



Charte SAVE

Plan d'actions sécurité routière

Commune de Rixensart

Année SAVE 2014



Table des matières

Table des matières	2
Introduction	3
Données géographiques et socio-économiques de la Commune de Rixensart	4
Objectif 1 : réaliser un diagnostic de la sécurité routière	5
1.1. Analyser en profondeur le bilan sécurité aux abords des écoles.....	5
1.2. Réaliser une cartographie des accidents et proposer des actions/solutions.....	5
1.3. Impliquer les citoyens de la Commune dans la réflexion pour augmenter la sécurité routière	7
Objectif 2 : veiller à prendre en compte, dans la mesure du possible, l'ordre de priorité suivant : les piétons, les cyclistes, les transports en commun et le transport privé	9
2.1. Réaménager et sécuriser des passages pour piétons	9
2.2. Réaménager et sécuriser des trottoirs.....	11
2.3. Etablir la cartographie des sentiers et chemins	11
Objectif 3 : adapter la politique de la mobilité aux enfants et aux jeunes	12
3.1. Améliorer la sécurité aux abords des écoles.....	12
3.2. Continuer et généraliser le transport scolaire en favorisant la mobilité douce	12
3.3. Sécuriser les retours de soirée	13
Objectif 4 : garantir un niveau de contrôle élevé et ciblé	15
4.1. Installer des radars préventifs	15
4.2. Augmenter les contrôles de police.....	15
Objectif 5 : assurer un rôle d'exemplarité en tant que ville/commune et en tant que responsables politiques	17
5.1. Prime pour l'achat de vélos à assistance électrique	17
Objectif 6 : mener une politique active de sensibilisation et d'éducation	18
6.1. Sensibiliser les enfants et les parents à la sécurité routière	18
Objectif 7 : améliorer l'accueil des victimes de la route.	19
7.1. Sensibiliser les policiers à l'annonce de la mauvaise nouvelle.....	19



Introduction

Ce plan d'actions concrètes vise à donner à la commune un nouveau souffle pour agir en faveur de la sécurité sur ses routes. Sa finalité repose sur la volonté de l'association Parents d'Enfants Victimes de la Route - PEVR d'inciter les villes et les communes à prendre systématiquement en compte la sécurité routière dans chaque nouvelle décision.

Ce plan est la base de la mise en œuvre de l'engagement que la commune a pris en signant la Charte SAVE le 20 septembre 2013. Il reprend des actions concrètes à mener qui rencontrent au moins un ou plusieurs objectifs de la charte détaillés ci-après. Ce plan se base sur l'analyse des accidents et de différentes problématiques rencontrées dans la commune. Ces actions peuvent être de nouvelles initiatives mais peuvent également améliorer ou redynamiser des actions déjà existantes.

Le plan d'actions permet de planifier la réalisation de divers projets ou de diverses mesures, dont la vocation est partiellement ou entièrement d'agir en faveur de la sécurité routière. Au-delà de la planification, le plan permet d'opérer un suivi des actions menées et de mesurer les efforts accomplis, grâce à différents indicateurs. Etant donné qu'il regroupe des actions couvrant divers domaines (sécurisation des cheminements modes doux, sécurisation des carrefours, modération des vitesses, entretien des sentiers, répression des comportements dangereux, sensibilisation, etc.), le plan d'actions offre une vue globale des problèmes rencontrés. La planification des aménagements, soit la définition de l'ordre des priorités et la programmation dans le temps, est ainsi facilitée et rendue plus efficace.

Pour que cette démarche soit optimisée, il est important que le plan d'actions et ses composantes soient continuellement mis à jour (statistiques d'accidents, état du marquage routier, état des trottoirs, création de sentiers, mesures mises en œuvre, etc.).

Sa conception et sa mise à jour sont prises en charge par le Groupe de Travail Mobilité, organe consultatif constitué de 15 membres représentant les différents intérêts de la commune, et sont coordonnées par le Conseiller en Mobilité.

