



Conseils en matière de sécurité routière pour l'École européenne de Bruxelles

Analyse de la sécurité routière pour  
le site de l'école à Forest (Rue de Berkendael) et le site de l'école à Uccle (Avenue du Vert Chasseur – Chaussée de  
Waterloo)  
rapport

Enquête sur place réalisée le 19 mai 2021  
pour l'Institut Vias par  
Martin Baierl  
Marc Broeckaert  
Philip Temmerman

## Contenu

<b>1. Point de départ - définition du problème - plan d'ensemble</b> .....	3
<b>2. Approche : un audit de sécurité routière de l'environnement routier complété par une observation de la situation de trafic prévalant à ce moment-là.</b> .....	4
<b>3. les sites scolaires et la division en zones d'audit opérationnel et d'observation</b> .....	5
3.1 <i>L'établissement Rue Berkendael (Forest)</i> .....	5
3.2 <i>l'établissement du boulevard de la Jager (boulevard Green Hunter) et des environs de la chaussée de Waterloo</i> .....	6
<b>4. analyse de la sécurité routière dans la Rue Berkendael</b> .....	7
4.1 l'intersection de la Rue Berkendael et de l'Avenue Albert.....	7
4.2 La Rue Berkendael dans son ensemble .....	9
4.3 L'abord scolaire immédiat .....	10
4.4 l'intersection de la Rue Berkendael et de l'Avenue Brugmann.....	13
4.5 accès à l'enceinte de l'école (entre le portail de l'école et le rond-point) .....	15
<b>5. Analyse de la sécurité routière dans l'Avenue du Vert Chasseur - Chaussée de Waterloo</b> .....	17
5.1 La zone étendue autour de l'école et un aperçu des différents entrées de l'école.....	17
5.2 Avenue du Vert Chasseur avec l'entrée générale de l'école .....	20
5.3 Le portail de l'école sur la Chaussée de Waterloo, en face de la Chaussée de La Hulpe.....	23
5.4 L'aire de stationnement des bus sur le terrain de l'école .....	26
5.5 L'organisation de l'accès principal sur le terrain de l'école.....	27
<b>6. Conclusion générale</b> .....	29

## 1. Point de départ - définition du problème - plan d'ensemble

Deux sites des écoles européennes à Bruxelles signalent des problèmes de sécurité routière. Il s'agit du site scolaire de la Rue Berkendael à Forest (enseignement primaire) et du site scolaire de l'Avenue du Vert Chasseur – Chaussée de Waterloo à Uccle (enseignement secondaire).

Les problèmes ont été présentés par les chefs d'établissement comme suit :

Les écoles européennes recrutent leurs élèves dans un arrière-pays assez étendu. Cela implique que le transport scolaire par autobus ou autocar est le mode de déplacement le plus important entre le domicile et l'école.

Les responsables et la communauté scolaire sont satisfaits de l'organisation actuelle du transport scolaire.

Le nombre d'élèves continue d'augmenter. Il y a un afflux d'élèves d'autres écoles européennes.

Les bâtiments scolaires sont la propriété de la Régie des Bâtiments.

### En ce qui concerne la Rue Berkendael :

La Rue Berkendael est une rue très étroite, avec beaucoup d'embouteillages.

Au début et à la fin des heures de classe, c'est le chaos des voitures, des piétons et des cyclistes.

Récemment, un accident de la route mortel s'est produit à l'angle de la Rue Berkendael et de l'Avenue Albert, près de l'arrêt de tram. Un cycliste traversant la route a été percuté par une voiture sur le passage zébré. Cet accident suscite beaucoup d'inquiétude dans toute la communauté scolaire.

L'école a demandé à installer une "rue d'école" dans la Rue Berkendael. Cela a été refusé car il y a une prison juste à côté de l'école, dans la même rue.

Les responsables de l'école souhaitent que la situation soit analysée afin de voir si des mesures supplémentaires sont nécessaires.

Le comité de parents est très actif sur les questions de sécurité routière.

Environ la moitié des élèves prennent le bus scolaire (+- 500 élèves).

