

2024-2030

Plan d'Actions communal de Sécurité routière

FESLER Baptiste



Commune de Forest

Table des matières

1.	Introduction	4
2.	Diagnostic général de la sécurité routière à Forest	7
	Évolution	7
	Répartition territoriale	8
	Zone à forte concentration d'accidents (ZACA)	9
	Victimes par mode	10
3.	Moyens à disposition de l'administration communale de Forest pour améliorer la sécurité routière ..	12
	Moyens financiers	12
	Moyens organisationnels	12
	Services communaux et autres acteurs concernés par la sécurité routière	12
	Service Voirie.....	12
	Service Mobilité	13
	Service Revitalisation des quartiers	13
	Service des Espaces verts	13
	Service Occupation de la Voie publique (OVP)	14
	Service Propreté publique.....	15
	Service Prévention	15
	Service Sanctions administratives (SAC)	16
	Service Développement économique	16
	Police locale Midi	16
	Parking Brussels	17
	Bruxelles Mobilité (BM)	18
	STIB.....	18
	BRULOCALIS	18
	Moyens matériels.....	18
	Contrôles automatisés	18
	Équipement de sécurisation.....	19
	Planologie, règlements et études	19
	Données en matière d'accident	20
	Vitesses et contrôles	20
	Accidents.....	21
4.	Objectifs à l'horizon 2030	22
5.	Le Plan d'Actions.....	22
	AXE 1 Gouvernance et transversalité.....	23
	Action 1 : Engagement d'un « coordinateur sécurité routière »	23
	Action 2 : La Commune élabore et met en œuvre un Plan d'Actions de Sécurité routière basé sur le plan Good Move et le Plan d'Actions de Sécurité routière régional.....	23

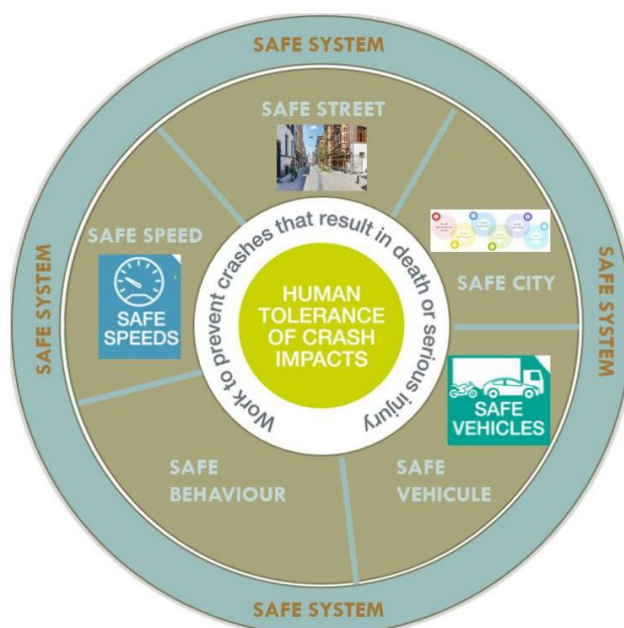
Action 3 : État des lieux annuel du Plan d'Actions communal de Sécurité routière	24
Action 4 : Création d'une commission Modes actifs	24
Action 5 : La Commune adresse des demandes de subsides pour financer des projets de sécurisation	24
Action 6 : Améliorer la collaboration et la coordination entre la Commune et la Région	25
Action 7 : Transfert de voiries communales à la Région	25
Action 8 : Demande de création d'un subside régional pour le poste de référent communal consacré au développement des actions en faveur des établissements scolaires et à la mise en œuvre de quartiers scolaires.....	25
Action 9 : Établissements scolaires - visite des directions	26
Action 10 : Établissements scolaires – présence des agents.....	26
Action 11 : Audit des étals et terrasses (horeca)	26
Action 12 : Ouverture des marchés publics régionaux relatifs à l'acquisition de véhicules	27
Action 13 : groupe de pilotage pour l'instauration de zones de rencontre	27
AXE 2 Mesure et contrôle-sanction des comportements dangereux	28
Action 14 : Inventaire des équipements de contrôle automatisé et de mesure de vitesse.....	28
Action 15 : Cartographie des mesures de vitesse et de flux	28
Action 16 : Cartographie des contrôles-sanctions	28
Action 17 : Mise en place, avec la zone de Police et la Région, d'une stratégie de contrôle mobile	28
Action 18 : Élaboration d'une stratégie de contrôle-sanction visant à lutter contre le stationnement gênant	29
Action 19 : Audit sur les zones de livraison.....	30
Action 20 : Audit sur l'occupation temporaire de la voie publique	30
Action 21 : Établissement d'une liste d'infractions liées à la sécurité routière pour lesquelles une SAC pourrait être imposée et inciter les autorités compétentes à prendre les mesures nécessaires pour étendre le champ d'application des SAC à ces infractions.	30
Action 22 : Étals et terrasses (horeca) – Communication et contrôle.....	30
AXE 3 Infrastructure	31
Action 23 : Identification des lieux à concentration d'accidents	32
Action 24 : Priorisation des lieux où réaliser des interventions de sécurisation.....	32
Action 25 : Conception et réalisation de plans de réaménagement pour les interventions prioritaires non soumises à permis d'urbanisme (P.U.).....	33
Action 26 : Lancement et exécution de marchés de travaux en vue de mettre en œuvre les plans de réaménagement de Sécurité routière.....	33
Action 27 : Identification des voiries à réasphalter.....	33
Action 28 : Adaptation des feux de signalisation communaux au passage des cyclistes.....	33
Action 29 : Crédibilisation de la Ville 30 - cartographie des rues où la limite de vitesse à 30 km/h ne semble pas crédible	34
Action 30 : Crédibilisation de la Ville 30 - plans de circulation apaisée	34
Action 31 : Traversées piétonnes - sécurisation des traversées piétonnes non conformes	35

Action 32 : Traversées piétonnes - sécurisation des traversées piétonnes au niveau des arrêts de transport en commun	36
Action 33 : Traversées piétonnes - identification des traversées où le mobilier et les dépôts clandestins récurrents constituent un masque de visibilité	36
Action 34 : Traversées et espaces piétons – intégration des critères de sécurité routière dans le plan de gestion de l’entretien des espaces végétalisés	37
Action 35 : Cyclistes en descente – identification des voiries à forte déclivité et réflexion sur les mesures à prendre en matière de Sécurité routière	37
Action 36 : Mise en place d’une infrastructure sûre et confortable pour les cyclistes en montée	37
Action 37 : Traversées cyclistes - identification des lieux problématiques.....	38
Action 38 : Identification des voiries où instaurer des zones cyclables et définition de leur matérialisation	38
Action 39 : Création des <i>dropzones</i> et plan de gestion.....	38
Action 40 : Établissements scolaires - identification des abords non aménagés.....	39
Action 41 : Établissement scolaires – programme des actions à mener aux abords des écoles.....	39
Action 42 : Établissement scolaires - visibilité	39
Action 43 : Signalisation routière - responsabilité, inventaire et règlement complémentaire.....	40
Action 44 : Signalisation routière - formation du personnel.....	40
Action 45 : Chantiers	40
Action 46 : Suivi des perturbations	40
AXE 4 Comportement.....	41
Action 47 : Relais des campagnes d’information et de formation	41
Action 48 : Sensibilisation à la mobilité et à la sécurité routière dans les établissements scolaires	41
Action 49 : Formations sécurité routière au sein du personnel communal.....	41
AXE 5 Véhicules	42
Action 50 : Politique de circulation et de stationnement payant selon le type de véhicules	42
Action 51 : Achat de véhicules communaux équipés de dispositifs favorisant la sécurité routière des autres usagers	43
Action 52 : promotion des déplacements du personnel communal à pied, à vélo ou en transport en commun	43
6. Annexe	45

1. Introduction

Le Plan d'Actions **régional** de Sécurité routière 2021 - 2030 ([PARSR](#))¹ a été approuvé par le Gouvernement régional le 16 décembre 2021. Ce plan a adopté pour principe de base la *Vision Zéro*, c'est-à-dire zéro tué et blessé grave sur les voiries bruxelloises à l'horizon 2030. Il compte 30 actions, qui s'articulent autour des six axes suivants :

1. **Safe System**, qui comprend les éléments de gouvernance, les conditions de réussite, la construction et la mise à disposition de données
2. **Safe Speed**, qui regroupe les actions liées à la maîtrise des vitesses, celles-ci représentant tant une cause d'accident qu'un facteur d'aggravation ;
3. **Safe Street**, qui reprend les actions liées à la sécurisation des infrastructures ;
4. **Safe behaviour**, dont les actions visent à faire en sorte que l'ensemble des usagers de la route améliorent leurs connaissances et adaptent leur comportement sur la route ;
5. **Safe vehicle**, qui comprend les actions liées aux véhicules, notamment les poids-lourds ;
6. **Safe City**, qui détaille les actions déjà prévues dans le plan Good Move et qui contribuent à l'objectif de zéro tué et blessé grave. Les *mailles apaisées* figurent parmi ces actions.



¹ https://data-mobility.irisnet.be/home/media/filer_public/89/c3/89c36a8a-b988-4bb1-9611-8a9fc1bd0d40/plan_dactions_regional_de_securite_routiere_2021-2030.pdf

Dans son Action 1 (axe 1 Safe System), le plan régional précise, entre autres :

« Action 1 : Les Communes élaborent et mettent en œuvre un plan d'actions de Sécurité routière basé sur le plan Good Move et le plan d'actions Sécurité routière régional. »

Bien que l'échéance prévue pour l'adoption du Plan communal ait été fixée à fin 2023 dans l'annexe 1 du plan régional, aucune commune de la Région n'a été en mesure d'élaborer son plan communal dans ces délais. A cette époque, les communes en étaient plutôt à la phase de recrutement de leur coordinateur sécurité routière grâce aux subsides régionaux prévus (Action 13.2), afin de pouvoir entamer la rédaction de leur plan.

Vision/Objectif Zéro tué et blessé grave pour la Région de Bruxelles-Capitale

L'objectif zéro tué et blessé grave, fixé dans le Plan d'Actions régional de Sécurité routière et repris dans le Plan régional de mobilité Good Move s'inscrit dans l'ensemble des engagements internationaux comme la [Déclaration de Stockholm du 20 février 2020](#)² ainsi que dans les objectifs européens de réduction du nombre de victimes de la route à l'horizon 2030.

« Des plans de sécurité routière dont le principe de base est la Vision Zéro [...] sont déjà en œuvre à Oslo, Helsinki, ou sont en cours de réalisation comme à Londres. Et ces plans portent leurs fruits. La Ville d'Oslo frôle actuellement de très près cet objectif de zéro tué et blessé grave et l'a déjà atteint une première fois en 2019. Cet objectif [...] est atteignable et réalisable. [...] »³

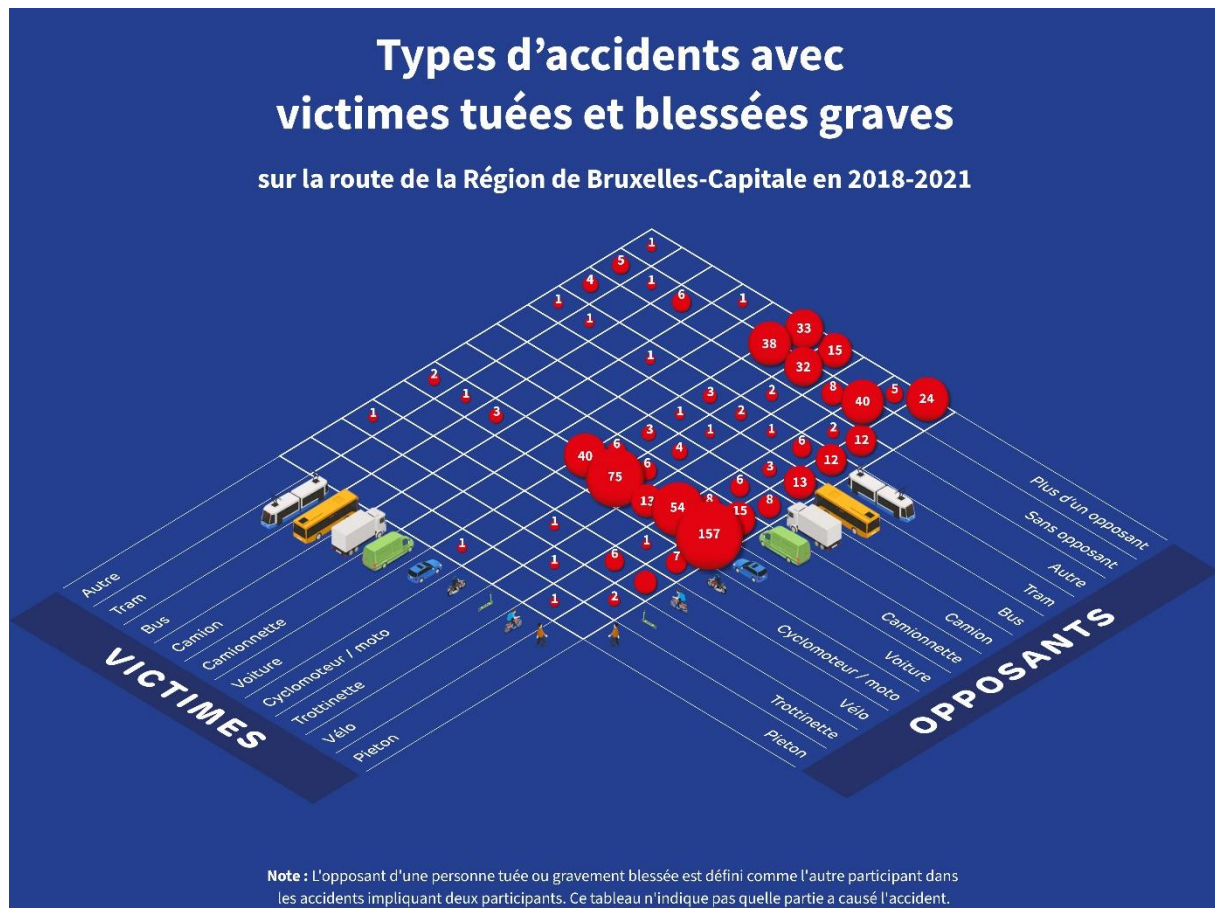
Pour atteindre l'objectif zéro tué et blessé grave, les actions du plan régional de Sécurité routière consistent à mettre en place un système de transport et un espace public sûr, qui tient compte de la vulnérabilité des êtres humains et des erreurs qu'ils commettent, quelles qu'en soient les causes.

² <https://www.roadssafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf>

³ PARSR 2021-2030

Une responsabilité partagée, mais différente, entre les usagers

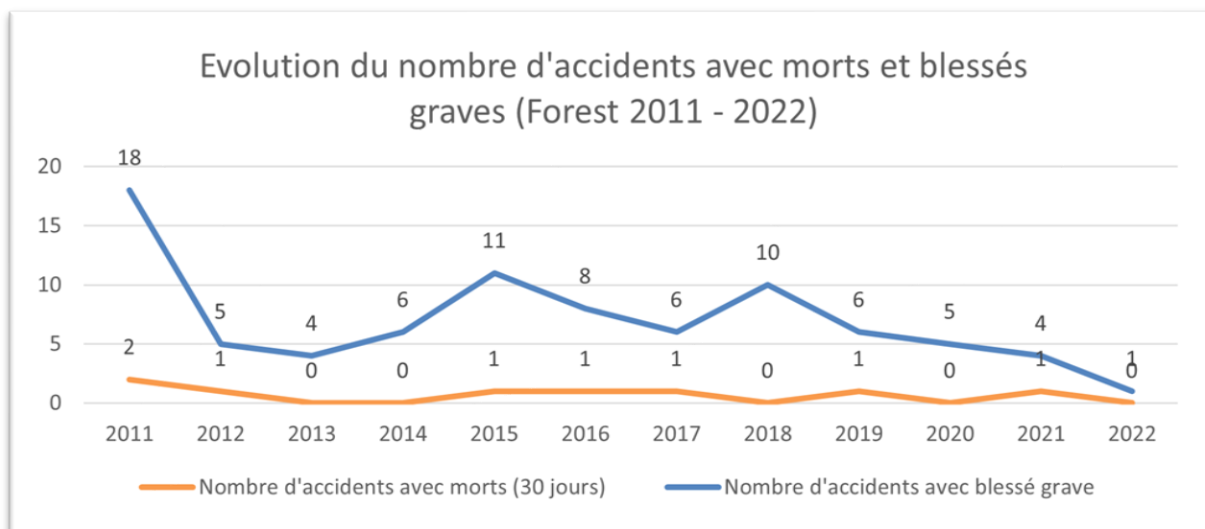
Le PARSR souligne que « [...] la grande majorité des accidents graves impliquent au moins un conducteur de voiture. Les poids lourds sont également fortement concernés. Les actions visant tant le comportement (sensibilisation et contrôle) de ces usagers que l'amélioration de l'infrastructure mise à disposition en intégrant le risque causé par la mise en circulation de ces véhicules, auront un impact sur l'ensemble des usagers. »