Personnes de contact :

Valentin Werren

Conseiller en Mobilité

valentin.werren@publilink.be

02/634 35 64

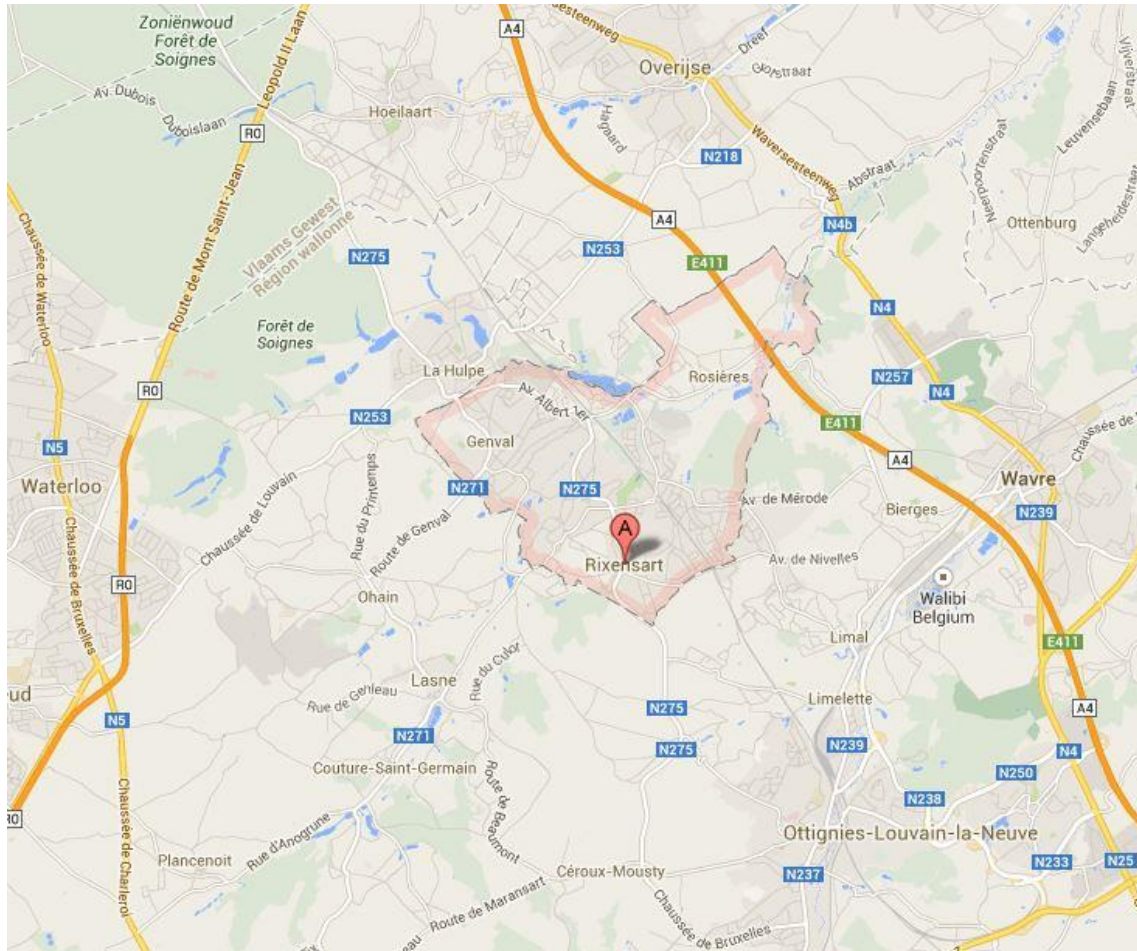
Anne-Françoise Jans-Jardon

Conseillère communale

afjans2@hotmail.com



Données géographiques et socio-économiques de la Commune de Rixensart



La commune de Rixensart se situe en Province du Brabant wallon, à 15 km au sud de Bruxelles, 15 km à l'est de Waterloo et 5 km à l'Ouest de Wavre. Rixensart fait partie de l'arrondissement de Nivelles.

Superficie : 1.754 ha.

Nombre d'habitants : environ 22'000.

Zone de police La Mazerine : Rixensart, Lasne et La Hulpe.

Entités : Rixensart, Rosières, Genval.



