

Interpellation de Mme Danielle CARON (cdH)
à Mme Brigitte Grouwels (CD&V), Ministre des Transports,
relative à l'utilisation des radars en Région de Bruxelles-Capitale.

Il faut savoir qu'en matière de radars, il y a une distinction à faire entre les caméras destinées uniquement à photographier les véhicules qui franchissent les feux rouges (à proximité des carrefours) et les autres qui sont là pour contrôler la vitesse qui est limitée à 50 km/h sur l'ensemble du territoire bruxellois, sans compter les zones résidentielles où la vitesse autorisée ne peut dépasser 30 km/h.

Il y a des inepties relatives à ces radars. Pourquoi avoir limité la vitesse à 50 km/h les tunnels de la Petite Ceinture et à certains endroits comme dans les tunnels de l'Avenue de Tervuren et le long à 70 km/h. Il n'est donc pas facile pour l'automobiliste de s'y retrouver dans la réglementation relative aux différentes vitesses à respecter : 30, 50, 70 km ou plus.

Les premiers radars ont été placés le long des grands axes de pénétration et sur les avenues à voies de circulation multiples. Leur présence devient rapidement plus « préventive » que réellement « répressive », car les conducteurs habitués connaissent leur existence et la circulation se ralentit dès lors « naturellement ». En dehors des heures de pointe et la nuit surtout, l'automobiliste fait donc normalement plus attention aux radars.

Les petits appareils se multiplient à de nombreux feux rouges des grands boulevards, ils contrôlent à la fois le respect des feux et la vitesse, essentiellement à l'Allée Verte, les avenues Charles-Quint, Louise, Van Praet, de la Couronne et de Tervuren, les chaussées de Louvain et les boulevards Industriel, Léopold III, Van Paepsem, Schmidt et du Souverain.

Début 2010, il est prévu de placer un système frère jumeau à celui qui vient d'être mis en œuvre au tunnel de Cointe à Liège. Il s'agit d'un système basé sur des caméras qui filment la plaque de tout véhicule entrant dans le tunnel. A la sortie, une autre caméra peut reconnaître la même plaque. Un ordinateur calcule ainsi la moyenne réelle. Cela permet de repérer les véhicules roulant en excès de vitesse dans le tunnel, au-delà de 50 ou 70 kilomètre par heure.

En cas d'excès, le numéro de la plaque de la voiture concernée est transmis à un panneau lumineux et affiché à côté d'un message du genre « vous roulez trop vite ». Ce type d'installation devrait être fonctionnel d'ici peu si ce n'est déjà le cas à certains tunnels de la Capitale.

Le service Radar de la police de Bruxelles-Ixelles, regroupant 3 districts, a communiqué ses chiffres pour l'année 2009. Durant l'année écoulée, le service a contrôlé 307.658 voitures et 24.152 procès-verbaux ont été dressés. A ce chiffre, il faut encore ajouter la somme des contrôles effectués par les radars automatiques : 7.688 infractions ont été enregistrées sur plus de 10 millions de véhicules contrôlés. Ces infractions de la route sont des excès de vitesse et des feux brûlés, voire les deux en même temps. Au total, 296 permis de conduire ont été retirés.

Les radars sont utiles, car les statistiques des accidents démontrent que la vitesse excessive et non adaptée reste l'une des raisons principales des accidents de la route, la Région de Bruxelles-Capitale n'échappant pas à la règle. Sans oublier que les vitesses élevées génèrent également d'autres désagréments, comme l'augmentation de la pollution de l'air, de la pollution sonore sans parler du sentiment d'insécurité que le citoyen bruxellois perçoit quand des automobilistes roulent vite dans leur quartier, à proximité d'un parc où les enfants jouent tranquillement.

Cependant, il semble que la Région bruxelloise n'ait pas évolué en matière de sécurité routière ces dernières années. Selon les chiffres de la Direction Générale Statistique et Information économique (D.G.S.I.E.), la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale n'évolue pas dans la bonne direction. En ce qui concerne le nombre de « décédés 30 jours », c'est-à-dire le nombre de personnes impliquées dans un accident de la route décédant immédiatement ou des suites de cet accident, dans les 30 jours qui suivent, il y a une augmentation de 13% en 2008 par rapport à 2007. Cela signifie un total de 35 morts en 2008.

En ce qui concerne le nombre de blessés graves, il y a une diminution, mais le résultat ne s'est toujours pas amélioré par rapport à la fin des années '90. Les principales victimes sont des usagers faibles. En 2003, les Etats généraux de la Région de Bruxelles-Capitale se fixaient comme objectif de réduire de 50% le nombre de blessés graves et de morts sur nos routes d'ici 2010. Ils sont loin du compte.

Nous formulons les recommandations et les questions suivantes :

N'est-il pas grand temps :

- D'informer clairement l'automobiliste sur la réglementation qu'il a lieu de respecter applicable aux quatre coins du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. ?
- De remettre l'usager faible au sens large au centre de nos préoccupations, à l'heure où est prôné de plus en plus de faire appel à la mobilité douce dans ses déplacements quotidiens via des campagnes de sensibilisation large public ?
- De mettre en place un système de contrôle d'efficacité de la politique de prévention en cours, préconisé aussi par les États généraux, le plus tôt possible, objectif déjà prôné en 2003.

Combien de radars du même type que celui du tunnel de Cointe sont déjà en fonction à Bruxelles ? Si, oui à quels endroits ? Quand pourrions-nous disposer de résultats chiffrés sur la tendance observée, telle que la diminution du nombre d'accidents ou le nombre de blessés ?

Quels sont les prochains investissements prévus en matière de radars à Bruxelles ?

Trente-cinq personnes décédées, c'est trente-cinq vies de trop arrachées, des familles entières anéanties, sans compter les blessés graves. Souvenons-nous en à l'heure de nous pencher sur des solutions.

Je vous remercie pour vos réponses.

Danielle CARON
Députée CdH.