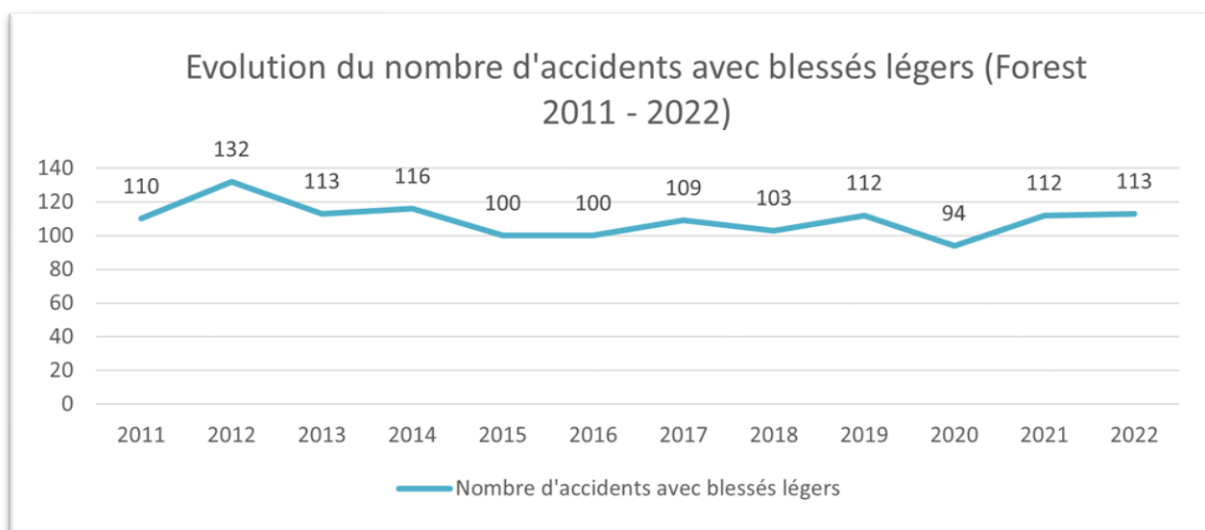
Grâce aux statistiques d'accidents de roulage, on peut identifier les différentes parties impliquées dans un accident grave en Région de Bruxelles-Capitale et établir leur statut soit de victime, soit d'opposant. Source : [Observatoire good move](#)

2. Diagnostic général de la sécurité routière à Forest

Évolution



Graphique réalisé sur base de chiffres disponibles sur le site de [Statbel](#)

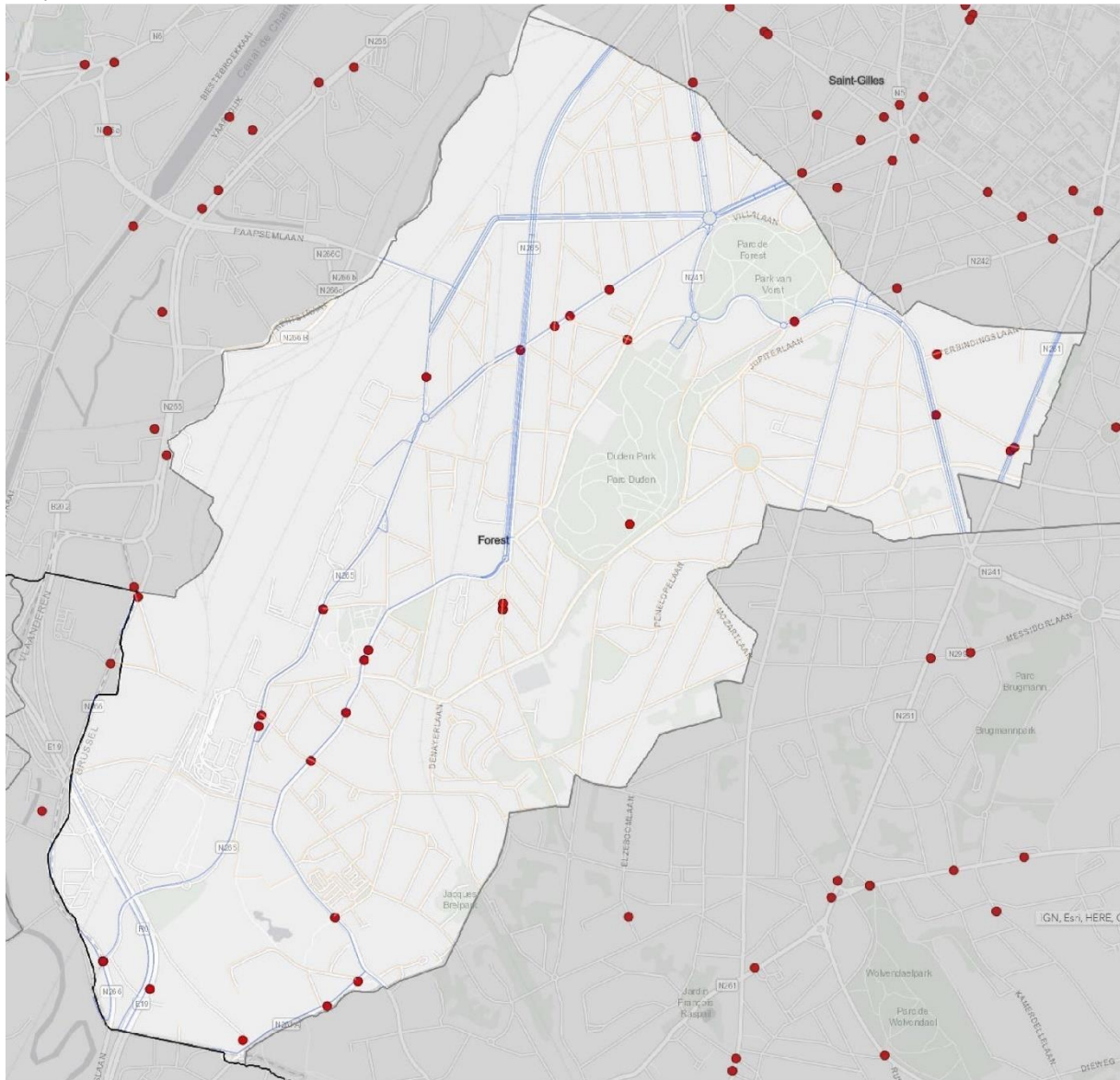


Graphique réalisé sur base de chiffres disponibles sur le site de [Statbel](#)

D'une manière générale, le nombre d'accidents avec blessés et tués n'a hélas pas connu de diminution au cours des dernières années sur les voiries forestoises. En revanche, on peut se réjouir de ce que le nombre d'accidents impliquant des blessés **graves**⁴ est en baisse. Cette dernière tendance est observée au niveau régional également.

⁴ **Blessé grave** : toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite une hospitalisation de plus de 24 heures. **Blessé léger** : toute personne blessée dans un accident de la circulation et à laquelle ne s'applique pas la définition de blessé grave ou de blessé mortellement.

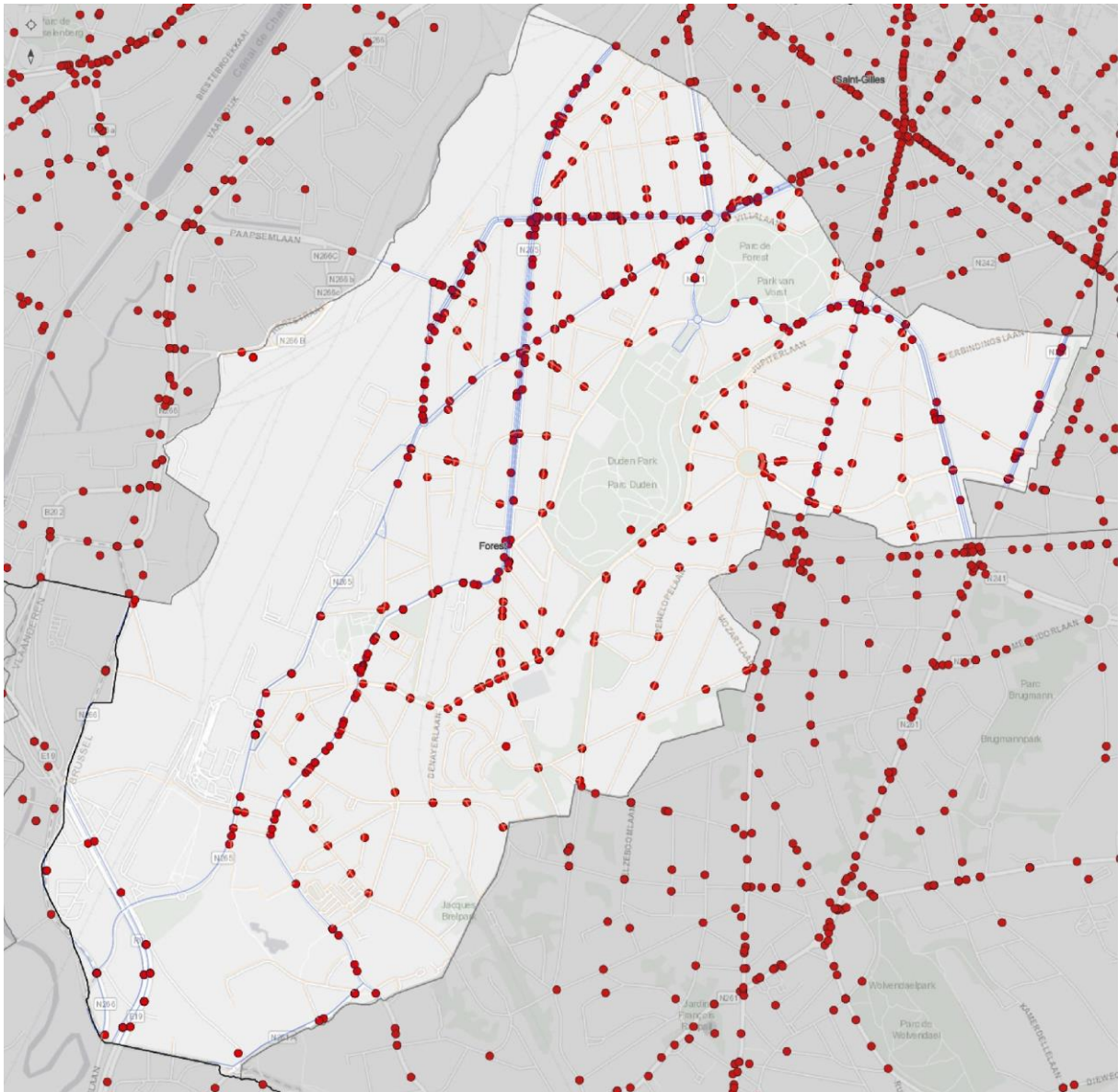
Répartition territoriale



Répartition des accidents avec tués et blessés graves (2017-2022). Les voiries régionales apparaissent en bleu.
Source : Statbel⁵

La majorité des accidents avec tués ou blessés graves se situent sur les voiries régionales, mais pas uniquement. On peut observer 3 accidents avenue Zaman (2017, 2019 et 2020), 1 avenue de la Jonction (2019) et 1 au carrefour formé par la chaussée de Bruxelles et l'avenue Massenet (2018). Lorsqu'il s'agit de tous les accidents (blessés légers compris), d'autres voiries communales sont concernées : rue de Mérode, rue des Glands, rue des Alliés, avenue de la Verrerie, rue JB Vanpé, avenue Victor Rousseau, avenue Jupiter, place de l'Altitude 100, etc.

⁵ Plan conçu sur le site de [Statbel](https://arcg.is/19v5ff) (https://arcg.is/19v5ff)



Répartition territoriale des accidents avec blessés (légers et graves) et tués (2017-2022). Les voiries régionales apparaissent en bleu. Source : Statbel⁶

Zone à forte concentration d'accidents (ZACA)

« Les zones à concentration d'accidents (ZACA) sont des zones (carrefours, tronçons de voiries) qui concentrent les accidents, et ce de manière anormale. Leur identification est faite [par Bruxelles Mobilité] sur base d'une cartographie⁷ des accidents (tous modes) ayant entraîné des lésions corporelles. »⁸

La première étude ZACA, réalisée en 2014 identifiait une série de ZACA sur le territoire de Forest⁹. Selon la deuxième étude, effectuée en 2022, il n'y a plus de ZACA sur Forest.

⁶ Plan conçu sur le site de [Statbel](https://arcg.is/19v5ff) (https://arcg.is/19v5ff)

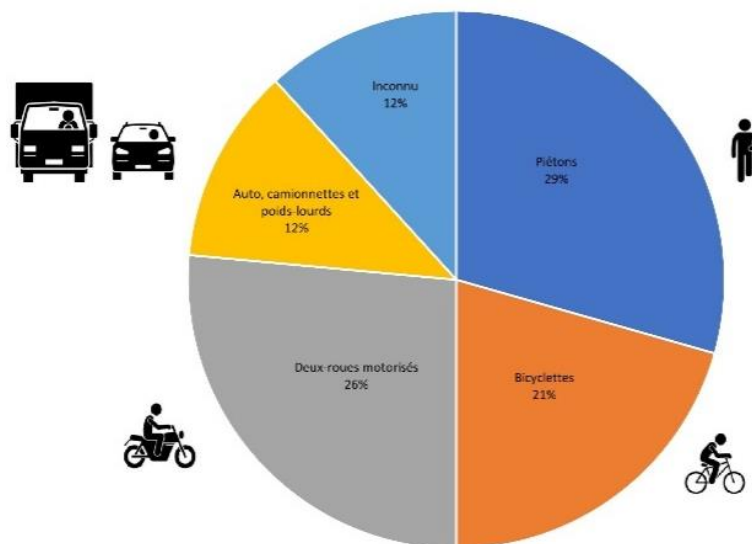
⁷ Cette carte est consultable sur [Mobigis](#) (onglet Sécurité)

⁸ PASR, Action 17

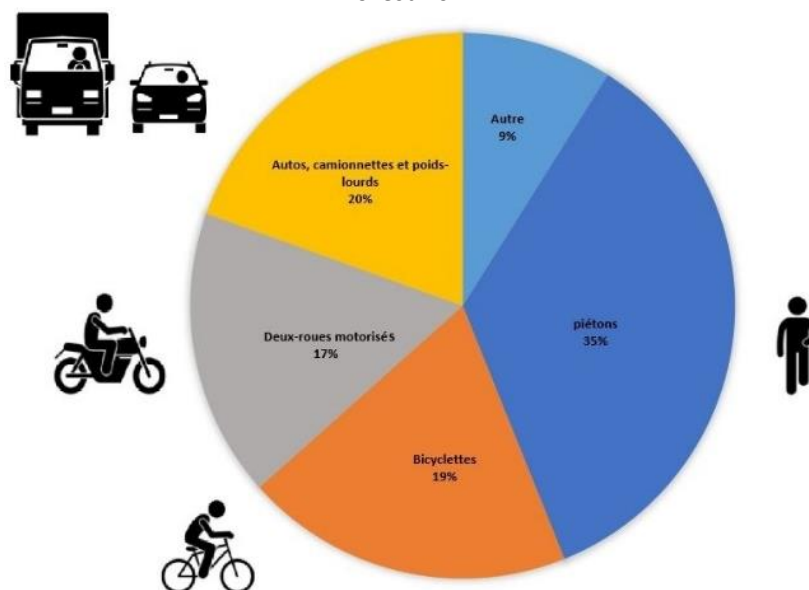
⁹ Toutes sur voiries régionales : Abords de la place Saint-Denis (ZACA priorité 1), place Albert, avenue Albert, carrefour Wielemans / Van Volxem, Pont de Luttre / Charroi et le Ring (ZACA à exploiter).

Victimes par mode

Répartition modale des victimes
Tués et blessés graves
Forest 2017-2022



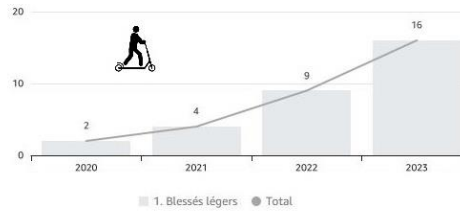
Répartition modale des victimes
Tous blessés confondus
Forest 2022



Graphiques réalisés sur base de chiffres disponibles sur le site de [Statbel](https://www.statbel.fgov.be)

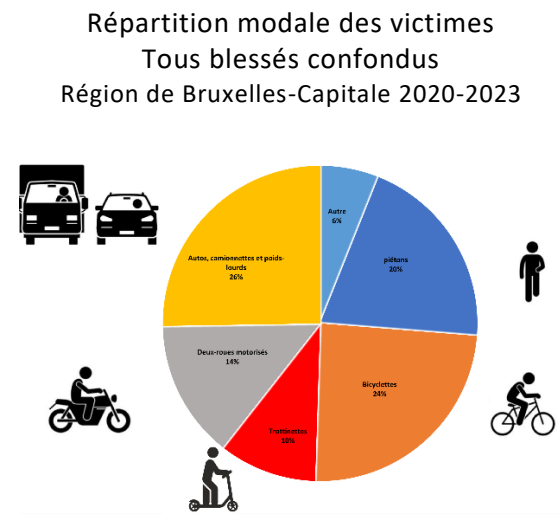
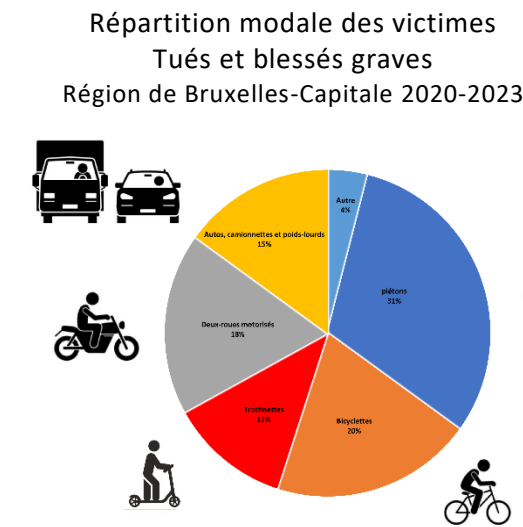
Les piétons et conducteurs de deux-roues figurent parmi les principales victimes des accidents, qu'il s'agisse de blessés graves ou blessés légers.

En ce qui concerne les trottinettes, le nombre de victimes (uniquement des blessés légers) est en augmentation, ce qui n'est pas étonnant compte tenu de la croissance de ce mode de transport. En 2023, 10% des blessés légers de la route à Forest étaient des utilisateurs de trottinette.



Accidents à trottinette - évolution à Forest
Source : Vias, sur base de chiffres fournis par statbel

Au niveau régional, on observe une répartition modale des victimes relativement semblable à celle constatée à Forest. Néanmoins, la part des piétons parmi les blessés légers est sensiblement plus élevée sur la Commune (+/- 35 %) que sur l'ensemble de la Région (+/- 20 %).