Objectif 1 : réaliser un diagnostic de la sécurité routière

1.1. Analyser en profondeur le bilan sécurité aux abords des écoles

En 2013, a été réalisé un bilan détaillé de l'ensemble des outils sécurisants existant aux abords des écoles communales (7), libres (5) et spécialisées (3) de Rixensart, ainsi qu'aux abords de l'Académie. Le relevé comportait :

- La signalisation, quantitativement et qualitativement (feux, panneaux, marquage) ;
- Les aménagements modérateurs (plateaux, coussins berlinois, chicanes, ...) ;
- Les éléments sécurisants de mobilier urbain (potelets, barrières) ;
- Les cheminements sécurisés (sentiers d'accès, traversées piétonnes, trottoirs, pistes cyclables) ;
- Les radars (préventifs ou répressifs) ;
- La présence humaine (policiers ou patrouilleurs) ;
- Les espaces de stationnement disponibles pour la dépose et la reprise des écoliers.

Présenté au sein du Groupe de Travail Mobilité - GTM en novembre 2013, il fera l'objet en 2014 d'une analyse précise afin de déterminer les éventuels points d'insécurité et de dégager des solutions.

Dans un premier temps, ce bilan a directement mené à des commandes précises de matériaux tels que du marquage thermoplastique et des panneaux de signalisation, avec l'objectif de refaire ou de remplacer ceux qui en ont le plus besoin.

1.2. Réaliser une cartographie des accidents et proposer des actions/solutions

La Zone de Police « La Mazerine » a mis à disposition du GTM les statistiques des accidents de la circulation comportant des blessés et/ou des morts, entre 2008 et 2012. Cette base de données a été analysée par le Service Mobilité de la commune pour tenter de faire ressortir certains points noirs du réseau routier communal. Cette démarche est toutefois très approximative, étant donné le nombre d'inconnues impliquées, telles que les responsabilités, les conditions météorologiques, la vitesse des véhicules, l'âge des conducteurs, la nature des blessures, etc. C'est pourquoi les endroits mis en évidence ont été analysés, afin de déterminer



les caractéristiques potentiellement dangereuses et de définir les meilleures solutions à mettre en œuvre pour les sécuriser. Dès lors, différentes questions se posent :

- Y a-t-il un problème au niveau de l'infrastructure ?
- D'où provient l'insécurité ? Problème de lisibilité ? De visibilité ? Inadéquation de l'infrastructure ? problème d'interaction entre modes de transport ?

Une analyse de l'infrastructure déterminera alors les interventions nécessaires pour améliorer la sécurité routière et plus particulièrement pour que les plus jeunes puissent être mieux protégés à ces endroits.

L'analyse des statistiques réalisée par le GTM a mis en évidence cinq lieux présentant plus de risques. Pour y répondre, les actions suivantes sont prévues en 2014 :

- Etudier une modification du carrefour « Le Poteau », impliquant l'avenue des Volontaires, la rue des Déportés, la route d'Ohain et la N271. L'aménagement d'un sens giratoire est en cours d'étude, mais la présence de la nationale N271 nécessitera une concertation avec le Service public de Wallonie ;
- Etudier des moyens de sécuriser les piétons dans le quartier de Maubroux. La piste de l'instauration d'un sens giratoire autour de la place des Trois Tilleuls doit encore être étudiée sur la base d'un relevé topométrique, en cours de réalisation ;
- Rétrécir la voirie à l'entrée de la rue Mahiermont, en venant de la rue des Déportés. L'aménagement actuel provisoire sera remplacé par un aménagement définitif plus abouti ;
- Eclairer le chemin de la Source et réfectionner le revêtement ;
- Etudier et réaliser l'aménagement provisoire d'un mini giratoire sur la place Jefferys. L'objectif est d'apporter une solution en attendant le réaménagement complet du carrefour, sans toucher aux bordures existantes ;
- Créer des îlots directionnels au carrefour entre la rue du Moulin et l'avenue Fond Jean Rosy. Le projet comprend également la réalisation d'un passage piétons ;
- Progresser sur le projet d'un trottoir dans la rue du Moulin.

