

Secrétariat communal
Votre correspondant : JLM
Réf. : 8845
T. 02/600 49 62
secretariat.1080@molenbeek.irisnet.be
www.molenbeek.be

Monsieur Didier Milis
Conseiller communal
Boulevard Louis Mettewie, 93/24
1080 Molenbeek-Saint-Jean

Molenbeek-Saint-Jean, le 07/09/2020

Objet : votre interpellation relative à la sécurisation des passages pour piétons, transformée en question écrite, lors de la séance du conseil communal du 19/02/2020.

Monsieur le Conseiller communal,

Veillez trouver ci-dessous la réponse à votre interpellation relative à la sécurisation des passages pour piétons, transformée en question écrite, lors de la séance du conseil communal du 19/02/2020.

La dernière cartographie des trottoirs communaux date de 2017-2018, et celle-ci est reprise dans le programme QGis 2.18. Elle est réactualisée lors de l'installation de nouveaux passages piéton. Chaque futur passage piéton est identifié sur une carte, ainsi que le type de peinture (thermo plastique ou peinture simple). Le projet est ensuite adressé à l'entrepreneur pour exécution.

Il existe de nombreux aménagements différents pour faciliter et sécuriser la traversée des piétons. Traversée suggérée, passage zébré régulé par feux ou non, passage zébré surélevé, trottoir traversant, etc. Le type d'aménagement va dès lors dépendre de la configuration des lieux : y a-t-il déjà une traversée piétonne à proximité ? L'aménagement d'une traversée se justifie-t-elle par rapport au cheminement naturel et aux besoins des piétons ? Est-on en carrefour ou en section ? Quelle est l'intensité du trafic motorisé ? Quelles sont les vitesses pratiquées ? Combien de bandes de circulation doit-on traverser ? Y a-t-il des voies de tram ou une bande bus ? Y a-t-il des arrêts de transports en commun ? Y a-t-il des bâtiments particuliers tels que des écoles ?

La gestion et l'entretien de l'éclairage est basé sur les normes européennes (EN 13201) et belges (NBN L 18-004). Le tableau ci-dessous résume les principales données issues de la norme NBN L 18-004.

Typologie	E_h^1 moy (lux)	E_v^2 moy (lux)	U_o^3 (E)
Trottoirs accolés à la voirie	5	-	-
Cheminement piéton séparé	5	-	-
Zone 30	10	-	-
Carrefour / giratoire	40	-	-
Passage pour piétons en section (éclairage spécifique)	80	40	0,30

Les objectifs et attentes en région de Bruxelles-Capitale sur voirie régionale sont d'obtenir un éclairage horizontal moyen (E_h moy) de 20 lux en zone 30, le long de cheminements piétons hors voiries et sur les trottoirs accolés à la voirie.

Les principes généraux sont dès lors les suivants :

- Les trottoirs et doivent toujours être correctement éclairés (E_h moy = 20 lux)
- En carrefour, l'éclairage général (E_h moy = 40 lux) prime et un éclairage spécifique au passage piéton n'est jamais envisagé.

L'ajout d'un éclairage spécifique est donc uniquement envisagé pour les traversées en section lorsque l'éclairage général n'est pas conforme aux normes et aux attentes. L'objectif de l'éclairage spécifique est de créer un **contraste positif** entre le piéton et le reste de l'environnement afin d'améliorer la détection du piéton par l'automobiliste. Ce contraste est obtenu en éclairant latéralement le piéton. Pour ce faire, l'éclairage vertical est dirigé dans le sens de la circulation et crée une lame de lumière au niveau du passage piéton.

Cet éclairage spécifique doit cependant être placé avec toutes les précautions afin d'éviter :

- l'éblouissement des conducteurs;
- le risque de lumière intrusive dans les habitations ;
- la formation de zones de « trou noir » trop importants de part et d'autre du passage piéton.

Du fait de ces « trous noirs », un piéton traversant en dehors de la lame de lumière est moins visible qu'un piéton éclairé par un éclairage général. Une attention particulière doit donc être portée sur le respect de la traversée par les piétons et l'éclairage spécifique. Il n'est dès lors pas recommandé sur des voiries où il y a beaucoup de piétons qui traversent en dehors des passages piétons (ex : certaines artères commerciales).

Le boulevard Louis Mettewie est une artère Régionale dont l'aménagement dépend dès lors de Bruxelles Mobilité. Il est important de noter que compte-tenu de la configuration du boulevard, seules des traversées régulées par feux sont envisageables.