Source : BM, sur base des données d'accident Police fédérale 2020-2023

Victimes d'accidents dans la Région de Bruxelles-Capitale : évolution Tués et blessés graves



Source : BM, sur base des données d'accidents de la Police Fédérale

3. Moyens à disposition de l'administration communale de Forest pour améliorer la sécurité routière

Avant de définir les objectifs du plan et les actions à mener pour les atteindre, il est indispensable d'identifier les moyens dont dispose la Commune, sans quoi nous risquerions de définir des actions qui ne pourront jamais voir le jour. Cette section identifie les différents acteurs amenés à participer aux actions de sécurité routière ainsi que les moyens humains et matériels à leur disposition. Elle reprend également les différents outils, comme les règlements ou les données en matière d'accidents, nous permettant d'élaborer ce plan.

Moyens financiers

Les finances de la Commune étant limitées, ses interventions en matière de sécurité (aménagement, recrutement de personnel, achat de matériel, etc.) reposent en grande partie sur les subsides régionaux.

Moyens organisationnels

La Commune organise, tous les mois, une **commission mobilité** réunissant le bourgmestre et les échevins concernés par l'espace public, les services Mobilité, Voirie, Revitalisation urbaine, la zone de police et des invités ponctuels. L'élaboration et le suivi du PACSR sont abordés au cours de cette commission.

La Commune ne dispose pas de beaucoup de moyens financiers pour la formation du personnel. Néanmoins, le personnel assiste à des webinaires et à des formations organisées, le plus souvent, au niveau régional (Conseiller en Mobilité, Sécurité Routière, code de la route, etc.). Ces formations sont fondamentales, notamment pour les nouveaux agents communaux.

Services communaux et autres acteurs concernés par la sécurité routière

Service Voirie



Composition :

- 1 responsable, conseillère en mobilité (CEMA), également responsable du service Mobilité
- 1 architecte-paysage, référent technique du service, conseiller en mobilité (CEMA)
- 1 architecte (CEMA)
- 1 coordinateur SR (CEMA)
- 1 responsable autorisations de chantiers (OSIRIS) et contrôle de l'exécution
- 1 responsable de la tenue des chantiers d'impétrants et régionaux
- 2 chefs d'équipe des ouvriers
- 11 ouvriers

Le service des Travaux publics conçoit lui-même des plans de réaménagement et est attentif à la sécurité et au confort de tous les usagers. Il émet des avis sur les plans de réaménagement soumis par d'autres services communaux ou par la Région. Ces dernières années, par manque de personnel, le service n'était pas en mesure de soumettre à la Région le moindre projet de réaménagement en vue d'obtenir des subsides (notamment les subsides SR). Avec l'engagement d'un coordinateur SR, le service a pu soumettre en 2024 cinq projets de sécurisation, qui ont été jugés *subsidiabiles* par la cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité.

L'équipe des ouvriers est entre autres en charge du placement d'équipement (barrières, lampes, etc.) afin de sécuriser l'espace public de manière ponctuelle, des petites réparations de trottoirs et de voirie. Il place la signalisation verticale et horizontale sur voirie communale et est également en mesure de placer des radars préventifs.

Service Mobilité

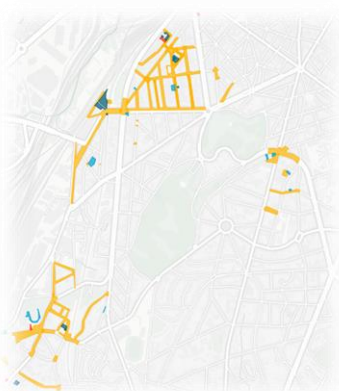


Composition

- 1 responsable, conseillère en mobilité (CEMA) – également responsable du service voirie
- 1 personne en charge des projets de mobilité (infrastructure et sensibilisation)
- 1 personne (CEMA) en charge du Plan de Déplacement d'Entreprise
- 1 personne en charge de l'exécution des actions du Contrat Local de Mobilité *Neerstalle*
- 1 personne en charge du projet vélo-cargo (mi-temps)
- 1 personne en charge des affaires administratives aussi bien pour le service mobilité que pour le service voirie (contact avec le citoyen et suivi des demandes particulières, gestion des marchés publics, délibérations et aspects financiers)

Le service Mobilité assure entre autres le suivi du Plan communal de Mobilité (PCM) et des Contrats locaux de Mobilité (CLM), de la politique de stationnement, du Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) de l'administration communale, du placement d'arceaux pour vélos, du stationnement des véhicules partagés, des bornes électriques pour voitures, etc. Il participe également à des projets de sensibilisation, tels que le *Vollenbike*.

Service Revitalisation des quartiers



Composition

Entre 16 et 22 temps plein, dont 4 non subsidiés, parmi lesquels architectes, paysagistes, ingénieur-architectes, non-techniciens, assistants administratifs et financiers, chargés de communication et gestionnaires de projets. Le service agit sur différents périmètres (Contrats de quartiers durables), notamment sur l'espace public : Abbaye, Albert et Wiels-sur-Senne (en cours de réalisation) ainsi que Saint-Antoine, Primeurs-Pont de Luttre et Saint-Denis (terminés).¹⁰

Le service recourt à des bureaux d'étude pour l'élaboration des projets de réaménagements et associe les services Voirie et Mobilité à l'analyse de ces projets.

Service des Espaces verts

Composition

- 1 responsable de service
- 2 chefs d'équipe
- 16 jardiniers
- 4 personnes assignées à la propreté des parcs.



¹⁰ Pour plus d'information : <https://quartiers.brussels/1/>



La végétation peut parfois poser un problème de sécurité routière : une haie trop envahissante peut contraindre le piéton à circuler sur la chaussée, de même qu'une végétation trop haute peut masquer la visibilité des piétons en amont d'une traversée ou cacher un panneau de signalisation.



Le service des Espaces verts a dès lors un rôle important à jouer en matière de sécurité routière. Il veille, entre autres, à l'entretien de la végétation en voirie (parterres végétaux, jardins de pluie, jardinières et haies¹¹). À ce jour, cette intervention a principalement lieu à la suite de signalements effectués par les citoyens (via *Fix my street* ou e-mail), la police ou des agents communaux sur le terrain. Par contre, avant la rentrée scolaire, le service vérifie la végétation des abords des écoles et crèches communales ainsi que des plaines de jeux.

Par ailleurs, lorsqu'un projet de réaménagement sur voirie communale est en cours, le service des Espaces verts est consulté, notamment pour choisir le type de végétation. Concernant les réaménagements temporaires, le recours aux jardinières peut s'avérer problématique au niveau de la gestion car leur entretien représente une charge de travail importante pour le service.

Service Occupation de la Voie publique (OVP)

Composition

- 1 responsable
- 2 agents administratifs



Le service traite les demandes de réservations d'emplacement de stationnement et d'autorisation de placement de lifts, d'échafaudages, de conteneurs, de grues, de toilettes de chantier, etc. Lorsque l'occupation a un impact sur la circulation piétonne ou automobile, le demandeur doit préalablement passer par les services de Police, qui donnent leurs recommandations pour que l'occupation ne pose pas de problème de sécurité pour les usagers. Un avis est parfois demandé à la STIB dans le cas où une ligne de bus risque d'être perturbée.

Le service ne dispose pas de personnel pour vérifier si l'occupation se déroule dans de bonnes conditions de sécurité. Ce sont les agents constatateurs du service Sanctions administratives qui, lorsqu'ils sont sur le terrain et repèrent des occupations non autorisées, dressent, si nécessaire, des p.-v. donnant lieu à des sanctions administratives.

¹¹ Lorsque les haies poussent sur un terrain communal, le service des Espaces verts intervient. Dans le cas des haies sur terrain privé empiétant sur l'espace public, le service mobilité envoie un courrier au propriétaire pour l'enjoindre à faire le nécessaire. Dans le cas où ce dernier n'agit pas, un agent du service propreté peut se rendre sur place et dresser un p.-v. donnant lieu à une sanction administrative.

A l'heure actuelle, le formulaire que doivent remplir les demandeurs pour occuper la voie publique ne donne pas les principes de sécurité à suivre sur le terrain. Le service communique aux demandeurs les principes de sécurité à suivre en cas d'occupation, mais aucun document explicatif ne leur est transmis.

Une difficulté rencontrée par le service OVP est qu'il autorise parfois des occupations de la voie publique dans une zone où il y a déjà un chantier en cours, parce qu'il n'en a pas la connaissance. De même, le mobilier (boxes vélos, arceaux vélo, jardinières, potelets) ou l'absence d'une bande de stationnement rend parfois l'organisation de certaines occupations difficile.

Service Propreté publique



Composition (en évolution constante)

- 1 Responsable
- 4 agents administratifs
- 3 surveillants des ouvriers
- 50 ouvriers de propreté publique (dont 7 chauffeurs et 3 agents de détagage)
- 3 agents constatateurs

Le service de la Propreté publique fait partie des acteurs ayant un impact sur la SR pour différentes raisons. D'une part, il est évident qu'un espace sans déchet est plus sûr en matière de SR et donne un sentiment de sécurité général. Le service évacue les déchets présents sur la voirie, à l'exception de ceux situés sur le trottoir, où leur évacuation relève de la responsabilité des occupants des immeubles¹². D'autre part, il veille également à ce que les trottoirs soient bien entretenus par les personnes qui en ont la responsabilité : lorsque la végétation devient une gêne pour les piétons, la commune (service Mobilité) envoie un courrier pour qu'elles fassent le nécessaire et, dans le cas où elles ne le font pas, les agents constatateurs du service dressent p.-v.

Le service de la Propreté fait placer du mobilier sur l'espace public (corbeilles, bulles à verre, bulles à vêtements, silhouettes), qui peut parfois réduire la visibilité des piétons ou obstruer leur passage. Les débris situés autour des bulles à verre peuvent également poser un problème pour les cyclistes. Pour ces raisons, le placement du mobilier se fait toujours en collaboration avec le service Voirie.

Enfin, il arrive que les agents constatateurs dressent des p.-v. en matière de stationnement, bien que ce ne soit pas leur mission principale.

Service Prévention



Composition

- 1 responsable
- 14 à 16 gardiens de la paix¹³, dont deux coordinateurs
- 1 senior (retraité), qui fait une sortie de terrain le matin
- 3 ALE¹⁴

¹² Il arrive néanmoins que le service évacue des déchets présents sur le trottoir, mais pas de manière systématique

¹³ 7 à 8 gardiens par shift (lorsqu'ils sont tous présents).

¹⁴ Ceux-ci ne sont néanmoins pas très réguliers, changent souvent et, même quand ils sont formés, ne peuvent être considérés comme à même d'effectuer ce que fait un gardien ordinaire.

Les gardiens de la paix jouent un rôle important en matière de sécurité routière. Ils sont présents aux abords d'écoles lors de la rentrée et de la sortie des classes pour y sécuriser la traversée des enfants et pour veiller à ce que les automobilistes ne se garent pas en double-file¹⁵. En moyenne, par jour de cours, 4 à 9 écoles (sur une trentaine d'implantations) bénéficient de leur présence. Ils participent également à des événements (par exemple le *Kid's day*), notamment en organisant un jeu de leur conception (*Forest en route*) dont le but est d'apprendre de manière ludique aux enfants à adopter les bons réflexes en matière de sécurité routière. Dans le domaine de l'éducation des enfants, sur demande des écoles, le service encadre également les élèves lors de sorties organisées dans le cadre de formations vélo organisées dans les écoles. Enfin, les gardiens participent également à la communication de problèmes constatés en voiries, dont les défauts du revêtement du trottoir et de la chaussée.

Service Sanctions administratives (SAC)



Composition

- 1 fonctionnaire sanctionneur
- 2 agents constatateurs
- 2 agents administratifs

Ce service poursuit, entre autres, les infractions en matière d'arrêt et de stationnement, celles-ci représentant plus de 80 % du total des sanctions administratives.

Sanctions administratives à Forest - Évolution				
Catégorie	2021	2022	2023	Total
Arrêt et stationnement	7 606	11 685	12 575	31 866
Autres SAC	1 598	1 552	1 388	4 538
Total général	9 204	13 237	13 963	36404

Service Développement économique



Composition

- 1 responsable
- 3 agents administratifs (dont 1 mi-temps)

Parmi ses tâches, le service participe à la localisation de marchés (dont la gestion est confiée à un concessionnaire) et assure également le suivi des demandes de placement d'étal ou de terrasse par les commerçants et restaurateurs. Étant donné l'impact de ces activités et de ce mobilier sur l'espace public, les services voirie et mobilité ainsi que la Police sont aujourd'hui consultés, entre autres afin de veiller à ce que le passage de tous les usagers et leur sécurité routière soient garantis.

Police locale Midi



Le service Trafic de la police locale se compose :

- d'une direction opérationnelle (+/- 70 personnes, 4 shifts) :

¹⁵ Leur action est principalement préventive. Néanmoins un gardien du service est habilité à dresser p.-v., ce qu'il fait parfois pour constater du stationnement en double-file.

- Brigade cycliste (6 agents, 8 agents prévus pour mi-2025), pour la zone Midi. Le matin, elle se concentre sur les écoles (stationnement sur passages pour piétons, pistes cyclables, sécurité des enfants dans le véhicule), en essayant d'être le plus équitable au niveau de l'ordre de passage. La brigade participe également à des événements ;
- Motards et patrouilles en voiture sont parfois présents en support (14 motards, 60 agents, répartis en 4 équipes) ;
- d'une direction Back-office :
 - Service radar (2 agents de Police et un civil), qui rédige les p.-v. d'excès de vitesse (+/-1600/semaine pour la Zone Midi) ;
 - Service amendes (10 personnes), en charge de la gestion des perceptions immédiates, des p.-v. (transmis au parquet) et des p.-v. SAC (transmis au fonctionnaire sanctionnateur pour qu'il puisse infliger des sanctions administratives) ;
 - Service Dépannage (5 personnes), qui assure le suivi des véhicules dépannés sur la zone de Police ;
 - Service technique de la circulation (8 personnes), en charge de la signalisation, du suivi des chantiers et de la mobilité.

Certains points du Plan zonal de Sécurité (2020-25) concernent la sécurité routière, comme la formation des agents afin qu'ils puissent constater la conduite sous l'influence de stupéfiants (les agents devant pour ce faire obtenir un brevet), pour le placement de radars (13 personnes formées en mai 2024 pour le radar mobile), la mise en place d'un *sharepoint* (communication interne en matière de roulage, sur les processus) et la lutte contre les rodéos urbains.

Concernant la conduite sous influence d'alcool et/ou de stupéfiant, la zone de Police effectue des campagnes *Bob* (6 opérations prévues à l'été 2024) et envisage une opération axée sur les cyclistes¹⁶.

La police encadre également des événements cyclistes tels que *Critical Mass*¹⁷ et *Kidical Mass*¹⁸.

En matière de signalisation définitive, la partie opérationnelle de la Police remet des avis à la Commune. Cependant, dans la pratique, le service trafic communique directement à la partie opérationnelle du service voirie quels sont les panneaux à placer. Il en résulte que les services mobilité et voirie ont une mauvaise connaissance de la signalisation présente sur le terrain et des raisons qui ont motivé le placement de certains panneaux.

Parking Brussels



La Commune de Forest délègue depuis 2016 la gestion du stationnement réglementé sur son territoire à l'Agence publique régionale du stationnement *parking.brussels*. Celle-ci assure le contrôle des véhicules en stationnement et la gestion des cartes des dérogations. Néanmoins, le stationnement payant demeure une compétence de la Commune, qui conserve dès lors la maîtrise de la politique de stationnement qu'elle souhaite mener sur son territoire.

L'Agence n'effectue que le contrôle du stationnement dépenalisé, c'est-à-dire payant ou à durée limitée. Elle n'intervient ainsi pas lorsqu'un véhicule est garé sur le trottoir, les passages pour piétons, pistes cyclables, etc. Ces infractions, qui font aujourd'hui l'objet de sanctions administratives, sont constatées par les agents de Police et les agents constatateurs de la Commune. Néanmoins, à Anderlecht, des agents de *parking.brussels* constatent également ces infractions et les transmettent au fonctionnaire sanctionnateur anderlechtois pour

¹⁶ La campagne se déroule autour des parcs de la Zone. En cas de test positif, les cyclistes doivent laisser leur vélo et rentrer chez eux à pied.

¹⁷ <https://criticalmass.brussels/fr/quoi/>

¹⁸ <https://www.kidicalmass.brussels/1190>

que celui-ci puisse infliger des sanctions administratives. La Commune de Forest pourrait envisager de passer une convention en ce sens avec parking.brussels, à l'instar d'Anderlecht.

Bruxelles Mobilité (BM)

Un partenaire essentiel de la sécurité routière sur la commune est bien sûr Bruxelles Mobilité. Tout d'abord parce qu'il est le gestionnaire des voiries régionales, là où la plupart des accidents avec tués et blessés graves ont lieu. Ensuite parce que la Région octroie des subventions à de nombreux projets liés à la mobilité et à la sécurité routière. Enfin, Bruxelles Mobilité peut fournir de l'expertise via ses agents, mais également via ses publications techniques (vadémécums) et les formations qu'elle organise.



STIB



L'aménagement des rues où transitent les lignes de la STIB est le fruit d'une collaboration entre la STIB, la Commune et, sur voirie régionale, Bruxelles Mobilité. Le rôle de ces 3 acteurs varie en fonction du projet, entre conception, financement, suivi de la réalisation du réaménagement, simple remise d'avis, etc.

Ensuite, les véhicules de la STIB ont bien sûr un impact sur la sécurité routière, la distance quotidienne parcourue par ses bus et tram équivalant à 3,75 fois le tour de la terre. Une attention particulière doit être apportée aux traversées piétonnes sur les voies de tram. Les piétons et autres usagers n'ont pas toujours conscience que les trams ne peuvent freiner rapidement et qu'ils sont toujours prioritaires (à l'exception des traversées à feux).

Enfin, l'offre de la STIB, en particulier la nuit et le week-end, peut permettre de limiter la conduite sous influence.

BRULOCALIS



Brulocalis, dont le but est d'aider les 19 communes à remplir leurs différentes missions, fournit de l'expertise via ses formations ou publications (notamment le Moniteur de la Mobilité). Elle est également un lieu de réflexion sur les modifications à apporter au code de la route et à la signalisation verticale et horizontale.