### En ce qui concerne l'Avenue du Vert Chasseur – Chaussée de Waterloo :

Autour le grand site de l'école d'Uccle, situé le long de la Chaussée de Waterloo et de l'Avenue du Vert Chasseur, le même chaos quotidien règne.

Le trottoir est très étroit.

Plus de 60 bus passent par l'école chaque jour.

Les bus déposent leurs élèves sur la voie publique, le long de la Chaussée de Waterloo.

Dans l'enceinte de l'école, il y a beaucoup d'espace pour les bus scolaires. Les élèves montent dans le bus qui quitte ensuite le site pour les ramener chez eux.

Environ 2/3 des élèves prennent le bus scolaire : +- 2500 élèves pour lesquels environ 60 bus circulent.

Le bourgmestre et l'échevin responsable d'Uccle ont déjà visité l'établissement scolaire.

Les responsables de l'école veulent un avis objectif sur la question.

La pression est exercée par différents groupes. Il en résulte une multitude de propositions et d'opinions. Cependant, il est nécessaire d'avoir une vision objective.

Les gens veulent des conseils clairs et bien fondés.

## 2. Approche : un audit de sécurité routière de l'environnement routier complété par une observation de la situation de trafic prévalant à ce moment-là.

L'audit ou l'inspection de la sécurité routière est une procédure formelle visant à vérifier sur place l'environnement d'une route pendant sa procédure de conception ou après sa réalisation, en particulier les déficiences au niveau de la technique de la circulation qui peuvent entraîner un risque pour la sécurité routière.

La procédure est préventive, ce qui n'empêche pas les auditeurs d'utiliser des informations sur les accidents passés et des témoignages d'usagers de la route comme points d'attention supplémentaires.

L'observation du comportement ne fait en principe pas partie de la procédure, mais ici la situation du trafic a été explicitement observée en plus.

La définition initiale du problème n'est pas seulement déterminée par la conception de la route, mais elle dépend fortement de l'utilisation spécifique de l'environnement routier par les écoles au début et à la fin de la journée scolaire.

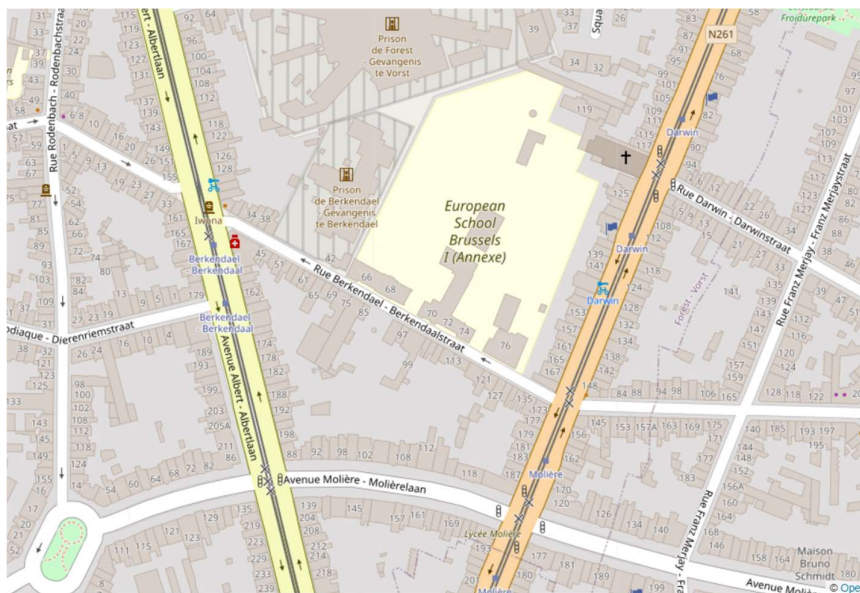
En inspectant avec plus d'un auditeur, on tente d'aborder les lacunes et les possibilités d'amélioration de la manière la plus objective possible.

L'audit proprement dit consiste en une observation des caractéristiques pertinentes de la route et de son environnement immédiat. En outre, l'utilisation de la route qui est liée à ou pertinente pour le début et la fin de l'école est observée. Ensuite, les risques d'accidents (de la circulation) sont évalués qualitativement, après quoi une conclusion est formulée, autant que possible sous forme de recommandations de mesures d'amélioration.

