

Sécurité routière à Schaerbeek :

Septembre 2019 – Évaluation de la note de juin 2018

Commune de Schaerbeek

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
INTRODUCTION	3
1. ACTUALISATION DES DONNEES	4
A. ACTION DE LA ZONE DE POLICE POUR LA SECURITE ROUTIERE	4
A. 1. <i>Chiffres 2018 et premier semestre 2019</i>	4
A.1.1. Lutte contre la vitesse au volant	5
A.1.2. Lutte contre les comportements à risque.....	9
A.1.3. Lutte contre l'alcool au volant	10
A.1.4. Lutte contre le stationnement dangereux et asocial.....	11
A.2. <i>Une meilleure orientation stratégique pour améliorer la sécurité routière</i>	13
A.2.1. Orientation et renforcement des équipes affectées à la sécurité routière	13
A.2.2. Une nouvelle manière de travailler : le projet Axes rouges	13
A.3. <i>Actions opérationnelles ciblées</i>	15
A.3.1. Lutte contre les « rodéos » dans l'espace public	15
A.3.2. Opérations CIAO.....	15
A.3.3. Un policier devant chaque école le 1er septembre	15
A.3.4. Ya pas que le premier qui compte	16
A.3.5. Sensibilisation dans les écoles.....	16
A.3.6. Visibilité des modes actifs	16
A.4. <i>Brigade cycliste</i>	16
A.5. <i>Communication</i>	16
B. AMENAGEMENTS ET MESURES POUR UNE MOBILITE APAISEE	17
B.1. <i>Sécurisation des carrefours et ralentisseurs</i>	17
B.2. <i>Aménagements piétons et cyclistes</i>	18
B.3. <i>À l'école en toute sécurité</i>	19
B.5. <i>Sensibilisation et radars préventifs</i>	20
B.5.1. Les gardiens de la paix, acteurs pour une route plus apaisée.....	20
B.5.2. Radars préventifs	20
B.6. <i>Schaerbeek Zone 30 : un an après</i>	21
B.6.1. Communication et sensibilisation.....	21
B.6.2. Aménagements	21
2. SECURITE ROUTIERE A SCHAERBEEK : PERSPECTIVES POUR L'AVENIR	23
A. INTENSIFICATION DES CONTROLES.....	23
B. NOUVEAUX AMENAGEMENTS.....	24
C. UN NOUVEAU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE BASE SUR GOOD MOVE	25
D. IMPLICATION DES HABITANTS	26

REMERCIEMENTS

Cette note stratégique est le fruit d'une étroite collaboration entre la commune de Schaerbeek et la zone de police Bruxelles Nord.

Elle n'aurait pas pu voir le jour sans le travail des équipes ci-dessous :

- **le service Mobilité**
- **le service de la Voirie et son Bureau d'Etude**
- **le service des Gardiens de la Paix**
- **le Cabinet du Bourgmestre**
- **le Cabinet de l'Echevine de la Mobilité**
- **le Cabinet de l'Echevin des Travaux publics**
- **la Zone de Police**

INTRODUCTION

En 2018, la Commune de Schaerbeek présentait sa première Note stratégique de Sécurité routière. Ce document répondait alors à une préoccupation grandissante au sein de l'opinion publique, et faisait suite à plusieurs accidents graves survenus sur le territoire communal. Cette thématique n'a cessé de prendre de l'ampleur depuis, et fait l'objet d'une attention quotidienne de la part de la zone de police, des services communaux, mais aussi des médias et des habitants de la commune.

Un an après la première note stratégique, l'heure est venue de faire le point. La zone 30 est devenue la règle à Schaerbeek, la police a revu ses méthodes de travail pour augmenter drastiquement les contrôles, les services communaux ont poursuivi leur travail de sécurisation des voiries. Cette note d'évaluation présente l'avancement de ces chantiers, qui sont en perpétuelle évolution.

La sécurité routière est une matière toujours perfectible, qui réclame une vigilance constante. C'est pourquoi la présente note fera aussi état des perspectives pour l'avenir : un plan de mobilité ambitieux qui vise à apaiser les quartiers résidentiels de Schaerbeek et à lutter contre le trafic de transit, des investissements en matière d'aménagements et de matériel de contrôle, une plus grande implication des habitants sur une thématique qui concerne chacun d'entre nous.

Ensemble, avec la police et les services communaux, nous pouvons œuvrer pour une perspective d'avenir sur la sécurité routière réaliste et durable. Une mobilité plus sûre rend la ville plus sereine et agréable à vivre. C'est notre objectif et nous mettons tout en œuvre pour atteindre les meilleurs résultats possibles.

1. ACTUALISATION DES DONNEES

A. Action de la zone de police pour la sécurité routière

A. 1. Chiffres 2018 et premier semestre 2019

Les données relatives à l'ensemble des actions réalisées par la zone de police au cours de l'année civile sont répertoriées par la Cellule Stratégie de la zone, et analysées en profondeur année par année.

Nous disposons donc aujourd'hui de chiffres complets pour l'année 2018, et de chiffres partiels pour les mois de janvier à mai (et parfois juillet) 2019. Il va de soi que nous aurons le plaisir de présenter les chiffres complets de l'année 2019 au cours du premier trimestre de l'année 2020 : au vu des tendances actuelles, nous pouvons espérer une continuité dans l'évolution positive de ces résultats.

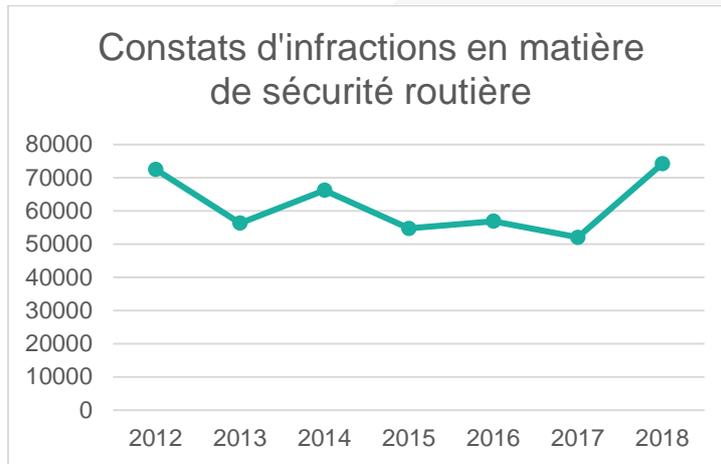
Au début de l'année 2018, la zone de police a entamé une révision de ses méthodes de travail (ce point sera développé de façon plus détaillée dans une section ultérieure), avec pour objectif **d'améliorer considérablement l'efficacité du travail policier en matière de sécurité routière**. Suite à ces nouvelles méthodes de travail, on constate dans les chiffres de 2018 un **bond qualitatif notable** : la marge de progression pourrait dès lors se tasser au cours des années à venir, mais le travail des équipes continuera de viser la plus grande efficacité possible.

Si davantage d'infractions sont constatées, ce n'est pas forcément le reflet d'une baisse du respect du code de la route. **Plus de contrôles vont de pair avec plus de constats d'infractions** : et il est à espérer que grâce à cette hausse des contrôles, les usagers de la route adapteront leur comportement pour tendre vers un plus grand respect des règles.

De façon générale, on enregistre en 2018 une **hausse de 43% des infractions constatées** par rapport à 2017, démonstration éloquent de l'efficacité des nouvelles méthodes de travail. L'année 2018 représente le niveau de verbalisation le plus élevé depuis 2012, mais les premiers chiffres provisoires disponibles pour le début de 2019 semblent confirmer cette tendance, voire la renforcer. Cette évolution est visible dans le graphique ci-dessous. A noter que la diminution entre 2015 et 2017 est à attribuer au renforcement des mesures de sécurité des forces de l'ordre suite aux attentats, avec pour conséquence une moindre présence sur le terrain.