Moyens matériels

Contrôles automatisés

La **zone de Police Midi** dispose d'un radar mobile « invisible » et, seulement, d'un lidar déplaçable (loué par Bruxelles Mobilité sur budget régional). Elle dispose également d'un équipement pour contrôler la vitesse des trottinettes.



Le placement du radar et du lidar s'effectue sur base de suggestions du personnel du service trafic de la Police lors d'une réunion interne mensuelle, de demandes du bourgmestre et du service mobilité (suite à des plaintes d'habitants)¹⁹. Les habitants peuvent également demander le placement d'un radar via la plateforme web de la police. Le nombre de demandes dépasse néanmoins le nombre de radars/lidars disponibles. Le résultat des mesures effectuées est transmis au service mobilité au cours de la Commission Mobilité.

Dans le cas d'une demande de placement de lidar sur voirie régionale, ladite demande est transmise à la Région (Bruxelles Mobilité Sécurité routière), qui, si elle le juge pertinent après avoir consulté les données de vitesse dont elle dispose, prend contact avec la zone de police pour qu'elle place l'équipement.

La **Région (Bruxelles Mobilité)** a placé, en concertation avec la Commune et la Zone de Police, deux cinémomètres destinés à constater les infractions en matière de vitesse sur le territoire de Forest : boulevard de la deuxième Armée britannique et boulevard Guillaume Van Haelen.



Enfin, la **Commune** possède 4 radars préventifs et un équipement de mesure de vitesse et de comptage de véhicules.

Équipement de sécurisation

La Commune dispose de barrières, bornes new-jersey et jardinières.

La zone de police possède des cônes, 1 véhicule équipé d'un balisage avec message. Chaque véhicule de police est équipé de lampes pouvant être posées au sol en cas d'accident ou événements.

Planologie, règlements et études

Le PACSR s'inscrit dans le cadre des plans et règlement suivants :

- **Plan communal de Mobilité (PCM)** approuvé en septembre 2022. Il n'existe cependant pas de groupe de travail pour piloter sa mise en œuvre ;
- **Plan régional de Mobilité Good move** adopté en 2020 et ses émanations, les **Contrats locaux de Mobilité (CLM)** qui prévoient des mesures concrètes afin d'apaiser les différents quartiers :
 - Le **CLM Neerstalle**, adopté en juin 2023.
 - Le **CLM ParviS**, en cours d'élaboration.
 - Le **CLM Globe-Altitude 100**, dont la phase de diagnostic a débuté en 2024 ;
- **Plan d'Actions régional de Sécurité routière** adopté en décembre 2021 ;
- **Règlement régional d'Urbanisme**, notamment le titre VII (La voirie, ses accès et ses abords), qui comprend quelques règles visant à améliorer le confort et la sécurité des usagers ;

¹⁹ Le lidar étant mis à disposition de la Zone de Police par Bruxelles Mobilité, l'emplacement du lidar est fixé en concertation avec ce dernier.

Il tient compte des recommandations des études Bypad²⁰ et PAVE²¹ qui ont été finalisées, respectivement, en 2013 et 2017.

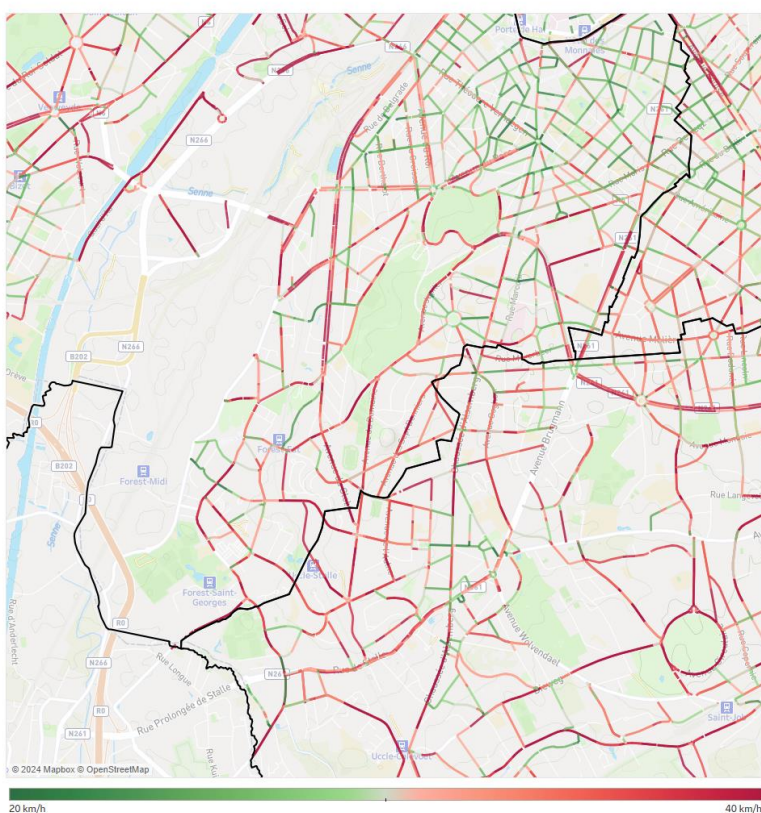
Enfin, la commune peut également agir sur la taille des véhicules via le **règlement-redevance sur le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique** et le(s) **règlement(s) complémentaire sur la police de la sécurité routière** (en cours de mise à jour).

Données en matière d'accident

Vitesses et contrôles

La Région met à disposition des communes un *dashboard* vitesses basés sur les données transmises par l'entreprise TomTom.

Carte de vitesse pour la Région de Bruxelles-Capitale



1. MESURE DE LA VITESSE : Vous pouvez choisir d'afficher la vitesse moyenne, la V85, la V90 ou la V95 en heure de pointe (en HP) ou hors heures de pointe (hors HP).

Mesure de la vitesse
V85 hors HP En heure de pointe = 07:00-10:00 en 15:00-19:00
Hors heures de pointe = 10:00-15:00 en 19:00-07:00

2. LIMITE DE VITESSE : Sélectionnez une limite de vitesse.

Limite de vitesse
30 km/h

3. RUE : Vous pouvez zoomer et déplacer la carte, ou encore sélectionner une rue, de sorte que la carte se déplace automatiquement jusqu'à cette rue. Si vous avez déjà déplacé ou zoomé sur la carte, vous devez d'abord réinitialiser la carte en cliquant sur ce bouton dans le coin supérieur gauche de la carte :

Nom de rue
Tout

4. DIRECTION : Notez que pour les rues à double sens, il y a des données pour les deux directions séparément, mais souvent une seule est visible sur la carte. Le menu de sélection direction permet de choisir la direction souhaitée.

Direction
 Vers l'est
 Vers l'ouest
 Vers le nord
 Vers le sud

5. OPTIONS DE VISUALISATION :

Zones de police
 Afficher
 Masquer

Radars de vitesse
 Afficher
 Masquer

ZACA
 Afficher
 Masquer

Afficher les données de la période
juin 2023

Source : Floating Car Data de Tomtom (juin 2022 & 2023), tous les segments de la RBC avec au moins 1 000 détections en un mois. Analyse de Bruxelles Mobilité.
 Limites : Les Floating Car Data peuvent être moins fiables sur des segments très courts, des segments à une intersection, ou sur des segments très proches d'autres segments (par exemple, certaines routes parallèles d'axes larges).
 Certains endroits peuvent avoir connu une situation exceptionnelle, par exemple en raison de travaux. Dans certains cas, la limite de vitesse peut être différente de la situation actuelle, si elle a changé depuis juin 2023 (par exemple sur Avenue Van Praet).

Par ailleurs, comme précisé précédemment, lors de la commission mobilité, la commune confie à la police locale le soin de placer des radars en différents lieux. A la commission suivante, la police locale communique les résultats. Ces résultats n'ont cependant pas été cartographiés à ce jour.

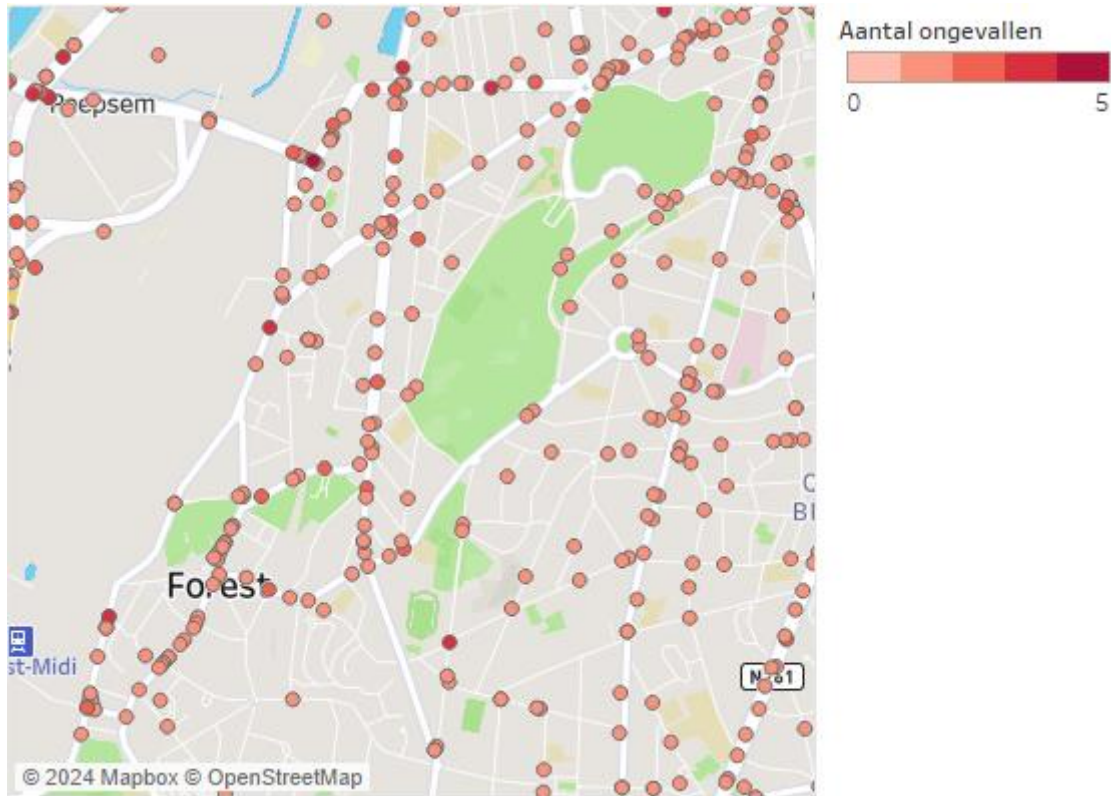
²⁰ Le Bypad (Bicycle Policy Audit) identifie les domaines de la politique cyclable qui progressent et ceux où des efforts restent à fournir. Lien vers le Bypad de Forest : https://www.forest.brussels/fr/services-communaux/mobilite/plan-velo?set_language=fr

²¹ Le PAVE (Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public) est un diagnostic des trottoirs en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Accidents

Des données sur les accidents sont disponibles entre autres sur les sites web [Mobigis](#)²², qui comprend un onglet sécurité, [statbel](#)²³, qui met à disposition des chiffres sur les accidents. Ces données nous permettent de déterminer le nombre d'accidents, leur gravité, le(s) type(s) d'utilisateur concerné(s) et le lieu où ils se sont déroulés. Néanmoins, il n'y a pas d'information sur les causes de ces accidents et il est dès lors difficile de déterminer si un type d'accident est susceptible de se reproduire et, le cas échéant, de quelle manière l'éviter.

Le dashboard Zaca, fourni par BM Sécurité routière, reprend les zones à forte concentration d'accidents mais également les accidents répertoriés sur le territoire de la Région.



La Région mettra à disposition des coordinateurs de sécurité routière des données leur permettant d'avoir connaissance des circonstances des différents accidents répertoriés sur le territoire de leur commune.

²² <https://data.mobility.brussels/mobigis/>

²³ <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation#news>

4. Objectifs à l'horizon 2030

Le Plan d'Actions **régional** de Sécurité routière se fixe une série d'objectifs à atteindre d'ici à 2030. Parmi ces objectifs, le Plan d'Actions **communal** de Sécurité routière reprend ceux qui sont du ressort de la Commune, à savoir :

1. Réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant des piétons.
2. Infléchir l'augmentation du nombre de collisions impliquant des cyclistes. Étant donné la hausse constante du nombre de déplacements à vélo, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes augmente. Il est cependant nécessaire de faire en sorte que l'évolution du nombre d'accidents soit inférieure à celle du nombre de déplacements.
3. Réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant les motards et motocyclistes
4. Agir sur le nombre et la gravité des collisions impliquant des conducteurs de véhicules lourds
5. Réduire et maîtriser les vitesses pratiquées, cause et facteur aggravants des collisions
6. Réduire le nombre de collisions n'impliquant qu'un seul usager, sans opposant.
7. Gérer de manière continue la sécurité des infrastructures routières, par l'identification des zones à concentrations d'accidents (ZACA).
8. Apaiser les relations entre usagers dans le trafic.

5. Le Plan d'Actions

Comme précisé ci-avant, le Plan d'Actions **régional** de Sécurité routière est structuré autour des 6 axes suivants :

1. Safe system
2. Safe speed
3. Safe street
4. Safe behaviour
5. Safe vehicle
6. Safe City

Le Plan d'Actions communal se divise pour sa part en 5 axes, qui s'inspirent des 5 premiers axes du plan régional :

1. Gouvernance et transversalité
2. Mesure et contrôle-sanction des comportements dangereux
3. Infrastructure
4. Comportement
5. Véhicules

AXE 1 Gouvernance et transversalité

La sécurité routière repose sur une myriade de décisions, **petites et grandes**, prises par les différents acteurs concernés par l'espace public. En Région bruxelloise, cela implique évidemment tous les niveaux de pouvoir, les différents niveaux de l'administration, la Police, les écoles, les entreprises, etc. La vision zéro exige à la fois une sensibilisation accrue de la part de toute personne ayant un impact sur le trafic et une bonne coopération et compréhension mutuelle.

Action 1 : Engagement d'un « coordinateur sécurité routière »

PRIORITAIRE

La Région octroie des subsides aux communes en vue de *l'engagement de personnel spécifiquement dédié à la sécurité routière*, conformément à l'action 13 du Plan d'Actions régional de Sécurité routière.

La Commune engage un coordinateur sécurité routière sur base du subside régional, qui couvre une période de 3 ans, renouvelable. Avant l'expiration de ce subside, la Commune invite la Région à faire en sorte qu'il soit prolongé. Intégré au service voirie, le coordinateur sécurité routière rédige le Plan d'Actions communal de SR, en assure le suivi et en dresse l'état des lieux annuel. Il veille à la mise en œuvre des différentes actions du plan, en tant qu'exécutant ou pilote, en travaillant en transversalité avec les différents acteurs concernés par la SR (agents communaux, régionaux, Police, écoles, etc.). Enfin, il émet un avis sur tout projet ayant un impact sur l'espace public (plan de réaménagement, placement de mobilier, végétalisation, signalisation, etc.)

Action 2 : La Commune élabore et met en œuvre un Plan d'Actions de Sécurité routière basé sur le plan Good Move et le Plan d'Actions de Sécurité routière régional

Il s'agit là de la réalisation de l'Action 1 du Plan d'Actions régional de Sécurité routière, qui précise :

« Les actions listées dans le plan d'action régional, particulièrement les actions liées à la vitesse (SAFE SPEED) et à l'infrastructure (SAFE STREETS) s'adressent aux gestionnaires de voiries, Région et communes. Afin d'atteindre tant les objectifs établis avec les partenaires, dont les communes, ces dernières doivent transposer les actions dans leurs propres plans d'investissements et plan d'actions sécurité routières ou tableau d'actions de mobilité.

« Dans le cadre du suivi du Plan Good Move et des consultations des acteurs de la mobilité de tous horizons, les communes ont déjà pu réagir sur une proposition de tableau de suivi, qui reprend les actions Good Move, ses objectifs et les objectifs communaux. Les actions du plan d'actions Sécurité routière seront intégrées à ce tableau en construction et feront l'objet d'un suivi régulier, intégré au suivi du Plan régional de Mobilité. »

Le Plan d'Actions de Sécurité routière est approuvé par le Collège, après sa présentation en Commission Mobilité. Bruxelles Mobilité Sécurité routière est convié à cette présentation à la Commission mobilité et au Collège. Le plan est ensuite porté à la connaissance du Conseil.

L'élaboration et le suivi du PACSR sont abordés lors de la Commission mobilité, qui se tient tous les mois et réunit le bourgmestre et les échevins concernés par l'espace public, les services Mobilité, Voirie, Revitalisation urbaine, la zone de police ainsi que des invités ponctuels en fonction des thèmes abordés.

Action 3 : État des lieux annuel du Plan d'Actions communal de Sécurité routière

Tous les ans, un état des lieux du Plan d'Actions est présenté au cours d'une réunion de la Commission Mobilité, à laquelle les membres la Commission Modes actifs²⁴ sont conviés. Celui-ci reprend :

- les actions du Plan réalisées, l'état d'avancement des actions en cours de réalisation, les actions reportées et celles qui sont éventuellement annulées ;
- le diagnostic de la sécurité routière sur le territoire de Forest, reprenant en particulier l'évolution des chiffres d'accidents vers l'objectif « zéro tué et zéro blessé grave » ;
- les nouvelles actions qui peuvent éventuellement être intégrées dans le Plan. Le cas échéant, le Plan adapté est soumis à l'approbation du Collège.

La date de cet état des lieux dépend de la disponibilité des données nécessaires à la pose du diagnostic de sécurité routière, fournies principalement par la Région et le Fédéral.

Dans le cas où les actions et le diagnostic n'évoluent pas favorablement, le coordinateur SR en identifie les causes et propose des pistes de solutions.

