

## 7. Sécuriser les déplacements—*Version avant enquête publique*

### Action 7.3. Adapter et faire respecter les régimes de vitesse

#### Description de la mesure

En complément de l'extension des zones apaisées à Mouscron, il s'agira de revoir les régimes de vitesses de manière plus globale et d'en assurer le respect. En effet, dans de nombreuses voiries, les régimes de vitesse pourraient être revus pour sécuriser les déplacements en voiture, à vélo et à pied. Si dans les centres, la tendance ces dernières années était pour une réduction des régimes de vitesses, dans les zones plus rurales du territoire, la vitesse réglementaire était encore très élevée sur certains axes compte tenu de leur typologie et de leur niveau dans la hiérarchie du réseau (desserte, collecte ou liaison en particulier étant les niveaux inférieurs).

De plus, pour assurer la pérennité de la mesure et son respect, la mise en place de dispositifs pour rappeler la vitesse de circulation est à privilégier. A titre préventif, des radars seront disposés à des endroits stratégiques de l'entité. Certains modèles affichent la vitesse pratiquée et sont accompagnés d'un message pédagogique. A titre répressif, la zone de police devra également pratiquer divers contrôles de vitesse que ce soit de manière sporadique ou plus systématique. Une étroite collaboration avec la Zone de Police est ainsi attendue pour assurer le succès de la mesure.

Outre le contrôle des vitesses, de manière préventive ou répressive à destination de la population, la mise en place de radars permettra également à la Ville de monitorer la mise en place de cette action et d'assurer son évaluation dans le temps.

#### Objectif(s) poursuivi(s)

- Diminuer le risque d'accident
- Diminuer le nombre d'excès de vitesse

#### Mesure(s) liée(s)

2.2., 3.1., 4.1., 7.2.

#### Financement et Ressources

#### Nature de la mesure

Infrastructures

Budgétaires : Fonds propres Ville, subsides

#### Type d'opération

Réalisation

Humaines :