Evolution des infractions de circulation – Années 2016 – 2017 – 2018 (sans les accidents)

Source : ISLP

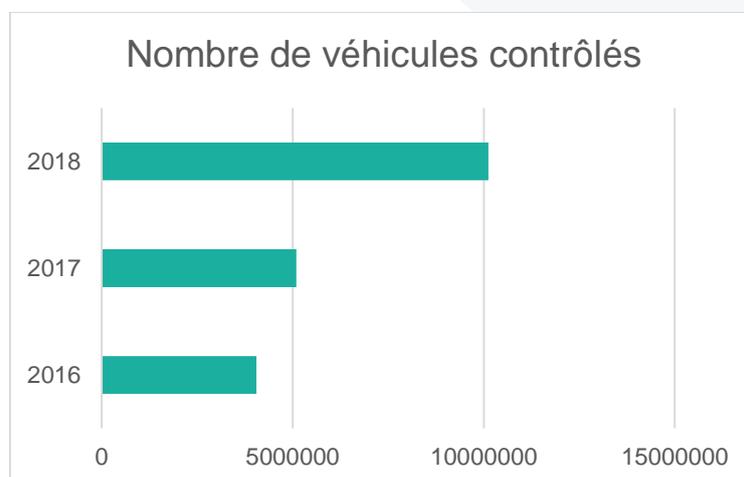


Dans l'ensemble de la Région bruxelloise, le nombre d'accidents avec lésions corporelles est de 3,2 pour mille habitants pour l'année 2018. Dans la zone Bruxelles Nord, ce chiffre est de 2,5 pour mille. Les données officielles analysées par VIAS ne fournissent encore aucune information pour 2019 ; mais sur base des chiffres de la zone, on constate une diminution de 7% des accidents avec lésions corporelles par rapport à la même période en 2018 (janvier-mai). Loin de nous féliciter de ce chiffre, nous considérons qu'il s'agit d'une indication de la nécessité de poursuivre l'action policière, mais aussi l'intervention des autres services communaux, pour poursuivre la baisse de ce chiffre.

A.1.1. Lutte contre la vitesse au volant

La vitesse au volant constitue l'une des principales sources d'insécurité en ville, et est la cause principale d'accidents de la route. Un effort particulier a donc été réalisé pour contrôler et verbaliser les excès de vitesse. **Avec un peu plus de 4 millions de contrôles en 2016 et plus de 10 millions en 2018, le nombre de véhicules contrôlés a connu une hausse de 150% en deux ans.**

Nombre de véhicules contrôlés – Années 2016 – 2017 – 2018

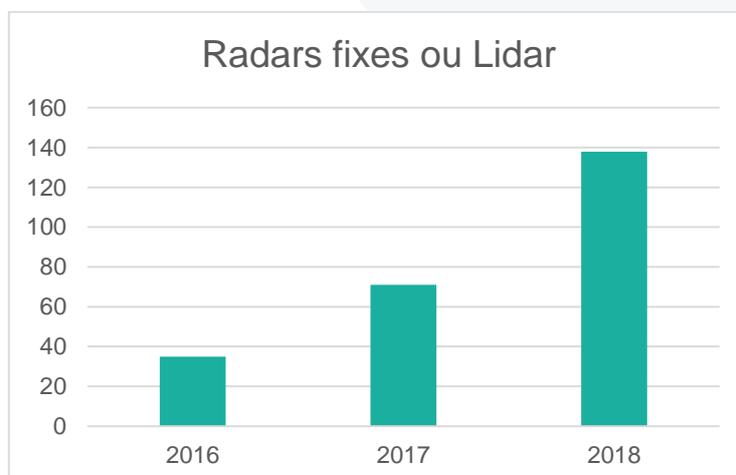


La zone de police dispose de **plusieurs techniques de contrôle**, ce qui permet une surveillance systématique de lieux où la vitesse est un problème chronique, ou d’agir de façon répressive sur des endroits précis. Les outils à disposition sont les suivants :

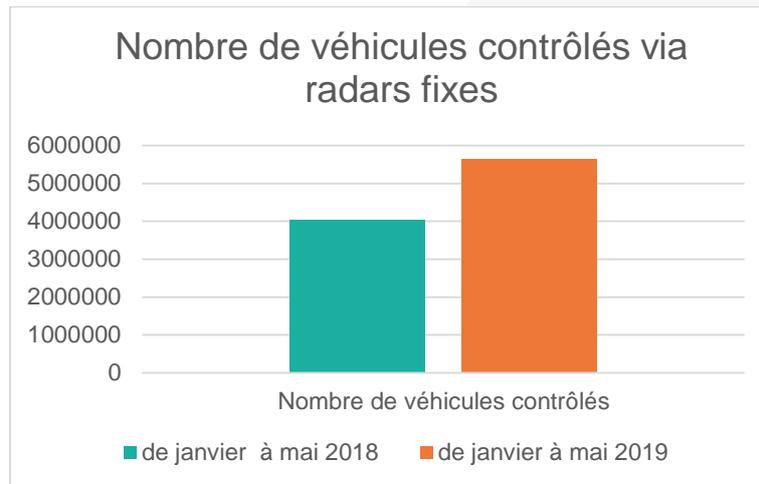
- **TMS (Traffic measurement system)** : ces petits boîtiers très discrets sont placés dans les rues pour enregistrer les vitesses pratiquées. Ils permettent de mesurer les vitesses en situation réelle, mais ne permettent pas de dresser un procès-verbal. Sur base des données enregistrées, d’autres mesures plus contraignantes peuvent être adoptées.
- **Radars préventifs** : la zone de police dispose de huit radars préventifs, qui peuvent être placés dans des rues où l’on soupçonne des dépassements de vitesse. Ces radars préventifs permettent d’objectiver la situation avant d’envisager des mesures plus contraignantes, et ont un effet positif sur les vitesses pratiquées en sensibilisant les conducteurs au respect des limitations.
- **Radars mobiles** : matériel de contrôle embarqué à bord d’un véhicule banalisé, réalisant des contrôles discrets et mobiles. Ces radars sont placés en fonction des priorités déterminées par la zone, et sur base des demandes de la commune ou des plaintes de riverains. Une attention particulière est accordée aux abords des écoles, puisqu’une équipe du service radars est présente chaque semaine devant une école à Schaerbeek pour inciter les conducteurs à respecter les zones 30.
- **Radars fixes** : à l’heure actuelle, 11 boîtiers fixes sont placés à Schaerbeek. Parmi ceux-ci, quatre boîtiers ont été ajoutés en avril 2019, pour renforcer la sécurité routière sur la chaussée de Haecht, un axe prioritaire pour la Commune et la zone.
- **Lidar** : ce mobilier déplaçable est prêté par la Région et placé sur les voiries régionales, et permet de flasher dans les deux sens. Grâce à l’acquisition de nouveau matériel par la Région, le nombre de contrôles a pu augmenter sensiblement en 2018 et en 2019 (entre 2016 et 2018, le nombre de contrôles par Lidar a été multiplié par 4).
- **Radar-tronçon** : Un radar tronçon mesure la vitesse moyenne entre deux points de passage et non pas la vitesse à un point fixe. Le premier radar-tronçon schaerbeekois a été installé sur le boulevard Léopold III et est actif depuis la fin de l’année 2018 : depuis son installation, on a déjà pu constater une baisse importante du nombre d’excès de vitesse, preuve que ce dispositif remplit ses objectifs.

L’acquisition de matériel supplémentaire est envisagée par la Commune et le Collège de Police : ces projets pour l’avenir sont développés dans la section II.A. de la présente note.

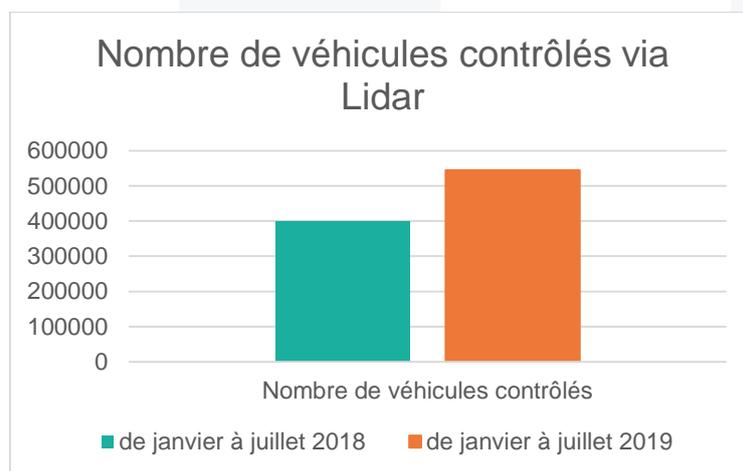
Nombre de contrôles réalisés avec un radar fixe ou un Lidar – Années 2016 – 2017 – 2018