Action 4 : Création d'une commission Modes actifs

Nous l'avons vu dans le diagnostic, piétons et cyclistes représentent plus de la moitié des victimes des accidents, qu'il s'agisse de blessés graves ou blessés légers²⁵. Il est dès lors essentiel d'avoir une bonne connaissance des problèmes qu'ils rencontrent ainsi que de leurs besoins spécifiques. Pour ce faire, la commune de Forest met en place une Commission « Modes actifs » qui joue un rôle de plateforme de rencontre, de sensibilisation et d'échange à propos des enjeux de mobilité, de sécurité routière et d'accessibilité. Elle contribue à créer une vision et à formuler des lignes directrices, notamment en accompagnant l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des plans de mobilité. Elle se réunit deux fois par an et se compose de représentants de services communaux (Mobilité, voirie, prévention), de la zone de police locale, de Bruxelles Mobilité, de la STIB, ainsi que de membres représentant les intérêts des cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite.

Action 5 : La Commune adresse des demandes de subsides pour financer des projets de sécurisation

PRIORITAIRE

Les finances de la Commune étant limitées, il est essentiel de recourir à des subsides pour pouvoir réaliser des projets de sécurisation. Chaque année, la Commune soumet une série de projets de sécurisation à la Région dans le cadre de l'appel à projet régional visant à subventionner des actions d'amélioration de la sécurité routière en voirie communale²⁶.

²⁴ Cf. [Action 4 : Création d'une commission Modes actifs](#), p. 24.

²⁵ Cf. Diagnostic, [Victimes par mode](#), p. 10.

²⁶ Cf. Axe 3 (Infrastructure), [Action 25 : Conception et réalisation de plans de réaménagement pour les interventions prioritaires non soumises à P.U.](#), p. 33.

Action 6 : Améliorer la collaboration et la coordination entre la Commune et la Région

La Commune et la Région (en ce compris la STIB) se doivent de collaborer, que ce soit pour le réaménagement d'une voirie communale donnant sur une voirie régionale et vice-versa, pour la mise en place des réseaux (cyclables, par exemple), pour assurer la sécurité des environs d'une école sur voirie communale, d'un arrêt de bus, etc.



L'action 6 vise :

- à identifier les référents régionaux susceptibles de répondre rapidement aux demandes des agents communaux ;
- à identifier les actions nécessitant des interventions sur voirie régionale, notamment en vue de la mise en place de réseaux (cyclable, par exemple) et adresser une demande officielle à la Région afin d'établir une collaboration.
- à rappeler à Bruxelles Mobilité son engagement à mettre à disposition des gestionnaires de voiries, dont les Communes, les différents tableaux de bord de suivis construits sur base des données d'accidentologie²⁷ ainsi qu'à établir une procédure de transmission des rapports post-collision vers les gestionnaires communaux.²⁸

Action 7 : Transfert de voiries communales à la Région

Le bon état des voiries est fondamental pour la sécurité des usagers, en particulier des deux-roues. Or, la quantité et le type de charroi, notamment le passage des bus articulés, entraînent une usure rapide de l'asphalte et des affaissements de voiries. Le coût de l'entretien continu des voiries où circulent ces bus pèse lourdement sur le budget de la Commune, qui doit gérer près de 50 km de voirie. Elle adresse une demande officielle à la Région pour que celle-ci reprenne la gestion des voiries où transitent les transports en commun.



PRIORITAIRE

Action 8 : Demande de création d'un subside régional pour le poste de référent communal consacré au développement des actions en faveur des établissements scolaires et à la mise en œuvre de quartiers scolaires

PRIORITAIRE

Une trentaine d'écoles et une vingtaine de crèches se situent sur le territoire de Forest. Bien qu'ils présentent des caractéristiques communes, ces établissements possèdent chacun leurs besoins spécifiques en termes de mobilité et de sécurité. La création d'un poste de référent écoles et crèches, au sein de l'administration communale, est nécessaire pour faire face à la charge de travail que cela implique. Ses missions consisteraient à traiter toutes les questions de mobilité et de sécurité routière en lien avec les établissements scolaires, à savoir participer, en tant que pilote ou acteur, aux actions de ce plan liées aux établissements scolaires (visite des écoles ([Action 9](#)), présence des agents aux abords des écoles ([Action 10](#)), audit sur les zones de livraison ([Action 19](#)), identification des abords d'école non aménagés ([Action 40](#)), programme des actions à mener aux abords des écoles ([Action 41](#)), visibilité des établissements scolaires ([Action 42](#)), sensibilisation à la mobilité et à la SR dans les écoles([Action 48](#))) mais également étudier la mise en œuvre de rues scolaires et la faisabilité de

²⁷ Cf. Action 7 du Plan d'Action régional de Sécurité routière : Les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voiries pour assurer leurs obligations en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières (Action prioritaire)

²⁸ Cf. Action 9 du Plan d'Action régional de Sécurité routière : Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et à l'établissement d'un rapport post-collision (Région et communes).

la création de quartiers scolaires à Forest²⁹. La Commune invite la Région à créer un subside visant à financer la création d'un tel poste.

Action 9 : Établissements scolaires - visite des directions

Le référent écoles et crèches, ou à défaut, le coordinateur SR, accompagné d'un membre du service mobilité, du service prévention, de la police de proximité et, éventuellement d'un membre du service prévention et de Bruxelles Mobilité, rend visite à la direction de tous les établissements scolaires, y compris ceux implantés sur voirie régionale, afin :

- de les inviter à désigner un référent EMSR (Éducation à la mobilité et sécurité routière)³⁰, en charge de centraliser et faire circuler les informations EMSR au sein de l'école et d'y soutenir les projets EMSR ;
- de les informer des différentes actions qu'ils peuvent mener dans le domaine de la mobilité et de sécurité routière³¹ ;
- d'identifier leurs besoins spécifiques en matière de mobilité et sécurité. Il assure le suivi de ces besoins avec tous les acteurs concernés.

Action 10 : Établissements scolaires – présence des agents

Arrêt des véhicules sur le trottoir, sur les passages pour piétons, vitesse excessive, double-file, dépassements au niveau des traversées piétonnes, conflits entre les différents usagers, etc. sont le lot quotidien des abords d'écoles au moment de l'arrivée des écoliers. La présence des gardiens de la paix et des agents de police est bienvenue pour garantir la sécurité des enfants, qui sont particulièrement vulnérables. Malheureusement, le nombre de gardiens de la paix est insuffisant pour assurer cette mission devant tous les établissements scolaires³². Pour cette raison, la Commune organise, au moins deux fois par an, une réunion avec les différents acteurs concernés (dont le service prévention et la zone de Police) afin de prioriser les abords d'école où assurer une présence des gardiens et agents de police. Par ailleurs, la Commune étudie la possibilité de former des bénévoles (parents ou membres de l'équipe de l'école) pour sécuriser les traversées piétonnes.

Action 11 : Audit des étals et terrasses (horeca)

Les autorisations qui ont été délivrées à certains commerçants pour le placement d'étals ou de terrasses sont parfois relativement anciennes et ne répondent peut-être pas toujours aux critères actuels en matière de sécurité routière et d'accessibilité des piétons (en particulier des malvoyants ou des personnes en chaise roulante). La Commune dresse l'inventaire des autorisations délivrées à ce jour, identifie celles qui posent problème et cherche une solution pour que les principes de sécurité routière et ceux précisés dans le RRU soient garantis. Elle veille également à ce que le(s) règlement(s) régissant le placement des étals et terrasses soient adaptés à ces besoins et met en place une procédure de délivrance des permis associant les différentes parties concernées, dont le coordinateur sécurité routière.³³

²⁹ Le quartier scolaire est un ensemble de rues autour d'une ou des écoles où la circulation est restreinte et où des aménagements favorisent le déplacement et la sécurité des modes actifs (piétons, cyclistes, etc.).

³⁰ À cet égard, la Fédération Wallonie-Bruxelles prévoit une formation à l'attention des référents EMSR : <http://www.enseignement.be/index.php?page=28195&navi=4043>.

³¹ Cf. Axe 4 (Comportement), [Action 48 : sensibilisation à la mobilité et à la sécurité routière dans les établissements scolaires](#), p. 41.

³² Cf. [Service Prévention](#), p. 15.

³³ Cf. Axe 2 (Mesure et contrôle-sanction des comportements), [Action 22 : Étals et terrasses \(horeca\) – Communication et contrôle](#), p. 30 .

Action 12 : Ouverture des marchés publics régionaux relatifs à l'acquisition de véhicules

L'Action 28 du Plan d'action **régional** précise : « [...] Bruxelles Mobilité doit être capable de mettre à disposition des pouvoirs locaux [...] des prospections de marchés incluant des dispositifs/aménagements de sécurité routière pour les différentes catégories de véhicules afin de faciliter leur intégration dans les cahiers des charges. » La Commune invite la Région à faire davantage en mettant à disposition des communes leur(s) marché(s) public(s) pour l'acquisition de tous les types de véhicules (utilitaires, MPV (*multipurpose vehicles*), camionnettes avec benne basculante, etc.), ce(s) marché(s) répondant à tous les critères en matière de sécurité routière et de respect de l'environnement. Cela facilitera la tâche de la Commune dans la réalisation de l'action 51.³⁴



Action 13 : groupe de pilotage pour l'instauration de zones de rencontre

Les principes d'aménagement de la zone de rencontre diffèrent grandement de ceux des autres voiries. Les règles qui y sont en vigueur sont souvent méconnues du public et les automobilistes ont la possibilité physique de garer leur véhicule en dehors des cases de stationnement, entravant parfois le cheminement des piétons. Lorsqu'une nouvelle zone de rencontre vient d'être aménagée, la Commune met en place un groupe de suivi afin d'élaborer une communication à l'attention des usagers au sujet des nouvelles règles et de faire en sorte qu'elles soient respectées. Ce groupe de suivi réunit les services Mobilité, Voirie, Prévention, Sanctions administratives, Information & Communication et la Police ainsi que d'autres acteurs en fonction du projet (Bruxelles Mobilité s'il s'agit d'une voirie régionale, service Développement économique dans le cas d'une zone commerçante, service Revitalisation des quartiers s'il est à l'origine du projet, etc.)



Non-respect des règles de stationnement dans une zone de rencontre

³⁴ Cf. Axe 5 (Véhicule), [Action 51, Achat de véhicules communaux équipés de dispositifs favorisant la sécurité routière des autres usagers](#), p. 43.

AXE 2 Mesure et contrôle-sanction des comportements dangereux

Action 14 : Inventaire des équipements de contrôle automatisé et de mesure de vitesse

PRIORITAIRE

La Région, la Commune et la zone de police possèdent des équipements de mesure et de contrôle. Le PACSR :

- dresse l'inventaire de ces équipements ainsi que leur emplacement et détermine s'ils suffisent pour répondre aux besoins de la Commune ;
- identifie les acteurs en charge du placement de ce matériel et de l'analyse des résultats ;
- détermine le mode de communication des résultats.



Action 15 : Cartographie des mesures de vitesse et de flux

Comme précisé ci-avant, la Commune dispose d'une série de données en matière de vitesse et de flux³⁵, mais ces données n'ont pas encore été mises en commun sous forme de cartographie. La commune dresse une cartographie des vitesses et des flux mesurés afin d'avoir une vision globale de la situation et dès lors d'identifier les lieux où il est nécessaire d'intervenir en priorité.



Action 16 : Cartographie des contrôles-sanctions

Tous les jours, des agents communaux et de police dressent des p.-v. de roulage. Une cartographie de ces p.-v. permet à la Commune :

- de localiser les endroits où des interventions sont nécessaires en termes d'aménagement, de signalisation, marquage, etc.
- d'identifier les types d'aménagements qui ne sont pas compris ou respectés par les usagers

Action 17 : Mise en place, avec la zone de Police et la Région, d'une stratégie de contrôle mobile

La solution durable pour réduire la vitesse des véhicules consiste généralement en l'aménagement de dispositifs tels que chicanes, ralentisseurs, rétrécissement de la chaussée, etc. Il n'est cependant pas toujours possible de recourir à cette solution physique, comme c'est le cas des voies où circulent les bus et, surtout, les trams. La Commune de Forest, en collaboration avec la zone de Police locale et Bruxelles Mobilité, élabore une stratégie de contrôle mobile afin de lutter contre les excès de vitesse sur ces voiries où l'installation de dispositif ralentisseur n'est pas envisageable, mais également dans les zones à risque identifiées sur base des cartographies prévues dans le cadre de ce plan³⁶.

³⁵ Voir [Données en matière d'accident - Vitesses et contrôles](#), p. 20.

³⁶ Cf. Axe 2 (Mesure et contrôle-sanction des comportement dangereux), [Action 15 : cartographie des mesures de vitesse et de flux](#), p. 28 et Axe 3 (Infrastructure), [Action 29 : Crédibilisation de la Ville 30 – cartographie des rues où la limite de vitesse à 30 km/h ne semble pas crédible](#), p. 34.

Action 18 : Élaboration d'une stratégie de contrôle-sanction visant à lutter contre le stationnement gênant



Le stationnement gênant, notamment sur le trottoir, devant et sur les passages pour piétons, nuit à la sécurité des piétons. De même, le stationnement en double-file ou sur les pistes cyclables sont une source de danger pour les deux-roues. En collaboration avec la Police, la Commune élabore une stratégie de contrôle-sanction visant à dissuader les usagers de commettre et répéter ce comportement dangereux. Son efficacité est liée à la fréquence et à l'automatisme de la sanction, éventuellement précédée d'une campagne de prévention. La mise en place d'une telle stratégie est notamment essentielle au bon fonctionnement des *dropzones*³⁷ ou de l'espace partagé qui verra bientôt le jour dans le cœur de Forest³⁸.



Article 24. Interdiction de l'arrêt et du stationnement Code de la route - Arrêté royal du 01/12/1975	
<p>Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment :</p> <p>1° sans préjudice de l'article 23.4, sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale ;</p> <p>2° sur les pistes cyclables et à moins de 5 mètres de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur la piste cyclable ;</p> <p>3° sur les passages à niveau ;</p> <p>4° sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages ;</p>	<p>5° sur la chaussée, dans les passages inférieurs, dans les tunnels et sauf réglementation locale, sous les ponts ;</p> <p>6° sur la chaussée à proximité du sommet d'une côte et dans un virage lorsque la visibilité est insuffisante ;</p> <p>7° aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, sauf réglementation locale ;</p> <p>8° à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés aux carrefours, sauf réglementation locale ;</p> <p>9° à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés en dehors des carrefours ;</p> <p>10° à moins de 20 mètres en deçà des signaux routiers.</p> <p>Les dispositions des 9° et 10° ne sont pas applicables aux véhicules dont la hauteur, chargement compris ne dépasse pas 1,85 m, lorsque le bord inférieur de ces signaux se trouve à 2 mètres au moins au-dessus de la chaussée.</p> <p style="text-align: right;"><small>Ne pas jeter sur la voie publique. Merci.</small></p>

Carton d'avertissement déposé sur les véhicules mal garés à Estinnes

L'élaboration de la stratégie de contrôle-sanction est également l'occasion d'évaluer si les moyens matériels et, surtout, humains sont suffisants pour répondre à cet enjeu de la sécurité routière. Elle quantifie les besoins en agents constatateurs et détermine les services où il est nécessaire de les affecter. Par ailleurs, parking.brussels, à qui la Commune de Forest a confié le suivi du stationnement payant, pourrait également se voir confier la mission de constater les infractions de stationnement gênant³⁹. Si la Commune le juge nécessaire dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de contrôle-sanction, elle analyse la possibilité de passer une convention en ce sens avec parking.brussels, comme l'a fait la commune d'Anderlecht.

³⁷ Cf. Axe 3 (Infrastructure), [Action 39 : Création des dropzones et plan de gestion](#), p.38.

³⁸ Cf. Axe 1 (Gouvernance et transversalité), [Action 13 : groupe de pilotage pour l'instauration de zones de rencontre](#), p. 27.

³⁹ Cf. [parking.brussels](#), p. 17

Action 19 : Audit sur les zones de livraison

Le bon déroulement des livraisons contribue à améliorer la sécurité des livreurs et de l'ensemble des usagers. La Commune réalise un audit des zones de livraison, sur voirie communale et régionale, en ce qui concerne leur pertinence, leur respect de la part des usagers, leur temporalité et le type de signalisation en place (zone d'interdiction de stationner, contrôlée par la Police, la Commune ou zone jaune, contrôlée par parking.brussels).



Elle inclut dans cet audit les zones dépose-minute (*Kiss and Ride*) et les zones réservées à certaines catégories, telles que les bus scolaires et vélos. Sur base de cet audit, elle mène une réflexion, avec la Région, sur la pertinence d'uniformiser ou non la signalisation et d'inclure parking.brussels dans le contrôle de ces zones.

Action 20 : Audit sur l'occupation temporaire de la voie publique

Les occupations temporaires de la voie publique par des particuliers pour un déménagement, une livraison, le placement d'un lift, d'un échafaudage, d'un conteneur, etc., ne sont pas sans danger pour les autres usagers. La Commune réalise un audit sur les difficultés rencontrées par le service Occupation de la Voie publique (OVP)⁴⁰ dans l'encadrement de ces occupations, en collaboration avec la Police. Elle attache une importance particulière à la communication à établir avec les particuliers au moment de leur demande d'autorisation ainsi qu'au contrôle-sanction qui pourrait être nécessaire, en particulier pour les occupations qui ne sont pas autorisées.

Action 21 : Établissement d'une liste d'infractions liées à la sécurité routière pour lesquelles une SAC pourrait être imposée et inciter les autorités compétentes à prendre les mesures nécessaires pour étendre le champ d'application des SAC à ces infractions.

Les sanctions administratives sont un outil intéressant pour la Commune car elles lui permettent de lutter contre les incivilités sans être tributaire de l'appareil judiciaire, souvent trop lent ou débordé. Dans le domaine de la SR, la Commune est habilitée à sanctionner une série d'infractions liées à l'arrêt et au stationnement (infractions mixtes)⁴¹. D'autres infractions, telles que le nombre de personnes sur une trottinette, la conduite sous influence, les excès de vitesse légers, pourraient un jour être intégrées dans les infractions mixtes, comme c'est parfois le cas dans les 2 autres Régions du pays, afin de permettre à la Commune d'améliorer la sécurité routière. La Commune en dresse la liste et l'envoie aux autorités qui ont le pouvoir de décision en la matière afin de l'inciter à étendre le champ d'application des SAC aux infractions reprises dans la liste.