Les actions suivantes ont déjà été réalisées ou sont en cours de réalisation :



- Aménagement d'un îlot, composé de marquage au sol et de potelets, au carrefour entre la rue Auguste Lannoye et l'avenue des Combattants, consistant à guider la trajectoire du conducteur à l'approche du carrefour et de le faire ralentir ;
- Aménagement au rond-point de la rue Albert Croy, constitué de marquage au sol et de potelets, réduisant l'espace du carrefour afin de forcer les usagers à faire le tour de l'îlot central. Cet aménagement accroît également la sécurité des cyclistes, par la création de pistes cyclables, et des piétons, par le déplacement et le redimensionnement des passages piétons ;
- La mise en zone 30 km/h de la rue du Patch et des avenues des Ramiers, des Etourneaux et des Tourterelles est en cours. Le dossier est en attente d'approbation du Service public de Wallonie.
- Le redimensionnement des zones de stationnement et la pose de potelets dans l'avenue Gevaert, pour modérer le trafic et protéger les trottoirs.

1.3. Impliquer les citoyens de la Commune dans la réflexion pour augmenter la sécurité routière

- Un Groupe de Travail Mobilité, a été créé en janvier 2013. Le GTM est constitué de représentants de l'administration communale et des différents partis politiques de la commune de Rixensart. En avril 2014, le Président de la CCATM a également été intégré au Groupe. Il se réunit une fois par mois. Son rôle est la consultation et la participation du public en matière de Mobilité, avec l'objectif de prendre ensemble les meilleures décisions en matière de mobilité, à différents stades de projets ;
- Etudier la faisabilité et l'opportunité d'une application sur internet qui permettrait aux citoyens de communiquer directement les problèmes de sécurité et de roulage dans la commune. Cette proposition devra être élaborée en collaboration avec la webmaster de la commune ;
- Des réunions citoyennes périodiques ont été organisées par quartier, pendant lesquelles les citoyens ont pu s'exprimer librement. Il s'avère que les problèmes de sécurité et de mobilité sont les principales préoccupations des habitants. Ces réunions publiques étaient également l'occasion pour le Collège communal d'informer de manière claire et précise sur toutes les actions menées dans ce domaine, afin qu'elles soient davantage



créditées par la population. En impliquant la population, nous pouvons espérer mieux responsabiliser tous les citoyens, en matière de sécurité routière notamment.

- Lorsque de nouveaux aménagements sont projetés, le public est généralement consulté et/ou informé, lors de réunions publiques ou par le biais du GTM.



Objectif 2 : veiller à prendre en compte, dans la mesure du possible, l'ordre de priorité suivant : les piétons, les cyclistes, les transports en commun et le transport privé

Ce principe de priorisation des modes est repris sous le terme de STOP, l'acronyme néerlandais de Stappen (marcher), Trappen (pédaler), Openbaar vervoer (transports en commun), Privé vervoer (transport privé). La première étape dans la mise en œuvre de ce principe est de limiter les déplacements et de favoriser les déplacements à pied, à vélo ou via les transports en commun. Des statistiques montrent par exemple que 30% des déplacements sont inférieurs à 2 km et peuvent donc facilement être parcourus à pied ou à vélo. L'élément principal dans l'application du principe STOP est que la personne qui se déplace par ses propres moyens obtienne une place centrale.

2.1. Réaménager et sécuriser des passages pour piétons

En 2013, le GTM a réalisé un relevé de l'état de plus d'une trentaine de passages piétons. Ce listing, continuellement à actualiser, est une base précieuse pour la planification des réfections. Une commande de marquage thermoplastique a été faite afin de rendre leur réfection possible.