#### Caractère

Poursuite

Pilote(s) : Ville, SPW

#### Délai de mise en œuvre

Action continue, priorité 1

Partenaire(s) : Police

#### Budget

€, €€

Réglementaires : Voir références

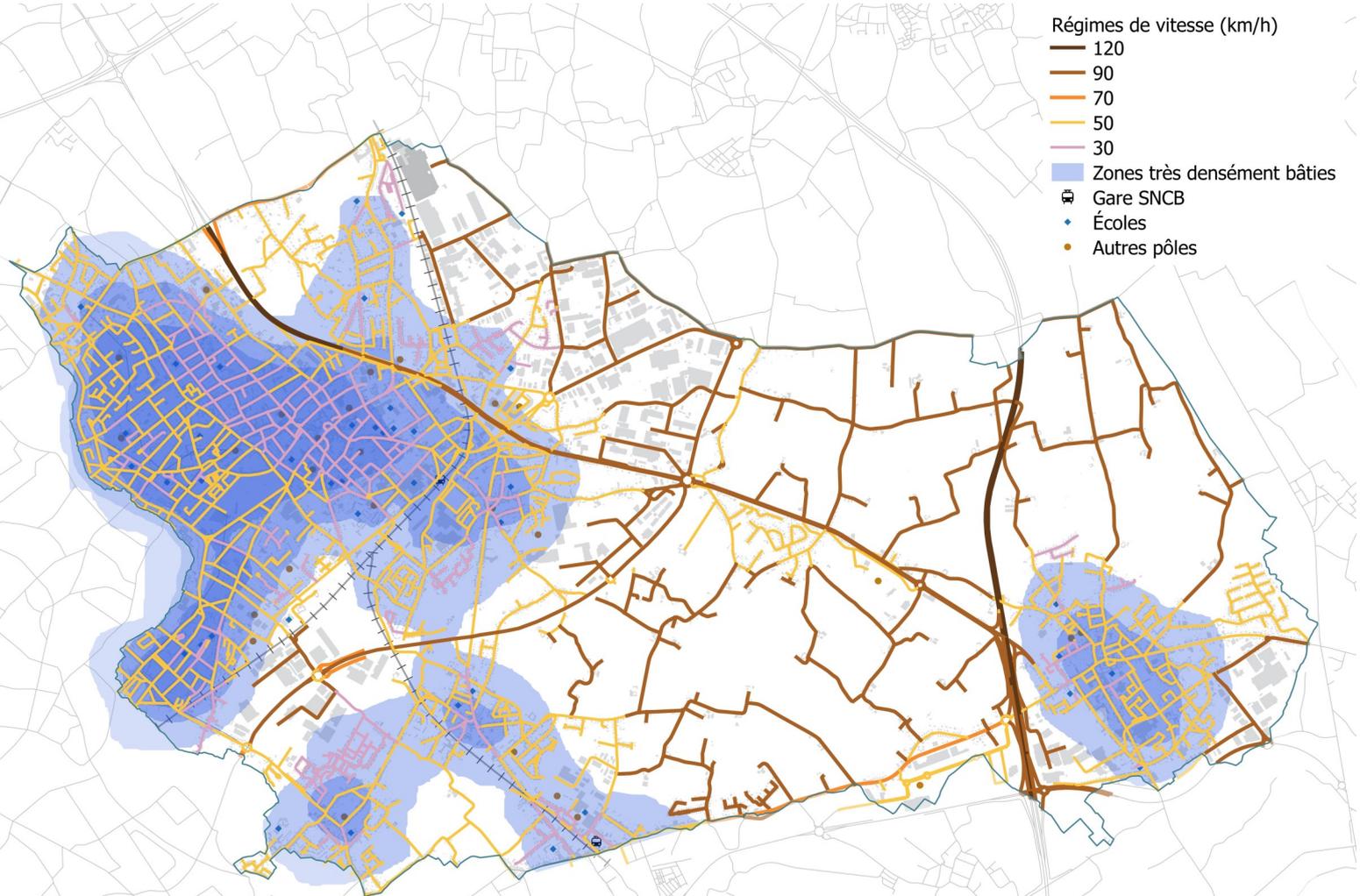
#### Outils et références

- [Vitesse](#), SPW Infrastructures
- [Dossier thématique : Vitesse](#), Sécurithèque
- [Quelle limite de vitesse choisir?](#), Sécurithèque Fiche pratique n°268, 2018
- [Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie? Quels outils?](#), La CeMathèque n°42, 2016
- [Logigramme—Vitesse induite](#), Sécurithèque Fiche pratique n°148, 2018
- [Rue ou zone à trafic limité. Contrôle des signaux C3 et F103 à l'aide de caméras ANPR par les communes](#), Cemathèque n°54, SPW
- [Radar préventif Application: en section](#). Fiche Technique pour la mise en œuvre rapide d'aménagements Ville 30, Bruxelles Mobilité & Centre de recherches routières