Action 22 : Étals et terrasses (horeca) – Communication et contrôle

Lorsqu'une autorisation pour le placement d'étal ou d'une terrasse est délivrée, il est nécessaire que la Commune communique au demandeur les règles précises qu'il doit suivre et qu'elle fasse ensuite en sorte que ces règles soient bien respectées. À cette fin, la Commune élabore un document détaillant ces règles⁴², qu'elle remet au demandeur lors de la délivrance de l'autorisation et met en place une stratégie de contrôle en concertation avec la police.

⁴⁰ Cf. [Service Occupation de la Voie publique](#), p. 14.

⁴¹ Cf. [Service Sanctions Administratives](#), p. 16.

⁴² Cf. [Action 11 : Audit des étals et terrasses \(horeca\)](#), p. 26.

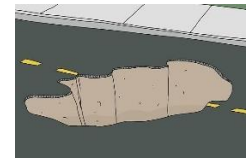
AXE 3 Infrastructure



« Les rues sont des lieux où les gens vivent, parlent, jouent, se promènent, se rencontrent. Elles participent fortement à l'identité d'un quartier. Et elles permettent aussi de se déplacer par différents modes de transport suivant le principe STOP⁴³ repris dans Good Move.

« La conception des rues, des espaces publics, doit tenir compte de ces diverses fonctions et les combiner de manière sûre et confortable. La sécurisation de l'espace public doit donc offrir des conditions de déplacement sûres pour l'ensemble des modes et usagers (piétons, cyclistes, utilisateurs de nouveaux engins de déplacement, motards, automobilistes, etc.). Cela doit se faire par le biais d'une infrastructure sûre et de qualité qui, au-delà des déplacements, laisse également la vie locale s'épanouir. Dans cet espace public, la responsabilité de la sécurité doit être partagée de façon bienveillante entre les usagers du système de transport et les habitants.

« L'infrastructure, dès lors qu'elle n'est pas sûre ou est mal entretenue, peut-être une cause directe de la collision ; on pense inévitablement aux nids-de-poule, à un défaut d'adhérence... qui peuvent causer des pertes de contrôle du véhicule, des chutes de deux-roues, de piétons, etc.



« Elle peut aussi être indirectement impliquée, lorsqu'il y a par exemple une discordance entre l'image qu'elle donne et le comportement attendu des usagers. En effet, une rue longue, rectiligne et bordée de stationnement des deux côtés, peut inciter des conducteurs à rouler plus vite qu'une chaussée moins rectiligne, conçue pour mettre en valeur la mixité des fonctions locales, par le biais de parvis, chicanes et de plantations...

« L'infrastructure, dans sa conception, doit donc être lisible et porteuse de messages clairs pour les usagers. Elle doit par exemple leur renseigner leur place sur la chaussée, la juste vitesse à laquelle ils doivent circuler, la prudence dont ils doivent faire preuve, etc. Elle doit également, en fonction de la nature et de la catégorie de la route, permettre de profiter d'espaces dédiés à d'autres activités que le seul déplacement dans l'espace public. L'infrastructure doit donc permettre la sécurisation de la rue comme lieu support du déplacement multimodal et comme lieu de la vie du quartier.

« Sans être nécessairement « la cause » de la collision, l'infrastructure peut néanmoins aussi contribuer à réduire les conséquences de celle-ci dès lors qu'elle est pensée pour pardonner les erreurs des usagers. Le concept de Safe Street intègre donc plusieurs approches :

- La « self explaining road » qui s'adapte dans la mesure du possible au contexte, et transmet les bonnes informations aux usagers pour qu'ils puissent adapter leurs comportements aux circonstances ;
- L'infrastructure qui pardonne les erreurs, « the forgiving road » (cf. SAFE SYSTEM) et en limite les conséquences pour les victimes et plus largement, pour la société ;

⁴³ Principe qui installe une hiérarchisation des différents modes de transport dans la manière de penser et d'aménager la ville, et les favorise dans l'ordre suivant : la marche à pied, les vélos et la micromobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues, etc.), les transports publics, les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) et enfin, les transports privés individuels.

- Le concept du séjour, selon lequel la rue n'est pas que le support des déplacements (fonctionnels) mais bien aussi le support et le théâtre de la vie locale, en particulier dans les quartiers.

« La configuration de la voirie doit permettre aux différents usagers de comprendre le comportement qui est attendu de leur part. L'environnement de circulation doit être simple à décoder, doit limiter les prises d'informations nécessaires, doit clarifier les fonctionnements des carrefours et lieux de conflits potentiels. Une conception plus compréhensible doit permettre de réduire les prises de risques ou les erreurs de conduite et/ou de jugement. L'environnement urbain dense de la Région de Bruxelles-Capitale, qui connaît une grande multiplicité des usages et des activités dans son espace public, demande également la prise en considération des interactions entre usagers.

« Au final, les gestionnaires ont la responsabilité de tout mettre en œuvre (obligation de moyens) pour éviter que leurs infrastructures ne génèrent une quelconque collision grave, ou pour minimiser les conséquences de tout éventuelle collision. Un aménagement intrinsèquement sûr doit évidemment être l'objectif lorsque des voiries sont refaites de façade à façade, mais des interventions plus réduites peuvent tout à fait déjà œuvrer de manière significative à cet objectif. Depuis 2013, la procédure "Audit de sécurité routière" permet de guider l'amélioration des infrastructures sur voiries régionales. L'engagement, via subsides, d'un agent dédié à la sécurité routière au niveau communal devrait permettre de réaliser également ces examens de sécurité routière sur les projets sur voiries communales. Des formations d'auditeurs seront prévues. »⁴⁴

Action 23 : Identification des lieux à concentration d'accidents

PRIORITAIRE

Sur base des données dont elle dispose⁴⁵, la Commune identifie, sous forme de cartographie, les lieux les plus sensibles sur le point de la sécurité routière, en particulier sur voirie communale. Ces points noirs font l'objet d'une analyse approfondie visant à déterminer les circonstances des accidents qui s'y sont déroulés.

Action 24 : Priorisation des lieux où réaliser des interventions de sécurisation

Cette priorisation est réalisée à la lumière des résultats de l'action précédente et est soumise à l'approbation de la Commission mobilité. Elle tient entre autres compte de la présence d'établissements scolaires, culturels et sportifs, du nombre d'accidents répertoriés et de la gravité des accidents. Des recommandations d'adaptation des plans de mobilité (Plan communal de Mobilité et Contrat local de Mobilité) peuvent être formulées dans le cadre de cette action.

⁴⁴ PARSR 2021-2030.

⁴⁵ Voir [Données en matière d'accidents](#), p. 20 et [Diagnostic général de la Sécurité routière à Forest](#), p. 7

Action 25 : Conception et réalisation de plans de réaménagement pour les interventions prioritaires non soumises à permis d'urbanisme (P.U.)

Des aménagements de sécurisation, tels que plateaux ralentisseurs, extensions de trottoir, marquages de passages pour piétons ou pistes cyclables sont prévus pour sécuriser les lieux jugés prioritaires. Des demandes de subsides sont adressées à la Région afin de financer leur réalisation⁴⁶. À titre d'exemple, à l'aide de ces subsides, la Commune a pu procéder à la sécurisation d'une série d'abords d'écoles ou à l'instauration d'une piste cyclable montante sur un tronçon de l'avenue Victor Rousseau.



Aménagement de sécurisation des abords de l'école Nos Enfants, subsidié par la Région (rue Meyerbeer)

Action 26 : Lancement et exécution de marchés de travaux en vue de mettre en œuvre les plans de réaménagement de Sécurité routière

Ce ou ces marché(s), dont le financement se fonde sur les subsides accordés par la Région, est renouvelé chaque année. À cette fin, la Commune (service voirie) engage une personne pour rédiger ces marchés de travaux et en assurer le suivi d'exécution.

Action 27 : Identification des voiries à réasphalter

PRIORITAIRE



Le bon état du revêtement de la voirie est essentiel pour la sécurité des usagers, en particulier des deux-roues. Chaque année, la Commune identifie les voiries dont le revêtement est en mauvais état et veille à son renouvellement. Un plan de marquage est conçu et exécuté suite au réasphaltage.

Action 28 : Adaptation des feux de signalisation communaux au passage des cyclistes

PRIORITAIRE

⁴⁶ Cf. Axe 1 (Gouvernance et transversalité) [Action 5 : La Commune adresse des demandes de subsides pour financer des projets de sécurisation](#), p. 24.



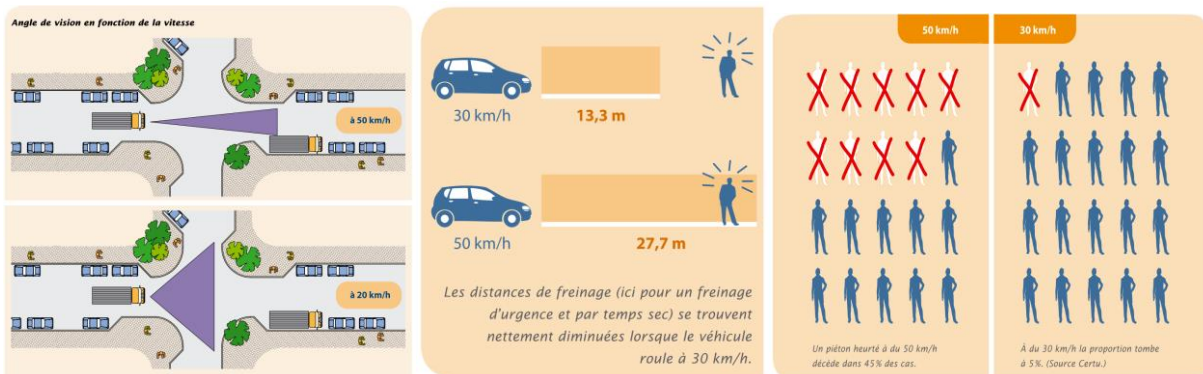
Rue du Tournoi : absence de feux adaptés aux cyclistes, bloquant ainsi la mise de cette rue en sens unique limité.

En collaboration avec la Région, les feux lumineux tricolores sont adaptés à la présence des cyclistes circulant à contresens et les panneaux B22 sont placés pour permettre aux cyclistes de franchir les feux afin de tourner à droite.



Action 29 : Crédibilisation de la Ville 30 - cartographie des rues où la limite de vitesse à 30 km/h ne semble pas crédible

L'entrée en vigueur de la Ville 30 en 2021 contribue considérablement à la sécurité routière. En effet, la diminution de vitesse d'un automobiliste lui permet d'accroître son angle de vision et de diminuer la distance de freinage en cas de nécessité. La probabilité de décès d'un piéton en cas d'un accident avec une voiture se réduit ainsi considérablement lorsque la vitesse passe de 50 à 30 km/h.



Pour ces raisons, le PACSR vise entre autres à rendre crédible la limitation de vitesse à 30 km/h.

Les cartographies suivantes sont réalisées :

- mesures de la vitesse (V85)
- la largeur de la chaussée des voiries communales ;
- dispositifs ralentisseurs ;
- sens de circulation ;
- mesures de l'intensité du trafic.

Les cartes permettront d'identifier les voiries où la limitation de vitesse à 30 km/h ne semble pas crédible et les mesures à y mettre en place.

Action 30 : Crédibilisation de la Ville 30 - plans de circulation apaisée

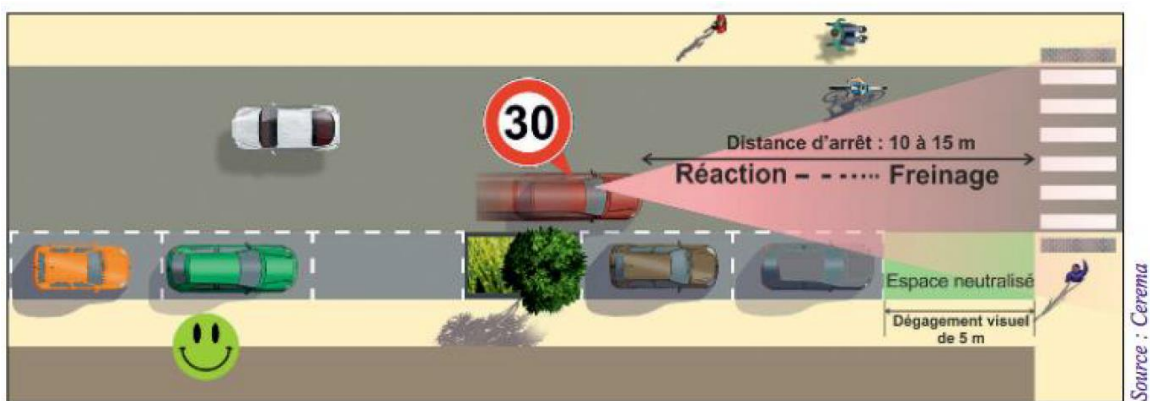
Le Plan communal de Mobilité et, surtout, les Contrats locaux de mobilité (CLM) prévoient l'élaboration de plans de circulation « apaisée », qui visent à réduire sensiblement le trafic de transit, améliorer la qualité de vie dans les quartiers et la sécurité des déplacements des modes actifs. La mise en place de ces nouveaux plans de circulation contribue dès lors très fortement à la crédibilisation de la limitation de vitesse à 30 km/h ainsi qu'à l'objectif zéro tué et blessé grave.

6 mailles couvrent le territoire de Forest. La maille *Neerstalle* en est à sa phase de mise en œuvre. Le plan de circulation pour la maille ParviS, qui se situe principalement sur Saint-Gilles, vient d’être adopté en juillet 2024. La maille *Altitude 100* en est à sa phase d’étude. La maille *Châtelain*, essentiellement sur Ixelles et qui ne reprend que quelques bouts de rues forestoises, n’a pas encore démarré. Les 2 mailles restantes, *Industrie Sud1* et *Industrie Sud 2*, ne feront pas l’objet de CLM car elles sont situées principalement le long des voies de chemin de fer et sont très peu habitées.

Action 31 : Traversées piétonnes - sécurisation des traversées piétonnes non conformes

PRIORITAIRE

Conformément à l’article 24.4° du code de la route, il est interdit de mettre un véhicule à l’arrêt ou en stationnement à moins de 5 mètres devant les passages pour piétons. La visibilité des piétons, en particulier des enfants, est effet essentielle à l’approche des traversées piétonnes. Parfois, l’aménagement permet néanmoins aux automobilistes de se garer sur cet espace de 5 mètres.



Après avoir identifié l’ensemble des traversées piétonnes non conformes, la commune procède à leur sécurisation par la pose d’arceaux vélo, le marquage de zones d’évitement avec la pose de potelets et, à plus long terme par l’extension des trottoirs.



Action 32 : Traversées piétonnes - sécurisation des traversées piétonnes au niveau des arrêts de transport en commun

Le problème de visibilité des piétons se présente également sur les passages situés au niveau des arrêts de transport en commun. Le bus/tram, à l'arrêt, masque les piétons, ce qui accroît le risque de collision dans le cas où un véhicule dépasse ledit bus/tram. Deux mesures sont aujourd'hui prévues pour réduire ce risque :



La Commune, la STIB et Bruxelles Mobilité identifient les arrêts où ces mesures n'ont pas encore réalisées et procèdent à leur mise en conformité.

Action 33 : Traversées piétonnes - identification des traversées où le mobilier et les dépôts clandestins récurrents constituent un masque de visibilité

La Commune identifie les lieux où le mobilier (poteaux d'éclairage, armoires techniques, signalisation verticale, horodateurs, terrasses HORECA, boxes à vélos) constitue un masque de visibilité au niveau des traversées piétonnes et cherche des solutions pour améliorer la situation. Elle en fait de même pour les objets qui sont placés sur l'espace public de manière récurrente, tels que les conteneurs à déchets ou les dépôts clandestins.



Action 34 : Traversées et espaces piétons – intégration des critères de sécurité routière dans le plan de gestion de l’entretien des espaces végétalisés

PRIORITAIRE

La Commune élabore un plan de gestion pour l’entretien des espaces végétalisés dans lequel elle intègre les critères de sécurité routière suivants : éviter l’empiètement de la végétation sur les trottoirs, les masques de visibilité des usagers en amont des passages pour piétons et, par la même occasion, de la signalisation. La Commune veille à disposer de suffisamment de personnel pour assurer l’exécution du plan de gestion.

Action 35 : Cyclistes en descente – identification des voiries à forte déclivité et réflexion sur les mesures à prendre en matière de Sécurité routière

Le relief de la Commune est tel qu’il permet parfois aux cyclistes de rouler à des vitesses élevées, ce qui accroît le risque de collision et la gravité des blessures éventuelles. Pour ces raisons, la circulation à contresens dans une série de sens uniques n’a pas été autorisée, par exemple dans la rue du Mystère et Beukenberg, où les piétons, notamment les élèves des écoles qui y sont situées, ne s’attendent pas toujours à croiser des vélos circulant à contresens.



La Commune identifie les voiries à forte déclivité, en particulier celles en sens unique, et entame, au sein de la Commission Modes actifs⁴⁷, une réflexion sur la manière de limiter la vitesse des deux-roues ou de leur rappeler l’interdiction de circuler à contresens.

Action 36 : Mise en place d’une infrastructure sûre et confortable pour les cyclistes en montée



Les cyclistes fournissent un effort plus intense et roulent plus lentement lorsqu’ils sont en montée. La différence de vitesse entre les cyclistes et automobilistes est ainsi plus importante, ce qui engendre plus de dépassements et accroît le risque de blessures graves en cas de collision. La Commune identifie les voiries à forte déclivité⁴⁸ et réfléchit à la manière d’y aménager une infrastructure de qualité pour les cyclistes. Elle y applique le principe STOP⁴⁹ et y réduit le trafic automobile dans la mesure du possible.⁵⁰



⁴⁷ Cf. Axe 1 (Gouvernance et transversalité), [Action 4 : création d’une commission Modes actifs](#), p.4.