Localisation	C P	emplacement
RIXENSART		
de : Av. Royale à Chée. De Lasne		
à : Chée. De Lasne		
Avenue Royale	1330	entrée de Rixensart après Déli Traiteur
Av. Léopold	1330	début de la rue (Perche)
Rue de l'Eglise	1330	devant le château x 1
Rue de l'Eglise	1330	devant le château x 2
Place Jefferys	1330	les 5 passages
Rue aviateur Huens	1330	passage blanc
Rue Boisacq	1330	passage jaune
Rue Marchal	1330	à préciser
Rue Collin	1330	entrée de la rue côté Merode
Av. Merode	1330	bretelle F.Roosevelt/Merode>Bourgeois
Rue Haute	1330	devant temple protestant



Rue Haute	1330	devant n°10 - aubette bus
Chée.de Lasne	1330	à préciser
Complexe sportif	1330	passages entourant le complexe
Rue de l'Institut	1330	près de Central Jardin
GENVAL		
de : R.de la Bruyère		
à : Place communale Genval		
Bruyère	1332	sur les deux plateaux
Bruyère	1332	devant l'école primaire
Bruyère	1332	avant et après rue Mascau
Volontaire	1332	carrefour du poteau côté Déli Traiteur
Déportés	1332	avant Gevaert venant du Poteau
Place communale	1332	à préciser
Rue de Rosières	1332	entrée rue de Limalsart
Rue de Rosières	1332	Rond-point SNCB côté "La Métairie
Rue de Rosières	1332	autour de l'Eglise
Av. Albert Ier	1332	devant resto "Le Grilloir"
Av. Albert Ier	1332	devant aubette bus côté Glain
Av. Albert Ier	1332	devant aubette bus côté Aldi
Rue de Rixensart	1332	à hauteur de "Caméléon"
Rue du Vallon	1332	l'ensemble des passages
Petite rue du vallon	1332	l'ensemble des passages
Av.Gevaert	1332	l'ensemble des passages
Av des Combattants	1332	entre notaire et pharmacie

Tableau reprenant un bilan réalisé sur l'état des passages piétons par le Groupe de Travail Mobilité

En 2014, le marquage des passages piétons suivants a déjà été réalisé :

- Ecole de Genval ;
- Av. de la Paix (au carrefour avec la rue de Froidmont) ;
- Rue de l'Eglise St-André, devant Eglise ;
- Rue de l'Institut ;



- Av. Georges Marchal ;
- Av. Combattants.

En outre, une demande officielle a été adressée au Service public de Wallonie pour que les passages piétons des nationales N271 et N275, qui parcourent notre commune, soient urgemment repeints.

2.2. Réaménager et sécuriser des trottoirs

Une liste des trottoirs à réfectionner n'est pas encore élaborée. Le GTM pourra proposer des réfections ponctuelles.

En 2014 :

- Rue Croy : le trottoir a été réasphalté depuis l'Académie jusqu'au pont du Patch.

2.3. Etablir la cartographie des sentiers et chemins

Dans le cadre de l'Agenda 21, une « fiche action » a été créée pour la réalisation d'une carte reprenant tous les sentiers et chemins de la Commune. Ceux-ci seront recensés sur un plan de commune. Etant donné que la dernière version date de 2007, une mise à jour du plan de commune sera réalisée en 2014. Dans ce but, une convention avec une société de cartographie a été acceptée par le Collège communal, en séance du 26 mars 2014. Les sentiers et les chemins y seront alors intégrés. La finalisation du plan devra se faire en collaboration avec le Service Environnement et le groupe PCDN « sentiers ».

En termes de sentiers et chemins, il existe en outre onze prospectus commercialisés par le Syndicat d'Initiative reprenant les onze promenades de Rixensart. Actuellement, sur les 11 promenades, 4 sont balisées et 2 le seront prochainement, les n°6 (dans le Quartier Royal) et n°7 (de la Maison communale au Glain), pour un budget de 7.000 €.



Objectif 3 : adapter la politique de la mobilité aux enfants et aux jeunes

Lorsqu'un enfant commence à se déplacer de manière autonome dans le trafic routier, il le fait à vélo et/ou à pied. Il est très important de soutenir les enfants dans cette mobilité indépendante et éviter que leurs déplacements s'effectuent uniquement assis sur la banquette arrière d'une voiture ; l'activité physique est bénéfique et nécessaire pour les enfants et cela participe à réduire le trafic automobile.

Il est donc essentiel d'adapter la politique de mobilité aux enfants et aux jeunes pour les encourager à se déplacer de manière autonome dans le trafic, en vue de diminuer les risques d'accident en lien avec ce public cible.