La zone à inspecter est subdivisée en zones opérationnelles, c'est-à-dire en unités de surface ayant une cohésion suffisante pour permettre de mener à bien la triple action d'audit et d'observation à partir des points d'attention sélectionnés.

### 3. Les sites scolaires et la division en zones d'audit opérationnelles pour l'observation

#### 3.1 L'établissement Rue Berkendael (Forest)

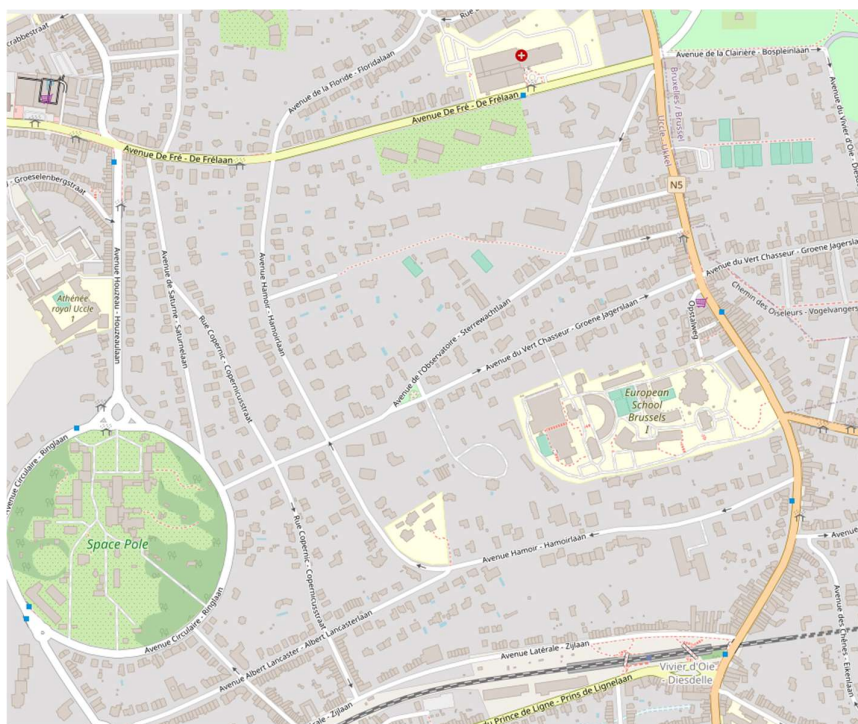


La Rue Berkendael est essentiellement une rue résidentielle tranquille. La circulation est à sens unique pour les voitures et les vélos dans les deux sens. Les accès à l'école et à la prison déterminent également la fonction de cette rue.

Zones d'observation :

- L'intersection de la Rue Berkendael et de l'Avenue Albert.
- La Rue Berkendael dans son intégralité
- L'abord d'école
- L'intersection de la Rue Berkendael et de l'Avenue Brugmann.
- Accès à la cour de l'école (entre le portail de l'école et le rond-point)

### 3.2. *l'établissement du boulevard de la Jager (boulevard Green Hunter) et des environs de la chaussée de Waterloo*



Zones d'observation :

- L'environnement général de l'école et un aperçu des entrées de l'école.
- La Avenue du Vert Chasseur avec l'entrée générale de l'école
- Le portail de l'école sur la Chaussée de Waterloo, en face de la Chaussée de La Hulpe.
- L'aire de stationnement des bus sur le terrain de l'école
- L'organisation de l'accès principal à la cour de l'école

#### 4. Analyse de la sécurité routière dans la Rue Berkendael

4.1. l'intersection de la Rue Berkendael et de l'Avenue Albert.







#### Observations

L'accident de circulation mortel impliquant un cycliste traversant le passage pour piétons à l'arrêt de tramway aurait été causé par une vue obstruée des piétons par les conducteurs qui s'approchent.

Le distributeur de billets de la STIB a entre-temps été déplacé sur le trottoir, de sorte que cette machine ne gêne plus la visibilité.

Des lignes d'attention, un panneau de danger A23 et un brise-vitesses incitent les automobilistes à s'approcher plus lentement du carrefour et à faire plus attention aux autres usagers de la route (non motorisés).