⁴⁸ Cf. [Action 35 : Cyclistes en descente](#), p. 37.

⁴⁹ Le principe STOP applique un ordre de priorité aux différents modes de déplacement : marche – vélo - transport public - voiture

⁵⁰ Ainsi, le vademécum vélo « Le bon aménagement cyclable au bon endroit » (BABE) préconise l’instauration d’une piste cyclable marquée ou séparée dans les montées, même sur des rues à faible circulation motorisée.

Action 37 : Traversées cyclistes - identification des lieux problématiques



Les cyclistes, notamment sur ICR ou ICC, sont parfois menés vers des voiries régionales, qu'ils ne peuvent traverser. La Commune identifie ces lieux et prend contact avec la Région pour qu'elle les rende franchissables.⁵¹

Action 38 : Identification des voiries où instaurer des zones cyclables et définition de leur matérialisation



« Une rue cyclable doit être vue avant tout comme un moyen de renforcer la présence et la sécurité des cyclistes [...] où, pour diverses raisons, aucun aménagement cyclable conséquent n'a pu être réalisé. »⁵² Son objectif est donc de compléter le réseau cyclable en ne procédant qu'à une adaptation légère de l'infrastructure existante (marquages et signalisation). Les conducteurs de véhicules à moteur ne peuvent néanmoins pas y dépasser les cyclistes.

Comme l'indique le Commissaire Olivier Quisquater, de la Police de la Route, « [...] le cycliste a le droit de bien occuper le centre de la voie de circulation et ne peut être dépassé. [...] Nous invitons d'ailleurs les cyclistes à bien occuper cette place centrale pour ne pas encourager des dépassements par les usagers motorisés [...] »⁵³ La Commune identifie les voiries où instaurer les zones cyclables, réfléchit à la manière de les matérialiser et au type de campagne de communication à mener au moment de leur réalisation.



Action 39 : Création des *dropzones* et plan de gestion

Depuis le 1^{er} janvier 2024, en Région de Bruxelles-Capitale, les deux-roues en flotte libre ne peuvent être garés que dans les *dropzones*, ce afin d'éviter l'encombrement de l'espace public, en particulier des trottoirs. Si le véhicule n'est pas géolocalisé dans l'une de ces zones, l'utilisateur ne peut mettre fin à sa course. Ainsi, dans le courant de l'année 2024, la Commune et la Région ont créé près de 80 *dropzones* sur voirie communale et régionale. En 2025, la Commune prévoit d'en créer encore pour atteindre un total d'environ 110 *dropzones* sur le territoire de Forest. En dépit de ces nouvelles règles, le stationnement des deux-roues en flotte libre continue de poser problème car le système de géolocalisation n'est pas suffisamment précis, ce qui permet à l'utilisateur de terminer sa course s'il gare son véhicule légèrement en dehors d'une *dropzone*. On constate ainsi que les alentours de certaines *dropzones* sont encombrés par ces véhicules, ce qui crée des problèmes de sécurité et de confort pour les autres usagers.

La Commune achève la création des *dropzones* prévues et met en place un plan de gestion visant à identifier celles où le débordement des véhicules en flotte libre est récurrent et à prendre les mesures nécessaires, telles

⁵¹ Cf. Axe 1 (Gouvernance et transversalité) [Action 6 : Améliorer la collaboration et la coordination entre la Commune et la Région](#), p.25.

⁵² [Vademécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale n° 9 – La rue cyclable](#).

⁵³ Police fédérale, *Sécurité Routière : La ZONE cyclable : pourquoi ? Comment y circuler ?*

<https://www.police.be/5998/fr/actualites/securite-routiere-la-zone-cyclable-pourquoi-comment-y-circuler>

que l'adaptation de leur taille, leur déplacement, l'augmentation de leur nombre ainsi que la mise en place d'une stratégie de contrôle⁵⁴.

Action 40 : Établissements scolaires - identification des abords non aménagés

PRIORITAIRE

De nombreux abords d'école ont été aménagés au cours des dernières années. La Commune identifie les écoles dont les abords n'ont pas encore été aménagés ou dont l'aménagement ne correspond plus aux critères actuels.



Absence de « parvis » devant l'école Kaléidoscope

Action 41 : Établissement scolaires – programme des actions à mener aux abords des écoles

PRIORITAIRE

La Commune dresse un inventaire des actions à mener pour que les abords d'école sur voirie communale soient sûrs à tout moment. Le plan comprend entre autres les aspects suivants :

- Bon état du marquage des passages pour piétons et des zones d'interdiction de stationnement ;
- Absence d'éléments, tels que la végétation, pouvant masquer les enfants, notamment à hauteur des traversées piétonnes ;
- Bon état du mobilier, tel que les silhouettes de prévention et des arceaux vélo ;
- Bon état de la signalisation et des marquages aux abords de l'école ;
- Bon fonctionnement des radars préventifs présents à proximité des écoles.

La Commune invite la Région à adopter un tel plan pour les abords d'école sur voirie régionale.

Action 42 : Établissement scolaires - visibilité

PRIORITAIRE



La Commune définit un ensemble d'éléments à mettre en place (mobilier, marquages ludiques, etc.) afin de donner une identité spécifique aux rues ou quartiers où se situent les écoles. Elle se base sur les expériences des autres communes de la Région afin de faire en sorte que les usagers s'habituent au même message visuel.



⁵⁴ Cf. Axe 2 (Mesure et contrôle-sanction des comportements dangereux), [Action 18 : Élaboration d'une stratégie de contrôle-sanction visant à lutter contre le stationnement gênant](#), p. 29.

Action 43 : Signalisation routière - responsabilité, inventaire et règlement complémentaire



Le choix et le placement de la signalisation routière a un impact sur la sécurité de tous les usagers. Cette compétence relevant de la Commune sur ses voiries, il convient de déterminer quel acteur est responsable des plans de signalisation et de leur mise en application. Par ailleurs, un inventaire de la signalisation présente sur le terrain est dressé et cartographié. La Commune adopte le ou les *Règlement(s) complémentaire(s) de la circulation routière* sur la base de cet inventaire.

Action 44 : Signalisation routière - formation du personnel

Pour que la signalisation routière soit correcte à tout moment, il est nécessaire que les agents communaux circulant sur le territoire dans l'accomplissement de leurs tâches soient à même de détecter toute anomalie et de les signaler. La Commune identifie les personnes pouvant assurer cette tâche et prévoit des formations à leur attention.

Action 45 : Chantiers



Les chantiers sont une source de danger importante. Les usagers doivent s'adapter à une nouvelle situation, la signalisation n'est pas toujours stable et est parfois renversée par le vent, les livraisons du chantier sont fréquentes, le revêtement est parfois souillé et constitue un danger pour les deux-roues, etc.

La Commune veille à ce que les chantiers soient bien tenus et dresse p.-v. lorsque le responsable de chantier ne suit pas les demandes de la Commune visant à garantir la sécurité de tous les usagers. Pour ce faire, elle cherche des formations pour le personnel en charge de délivrer les autorisations de chantier et met en place les outils nécessaires au suivi des sanctions. Pour les chantiers et événements de grande ampleur, elle s'assure que les différents acteurs concernés (Travaux publics, Police, STIB, etc.) sont bien informés et consultés.

Action 46 : Suivi des perturbations

PRIORITAIRE

La Commune assure le suivi des perturbations communiquées par les particuliers, notamment celles signalées via la plateforme « fix my street ».



AXE 4 Comportement

« Le comportement humain n'est pas infaillible. Dans un environnement complexe, où convergent les comportements de dizaines ou de centaines de personnes, les erreurs peuvent survenir facilement. Surtout lorsque différents modes de transport sont utilisés et que la circulation est difficile à comprendre au premier abord.

« Ces comportements sont influencés par différents éléments : l'infrastructure, l'environnement, l'état du véhicule mais également les connaissances (du Code de la route, entre autres) et les aptitudes de l'utilisateur de la route (...)

« Agir sur le comportement est primordial puisqu'il interagit avec tous les autres leviers d'actions en sécurité routière. En effet, face à une infrastructure défaillante, un choix de comportement judicieux et prudent peut favoriser une meilleure sécurité routière. De même, rouler vite de façon inadaptée ou utiliser son téléphone à vélo relèvent aussi de choix personnels qui impactent négativement la sécurité routière cette fois. Un équilibre entre les deux aspects, responsabilité collective (« forgiving roads », par exemple) et actions individuelles, (comme le fait de respecter les règles du Code de la route) participe pleinement à l'objectif zéro poursuivi.

« Les actions visant le changement de comportement, pour être efficaces, doivent s'inscrire dans une logique d'apprentissage tout au long de la vie (ex. passer les brevets du piéton et cycliste durant l'enfance, améliorer sa connaissance du Code de la route pour obtenir son permis de conduire ou avant la prise en main d'un autre véhicule - moto, vélo, trottinette...) avec un focus sur l'expérimentation en milieu réel. »⁵⁵

Action 47 : Relais des campagnes d'information et de formation

La Commune se fait le relais des campagnes d'information organisées par la Région ou par tout autre acteur en matière de mobilité et de sécurité routière, notamment sur ses canaux d'informations en ligne. Lorsqu'elle juge qu'un sujet particulier devrait faire l'objet d'une campagne, elle le suggère à la Région.

Action 48 : Sensibilisation à la mobilité et à la sécurité routière dans les établissements scolaires



La Commune informe les établissements scolaires des différentes actions qu'ils peuvent mener pour sensibiliser les élèves et les professeurs aux enjeux de mobilité et de sécurité routière⁵⁶. Elle les informe sur les formations qui peuvent être offertes aux élèves pour que ces derniers apprennent à adopter les bons comportements en matière de mobilité et de sécurité routière. Elle organise ou soutient les différentes actions telles que *Vollenbike*, *Kid's day*, la *Journée mondiale des Victimes de la Route*, le brevet cycliste, le brevet piéton, etc.

Action 49 : Formations sécurité routière au sein du personnel communal

La Commune veille à ce que les agents communaux conducteurs de véhicules (véhicules motorisés et vélos) soient régulièrement formés en matière de code de la route et de conduite défensive. Elle recourt à la zone de police pour organiser ces formations et, si nécessaire, à des auto-écoles. Elle suggère par ailleurs à Brulocalis d'organiser ce type de formation.

⁵⁵ PARS 2021-2030

⁵⁶ Cf. Axe 1 (Gouvernance et transversalité), [Action 9 : Établissements scolaires – visite des directions](#), p. 26.

AXE 5 Véhicules

« Les accidents entre usagers actifs ont, heureusement, la plupart du temps des conséquences très limitées. Dans les accidents graves de la circulation, les véhicules sont toujours en cause. Et plus le véhicule est gros, lourd et rapide, plus les conséquences sont graves.

« Les véhicules eux-mêmes évoluent également rapidement. Les constructeurs développent de nouveaux modèles, moteurs, voire de nouveaux types de véhicules. La sécurité routière est rarement la principale préoccupation des (autres) usagers de la route.



« Néanmoins, la conception et la réglementation des véhicules sont extrêmement importantes. Il existe des exemples de solutions technologiques qui peuvent réduire l'angle mort dans les camions. [...] »⁵⁷

La plupart des réglementations entourant la conception et la construction des véhicules sont adoptées à des niveaux différents de ceux de la politique communale. Cependant, la Commune dispose d'un levier en ce qui concerne la longueur et la masse des véhicules à moteur circulant et stationnant sur son territoire⁵⁸. Ensuite, elle peut également veiller à ce que la sécurité routière soit prise en considération lors de l'achat de ses véhicules.

Action 50 : Politique de circulation et de stationnement payant selon le type de véhicules

« Pour un usager vulnérable, le risque de blessures mortelles augmente de **50 %** s'il est heurté par un véhicule de 1800 kg par rapport à un véhicule de 1200 kg. De même, le risque de blessures graves est 10 % plus élevé si l'usager vulnérable est heurté par un véhicule de 200 CV par rapport à un même modèle de 120 CV. Voilà quelques résultats de la nouvelle étude de l'institut Vias qui a, pour la première fois, croisé la base de données des accidents avec celle des immatriculations. L'objectif était notamment d'identifier les caractéristiques des véhicules qui aggravent l'impact des accidents pour les piétons et les utilisateurs de deux-roues. »⁵⁹

Par ailleurs, lors de la conception de projets de réaménagement, la nécessité de prévoir plus d'espace pour les piétons et cyclistes afin d'améliorer leur sécurité et confort se heurte à l'augmentation de la largeur des véhicules à moteur. La largeur de la bande de stationnement jadis conçue à 1,8 m l'est aujourd'hui à 2,1 m. Lorsque le stationnement est situé de part et d'autre de la voirie, cela représente une perte non négligeable de 60 cm.

Enfin, les véhicules plus longs nuisent également au confort et à la sécurité des piétons, notamment là où le stationnement est perpendiculaire. Bien souvent, une partie du véhicule déborde sur le trottoir, entravant la circulation des piétons et parfois rendant impossible le passage de chaises roulantes.



⁵⁷ PARSR 2021-2030

⁵⁸ A titre d'exemple, la carte de dérogation est majorée de 120€/an à Ixelles pour tout véhicule de plus de 4,9m de long.

⁵⁹ Institut Vias : <https://www.vias.be/fr/newsroom/en-cas-de-choc-le-poids-dune-voiture-impacte-fortement-la-gravite-des-blessures-des-usagers-vulnerables/>



A l'heure actuelle, le stationnement est réservé aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus sur pratiquement tout le territoire communal (panneau zonal E9b aux entrées de Forest). Mais aucune action n'est menée en matière de contrôle pour lutter contre le stationnement des camions et camionnettes car les espaces réservés à ces véhicules essentiels au dynamisme économique de la Commune sont presque inexistants.

La Commune entame une réflexion sur l'intégration :

- dans son **règlement complémentaire de circulation routière** (en cours de mise à jour)⁶⁰, de mesures en matière de circulation et de stationnement (par exemple, limitation du tonnage) visant à limiter les véhicules de plus grande taille, tout en tenant compte de la nécessité des véhicules utilitaires et camions pour le dynamisme économique de la Commune ;
- dans son **règlement-redevance sur le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique** d'un tarif différencié pour les véhicules plus lourds et/ou puissants, ceux-ci représentant un plus grand danger pour les autres usagers.⁶¹

Action 51 : Achat de véhicules communaux équipés de dispositifs favorisant la sécurité routière des autres usagers

L'administration communale possède 65 véhicules à moteur et 33 vélos (dont 17 électriques). Lors de l'achat de ces véhicules (4 à 5 véhicules à moteur par an), elle veille à ce qu'ils soient munis d'équipements favorisant la sécurité routière, et ce, aussi bien pour les véhicules légers que pour les véhicules utilitaires et les poids lourds. Les véhicules sont systématiquement équipés de système d'assistance au freinage. Les camions sont munis d'alarmes de recul et de caméras 360° pour supprimer les angles morts. Les cabines des compacteurs sont surbaissées afin d'améliorer la visibilité à l'avant. Enfin, le système d'adaptation intelligente de la vitesse (AIV ou ISA en anglais) est installé sur les nouveaux véhicules, conformément à la législation de l'Union européenne.

Action 52 : promotion des déplacements du personnel communal à pied, à vélo ou en transport en commun

Nous l'avons vu précédemment⁶², lors d'un accident, le risque de blessures graves augmente proportionnellement au poids et à la puissance du ou des véhicule(s) impliqué(s). La réduction du recours aux camionnettes et voitures dans les déplacements du personnel communal peut ainsi avoir un impact positif sur la sécurité des usagers se déplaçant à Forest. Dans le cadre de son Plan de Déplacement d'Entreprise, l'administration communale encourage dès lors son personnel à utiliser les modes actifs et les transports en commun dans ses déplacements domicile-travail et professionnels. Pour ce faire, elle :

- Fournit un abonnement STIB gratuit à l'ensemble du personnel ;

⁶⁰ Cf. Axe 3 (Infrastructure), [Action 43 : Signalisation routière - responsabilité, inventaire et règlement complémentaire](#), p.40 .

⁶¹ A titre d'exemple, à Ixelles, la carte de dérogation est majorée de 120€/an pour tout véhicule de plus de 4,9m de long.

⁶² Cf. [Action 50 : Politique de circulation et de stationnement payant selon le type de véhicules](#), p. 42.

- Prévoit une indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail à pied, à vélo et en transport en commun (SNCB, De Lijn, Tec, etc.) ;
- Étudie la possibilité de créer une indemnité kilométrique pour les déplacements professionnels à vélo ;
- Fournit aux cyclistes casques et vêtements améliorant leur sécurité et visibilité dans le cadre de leurs déplacements professionnels ;
- Acquiert davantage de vélos en particulier à assistance électrique compte tenu du relief de la Commune ;
- Pérennise l'engagement d'une personne pour l'acquisition de vélos-cargos et/ou de vélos-remorques et la promotion de leur utilisation au sein du personnel.