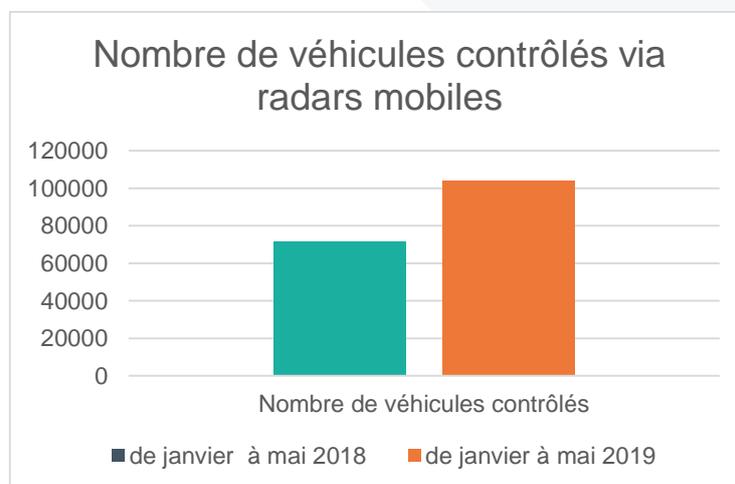
Nombre de véhicules contrôlés par un radar fixe – Janvier à mai 2018 et 2019



Nombre de véhicules contrôlés par un Lidar – Janvier à juillet 2018 et 2019



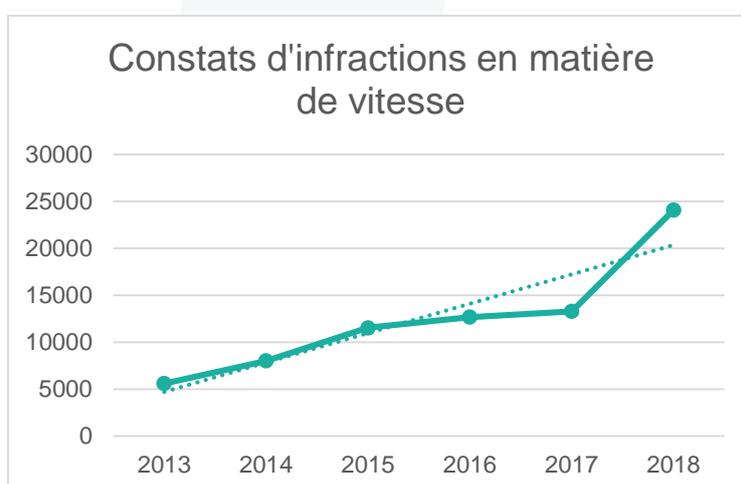
Nombre de contrôles réalisés avec un radar mobile



Année	Jan-Déc 2016	Jan-Déc 2017	Jan-Déc 2018	Jan-Mai 2019	Evolution 2016 - 2018
Nombre d'opérations avec un radar répressif mobile	230	242	396	238	+ 72%
Nombre de contrôles en zone 30 avec un radar mobile	101	110	185	156	+ 83%
Nombre de véhicules contrôlés	134.744	140.167	207.658	104.067	+ 54%

Evolution des constats d'infractions en matière de vitesse – Années 2016 – 2017 – 2018

Source : ISLP

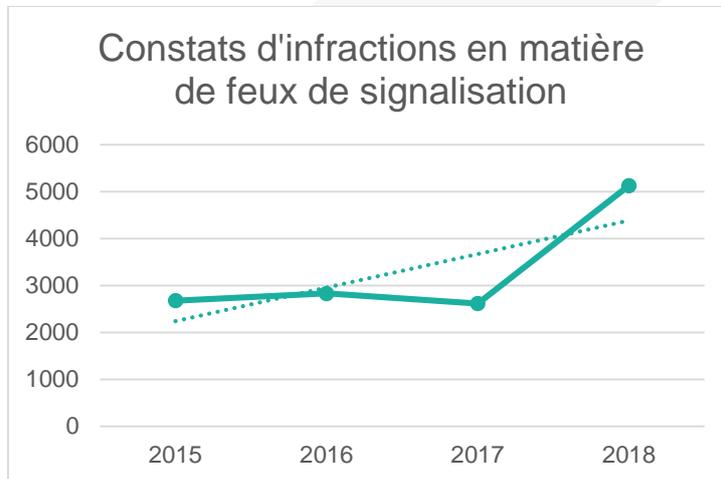


L'ensemble de ces chiffres révèle une forte tendance à la hausse : **entre 2013 et 2018, le nombre d'infractions constatées a été multiplié par 4,3**. Ces résultats sont attribuables à la nouvelle organisation des services (abordée plus en profondeur à la section A.2.) et à l'acquisition de matériel rendu possible par l'augmentation de la dotation à la zone de police. Ce montant de 700.000 euros, dédié exclusivement à la sécurité routière, a contribué à l'engagement d'agents supplémentaires pour renforcer le service radars et les patrouilles, à l'achat de véhicules (dont un équipé d'un système de reconnaissance automatique des plaques), à la location d'un Lidar en plus de celui déjà prêté par la Région bruxelloise, à l'achat de vélos, de 3 TMS, de 4 radars préventifs et de 40 samplings (appareils de contrôle d'alcoolémie).

A.1.2. Lutte contre les comportements à risque

Evolution des infractions en matière de feux rouges – Années 2016 – 2017 – 2018

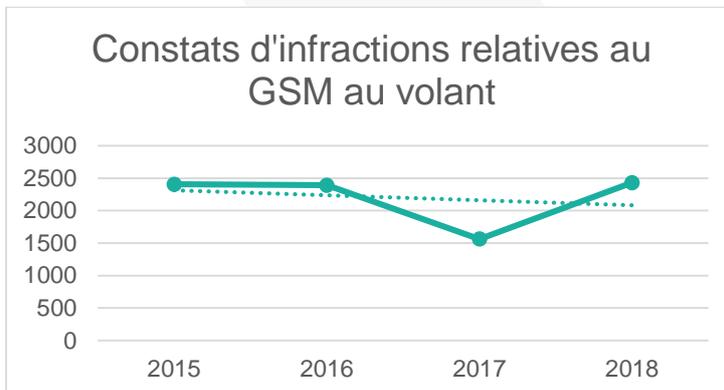
Source : ISLP



La zone de police avait pour objectif pour l'année 2018 d'atteindre une augmentation de 40% des constats d'infraction aux feux rouges, par rapport à l'année 2017. Ce chiffre grimpe finalement à 96%.

Evolution des infractions en matière de GSM au volant – Années 2016 – 2017 – 2018

Source : ISLP

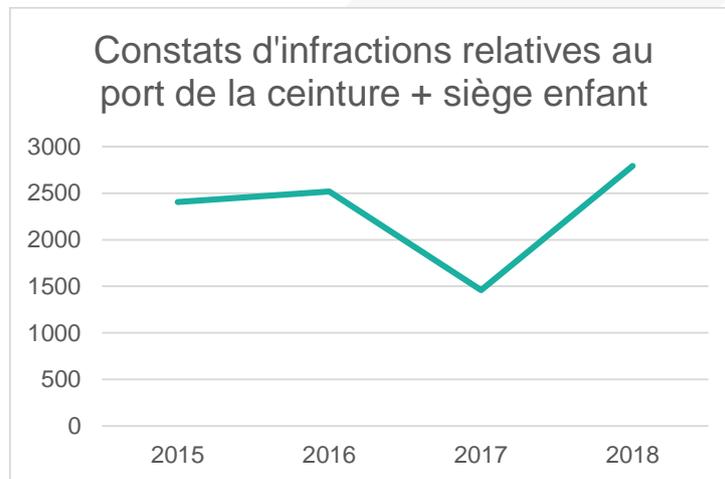


La zone de police avait pour objectif pour l'année 2018 d'atteindre une augmentation de 20% des constats d'infraction de l'utilisation de gsm au volant, par rapport à l'année 2017. Ce chiffre grimpe finalement à 55%.

Evolution des infractions en matière de port de la ceinture et de présence du siège enfant

Années 2016 – 2017 – 2018

Source : ISLP



La zone de police avait pour objectif pour l'année 2018 d'atteindre une augmentation de 20% des constats d'infraction de port de la ceinture, par rapport à l'année 2017. Ce chiffre grimpe finalement à 92%.