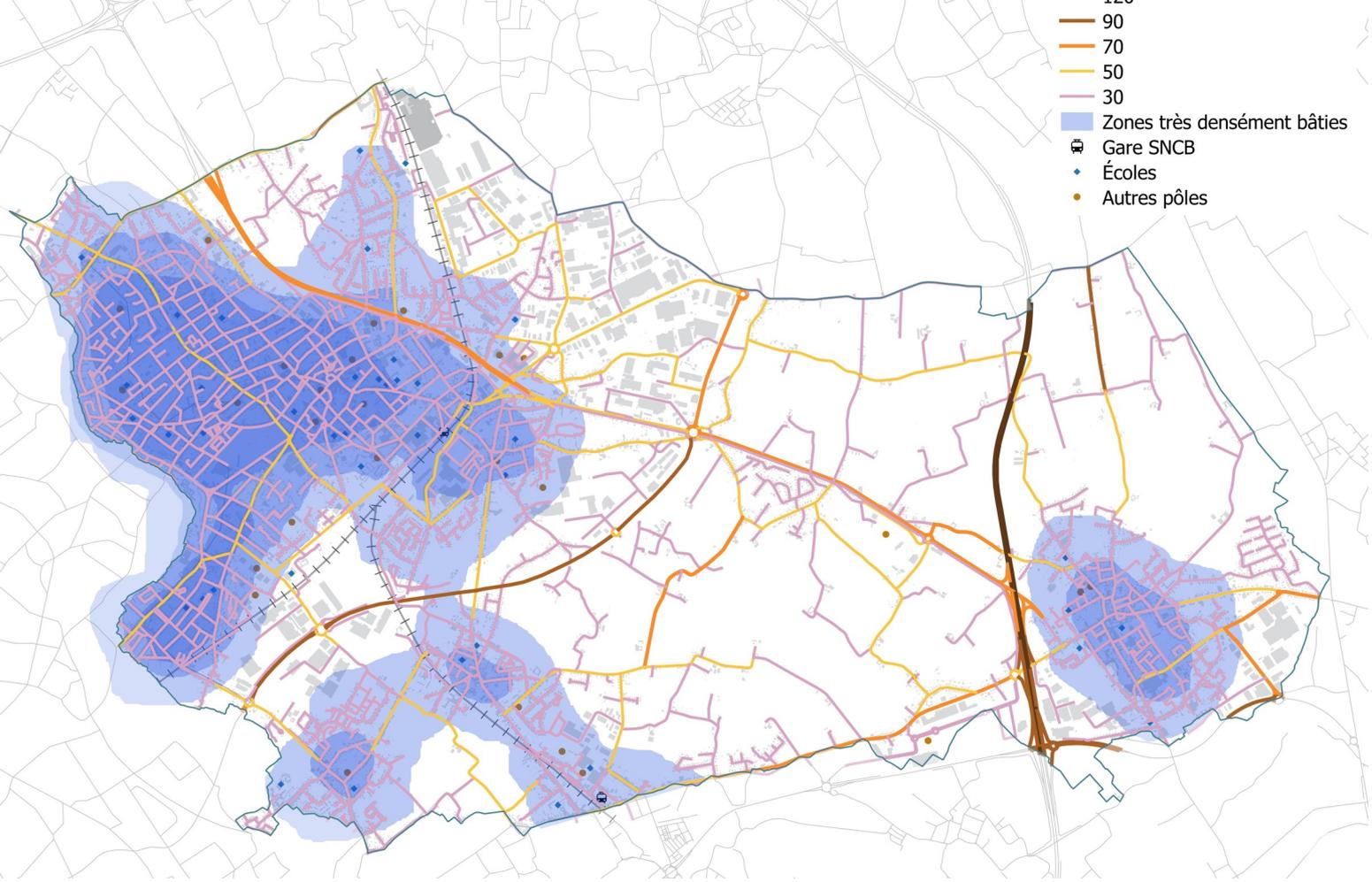
#### Indicateurs

- |                                                                            |                                      |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| — Nombre de tronçons où la limite de vitesse a été réajustée               | — Nombre de tués                     |
| — Nombre d'entrées d'agglomérations/zones urbanisées aménagées             | — Nombre de tués cyclistes           |
| — Nombre d'actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesse | — Nombre de tués piétons             |
| — Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses            | — Nombre de blessés graves           |
| — Nombre d'accidents avec dégâts corporels                                 | — Nombre de blessés graves cyclistes |
| — Nombre de victimes                                                       | — Nombre de blessés graves piétons   |
| — Nombre de victimes cyclistes                                             | — Nombre de blessés légers           |
| — Nombre de victimes piétons                                               | — Nombre de blessés légers cyclistes |
|                                                                            | — Nombre de blessés légers piétons   |

**REGIMES DE VITESSE ACTUEL**



**REGIMES DE VITESSE PROPOSE**



### Définir les régimes de vitesse...

La méthodologie proposée ici pour la révision des régimes de vitesse croise la hiérarchie du réseau avec la densité de population du territoire.