3.1. Améliorer la sécurité aux abords des écoles

Dernièrement, différentes mesures ont été mises en œuvre telles que :

- La pose d'une barrière à la sortie de l'école de Genval ;
- La réfection de différents marquages (passages piétons, signaux A23, 30 km/h) ;
- La réfection du marquage rouge du passage piéton situé devant l'école de Bourgeois ;
- La pose d'un marquage à l'approche de l'Antenne 110, institut spécialisé situé dans la Drève des Magnolias.

Projets prévus en 2014 :

- Améliorer la sécurité aux abords de l'académie de Rixensart (placer des potelets, élaguer la végétation qui borde le trottoir Patch-Académie) ;
- Réaménager et sécuriser la rue de l'école Sainte-Agnès et de l'école communale du Centre. Une zone résidentielle doit y être aménagée.
- Etendre l'espace dédié au bus desservant l'école La Source. Cette mesure sera mise en place dès l'approbation du Service public de Wallonie et la réception des panneaux ;

3.2. Continuer et généraliser le transport scolaire en favorisant la mobilité douce

Pédibus

Quatre écoles ont adopté le principe du pédibus (écoles de Rosières, de Genval, du Centre et Sainte Agnès). Les pédibus des écoles de Rosières et de Genval sont pleinement actifs, avec un



net ralentissement en hiver. Le pédibus de l'école du centre reprendra son activité dès le printemps. Par contre celui de l'école Sainte-Agnès a été abandonné, faute de participants.

Projets prévus en 2014 :

- Relancer le pédibus à l'école Sainte Agnès ;
- Analyser la demande concernant l'école de Bourgeois et évaluer la motivation des parents à développer un pédibus ;
- Evaluer les liaisons pédibus existant entre les écoles et l'Académie de Rixensart ;
- Participation à La journée « A Pied A Vélo », le vendredi 19 septembre 2014.

Vélobus

Evaluer le potentiel pour développer un ou plusieurs vélobus. Tout comme le pédibus, le vélobus permet de regrouper les enfants et d'assurer leur encadrement par deux accompagnateurs placés en tête et en queue de convoi.

Navettes SAM

Encourager les familles à recourir au système de navette SAM, prochainement en service, pour leurs trajets vers les gares, les écoles, les clubs de sport, l'Académie,... Les passagers seraient transportés entre deux points fixes, tels qu'arrêts de bus TEC (voir 9.).

3.3. Sécuriser les retours de soirée

Actuellement, la prévention vis-à-vis de l'alcool et des jeunes est assurée par D'clic, une équipe sociale pluridisciplinaire qui développe un travail social de proximité, dont certaines antennes sont destinées aux enfants et aux jeunes.

Pour lutter face aux accidents liés à l'abus d'alcool, le projet SAM, qui devrait voir le jour en mai 2014, est une alternative concrète pour les conducteurs sous l'emprise de l'alcool. SAM est un projet privé qui propose des transports à la demande. Il s'agit d'un service payant de navettes, couvrant principalement les communes de Rixensart, Lasne et La Hulpe. En vue d'éviter les transactions d'argent liquide dans les navettes, ce service proposera un paiement électronique et un système de points. Les tarifs seront suffisamment attractifs pour convaincre les jeunes ayant bu trop d'alcool à y faire appel.



La commune de Rixensart fera la promotion de ce service et le promouvra par la publication d'un article dans le *Rixensart Info* d'avril 2014. Un lien sur le site internet de la commune en augmentera la visibilité. Financièrement, une participation communale pourra être envisagée.

La sensibilisation des jeunes vis-à-vis de l'alcool pourra également passer par :

- Une participation aux campagnes de l'IBSR, prochainement AWSC (agence wallonne de sécurité routière) ;
- La réalisation par la police d'opérations de sensibilisation ou de répression par la police.



Objectif 4 : garantir un niveau de contrôle élevé et ciblé

4.1. Installer des radars préventifs

Notre commune possède actuellement 14 radars préventifs. Ces radars se répartissent de la manière suivante :

- 4 radars préventifs, en diverses entrées de commune ;
- 7 radars préventifs, aux abords des écoles ;
- 3 radars préventifs mobiles

Ce type de radar a démontré son efficacité sur le comportement des automobilistes.