¹ Eclairage horizontal (E_h) : calculé au niveau du sol, l'éclairage horizontal permet au piéton de suivre son cheminement en percevant les obstacles au sol.

² Eclairage vertical (E_v) : calculé au niveau du sol, l'éclairage vertical permet au piéton de suivre son cheminement en percevant les obstacles au sol.

³ Uniformité globale (U_o) de l'Eclairage moyen (E)

Nous n'avons pas les données récentes, mais d'après le plan zonal de sécurité de la ZP Bruxelles-Ouest, les infractions de stationnement faisaient partie des infractions au code de la route les plus verbalisées.

Top 5 des infractions au code de la route (2012)



Figure 1: Top 5 des infraction au code de la route verbalisées (2012)

L'augmentation des contrôles, dont les véhicules en infraction de stationnement faisait partie des objectifs inscrits dans le plan Zonal de sécurité 2014-2017.

Pour des raisons de visibilité, il est effectivement important d'empêcher physiquement le stationnement à moins de 5 mètres, en amont des traversées piétonnes. L'aménagement d'oreilles et d'avancées de trottoir est d'ailleurs une obligation inscrite dans le RRU. Le service mobilité reste toujours très attentif au respect de cette prescription lors d'un réaménagement de voirie. Par ailleurs, une liste de traversées non conformes est tenue à jour par le service Mobilité et transmis au service Voirie pour une prise en charge rapide.

Il est important de noter qu'un groupe de travail sécurité routière a été mis en place afin d'améliorer la collaboration des différentes parties prenantes autour des problèmes de sécurité routière.

Un réseau d'itinéraire cyclables régionaux (ICR) existe et est balisé par :

- des panneaux ;
- des marquages aux sols (double chevrons + logo vélo).



Figure 2: ICR avenue de Roovere

Au niveau de la commune nous retrouvons les ICR suivants : 10, 11, 12, B, C et CK :



Figure 3: Réseau d'ICR

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller communal, l'assurance de notre considération distinguée.

Par ordonnance,
La Secrétaire adjoint,



Gilbert HILDGEN.

La Bourgmestre,



Catherine MOUREAUX.

De : Didier MILIS [<mailto:didier.milis@gmail.com>]

Envoyé : jeudi 16 janvier 2020 23:29

Objet : Interpellation de M MILIS

Monsieur

Veillez trouver ci-dessous une interpellation à introduire au conseil communal du 22/01/2020

Cordialement

Interpellation : Sécurisation des passages pour piétons.

Des études sont régulièrement initiées dans de très nombreuses villes afin de mesurer le niveau de protection des piétons. Ces études démontrent notamment l'importance des passages sécurisés qui leur sont dédiés. Par conséquent, je souhaiterais obtenir des renseignements complémentaires sur ce point.

De quand date la dernière cartographie des trottoirs communaux ?

Comment est-elle réactualisée ?

Comment détermine-t-on les lieux où sont ou seront installés les passages pour piétons ?

J'ai en effet constaté que, si certains endroits disposaient d'un marquage approprié, la plus part ne sont pas éclairés. Il est fréquent d'être ébloui par les phares des automobilistes en sens inverse et de ne pas voir les piétons sur le passage car ce dernier manque radicalement de visibilité par l'absence d'un éclairage adéquat.

Quelle est la proportion du budget communal affectée à l'entretien des trottoirs ?

Comment envisage-t-on l'installation de passages pour piétons sur de grandes artères, comme par exemple le boulevard Louis Mettwie où plus de 500m séparent deux passages ?

En outre, il arrive bien trop souvent que des automobilistes inconscients garent leur véhicule sur des passages pour piétons ou ne respectent pas la distance légale de recul, ce qui nuit bien évidemment à la sécurité des piétons, sans parler des voitures totalement garées sur le trottoir tel celui de la station Esso bd Louis Mettwie. On y retrouve même les véhicules de police. Et la situation est encore plus grave lorsque les véhicules en question sont des camions volumineux.

Il serait intéressant à cet égard de connaître le nombre de verbalisations dressées annuellement par la police.

Enfin, les villes qui sont considérées comme les plus conviviales pour les piétons ont installé des marquages directionnels au sol, destinés peut-être davantage aux cyclistes, ainsi qu'une signalétique directionnelle spécifique pour les piétons ce qui permettrait aux piétons de mieux cheminer sur le territoire communal et inciterait donc les usagers à renoncer plus fréquemment à leur véhicule. Quoi qu'il en soit, il convient de rappeler que les citoyens ne sont pas tous motorisés et que tous les automobilistes deviennent inmanquablement des piétons à un moment ou à un autre.