La vitesse est limitée à 50 km/h à Avenue Albert. Dans la Rue Berkendael, la limite de vitesse générale de 30 km/h pour l'agglomération est d'application. L'Avenue Albert a la priorité sur la Rue Berkendael. La piste cyclable balisée continue sur de l'intersection, les marquages en chevrons et les symboles de vélo augmentent la visibilité de la bande cyclable. Depuis la Rue Berkendael, les voitures ne peuvent que tourner à droite.

#### Évaluation des risques

La reconstruction récente de cet environnement routier et les interventions complémentaires très récentes, aboutissent à une situation conforme aux idées contemporaines et ne devraient pas donner lieu à des accidents graves de la circulation.

#### Recommandation ou décision

Aucune mesure d'amélioration du trafic ne semble nécessaire.

D'une manière générale, le respect des limitations de vitesse est une préoccupation constante.



#### 4.2 La Rue Berkendael dans son ensemble



##### Observations

Rue Berkendael est une rue résidentielle calme, avec l'école et la prison comme fonctions qui provoquent du trafic à certains moments. La rue a été récemment reconstruite ; son tracé est conforme aux idées contemporaines sur le bon aménagement des rues dans les zones d'habitation.

Le trafic limité à sens unique circule sur une voie plutôt étroite ; des marquages en chevrons et des symboles de bicyclette constituent une ligne de positionnement pour le trafic cycliste en sens inverse.

Le stationnement de longue durée se fait dans des parcs de stationnement, dans lesquels des arbres sont également plantés à intervalles réguliers. Des deux côtés de la rue, un trottoir confortable est aménagé en pavés sciés.

Le stationnement est réglementé. Par conséquent, il n'y a pratiquement pas d'espace de stationnement disponible pour les parents qui veulent déposer et récupérer leurs enfants. La disponibilité des places de parking est particulièrement importante pour le ramassage des élèves. L'école ne facilite pas la dépose et la reprise des enfants en voiture.

Les bus scolaires entrent dans l'enceinte de l'école et déposent les enfants sur le parking, puis les reprennent. Les bus utilisés sont adaptés à la capacité routière de cette rue plutôt étroite.

À l'entrée des écoles, le stationnement longitudinal est supprimé, de sorte qu'une cour d'école est créée avec des trottoirs élargis et une chaussée surélevée (plateau ralentisseur de trafic).

#### Évaluation des risques

Sous réserve du respect de la limite de vitesse de 30 km/h, aucun risque d'accident évitable ne peut être identifié ici.

L'abord scolaire immédiat est abordé dans une fiche séparée.

La voie est assez étroite, de sorte que les cyclistes qui circulent dans la direction opposée doivent parfois céder le passage à de gros véhicules. En raison de la bonne visibilité mutuelle et de la faible limitation de vitesse, cela ne devrait pas poser de problème.