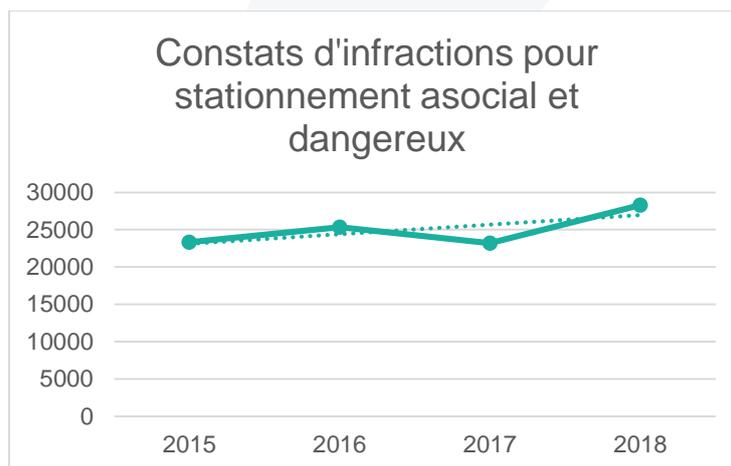
A.1.3. Lutte contre l'alcool au volant

En 2018, 9708 souffles ont été réalisés : cela revient à une moyenne journalière de 27 souffles. Entre le 30 novembre 2018 et le 28 janvier 2019, la campagne « BOB = 100% sobre » a été menée. Une nouvelle campagne du même nom a été lancée le début juin 2019, et s'est poursuivie tout au long de l'été, en complément d'un week-end sans alcool au début du mois de juin et d'une action Bob spécifique au cours du long week-end du 15 août. A côté de ces actions, la zone de police organise régulièrement des actions « Highsky » (alcool et drogue au volant) dans le cadre de l'action « Traffic a matter of every one ».

A.1.4. Lutte contre le stationnement dangereux et asocial

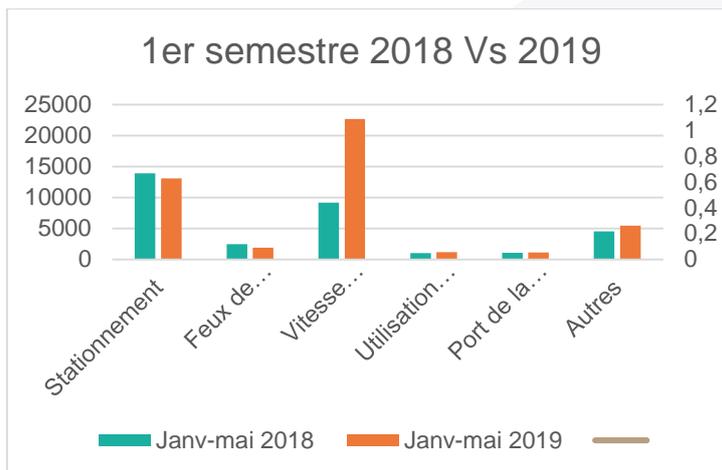
Selon un sondage réalisé en 2017, le stationnement dangereux constitue un problème de quartier important pour 62% des personnes interrogées. L'accent a donc été mis sur cette problématique, avec pour résultat une hausse constante des sanctions.

Evolution des constats d'infraction en matière de stationnement – Années 2016 – 2017 – 2018

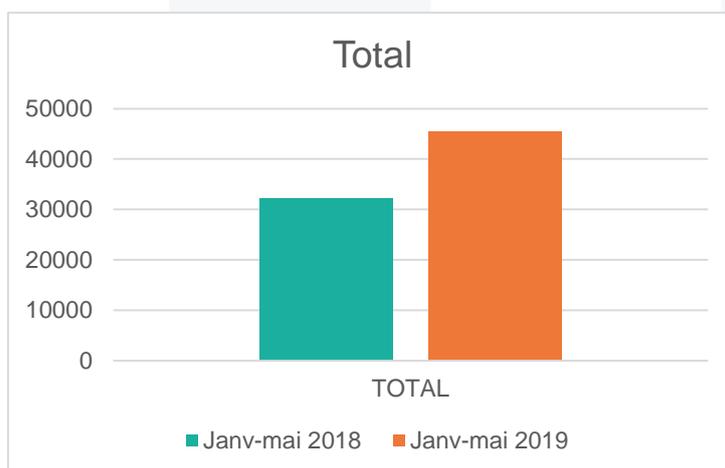


Comportements à risque – Evolution des constats d'infraction – Par catégorie

Faits en matière de circulation 2018 vs 2019	Jan-Mai 2018	Jan-Mai 2019
Stationnement	13892	13093
Feux de signalisation	2458	1885
Vitesse inadaptée aux circonstances	9185	22705
Utilisation d'un portable au volant	1006	1139
Port de la ceinture de sécurité + siège enfant	1086	1120
Autres	4536	5426



Comportements à risque – Evolution des constats d’infraction – Total toutes catégories confondues



A.2. Une meilleure orientation stratégique pour améliorer la sécurité routière

Les chiffres présentés dans la section précédente sont le reflet d'une volonté de la part du Collège de police de la zone Bruxelles Nord de faire de la sécurité routière une priorité. **Pour atteindre ces résultats, les méthodes de travail de la zone de police ont été adaptées et orientées de manière stratégique** : nombre d'agents, consignes, clarification des procédures,... Ce sont ces changements de méthode qui seront abordés dans cette section.

A.2.1. Orientation et renforcement des équipes affectées à la sécurité routière

L'effectif affecté à la fonctionnalité circulation a connu une hausse sensible. Le cadre organique de 2008 de la zone de police prévoit un total de 99 membres du personnel. Au début de l'année 2018, la direction circulation comptait 52 membres du personnel (soit 53.6% du personnel prévu) ; en juin 2019, 66 personnes y étaient actives (soit 64% du total prévu). Dix personnes devraient encore être engagées avant la fin de l'année, pour autant que les profils nécessaires puissent être recrutés.

Les effectifs du service radar, chargé de contrôler la vitesse, ont été renforcés : de deux agents en 2017, ils sont passés à 5 agents fixes et 5 agents polyvalents en septembre 2018. Ce renforcement a pour conséquence une augmentation du nombre de contrôles, et une amélioration du suivi administratif des constats. Et parce qu'un contrôle n'a de sens que si le suivi est assuré, depuis le mois d'avril 2019, un Centre Régional de Traitement des infractions routières a été mis en place, ce qui permet une plus grande efficacité dans le suivi des procès-verbaux. Ce Centre permet entre autres de gérer les grandes quantités de procès-verbaux dressés suite à l'implantation du radar-tronçon sur le boulevard Léopold. Neuf nouvelles personnes ont été engagées, ce qui a permis d'augmenter la brigade cycliste à 11 personnes.

L'augmentation du personnel est allée de pair avec une **sensibilisation accrue des cinq commissariats de la zone de police à cette thématique prioritaire**. Chaque commissariat est amené à proposer des actions régulières spécifiquement en lien avec le respect du code de la route. En outre, les agents d'autres services opérationnels (service intervention,...) interviennent également dans le cadre des missions de sécurité routière (contrôle d'alcool, stationnement,...). Par conséquent, en 2018, près de 50% des infractions ont été constatées par d'autres fonctionnalités que la circulation.

De façon générale, la zone de police a revu ses méthodes pour gagner en efficacité : une analyse poussée des données disponibles et des thématiques prioritaires est réalisée, afin de concevoir des actions ciblées et orientées vers des objectifs et des problématiques précises.

Pointons aussi que la zone de police a décidé d'investir dans le matériel de la circulation pour un budget de 421.120 euros. Ce montant a été consacré à l'achat de 30 vélos électriques, 20 appareils portables, 20 valises ethylo, 7 terminaux bancontact et de la signalisation routière. Pour 2020, il faudra voir quelle sera la situation suite à la régionalisation des Fonds de Sécurité Routière.

A.2.2. Une nouvelle manière de travailler : le projet Axes rouges

La vitesse inadaptée est un facteur d'insécurité : elle est d'ailleurs pointée en 2017 comme la première cause du sentiment d'insécurité dans les quartiers, et intervient dans 30% des accidents avec lésions corporelles. Partant de ces constats, **contrôler la vitesse constitue une mesure de sécurité routière à part entière**. Le postulat est le suivant : on suppose que les automobilistes adaptent leurs comportements en fonction de leur perception du risque d'être contrôlé. Pour que le risque d'être contrôlé soit perçu comme étant élevé par les conducteurs, il faut augmenter le nombre de contrôles : ce qui a été fait depuis le début de l'année 2018.

L'analyse des chiffres de 2018 démontre pourtant que malgré l'augmentation drastique des contrôles, les infractions constatées par la police démontrent encore des excès de vitesse nombreux et dans des valeurs largement supérieures à la limite autorisée. Le constat est donc posé que la seule hausse du nombre de contrôles ne suffisait pas à provoquer un changement de comportement des automobilistes.