Cependant, il semblerait que l'efficacité dure tant que le radar est présent et actif, mais que les vitesses pratiquées augmentent à nouveau, dès que celui-ci est retiré. C'est dans cette optique que la commune a fait l'acquisition de 5 radars à la fin de l'année 2013. Un marché public a été lancé au début de l'année 2014 pour l'achat de 7 nouveaux radars préventifs (subsidés par la Province).

Ces radars seront placés de manière fixe dans des endroits jugés spécialement dangereux, dans des rues où les vitesses pratiquées ont tendance à être spécialement élevées ou encore où l'environnement requiert une modération particulière du trafic, comme les abords des écoles ou autres endroits fréquentés par des enfants.

En 2014, deux radars ont été placés :

- Dans la rue de Rosières ;
- Dans la rue de La Hulpe.

4.2. Augmenter les contrôles de police

En termes de répression, il existe actuellement un radar répressif situé dans l'avenue Royale. En outre, la Zone de Police La Mazerine, comprenant les communes de Rixensart, La Hulpe et Lasne, a récemment augmenté son parc de radars mobiles et fixes.

En garantissant un niveau de contrôle élevé, la sécurité sur le réseau routier communal peut être améliorée. En effet, des enquêtes ont montré que si la police effectue des contrôles



réguliers, augmentant le risque d’amende, le nombre d’infractions diminue. Et lorsque le nombre d’infractions diminue, la sécurité routière est automatiquement renforcée.

En complément, la communication sur la pertinence de ces contrôles est importante, pour que la population comprenne que la répression est avant tout réalisée dans une dynamique de prévention. Ce message pourra être transmis via la rédaction d’articles dans le *Rixensart info*, des panneaux déroulants et du site internet de la Commune.

En 2014, la commune de Rixensart a également les projets suivants :

- Augmenter les contrôles de police aux sorties de soirées, pour lutter contre la conduite sous l’emprise de l’alcool ;
- Augmenter les contrôles de stationnement, en particulier ceux qui gênent et mettent en danger les usagers faibles.



Objectif 5 : assurer un rôle d'exemplarité en tant que ville/commune et en tant que responsables politiques

La commune a une fonction d'exemple au niveau de la mobilité durable et sécurisée. La Charte SAVE, tout comme l'Agenda 21, doivent être des outils pour une politique qui donne la priorité au principe STOP.

5.1. Prime pour l'achat de vélos à assistance électrique

Il est prévu que la commune accorde des subsides aux membres du personnel communal pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, dans la mesure où l'acquéreur s'engage à l'utiliser pour ses déplacements domicile-travail. Un règlement doit encore être rédigé.



Objectif 6 : mener une politique active de sensibilisation et d'éducation

En plus de donner le bon exemple, la tâche de la Commune est également de stimuler la population à adopter une attitude sûre et une conduite écologique. Ceci peut être réalisé en développant une politique de sensibilisation et d'éducation permanente.

6.1. Sensibiliser les enfants et les parents à la sécurité routière

Il n'y a actuellement pas de programme de prévention routière dans les écoles maternelles et primaires mais plusieurs directrices se sont montrées très intéressées à l'évocation d'actions de prévention de la sécurité routière.

Projets prévus en 2014 :

- Evaluer la possibilité de collaborer avec la Zone de Police la Mazerine de mettre en place des séances d'informations et des campagnes de prévention dans les écoles ;
- Mener une action spécifique dans le cadre de la semaine de la mobilité ;



Objectif 7 : améliorer l'accueil des victimes de la route.

7.1. Sensibiliser les policiers à l'annonce de la mauvaise nouvelle

PEVR organise des séances d'informations destinées aux policiers chargés d'annoncer la mauvaise nouvelle. Ces séances les préparent aux attentes et aux besoins des familles survenant les jours qui suivent l'accident de leur proche.

Un service d'aide aux victimes existe à la Zone de Police la Mazerine : une personne formée à l'écoute et au soutien psychologique, juridique et administratif entre systématiquement en contact avec les proches des victimes au moment des faits et dans les jours qui suivent.