



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LE PROJET D'ARRETE EXECUTANT L'ORDONNANCE DU 03.05.18 RELATIVE AUX CHANTIERS EN VOIRIE

4 mars 2019

La Commission Régionale de la Mobilité a entendu le 25 février 2019 MM. Erik De Deyn (cabinet du Ministre Smet), Olivier Van Craenenbroek, Jurgen de Clippeleer et Mme Landrette Koka (Direction Coordination des Chantiers de Bruxelles Mobilité), venus présenter le projet d'arrêté exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique. Après avoir délibéré, la Commission a émis à l'unanimité l'avis suivant.

Remarques générales

La Commission constate que l'accessibilité autour des chantiers en voirie est souvent insuffisante, notamment pour les piétons et les personnes à mobilité réduite (passages alternatifs sécurisés, passerelles, signalisation lisible par tous...). Elle insiste également sur l'importance d'éviter d'encombrer les trottoirs et les couloirs de passage alternatif sécurisé avec la signalisation temporaire.

La Commission espère que le renforcement de la législation, via l'arrêté d'exécution, amènera les gestionnaires de chantier à améliorer cet aspect de leur travail, et les gestionnaires de voirie à faire de l'accessibilité pour tous une vraie priorité.

La Commission déplore par ailleurs le nombre très faible de contrôleurs de chantier (environ 50 personnes, Région et communes confondues, pour 120.000 chantiers par an). Elle encourage fortement les zones de police à encore plus de collaboration avec ces contrôleurs, et les administrations régionales et communales en général, pour que toutes les personnes en ayant la compétence soient attentifs à l'aspect accessibilité pour tous lorsqu'ils inspectent ou rencontrent un chantier.

La Commission regrette que la possibilité d'augmenter les plages horaires des journées de travail (6h-22h) soit limitée à certains types de chantiers (art.39). Cette augmentation horaire permet en effet de diminuer la durée totale d'un chantier en voirie, et donc son impact sur la mobilité. Elle devrait être applicable à tous les types de chantiers.

Remarques spécifiques

Article 1 § 1 3°

Il est écrit: "(en ce compris les balises des itinéraires cyclistes et pédestres)... » donc uniquement ceux repris dans le code de la route ? ou tous les signaux d'indication ? (par ex. l'indication des panneaux des autoroutes cyclistes ne se trouve pas dans le code de la route).

Article 3 3°

“Aux véhicules d’urgence...”: Ne doivent-ils pas toujours avoir accès (lorsque c’est nécessaire, évidemment) ? Donc ne faut-il pas plutôt placer ceci sous 1° ? Ou, lorsque leur mission le justifie, ils roulent comme ‘véhicule prioritaire’ et ont toujours accès ? Ne faut-il donc pas explicitement le mentionner ?

Article 6

A propos des données contenues dans le système informatique, la Commission estime qu’il serait utile de lancer une réflexion à propos des données complémentaires qu’il serait nécessaire de collecter pour pouvoir à terme évaluer, de manière circonstanciée, les relations entre chantiers et sécurité routière. Il s’agit de données objectives à propos de la configuration du chantier, de son équipement mais aussi de son emprise, sa durée, la période d’activité, etc. Les résultats de BROWSER (projet CEDR) pourraient inspirer cette réflexion. Par ailleurs, ces données sont certainement utiles pour évaluer d’autres aspects des chantiers en voirie : impact sur la mobilité, sur l’environnement, etc.

Article 10 §2. 2° : le placement d’éléments de comptage en 10 minutes

La Commission suggère d’ajouter à la fin de la phrase « ... d’intervention en chaussée ». En effet, la configuration/vérification d’un compteur peut prendre plus de temps, mais s’effectue sur le bas-côté. La Commission propose également d’étendre le champ d’application du simple comptage vers l’observation des flux. Elle propose cette phrase modifiée : « Le placement d’éléments de comptage ou d’observation des flux d’usagers ou véhicules lorsqu’ils nécessitent au maximum 10 minutes d’intervention en chaussée ».

Article 11 § 3

L’article 11 opère une distinction entre le §2 (Informations que doit contenir le document de planification) et le §3 (Les informations que peut fournir le document de planification). Cela permet certes d’inclure de la flexibilité, mais on risque de passer à côté d’aspects importants comme mentionnés au §3 (phasage, déviation et analyse sécurité routière de ces déviations).

Le §3 mentionne les phasages, les déviations et l’analyse sécurité routière des déviations.

Ce § passe à côté d’éléments importants, à savoir les facteurs de déviation et l’écoulement du trafic. Ce type d’information est d’une grande aide pour les usagers de la route. Par ex. à Rotterdam, on invoque les durées de trajets supplémentaires en raison des déviations comme argument pour mieux faire accepter un grand chantier (Maastunnel).

Article 13 3°

Cet article mentionne « (piétons, modes actifs, véhicules de plus et de moins de 3,5 tonnes,...) ». Pour la Commission, les piétons entrent déjà dans la catégorie « modes actifs » et ne doivent donc pas être mentionnés séparément.

Article 14 3°

La Commission estime qu’il serait utile de mieux définir ce que l’on entend par « chantiers mobiles ». Faut-il qu’ils soient en mouvement en permanence ou peut-on imaginer (par exemple) qu’un essai routier qui se déplace à une vitesse moyenne de 5 km/h mais par bonds successifs (ex. une mesure tous les 50 m) est aussi considéré comme mobile ?