C'est dans ce contexte qu'a été mis sur pied le projet Axes rouges, démarré fin 2018 et dont les résultats sont en cours d'analyse à l'heure d'écrire ces lignes. Ce projet consiste en une stratégie ciblant des axes prioritaires à Schaerbeek : en complément de l'intensification des contrôles sur ces axes, la communication sur l'existence des contrôles est renforcée. L'objectif est d'augmenter le risque subjectif d'être contrôlé : si les usagers savent que des contrôles sont effectués, ils sont plus susceptibles de modifier leurs comportements, amplifiant ainsi l'impact du projet. Le postulat est que plus les contrôles sont visibles auprès du groupe cible, plus ils seront efficaces.

Les voiries choisies pour ce projet répondent à une série de critères objectifs, tels que les résultats des contrôles de vitesse précédents, le nombre d'accidents avec lésions corporelles, et les concentrations d'usagers vulnérables. Quatre voiries schaerbeekaises ont été identifiées : en zone 50, la chaussée de Louvain, et en zone 30, la rue Royale Sainte Marie, la rue Van Oost et la chaussée de Helmet.

Des mesures des vitesses pratiquées ont été menées en septembre et en octobre 2018, afin de disposer de données au temps zéro. Des contrôles ont ensuite été réalisés durant huit mois, au cours desquels chaque voirie a fait l'objet de minimum une phase de contrôle par semaine. Les données résultant de ces huit mois de contrôle sont en cours d'analyse afin d'identifier si un tel changement de comportement s'est produit ou non. Et sur base de ces analyses, des mesures complémentaires pourront être envisagées.

A.3. Actions opérationnelles ciblées

L'attention portée à la sécurité routière est donc une préoccupation transversale des équipes de la zone de police. Mais il existe aussi un service dédié : la direction Circulation. **Celle-ci est spécifiquement chargée de coordonner les actions liées à la circulation : vitesse, stationnement dangereux, problèmes spécifiques dans des quartiers,...** Des équipes sont présentes sur le terrain de façon quotidienne, et peuvent être orientées aux endroits où des problèmes sont signalés par la commune ou des citoyens.

La direction Circulation réalise aussi des actions opérationnelles ciblées pour sensibiliser à la sécurité routière, et pour faire respecter les règles du code de la route.

A.3.1. Lutte contre les « rodéos » dans l'espace public

Le territoire de Schaerbeek est parfois le théâtre de « rodéos urbains », durant lesquels des conducteurs particulièrement peu respectueux conduisent de façon très rapide, brusque, en enfreignant plusieurs règles du code de la route (limitations de vitesse, respect des priorités, feux de signalisation ou sens de circulation,...).

Intercepter ces véhicules n'est pas si évident : entre le moment où le dispatching est prévenu d'un comportement dangereux et l'arrivée d'une patrouille sur place, la personne au volant n'est plus forcément dans les parages. En outre, les patrouilles, surtout la nuit, sont en nombre limité et sont parfois mobilisées par d'autres interventions urgentes.

Pour agir efficacement contre ces comportements, des opérations ciblées sont organisées, avec la participation de plusieurs patrouilles disséminées sur le territoire communal. Toutes les informations détenues au sujet des personnes à l'origine de ces rodéos sont rassemblées : type de véhicule, itinéraire fréquemment emprunté, plaque d'immatriculation, etc. Les caméras de surveillance sont également mises à contribution. Ces opérations ont déjà délivré des résultats positifs, en permettant l'interception d'un fauteur de trouble. La possibilité de confisquer le véhicule de personnes s'étant rendues coupables de tels rodéos est actuellement à l'étude.

Profitons de cette note pour rappeler que les informations détenues par les citoyens sont précieuses pour l'organisation de ces opérations d'interception. Toute personne qui constate un rodéo et parvient à rassembler des informations à ce sujet est invitée à contacter le dispatching de la police (02/249.22.11.) pour les communiquer.

A.3.2. Opérations CIAO

Les opérations CIAO sont des actions de contrôles de la circulation avec barrage routier. Leur particularité est que **toutes les fonctionnalités de la police y prennent part** : intervention, stupéfiants, circulation, brigade canine... Les conducteurs sont contrôlés sur tous les aspects de leur conduite : assurances, vitesse, port de la ceinture pour les adultes et les enfants, utilisation du GSM au volant... En cas de constat d'infraction, les assistants de concertation sensibilisent le conducteur au danger représenté par leur comportement. La sensibilisation et l'explication sont donc couplées à la répression. Durant les 15 actions CIAO menées au cours des derniers mois, 86 verbalisations ont été effectuées. A noter que l'objectif premier de ces actions n'est pas tant la verbalisation que l'explication et la sensibilisation des conducteurs.

A.3.3. Un policier devant chaque école le 1er septembre

Lors de la rentrée scolaire, un agent est présent devant chaque école pour sensibiliser les enfants et leurs parents aux dangers de la route et aux comportements à adopter afin que l'arrivée à l'école se déroule en sécurité.

A.3.4. Ya pas que le premier qui compte

Chaque semaine, une action est menée en face d'une école afin de sensibiliser parents et enfants aux bons comportements en matière de sécurité routière : lutte contre le stationnement gênant, rappel de l'importance de la ceinture de sécurité,... Par la même occasion, un dialogue est entamé avec la direction de l'école et les comités de parents pour proposer des solutions aux problèmes de circulation. Durant l'année scolaire 2018-2019, 29 actions ont été organisées.

A.3.5. Sensibilisation dans les écoles

La zone de police a décidé d'organiser des **cours sur les dangers de la route** à la demande des écoles. Pour les 5^{ème} et 6^{ème} secondaires, des cours sont également prévus afin de sensibiliser les futurs conducteurs aux dangers de la conduite sous influence (alcool et drogue) en collaboration avec la brigade judiciaire centralisée. Au total, 17 écoles participent à ce projet et environ 1.000 élèves sont touchés chaque année. Sur l'année scolaire 2018-2019, 24 classes ont été visitées.

A.3.6. Visibilité des modes actifs

A la fin du mois d'octobre, au moment du changement d'heure, une action est prévue afin de rappeler aux usagers faibles que leur visibilité est primordiale pour leur sécurité ; cette action s'adressera aussi aux automobilistes afin de leur rappeler que les usagers faibles sont moins visibles.

A.4. Brigade cycliste

Dans son activité quotidienne, la police tient également à se montrer plus réactive et plus proche du citoyen. **A cet égard, l'existence d'une brigade cycliste était un objectif depuis plusieurs années, et est en voie de concrétisation.** A l'heure d'écrire ces lignes, la majorité du personnel de la brigade est entré en fonction, du matériel a été commandé, et la brigade est active depuis le début de l'été. Il est évidemment trop tôt pour tirer des conclusions définitives, mais les premiers échos sont bons : proximité avec le public, réactivité, facilité de déplacement sur le terrain...

A.5. Communication

La visibilité des actions de la zone de police est un élément à part entière de l'efficacité de leur travail : la perception du risque d'être contrôlé est un facteur poussant les conducteurs à adapter leur comportement au volant.

La page Facebook de la zone est notamment utilisée pour annoncer des lieux où seront organisés des contrôles mobiles, annoncer la présence et l'emplacement d'un Lidar, ou publier des posts rappelant l'impact de la conduite sous influence.

Le site web de la zone permet également une plus grande transparence vis-à-vis des citoyens : y sont disponibles les résultats des principales opérations de contrôles, ainsi que des chiffres sur le travail des équipes.

B. Aménagements et mesures pour une mobilité apaisée

B.1. Sécurisation des carrefours et ralentisseurs

Des carrefours sécurisés sont indispensables pour augmenter la visibilité des modes actifs, diminuer le risque de collision pendant la traversée du piéton, etc. **La commune a pris la décision il y a déjà plusieurs années d'aménager des traversées confortables et sécurisées, et avance régulièrement en ce sens.** Le tableau ci-dessous présente l'évolution de ces travaux entre la note de juin 2018 et la situation à l'été 2019.

Situation en juin 2018	Situation en juillet 2019
<p>Au 1er janvier 2018, 405 carrefours (sur un total de 456) étaient traités, dont 316 sur les voiries communales (92%) et 89 sur les voiries régionales (80%). Les 51 carrefours communaux qui ne sont pas encore parfaitement sécurisés, le seront avant la fin de l'année 2019. Certains d'entre eux seront déjà réalisés avec des aménagements provisoires à plus court terme.</p>	<p>Les travaux de sécurisation des derniers carrefours communaux sont en cours de réalisation. Ils seront tous sécurisés pour la fin de l'année 2019.</p>
<p>Entre 2012 et 2017, 20 carrefours ont été réaménagés en plateaux et 10 ralentisseurs ont été placés en voirie. En 2018, 8 carrefours ont été réaménagés en plateaux et 5 ralentisseurs ont été placés en voirie.</p> <p>Les aménagements aux abords de 13 écoles ont été revus.</p>	<p>Ci-dessous, les projets « petits aménagements de voirie » prévus à court terme qui auront un impact sur la sécurité routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rue Stephenson : placement de 2 ralentisseurs + aménagement du carrefour Jacquet - rue Verte : abord d'école - avenue Cambier : abord d'école - rue Renan : abord d'école - Coteaux-Van Hoorde : aménagement du carrefour (réalisation 2020) - rue Vanderlinden : abord de la mosquée (réalisation 2020)

B.2. Aménagements piétons et cyclistes

La marche à pied et l'utilisation du vélo sont en constante augmentation à Bruxelles, et Schaerbeek n'échappe pas à ce phénomène.