Dans un premier temps, tous les axes du réseau local (c'est-à-dire ceux de desserte et de collecte) ont été identifiés comme propices à une mise en zone 30 km/h. En effet, il s'agit d'axes qui ne sont pas supposés accueillir un trafic important ni un trafic de transit depuis/vers les territoires voisins. Une très grande partie du réseau mouscronnois étant de niveau 'desserte locale', cela constitue ainsi la large majorité de celui-ci. Les axes de liaison, secondaires, primaires et autoroutiers par contre sont plus propices à des régimes supérieurs: 50, 70, 90 ou 120 km/h (uniquement pour l'autoroute).

Dans un deuxième temps, il a été question d'identifier les axes repris dans les zones urbaines et les plus densément habitées du territoire. S'agissant également d'une caractéristique du territoire mouscronnois, la plus grande partie de l'Est de Mouscron ainsi que les centres de Dottignies, Herseaux et Luigne ont été identifiés comme propices à la mise en place de zones apaisées à large échelle.

Le choix a également été de faire primer le facteur « densité de population » dans la prise de décision. Ainsi, dans le cas d'axes du réseau primaire dans des zones très denses, une potentielle mise en zone 30 est justifiée malgré leur importance dans le réseau, leur typologie et leur localisation (ex : la rue Basse dans le centre de Dottignies qui fait partie du réseau secondaire projeté).

La révision des régimes de vitesse tient également compte de certaines propositions du PCM. Il est préconisé de réduire la vitesse du boulevard des Alliés à 50 km/h dans les portions aménagées en boulevard urbain et à 70 km/h en provenance de la Flandre, afin d'assurer une cohérence entre les régions mais aussi d'amorcer une vitesse plus réduite dans l'entrée de l'agglomération mouscronnoise.

Le 90 km/h est conservé sur les axes structurants comme la route de la Laine et la RN58 et l'autoroute conserve la limite actuelle de 120 km/h. Ailleurs, la vitesse maximale dans le réseau communal est limitée à 70 km/h.

Pour initier un changement de régime de vitesse, il s'agira de le faire lors de la mise en œuvre des réseaux piétons et cyclables par exemple, dans les zones prioritaires identifiées pour les zones apaisées (Fiche 7.2) ou à l'occasion de travaux (mise en œuvre progressive).

### ... Et les faire respecter

Le plus important pour faire respecter une limitation de vitesse est que celle-ci soit crédible. Pour cela, il faut que l'environnement de la voirie soit en adéquation avec la limite autorisée. Cet environnement dépend de 5 paramètres principaux : la densité d'habitat, la largeur de bande, le dégagement visuel latéral, la distance de visibilité et la présence de vie locale. Si ces paramètres sont rencontrés, l'usager respectera instinctivement la limite de vitesse imposée.

Pour plus de renseignements, se référer à la notion de « vitesse induite » (Fiche pratique n°148 de la Sécuriothèque).

L'espace dévolu à la voiture est défini sur base des fonctions qu'occupent une voirie et de sa place dans les réseaux structurants des modes actifs. En ce sens, plus la fonction de séjour est importante, moins de place est accordée aux déplacements motorisés et plus la vitesse maximale autorisée est réduite (cfr. Fiche action 7.2.).

Pour adapter l'environnement dans le but de réduire les vitesses pratiquées, plusieurs aménagements peuvent être prévus (dispositifs ralentisseurs, chicanes, effets de porte,...) :

- › aux entrées d'agglomération ;
- › aux entrées des villages ;
- › au sein des zones règlementées ;
- › aux abords des écoles (cfr. Fiche action 3.1.).

Les gestionnaires de voiries sont invités à réaliser d'abord des périodes de tests, surtout en ce qui concerne les dispositifs ralentisseurs qui sont parfois décriés par les riverains après leur installation.

De plus, avant tout changement d'environnement, il est vivement conseillé de mesurer les vitesses effectivement pratiquées via des comptages automatiques afin d'identifier l'ampleur des excès.

En parallèle à l'importance de l'environnement, les gestionnaires de voiries prévoient des campagnes de sensibilisation, placent des radars préventifs et passent ensuite à l'étape de la répression (contrôles de police avec verbalisation).



1. Sensibilisation

Photocredit : AWSR

2. Prévention

Photocredit : Sudinfo

3. Répression (rue du Bilemont)

Photocredit : Google Street View