

Objet: Réponse de Madame Elke Van den Brandt à votre question écrite n° 761

Date: 8 mars 2021 à 16:03:35 UTC+1

À: "david.weytsman@gmail.com" <david.weytsman@gmail.com>

Cc: Godfrin Aline <agodfrin@parlement.brussels>

Monsieur David Weytsman,
Député bruxellois,

[Question concernant la dangerosité du croisement Brabançonne-Noyer](#)

Veillez trouver ci-dessous la réponse à votre question susmentionnée.
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'expression de ma haute considération.

Jean-Luc ROBERT
Directeur d'administration

Fonctionnaire responsable: [Maxence Offerman](#) , 02 / 549 62 55

Personne de contact: [Katleen Mornie](#) , 02 / 549 62 51

[Réponse](#)

Suite aux accidents récents, une analyse des statistiques d'accidents et une inspection de sécurité routière ont été menées.

Ce rapport post-accident a été transmis en date du 2 février aux gestionnaires de voiries.

Le carrefour Noyer Brabançonne est une ZACA de niveau 3, totalisant sur les 4 années de l'étude 9 accidents avec lésions corporelles.

L'analyse statistique menée pour le rapport post accident, est remontée jusque 2009. L'accident de fin 2020, est le premier accident grave depuis 2009.

Les usagers impliqués sont de tous les modes de déplacement.

De 2009 à 2013, les statistiques d'accidents font état pour cette période de 10 accidents (avec lésions corporelles types blessés légers).

Entre 2014 et 2019, les statistiques d'accidents font état de 30 accidents sur ces 6 années, dont un blessé grave. Ce qui augmente la moyenne d'un accident supplémentaire par an.

On constate également davantage d'accident de cyclistes, et moins d'accidents impliquant motocyclistes/cyclomotoristes. Les chiffres sont toutefois faibles et une conclusion serait difficile à tirer de ces données.

A noter également que de 2009 aux données les plus récentes, les « opposants » (pas nécessairement coupables ni responsables) sont systématiquement des conducteurs de voitures (une fois un camion).

En ce qui concerne les types de collisions, on observe une évolution : moins de collisions frontales entre deux conducteurs, mais une augmentation des collisions entre conducteurs du type « de côté (flanc avant / arrière) » (passant de +/- 1 par an avant 2014 à +/- 3 par an à partir de cette date). Cet élément peut en effet appuyer le scénario récurrent de négligence de priorité.

Une réunion a été convoquée mi-février pour parcourir le rapport et ces recommandations.

Les 3 gestionnaires de voiries ont été conviés, ainsi que les représentants des zones de police et la STIB.

L'objectif de cette réunion est bien d'établir précisément les actions des uns et des autres. Elle a

permis de s'accorder sur les points suivants :

La commune prendra en charge l'entretien des arbres et la suppression des places de stationnement sur les voiries communales pour améliorer la visibilité

La partie régionale est reprise dans le planning des micro-projets gérés par Bruxelles Mobilité pour réalisation dans les 6 mois à venir :

- Aménagement des oreilles de trottoirs et déplacement de la signalisation en zone plus visible
- Réduction de l'entrée de Brabançonne à deux bandes, en démarrant la bande bus après la traversée
- Création d'un ilot piéton pour une traversée en deux temps