Situation en juin 2018	Situation en juillet 2019
<p>Au 1er janvier 2018, 22 % de la surface totale des trottoirs se trouvait en mauvais état, voire même dans un état critique.</p>	<p>Au 30 juin 2019, 17% de la surface totale des trottoirs se trouve en mauvais état, voire même dans un état critique.</p>
<p>Le plan trottoir prévoit un budget de 600 à 800.000€ annuels pour la mandature 2012-2018.</p>	<p>Le plan trottoir prévoit un budget de 1.900.000€ annuels pour la mandature 2018-2021.</p>
<p>La commune compte 9,5 km de pistes cyclables. L'objectif est de multiplier ces aménagements de manière à encourager la mobilité active et tracer des marquages plus imposants aux endroits denses (et sur les voiries où le profil le permet).</p>	<p>Une nouvelle piste cyclable marquée en asphalte ocre a été réalisée rue Portaels (0,3 km).</p>
<p>La commune compte 53 km de bandes cyclistes suggérées. Là encore, les marquages seront accentués dans les endroits à risques.</p>	<p>Une nouvelle section d'1,4km (Navez, Vanderlinden, Van Schoor,...) a été créée. De plus, les marquages et chevrons des itinéraires cyclables communaux vont être réalisés (voir ci-dessous).</p>
<p>5 itinéraires cyclables régionaux et 2 communaux traversent la commune. Ceux-ci sont balisés et guident le cycliste à travers des itinéraires plus sécurisants. D'ici fin 2018, un 3ème itinéraire cyclable communal verra le jour.</p>	<p>L'itinéraire cyclable communal 3 est en cours de placement. Il permettra de relier la gare de Schaerbeek à la place Bichon.</p> <p>Un quatrième itinéraire cyclable communal est prévu pour 2020, et reliera la place Colignon et la place Meiser. Là aussi, les marquages et la signalétique seront adaptés.</p>

B.3. À l'école en toute sécurité

S'il y a bien une priorité en matière de sécurité routière, c'est celle d'assurer la sécurité de nos enfants aux abords des écoles. La commune travaille à la sécurisation des abords des écoles avec des aménagements spécifiques : l'objectif est de ralentir le trafic automobile, d'élargir l'espace dévolu aux piétons et cyclistes (en voirie mais également par l'augmentation du nombre d'arceaux vélos) et à l'aide d'une réglementation interdisant aux voitures de se stationner devant certaines écoles le matin. Cette mesure garantit la fluidité du trafic, et sécurise les enfants lorsqu'ils doivent descendre de la voiture.

En 2018-2019, la commune a développé le concept de rue scolaire ainsi qu'une feuille de route pour les écoles intéressées. Les écoles sont encouragées à travailler avec les parents et le quartier, et à développer un plan de déplacement scolaire (PDS), en collaboration avec la Région Bruxelles-Capitale. 28 écoles à Schaerbeek ont leur propre PDS.

En complément, la commune soutient les écoles et leurs élèves pour leur permettre d'obtenir leur brevet cycliste et piétons, en collaboration avec Pro Vélo et Good Planet.

Situation en juin 2018	Situation en juillet 2019
Zone abords d'école	
Depuis le 1er septembre 2017, la commune de Schaerbeek a mis en place 11 zones abords d'école.	Aujourd'hui, 24 écoles sont équipées d'une zone abords d'école. Il n'y a pas de d'autres demandes en cours.
Rangs scolaires	
Chaque année, à la demande des écoles, des rangs scolaires à pied et à vélo sont encadrés. En 2017, 104 rangs scolaires à pied et 105 rangs scolaires à vélo ont pu bénéficier de cet encadrement, soit 7.250 enfants. <i>(Remarque : ces chiffres sont le résultat de l'addition de tous les rangs pendant l'année scolaire dans le réseau communal)</i>	Pendant l'année 2018-2019, 2 rangs à vélos et 7 rangs à pieds ont été organisés. Pour 2019-2020, 1 rang à vélos et 7 rangs à pieds sont prévus. Ces rangs sont accompagnés par du personnel communal (ALE). Notons qu'il ne s'agit là que des rangs du réseau des écoles communales. La commune encourage et accompagne les écoles dans leur demande de financement par la Région, mais ce financement est limité dans le temps et ne peut être obtenu chaque année.
Rues scolaires	
Un projet-pilote : la commune de Schaerbeek a mis en place un projet pilote de « rue scolaire » à l'avenue Raymond Foucart. Cette initiative consiste à fermer la rue à la circulation automobile lors des entrées et sorties d'école. En plus de renforcer la sécurité, cela permet de diminuer l'impact négatif sur la qualité de l'air. La mise en place de ce dispositif pour la rue Verwée ainsi qu'un tronçon de la rue Verte devrait se faire pour la rentrée du 1er septembre 2018.	Six rues scolaires (dont 2 en phase test) sont en place dans le quartier Pogge (rue Verwee), Azalée-Rogier (rues Impens et Vandebussche), Brabant (rues Verte et Fraternité), et dans le quartier Terdelt (rue Claes). Ces initiatives ont un impact positif sur 10 écoles et crèches et sur plus de 3800 enfants. La commune a adopté une procédure établissant les étapes à suivre pour créer une rue scolaire, les critères qui déterminent si une rue est éligible en tant que rue scolaire, le rôle de la Commune et de l'école et les modalités d'évaluation de la phase test. De cette manière, les écoles qui souhaitent mettre en

	place une rue scolaire sont guidées tout au long de la procédure.
--	---

B.5. Sensibilisation et radars préventifs

B.5.1. Les gardiens de la paix, acteurs pour une route plus apaisée

En 2018, 7 actions de sensibilisation au respect des règlements en matière de circulation routière ont été menées. Deux thématiques ont été abordées :

- Respect de la zone 30 : présence des Gardiens de la paix devant 10 écoles.
 - Stationnement gênant ou dangereux : six actions ont été menées, chacune durant une semaine.
- Au total, 1979 infractions ont été constatées, et ont été l'occasion d'une sensibilisation du conducteur.

Les gardiens de la paix communaux encadrent les classes des écoles schaerbeekaises qui suivent les formations visant à l'obtention du brevet piéton (classes de première primaire) et du brevet cycliste (classes de quatrième et cinquième secondaire). L'objectif de ces formations est d'apprendre à se déplacer en ville à pied ou en vélo, les règles du code de la route, les comportements à adopter pour être en sécurité dans la circulation, etc. Ces formations sont dispensées par Good Planet (pour le brevet piéton) et Pro Velo (pour le brevet cycliste), mais les gardiens de la paix contribuent à la sécurisation des élèves lors de leurs sorties en rue. En 2018-2019, les enfants de 4 classes de première primaire ont participé à la remise du brevet piéton, et 11 classes de cinquième scolaire à la remise du brevet du cycliste.

En 2018, les gardiens de la paix ont mené une vingtaine d'actions de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles primaires schaerbeekaises et sur l'espace public dans le cadre d'événements communaux. Ces actions consistent en l'organisation d'ateliers vélo (contrôle du bon fonctionnement du vélo et du respect de la réglementation en la matière) et encadrement de pistes d'habileté (apprentissage à la conduite à vélo en ville et des règles du code de la route pour les cyclistes). Au total, 480 élèves en ont bénéficié.

Au cours du premier semestre 2019, les mêmes actions ont été organisées : 20 ateliers vélo ont eu lieu, ainsi qu'une piste d'habileté et les habituels brevets vélos.

B.5.2. Radars préventifs

Les 18 radars préventifs que possède la commune ont été entretenus en profondeur il y a quelques mois. Ce matériel est installé sur des axes communaux sur lesquels les vitesses sont excessives, ou en cas de plainte d'un riverain. **Si l'on soupçonne des dépassements, un radar peut être placé pour objectiver la situation et faire prendre conscience aux automobilistes de la vitesse qu'ils pratiquent.** Un effet positif est alors constaté.