6. Annexe

Axe 1 Gouvernance et transversalité	
<u>Action 1 : Engagement d'un « coordinateur sécurité routière »</u>	
Pilote	Service Mobilité
Autre(s) acteur(s)	Collège Région (subside)
Date	Octobre 2023 <input checked="" type="checkbox"/>
Indicateur(s)	Coordinateur SR engagé
<u>Action 2 : La Commune élabore et met en œuvre un Plan d'Actions de Sécurité routière basé sur le plan Good Move et le Plan d'Actions de Sécurité routière régional</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Commission Mobilité Collège Conseil
Date (objectif)	Q1 2025
Indicateur(s)	Plan approuvé par le Collège et information au Conseil
<u>Action 3 : État des lieux annuel du Plan d'Actions communal de Sécurité routière</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Commission Mobilité Collège BM SR
Date (objectif)	Chaque mois de novembre
Indicateur(s)	Présentation en Commission Mobilité
<u>Action 4 : Création d'une commission Modes actifs</u>	
Pilote	S. Mobilité
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie S. Prévention Bruxelles Mobilité STIB Police Représentants des intérêts : - des cyclistes - des piétons - des personnes en situation de handicap
Date (objectif)	2025
Indicateur(s)	Création de la Commission Tenue d'une réunion tous les 6 mois

<u>Action 5 : La Commune adresse des demandes de subsides pour financer des projets de sécurisation</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie Commission Mobilité Collège BM
Date (objectif)	Chaque année (date fixée par la Région, en général 1er février)
Indicateur(s)	Envoi des projets à la Région en vue de l'obtention de subsides
<u>Action 6 : Améliorer la collaboration et la coordination entre la Commune et la Région</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie S. Mobilité S. Revitalisation des Quartiers Collège BM STIB
Date (objectif)	Q3 2025 En continu
Indicateur(s)	Identification des référents et envoi courrier officiel à la Région afin de compléter les réseaux (cf. Action 37) Collaboration Commune-Région
<u>Action 7 : Transfert de voiries communales à la Région</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Commission Mobilité Collège BM STIB Région
Date (objectif)	Après formation du gouvernement régional Q2 2026
Indicateur(s)	Prise de contact avec la Région Convention Région – Commune
<u>Action 8 : Demande de création d'un subside régional pour le poste de référent communal consacré au développement des actions en faveur des établissements scolaires et à la mise en œuvre de quartiers scolaires</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité Collège
Date (objectif)	Q1 2025 Rappel annuel si nécessaire
Indicateur(s)	Courrier officiel envoyé au gouvernement régional Engagement

Action 9 : Établissements scolaires - visite des directions

Pilote	Réfèrent scolaire (cf. Action 7), à défaut, le Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité S. Prévention Police de proximité S. Instruction publique (si école communale FR) S. Affaires NL (si école communale NL) BM SR (si école sur S. Voirie régionale) S. Revitalisation des quartiers (si dans périmètre d'un contrat de quartier)
Date (objectif)	En l'absence d'un référent établissement scolaire : visite de minimum 4 écoles par an
Indicateur(s)	Après chaque visite, production d'un rapport reprenant e.a. les actions à mener

Action 10 : Établissements scolaires – présence des agents

Pilote	Réfèrent scolaire (cf. Action 7), à défaut, le Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Police de proximité S. Prévention S. Instruction publique S. Affaires NL Bourgmestre et/ou échevins délégués (Prévention et Mobilité)
Date (objectif)	2 réunions par an (en août pour préparer la rentrée scolaire et en janvier pour dresser un bilan)
Indicateur(s)	Production d'un rapport après chaque réunion

Action 11 : Audit des étals et terrasses (horeca)

Pilotes	S Voirie S. Développement économique
Autre(s) acteur(s)	S. Revitalisation des quartiers HUB Brussels Brulocalis Collège Conseil
Date (objectif)	Q4 2025
Indicateur(s)	Inventaire à jour de tous les étals et terrasses Nouveau règlement ou adaptation règlement actuel

Action 12 : Ouverture des marchés publics régionaux relatifs à l'acquisition de véhicules

Pilote	S. Mobilité (PDE)
Autre(s) acteur(s)	Collège ou Échevin.e délégué.e
Date (objectif)	Q2 2025 Rappel annuel si nécessaire
Indicateur(s)	Envoi courriel à la Région Si nécessaire, courrier officiel à la Région

Action 13 : groupe de pilotage pour l'instauration de zones de rencontre

Pilotes	Responsable du projet de réaménagement et Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité Police Bourgmestre et/ou échevins délégués S. Prévention S. SAC S. Information & Communication Brulocalis S. Revitalisation des quartiers (si dans périmètre d'un contrat de quartier) BM si voirie régionale S. Développement économique si présence de commerces Référént scolaire si présence établissement scolaire S. Instruction publique + Affaires NL si présence école communale
Date (objectif)	En fonction de la réalisation des zones de rencontre (à venir : Baeck, EPCF, Verrerie)
Indicateur(s)	Constitution et réunions du groupe de pilotage Communication avec les riverains (envoi d'un toutes-boites ou autre canal décidé en réunion) Prévention auprès des usagers de l'espace public concerné Contrôle

AXE 2 Mesure et contrôle-sanction des comportements dangereux

Action 14 : Inventaire des équipements de contrôle automatisé et de mesure de vitesse

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Police S. Voirie BM Commission Mobilité
Date (objectif)	Q2 2025
Indicateur(s)	Inventaire à jour Présentation en Commission Mobilité de l'inventaire et de l'adéquation du matériel par rapport aux objectifs visés

Action 15 : Cartographie des mesures de vitesse et de flux

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	BM
Date (objectif)	2025 2026
Indicateur(s)	Cartographie vitesse réalisée Cartographie vitesse et flux réalisée

Action 16 : Cartographie des contrôles-sanctions

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. SAC
Date (objectif)	2027
Indicateur(s)	Cartographie réalisée

<u>Action 17 : Mise en place, avec la zone de Police et la Région, d'une stratégie de contrôle mobile</u>	
Pilote	Police
Autre(s) acteur(s)	Coordinateur SR BM SR Commission Mobilité Bourgmestre ou échevins délégués Réfèrent scolaire
Date (objectif)	Q2 2026
Indicateur(s)	Stratégie mise en œuvre Rapport à la Commission Mobilité
<u>Action 18 : Élaboration d'une stratégie de contrôle-sanction visant à lutter contre le stationnement gênant</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité S. SAC Police S. Prévention Parking.brussels Brulocalis BM SR Commission Mobilité Bourgmestre ou échevin.e.s délégué.e.s
Date (objectif)	2027
Indicateur(s)	Rapport à la Commission Mobilité
<u>Action 19 : Audit sur les zones de livraison</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité S. Développement économique S. SAC Police BM parking.brussels Commission Mobilité Réfèrent scolaire
Date (objectif)	2028
Indicateur(s)	Adoption de règlement(s) complémentaire(s) de circulation routière du Règlement complémentaire Modification éventuelle du règlement-redevance relatif au stationnement payant Adaptation de la signalisation verticale et horizontale
<u>Action 20 : Audit sur l'occupation temporaire de la voie publique</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	OVP S. voirie Police S. SAC Brulocalis
Date (objectif)	2025
Indicateur(s)	Mise en place d'une méthodologie intégrant les critères de sécurité routière Adaptation du formulaire d'autorisation

[Action 21 : Établissement d'une liste d'infractions liées à la sécurité routière pour lesquelles une SAC pourrait être imposée et inciter les autorités compétentes à prendre les mesures nécessaires pour étendre le champ d'application des SAC à ces infractions](#)

Pilote	S. SAC
Autre(s) acteur(s)	Police Coordinateur SR Collège Brulocalis
Date (objectif)	2026
Indicateur(s)	Rapport à la Commission Mobilité Courrier/réunion aux instances décisionnaires Courrier de rappel annuel si nécessaire

[Action 22 : Étals et terrasses \(horeca\) – Communication et contrôle](#)

Pilotes	Coordinateur SR et S. Développement économique
Autre(s) acteur(s)	S. SAC S. Prévention
Date (objectif)	2026
Indicateur(s)	Document d'information destiné aux demandeurs Contrôle (SAC)

AXE 3 Infrastructure

[Action 23 : Identification des lieux à concentration d'accidents](#)

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	BM SR Statbel
Date (objectif)	Lors de l'État des lieux annuel du présent Plan (cf. Action 3)
Indicateur(s)	Présentation cartographie en Commission Mobilité

[Action 24 : Priorisation des lieux où réaliser des interventions de sécurisation](#)

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie Commission Mobilité BM SR
Date (objectif)	Lors de l'État des lieux annuel du présent Plan (cf. Action 3)
Indicateur(s)	Programmation présentée à la Commission Mobilité

[Action 25 : Conception et réalisation de plans de réaménagement pour les interventions prioritaires non soumises à permis d'urbanisme \(P.U.\)](#)

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie BM SR Commission Mobilité Collège
Date (objectif)	Chaque année (date fixée par la Région, cf. Action 4)
Indicateur(s)	Envoi dossier à la Région en vue de l'obtention de subsides

<u>Action 26 : Lancement et exécution de marchés de travaux en vue de mettre en œuvre les plans de réaménagement de Sécurité routière</u>	
Pilote	S. Voirie
Autre(s) acteur(s)	Coordinateur SR
Date (objectif)	2025 Chaque année
Indicateur(s)	Engagement d'un temps plein au sein du S. Voirie Publication marché public Exécution des travaux
<u>Action 27 : Identification des voiries à réasphalter</u>	
Pilote	S. Voirie
Autre(s) acteur(s)	Coordinateur SR
Date (objectif)	Identification : Q1 de chaque année Exécution chaque année Marché public bisannuel
Indicateur(s)	Exécution des travaux d'asphaltage et marquage
<u>Action 28 : Adaptation des feux de signalisation communaux au passage des cyclistes</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	BM
Date (objectif)	2024 <input checked="" type="checkbox"/>
Indicateur(s)	Installation des nouveaux feux
<u>Action 29 : Crédibilisation de la Ville 30 - cartographie des rues où la limite de vitesse à 30 km/h ne semble pas crédible</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	BM SR
Date (objectif)	Lors du premier état des lieux annuel du présent Plan (cf. Action 3 et 23.)
Indicateur(s)	Présentation à la Commission Mobilité dans le cadre de l'Action 3 (état des lieux annuel du plan) des cartes : Mesures de vitesse Largeur chaussée voiries communales Dispositifs ralentisseurs Sens de circulation Intensité du trafic
<u>Action 30 : Crédibilisation de la Ville 30 - plans de circulation apaisée</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Mobilité BM Commission Mobilité Coordinateur SR Réfèrent scolaire
Date (objectif)	En continu
Indicateur(s)	Concrétisation des actions des CLM Neerstalle et ParviS, Adoption du CLM Altitude 100

<u>Action 31 : Traversées piétonnes - sécurisation des traversées piétonnes non conformes</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie S. Mobilité
Date (objectif)	2024 : identification traversées piétonnes non conformes 2025 : mise en conformité de 80 % min. 2026 : mise en conformité de 90 % min. 2027 : mise en conformité des 100 %
Indicateur(s)	Exécution de travaux (arceaux, potelets, etc.) Rapport à la Commission Mobilité dans le cadre de l'Action 3 (état des lieux annuel du plan)
<u>Action 32 : Traversées piétonnes - sécurisation des traversées piétonnes au niveau des arrêts de transport en commun</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie STIB
Date (objectif)	Q3 2026
Indicateur(s)	Marquage ligne d'arrêt du bus/tram et ligne blanche continue au niveau des arrêts de transport en commun
<u>Action 33 : Traversées piétonnes - identification des traversées où le mobilier et les dépôts clandestins récurrents constituent un masque de visibilité</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie S. Propreté publique Commission Modes actifs
Date (objectif)	2025 : identification traversées piétonnes problématiques 2025 : mise en conformité de 25 % min. 2026 : mise en conformité de 50 % min. 2027 : mise en conformité des 75 % min 2028 : mise en conformité de 100 %
Indicateur(s)	Rapport à la Commission Mobilité Déplacement masque
<u>Action 34 : Traversées et espaces piétons – intégration des critères de sécurité routière dans le plan de gestion de l'entretien des espaces végétalisés</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Espaces verts Commission Modes actifs
Date (objectif)	Q3-Q4 2025
Indicateur(s)	Intégration des critères de sécurité routière dans le plan de gestion Intégration de ces actions dans l'outil de gestion des espaces verts (Grality)

Action 35 : Cyclistes en descente – identification des voiries à forte déclivité et réflexion sur les mesures à prendre en matière de Sécurité routière

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie Commission Modes actifs Police Brulocalis Commission Mobilité BM Manager vélo BM SR
Date (objectif)	2026
Indicateur(s)	Cartographie Exemples de mesures prises ailleurs présentés en Commission Mobilité Mises en SUL, rappels d'interdiction de circuler à contresens ou autre mesure définie dans le cadre de l'action

Action 36 : Mise en place d'une infrastructure sûre et confortable pour les cyclistes en montée

Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie S. Mobilité Commission Modes actifs Commission Mobilité BM Manager vélo BM SR
Date (objectif)	2025 : cartographie et réflexion générale 2026 : proposition pour 40 % des voiries où déclivité est supérieure à 5% 2027 : 60 %
Indicateur(s)	Cartographie Programmation des mesures

Action 37 : Traversées cyclistes - identification des lieux problématiques

Pilote	S. Voirie
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité Commission Modes actifs Commission Mobilité BM Manager vélo BM SR
Date (objectif)	Q3 2025
Indicateur(s)	Présentation en Commission Mobilité Courrier officiel au gouvernement régional bruxellois

<u>Action 38 : Identification des voiries où instaurer des zones cyclables et définition de leur matérialisation</u>	
Pilote	S. Mobilité S. Voirie
Autre(s) acteur(s)	Commission Mobilité
Date (objectif)	Q2 2025 maille Neerstalle Q2 2026 maille ParviS Maille Altitude 100 : en fonction de l'évolution du CLM
Indicateur(s)	Présentation en Commission Mobilité Demande de subsides (cf. Action 5)
<u>Action 39 : Création des dropzones et plan de gestion</u>	
Pilotes	S. Mobilité S. Voirie
Autre(s) acteur(s)	Coordinateur SR Commission Mobilité BM
Date (objectif)	2024 : création de 35 dropzones sur voirie communale Q2 2025 : création de 30 dropzones sur voirie communale 2026 : évaluation (et adaptation si nécessaire)
Indicateur(s)	65 dropzones sur voirie communale activées Présentation de l'évaluation en Commission Mobilité et propositions
<u>Action 40 : Établissements scolaires - identification des abords non aménagés</u>	
Pilote	Référent scolaire (cf. Action 8), à défaut, Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	
Date (objectif)	Q4 2025
Indicateur(s)	Rapport présenté en Commission Mobilité et signalement à BM SR pour les établissements sur voiries régionales
<u>Action 41 : Établissement scolaires – programme des actions à mener aux abords des écoles</u>	
Pilote	Référent scolaire (cf. Action 8), à défaut, Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie Espaces verts BM
Date (objectif)	Q4 2025
Indicateur(s)	Élaboration du programme d'action
<u>Action 42 : Établissement scolaires - visibilité</u>	
Pilote	Référent scolaire (cf. Action 8), à défaut, Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Voirie S. Politique de la ville (maillage ludique) BM SR Brulocalis Communes de la RBC
Date (objectif)	2026-2027
Indicateur(s)	Adoption d'une « charte » reprenant l'ensemble des éléments à mettre en place dans les abords d'école, présentée en Commission Mobilité et communication de cette charte aux acteurs concernés

<u>Action 43 : Signalisation routière - responsabilité, inventaire et règlement complémentaire</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité S. Voirie Commission Mobilité
Date (objectif)	2026
Indicateur(s)	Désignation d'un responsable signalisation Adoption de règlement(s) complémentaire(s) de circulation routière
<u>Action 44 : Signalisation routière - formation du personnel</u>	
Pilote	Coordinateur SR
Autre(s) acteur(s)	Service formation Brulocalis
Date (objectif)	En continu
Indicateur(s)	Formations
<u>Action 45 : Chantiers</u>	
Pilote	S. Voirie
Autre(s) acteur(s)	S. SAC BM
Date (objectif)	2025 : Lancement démarche et analyse 2026 : Aboutissement
Indicateur(s)	Mise en place d'une procédure de contrôle-sanction pour les chantiers
<u>Action 46 : Suivi des perturbations</u>	
Pilote	S. Voirie
Autre(s) acteur(s)	S. Propreté BM Impétrants
Date (objectif)	En continu
Indicateur(s)	Clôture des tickets FixMyStreet
AXE 4 Comportement	
<u>Action 47 : Relais des campagnes d'information et de formation</u>	
Pilote	S. Mobilité
Autre(s) acteur(s)	BM
Date (objectif)	En continu
Indicateur(s)	Campagnes d'information
<u>Action 48 : Sensibilisation à la mobilité et à la sécurité routière dans les établissements scolaires</u>	
Pilote	Référent scolaire, à défaut, S. Mobilité
Autre(s) acteur(s)	S. Mobilité Coordinateur SR BM
Date (objectif)	En continu
Indicateur(s)	Activités organisées

<u>Action 49 : Formations sécurité routière au sein du personnel communal</u>	
Pilote	S. Mobilité
Autre(s) acteur(s)	S. Personnel (Formations) Police Brulocalis
Date (objectif)	En continu
Indicateur(s)	Nombre de personnes par service formé à la sécurité routière
AXE 5 Véhicules	
<u>Action 50 : Politique de circulation et de stationnement payant selon le type de véhicules</u>	
Pilote	S. Mobilité
Autre(s) acteur(s)	Coordinateur SR Responsable signalisation (cf. Action 43) S. SAC parking.brussels Brulocalis Collège Conseil
Date (objectif)	2025 : Introduction d'un tarif différencié pour les véhicules plus lourds/et ou plus puissants dans le règlement-redevance relatif au stationnement payant Adoption règlement complémentaire de circulation routière en matière du stationnement réservé aux différents types de véhicules 2026-27 : Adaptation de la signalisation, communication aux riverains et contrôle
Indicateur(s)	Modification du règlement-redevance relatif au stationnement payant Adoption/adaptation du règlement complémentaire Adaptation de la signalisation routière
<u>Action 51 : Achat de véhicules communaux équipés de dispositifs favorisant la sécurité routière des autres usagers</u>	
Pilote	S. Mobilité
Autre(s) acteur(s)	Collège
Date (objectif)	En continu
Indicateur(s)	100 % des nouveaux véhicules intègrent les équipement améliorant la sécurité routière des autres usagers
<u>Action 52 : promotion des déplacements du personnel communal à pied, à vélo ou en transport en commun</u>	
Pilote	S. Mobilité
Autre(s) acteur(s)	Secrétaire communal.e Collège
Date (objectif)	En continu (PDE)
Indicateur(s)	Intégration des mesures de promotion des déplacements à pied, vélo et en transport en commun dans le Plan de déplacement Achat de vélos et d'équipements pour cyclistes Pérennisation du poste responsable vélos-cargo