Article 19 §2

Il est mentionné que des itinéraires de desserte doivent être repris dans le dossier de demande d’autorisation d’exécution de chantier « si le chantier nécessite un charroi important ». On ne comprend pas bien ce qu’on entend par charroi « important ». Est-ce qu’il y a une garantie que le demandeur doit réfléchir à une réduction du charroi par la route ? Possibilités : notamment modes

de transport alternatifs, techniques innovatrices comme la préfabrication, centre de distribution pour chantiers.

Article 22, 1°

Le texte français dit « Si le chantier nécessite un charroi important... », ce qui, en néerlandais, devient « Indien de bouwplaats een groot voertuig vereist... », devrait être traduit par « Indien de bouwplaats een belangrijk werfverkeer vereist... ». comme à l'art. 19 §2, 2°.

Article 25, 3ème paragraphe et aussi Art. 38 § 2

Dans cet article, il est écrit « ...zonder de weggebruikers en buurtbewoners te storen... » La Commission demande à ce qu'on remplace « storen » par « hinderen ».

Article 28 1° (mais aussi à d'autres endroits)

Dans cet article, il est mentionné « De zone die de bestuurder heeft vastgelegd... » : en français, on emploie le terme « administrateur », ce qui est nettement plus clair, car il ne s'agit évidemment pas de l'automobiliste (de (auto)bestuurder).

Article 31, 2ème paragraphe

Dans cet article, il est écrit « ...ou d'empêcher le passage d'une catégorie d'utilisateurs de la voirie (camions, véhicules de transports en commun, cyclistes, piétons, etc.),... » : voir article 3 classement des priorités, suggestion d'inverser l'ordre des catégories citées.

Article 35 à propos des véhicules de secours

Le texte parle d'un rayon extérieur de 15m ; or le document « Problématiques du SIAMU dans le cadre de l'aménagement des voiries et de la mobilité », faisant référence au camion porte-échelle parle d'un rayon de giration minimal : 16,40m.

Art. 35 dernier paragraphe de cette page, et les 2 premiers paragraphes de la page suivante

- Dans cet article, il est écrit « Wanneer het terrein van de bouwplaats zich op en in de buurt... » : selon le texte français, cela devrait être « ...op of in de buurt... » (sur ou à proximité).
- "La limite de la zone de circulation ne peut pas être située à plus de 10m du plan des façades » : cela a été adapté plus ou moins comme dans le guide SIAMU. La description dans le guide est plus claire : « La distance de la limite de la zone de circulation jusqu'au plan des façades ne peut dépasser les 10m ».

Art. 37, 2°, a

L'article mentionne « majoritairement composés de matériaux composites ». On comprend l'idée, mais le concept manque de précision.

Art. 38

§1. « Lorsqu'un chantier interrompt un cheminement destiné aux usagers actifs, un couloir de contournement test mis en place, qui répond aux exigences listées à l'annexe 4, titre III, du présent arrêté.

~~Celles des conditions énoncées à l'annexe 4, titre III, auxquelles le cheminement que le chantier interrompt ne répond pas lui-même ne sont pas applicables dans le cadre du chantier.»~~

La Commission suggère de supprimer cette phrase, dans la mesure où l'arrêté doit garantir des normes minimales en termes de sécurité et de confort des usagers actifs en cas de chantier.

« 1° en ce qui concerne les cyclistes, sur la chaussée »

Le renvoi des cyclistes en chaussée en raison de l'interruption d'un cheminement cyclable séparé doit nécessairement s'accompagner de mesures destinées à leur assurer un minimum de sécurité par

rapport au trafic motorisé. La commission demande de préciser « moyennant la limitation de la vitesse à 30km/h, ainsi que l'ajout de logos vélo en chaussée dès que le cheminement cyclable est interrompu pour une durée supérieure à 20 jours ».

Article 41 : L'affiche est disposée sur le trottoir à 1,5m de hauteur.

La Commission suggère d'ajouter que l'affiche et son support ne peuvent entraver la circulation des piétons (libre passage ponctuel minimum de 1m50 tel que mentionné dans le RRU actualisé). Si tel est le cas, elle doit être placée en zone de stationnement (inspiré du texte à l'annexe 5.I-1°).

Annexe 3 – IV

« l'impétrant prend les mesures afin de réduire la propagation des poussières, le bruit et les vibrations » : la Commission estime que la formulation est large. L'impétrant ne devrait-il pas informer l'Administrateur des mesures concrètes qu'il compte prendre ?

Annexe 3 – IV

À propos de la signalisation routière et de l'éclairage, la Commission estime qu'il serait sans doute utile de rappeler qu'ils doivent être conformes au CCT (notamment en terme de performances optiques).

Annexe 4 (I.D. Barrières type C) Page 44 (second encadré) mauvaise terminologie.

Les adaptations sont soulignées dans le texte suivant : « La lisse doit être placée dans la continuité des lignes guides naturelles () et/ou des lignes de guidage (c'est-à-dire des dalles striées incorporées au trottoir lorsqu'il n'y a pas de ligne guide naturelle) existantes (source : Cahier de l'accessibilité piétonne).