Un cahier des charges sera lancé prochainement pour acquérir une quinzaine de radars supplémentaires, financés par Bruxelles Mobilité à hauteur de 57.000 euros, et destinés spécifiquement aux axes communaux sur lesquels passent les transports publics. A titre indicatif, voici les axes envisagés :

- Rue Wauters (un radar dans chaque sens de circulation)
- Avenue Chazal (un radar dans chaque sens de circulation)
- Avenue Dailly (un radar dans chaque sens de circulation)
- Rue Royale-Sainte-Marie (un radar dans chaque sens de circulation)
- Avenue Princesse Elisabeth (un radar dans chaque sens de circulation)
- Avenue des Cerisiers (un radar dans chaque sens de circulation)
- Rue Van Oost (un seul radar car voirie à sens unique)

En complément à ces radars placés sur voiries communales, la commune a contacté la Région pour que soit envisagé le placement de nouveaux radars fixes sur les voiries régionales en zone 30 : avenues Plasky, du Diamant, de Roodebeek, et chaussée de Haecht à la hauteur de la place Pogge.

B.6. Schaerbeek Zone 30 : un an après

En septembre 2018, la vitesse maximale autorisée à Schaerbeek est devenue le 30 km/h, à l'exception des axes principaux, pour la plupart régionaux, qui sont restés en zone 50 km/h. Ce processus de diminution des vitesses pratiquées en ville ne se fait pas en un jour, et prendre la décision de passer en zone 30 ne suffit pas à ce que la mesure soit respectée par tous du jour au lendemain.

C'est la raison pour laquelle la commune de Schaerbeek a mis en place une stratégie travaillant à la fois sur la communication et la sensibilisation, les aménagements et les contrôles préventifs ou répressifs.

B.6.1. Communication et sensibilisation

La zone 30 a fait l'objet d'une communication extensive. La commune a mobilisé ses outils de communication habituels (Schaerbeek Info, réseaux sociaux communaux, site web), mais la mesure a aussi été largement relayée par la presse locale et nationale.

Les entrées de la commune ont été équipés de panneaux indicatifs spécifiques, une campagne d'affichage a été organisée dans les réseaux communaux de panneaux ClearChannel, des affiches et flyers ont été distribués, et des autocollants et chasubles de vélo ont été réalisés et diffusés auprès des nouveaux habitants, écoles, du public qui en faisait la demande, etc.

Des marquages visibles et nombreux ont été placés afin d'attirer l'attention des automobilistes sur la limite légale. Un nouveau plan de marquages est en cours actuellement, qui comprend des rappels devant les écoles, 130 nouveaux marquages au sol, et le rajout de panneaux indicatifs de la zone 30.

Le respect d'une zone 30 généralisée ne s'obtient pas sur la seule base d'une décision réglementaire, ni d'une campagne de communication de quelques mois. A l'approche du premier anniversaire de la zone 30, **la commune s'apprête donc à relancer une phase de communication et de sensibilisation**, à la faveur de la semaine de la Mobilité. Là aussi, le journal communal « Schaerbeek Info » et la section spécifique du site web communal (www.1030.be/zone30) seront mis à contribution, et d'autres outils seront créés : actions sur les réseaux sociaux, de nouvelles affiches et chasubles, du matériel promotionnel insolite (sachets à pain, dessous de verre...).

B.6.2. Aménagements

Pour dissuader les automobilistes de prendre trop de vitesse, des aménagements contraignants sont indispensables : revoir la place des différents usagers, création de pistes cyclables, trottoirs plus larges,... De tels aménagements représentent un coût important et exigent de longues procédures : ils ne peuvent donc pas être tous réalisés simultanément. Plusieurs gros projets d'aménagements figurent dans l'accord de majorité (pour plus d'informations, voir la section II.B.). Les aménagements réalisés récemment, ou prévus avant la fin de l'année 2019, sont les suivants :

- **Rue Vinçotte** : sécurisation des carrefours entre les rues Verbist, Mignon, Artan (réalisé)
- **Rue des Ailes** : placement d'un ralentisseur (réalisé)
- **Rue Roosevelt** : placement d'un ralentisseur (réalisé)
- **Rue F.-J. Navez** : aménagement d'un plateau ralentisseur au carrefour Stephenson (réalisé)
- **Avenue Zénobe Gramme** : aménagement d'un plateau ralentisseur au carrefour Jaurès (réalisé)
- **Avenue Ernest Renan** : abords de l'école (réalisé)

- **Avenue du Suffrage Universel** : aménagement d'un plateau ralentisseur au carrefour avec l'avenue Ernest Renan (réalisé)
- **Avenue Latinis** : sécurisation des carrefours Pensées, Jacinthe, Héliotropes, Capucines et de Roo (réalisé)
- **Avenue Demolder** : travaux en cours
- **Rue Stephenson** : le plateau devant l'école est réalisé, le plateau au croisement avec la rue Jacquet et les deux ralentisseurs sera réalisé prochainement.
- **Avenue Ernest Cambier** (abords de l'école) : en cours

Des dispositifs ralentisseurs (type coussins berlinois provisoires) sont aussi placés dans les rues dans lesquelles des excès de vitesse sont constatés. Les citoyens qui observent des vitesses excessives dans leur rue ont la possibilité de contacter la commune pour demander des contrôles de vitesse. Sur base des constats dressés après les contrôles, mais aussi d'autres facteurs (caractère répétitif de la plainte, pointes de vitesse très élevées, présence de transports publics, proximité d'une école,...), les services communaux proposent un dispositif ralentisseur adapté aux circonstances.

En 2019, les coussins berlinois suivants ont été placés ou sont prévus :

Rue Vandeweyer : placé
Avenue du Suffrage Universel : placé
Rue du Pavillon : placé
Avenue Chazal (quatre coussins) : placés
Elie Lambotte : placés
Rue l'Olivier (un coussin) : prévu
Rue Verte (un coussin) : prévu

15 coussins berlinois provisoires supplémentaires vont être commandés pour faire face aux prochaines demandes.

2. SECURITE ROUTIERE A SCHAERBEEK : PERSPECTIVES POUR L'AVENIR

A. Intensification des contrôles

Les observations sur le terrain le démontrent au quotidien : le respect des limitations de vitesse n'est jamais acquis définitivement. En complément aux aménagements, des contrôles de vitesse sont indispensables. C'est pourquoi la commune et la zone de police accordent une attention particulière au nombre de contrôles réalisés, et à la présence de matériel suffisant pour atteindre les objectifs.

Dans cette optique, le Collège de Police a acquis du nouveau matériel, tandis que la commune porte des revendications auprès de la Région pour obtenir le placement sur son territoire de radars supplémentaires. Voici les principales demandes :

- **4 nouveaux radars préventifs** (avec smileys et indication de la vitesse pratiquée) ont été acquis par la zone depuis 2018, portant à 8 le nombre de radars préventifs détenus par la zone. Ces radars ne doivent pas être confondus avec ceux que possède la commune, bien que leur technologie soit similaire.
- Les **radars fixes** ont prouvé leur efficacité, puisqu'on constate un effet dissuasif important lié à ces radars. Pour cette raison, la commune souhaiterait que de tels boîtiers soient placés sur les axes régionaux où la vitesse est toujours limitée à 50km/h : Chaussée de Haecht (à la hauteur de la place Pogge), Chaussée de Louvain, Rue des Palais et Rue du Progrès. Est également étudiée la possibilité d'en placer sur des voiries communales.
- Le Collège de police a décidé de louer un **Lidar** à son bénéfice exclusif, et ce pour une durée de trois ans. L'arrivée de ce matériel (prévue pour la rentrée 2019) devrait avoir un effet drastique sur le nombre de contrôles réalisés dans la zone. En effet, les Lidars utilisés à Schaerbeek jusqu'à aujourd'hui appartenaient à la Région et étaient mis à disposition de la zone pour de courtes périodes, uniquement en voiries régionales, avant d'être placés ailleurs à Bruxelles. Grâce à cette location, qui devrait être effective à partir de la rentrée, des contrôles par Lidar pourront être organisés beaucoup plus fréquemment, et sur des voiries communales.
- Nous avons parlé plus haut de l'efficacité des **radars-tronçons**, dispositif appelé à se répandre à Bruxelles. Néanmoins, le placement d'un radar-tronçon, pour être efficace, doit répondre à un grand nombre de contraintes techniques : portion de voirie d'une longueur minimale de 600 mètres, avec un minimum de voiries dans lesquelles tourner pour éviter les échappatoires, et absence de feu rouge qui fausserait les mesures. Les voiries répondant à ces critères sont peu nombreuses à Schaerbeek. Néanmoins, au vu de l'effet positif du radar-tronçon sur le boulevard Léopold III, cette option est étudiée.

L'effet dissuasif des contrôles de vitesse est étroitement lié au suivi administratif et aux éventuelles poursuites en cas de non-paiement par le conducteur. Le démarrage en avril 2019 du Centre régional de traitement et l'augmentation à venir de ses effectifs vont représenter une amélioration notable du suivi, et une possibilité d'augmenter encore le nombre de contrôles.

Un observatoire de la vitesse est en train d'être mis en place au sein des services communaux et en collaboration avec la zone de police, afin de centraliser les informations sur l'évolution des vitesses pratiquées sur le territoire de Schaerbeek. L'ensemble des données obtenues grâce aux radars préventifs et aux TMS seront centralisées au fil du temps, puis analysées pour évaluer les effets des aménagements, des ralentisseurs et de la communication.

B. Nouveaux aménagements

L'accord de majorité pour la législature 2018-2024 prévoit la réalisation de plusieurs grands axes, qualifiés d'« espaces publics structurants communaux ». Au vu de l'ampleur de ces réaménagements, qui impliquent dans la plupart des cas un reprofilage de la voirie et une révision des usages, les délais sont encore trop incertains pour pouvoir être précisés à l'heure actuelle. Les voiries concernées sont les suivantes :

- **Place Colignon et rue Royale Sainte Marie, dans le cadre du projet de Métro.** La place Colignon devra attendre la réalisation du métro (bien qu'une esplanade piétonne y ait été aménagée depuis le début de l'été pour donner plus d'espace aux riverains, aux visiteurs de la place et aux enfants du quartier). La rue Royale Sainte Marie fait quant à elle l'objet d'une étude par Beliris. Ce projet d'envergure, qui va de façade à façade, vise à revoir le fonctionnement global de cet axe, notamment en sécurisant les traversées et en donnant plus d'espace aux modes actifs. Le projet est encore à l'étude, mais fera bien entendu l'objet d'une enquête publique.
- **L'avenue Louis Bertrand :** ce projet, à l'étude depuis déjà plusieurs années, en attente de la publication de l'arrêté de classement de l'avenue. Les travaux devraient néanmoins avoir lieu aux alentours de 2021.
- **L'avenue Huart Hamoir** va bénéficier d'un reprofilage de façade à façade, afin de moderniser les trottoirs, de revoir le fonctionnement du parc, de garantir plus d'espace pour les modes actifs, de recréer des zones de jeux dans le square. La pré-étude est en cours.
- **L'avenue Rogier et la place des Bienfaiteurs.** L'avenir de cet axe où sont constatés des problèmes de vitesse, de stationnement gênant, etc., est toutefois étroitement lié à l'aménagement de la place Meiser, sur lequel subsistent beaucoup de questions qui relèvent de la responsabilité de la Région. L'étude pour établir un schéma directeur pour cet axe doit être lancée en 2020.
- **La place Jacques Rayé et le square Maurane :** un projet d'aménagement en zone résidentielle (espace partagé) est en cours de réalisation et sera présenté à l'automne. Il vise à apaiser le trafic, augmenter la qualité et l'accessibilité de l'espace vert, donner la priorité aux modes actifs, aménager des ralentisseurs aux entrées de la place.

D'autres projets devraient voir leur concrétisation à plus brève échéance, soit parce qu'ils sont moins importants, soit parce que les procédures sont déjà bien avancées :

- **Rue Rubens :** réfection des trottoirs, sécurisation des traversées piétonnes, création d'un plateau ralentisseur au carrefour Rubens-Vondel, élargissement du cheminement piéton. Ces travaux devraient avoir lieu dans le courant de l'année 2020.
- **Avenue des Glycines :** reprofilage de l'avenue entre le boulevard Lambermont et l'allée des Freesias, aménagement d'un plateau ralentisseur au carrefour Glycines-Latinis, sécurisation des traversées piétonnes,... La date évoquée pour ces travaux est également 2020.
- **Rue des Coteaux / Van Hoorde :** aménagement d'un plateau ralentisseur et la sécurisation des traversées piétonnes. Là aussi, on espère une réalisation dans le courant de l'année 2020.
- **Rond-Point Demolder/Riga :** réfection du rond-point du rond-point pour diminuer la vitesse, clarifier les flux de circulation, rétrécir la voirie. Les travaux devraient avoir lieu en 2020.
- **Abords de la Mosquée rue Vanderlinden,** pour élargir et sécuriser la sortie de la mosquée (2020).

C. Un nouveau plan communal de mobilité basé sur Good Move

Good Move, le futur plan régional de mobilité, est en enquête publique jusqu'au 17 octobre 2019. Ce plan prévoit une stratégie transversale axée sur six focus interdépendants (Good Neighbourhood, Good Service, Good Partner, Good Network, Good Choice, Good Knowledge).

Le fil rouge du projet de Good Move est de garantir que la politique de mobilité contribuera au développement durable régional et à l'amélioration du cadre de vie de ses habitants. **Le plan comporte aussi une ambition forte en termes de sécurité routière**, comme en atteste l'un des principes directeurs énoncés dans le projet actuellement en enquête publique : « Elle assure que chaque usager se déplace efficacement, agréablement, en toute sécurité et vise un objectif de 0 tué lié à la mobilité à l'horizon 2030 »¹.

Ce plan régional sera utilisé comme base pour la création de la nouvelle mouture de Plan communal de Mobilité. De nombreux principes présents dans Good Move serviront de colonne vertébrale pour le plan communal :

- placer l'utilisateur au centre du système de mobilité
- appliquer le principe STOP (fixer l'ordre de priorité selon la hiérarchie marche-vélo-transport public-voiture)
- apaiser le trafic pour améliorer la sécurité des déplacements,
- réguler les flux de circulation en orientant le trafic motorisé en priorité sur les axes structurants
- aménager l'espace public pour limiter le nombre d'accidents
- réduire la possession d'un véhicule individuel, et l'emprise du stationnement dans l'espace public.

Décliner le plan régional de mobilité au niveau communal est une obligation légale, mais cela représentera surtout une opportunité pour Schaerbeek de repenser de façon structurée sa stratégie de mobilité, d'aménagement du territoire, l'organisation de ses quartiers...

Avant la mise en œuvre de Good Move, et son application à Schaerbeek, **la commune réfléchit déjà à transposer les grands principes de ce plan à son contexte local**. Un premier projet de maille apaisée (plan de circulation permettant une diminution du trafic de transit dans un quartier résidentiel, et allant de pair avec une amélioration des réseaux de mobilité active) est en réflexion actuellement, en tant que test avant d'élargir ce principe à d'autres quartiers schaarbeekois.

¹ Projet de Plan régional de Mobilité, Plan stratégique et opérationnel approuvé en première lecture par le Gouvernement bruxellois le 4 avril 2019, p. 157.

D. Implication des habitants

Les citoyens schaarbeekois et la société civile organisée ont joué un rôle crucial dans l'attention croissante accordée à la sécurité routière et dans la mise à l'agenda politique communal de cette thématique. Par leur implication et leurs actions symboliques, ils ont rappelé l'importance fondamentale que revêt la possibilité de se déplacer en sécurité dans sa commune.

Il est donc naturel, sur un sujet qui concerne tous les citoyens sans exception, de les associer à l'avancement des travaux. A cette fin, **les réunions publiques qui ont eu lieu en 2018 et 2019 continueront à se tenir sur base annuelle**. Y seront présentés les résultats engrangés par la zone de police, les avancées en matière d'aménagements, de projets de mobilité apaisée, etc.

La commune souhaite organiser, dans le cadre de la déclinaison au niveau communal du futur plan régional de mobilité GoodMove, des **ateliers thématiques permettant aux habitants schaarbeekois de participer à l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité à l'échelle communale**. La forme de ces groupes de travail et le délai de leur mise en œuvre n'est pas encore connue : en effet, le plan GoodMove est en enquête publique actuellement, nous ne disposons donc pas encore de propositions définitives sur base desquelles organiser les discussions.

Rappelons aussi que la participation citoyenne fait l'objet d'un paragraphe spécifique dans l'accord de majorité, qui prévoit la mise sur pied d'un bureau de participation citoyenne ayant pour tâche d'organiser des panels citoyens thématiques et des enquêtes sur les besoins et priorités de la population. La forme et l'organisation concrètes de ce bureau sont encore à définir.