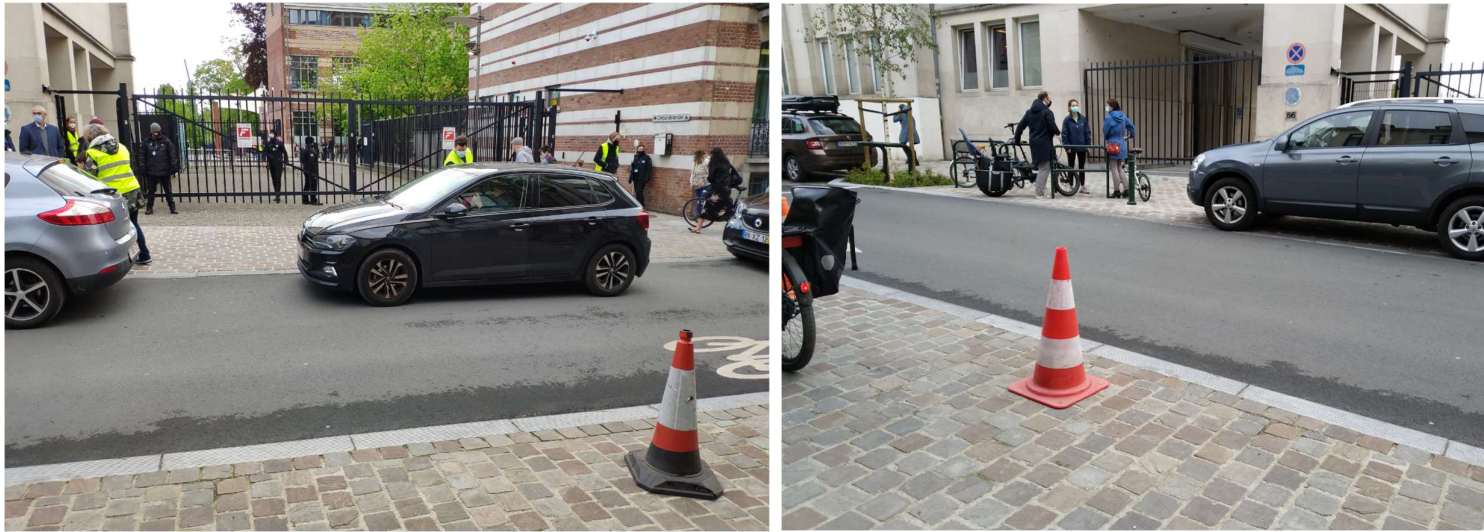
#### Recommandation ou décision

Aucune mesure d'amélioration n'est requise.

### 4.3 L'abord scolaire immédiat







#### Observations

Une cour d'école a été créée aux portes de l'école ; aucun statut distinct - notamment celui de zone de rencontre avec le panneau de signalisation F12a/b - n'a été désigné.

Les voitures qui s'arrêtent pour déposer les enfants le font sur le trottoir élargi. Les véhicules qui suivent peuvent généralement continuer à rouler, et si ce n'est pas possible, ils attendent patiemment. Des superviseurs bénévoles veillent à ce que tout se passe bien.

Au sens strict, l'immobilisation sur le trottoir est contraire à l'article 24.1° du code de la route. Dans la pratique, tous ces mouvements de voitures semblent être effectués avec prudence et dans le respect des autres usagers de la route.

Les parents avec des bicyclettes s'approchent dans les deux sens. L'élargissement local - la cour d'école virtuelle - permet aux parents de descendre de leur vélo et d'accompagner leurs enfants jusqu'à l'entrée de l'école.

Les mouvements de traversée se font généralement sur le passage piéton qui se trouve bien dans la ligne de marche.



La traversée se fait également en diagonale, alors qu'il est strictement interdit de traverser dans un périmètre de 20 m d'un passage zébré (article 42.4.1. du code de la route).

#### Évaluation des risques

Il y a une agréable agitation. Les véhicules motorisés semblent rester disciplinés et respectueux, il n'y a donc pas (ou exceptionnellement ?) de nervosité provoquant des risques d'accidents.

L'utilisation animée et légèrement chaotique de cette cour d'école semble bien équilibrée avec les faibles vitesses de circulation et avec l'aménagement de la rue.

Les violations formelles des règles de circulation susmentionnées ne semblent pas présenter de réelle danger.

Objectivement, aucun risque d'accident évitable ne peut être identifié ici.

La foule et le chaos qui l'accompagne peuvent entraîner une gêne personnelle et réduire le confort d'utilisation de la voie publique, mais ce n'est pas un problème objectif.

#### Recommandation ou décision

Cet abord d'école immédiat et son fonctionnement ne semblent pas poser de problèmes de sécurité routière. Au contraire, ce qui a été observé est plutôt exemplaire : cet environnement scolaire peut être inclus dans une liste de meilleures pratiques.

Si l'on souhaite s'aligner le plus précisément possible sur le règlement de la circulation, la zone immédiate de l'école pourrait être signalée comme une zone de rencontre à l'aide du panneau de signalisation F12a/b. Dans ce cas, le passage pour piétons doit être éliminé, car la canalisation et la priorité pour la traversée des piétons n'ont pas leur place dans une zone de rencontre. Dans une zone de rencontre, selon l'article 22bis, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, tout comme les voitures ; en d'autres termes, il n'y a plus de division entre chaussée et trottoir.

#### 4.4. l'intersection de la Rue Berkendael et de l'Avenue Brugmann.



#### Observations

L'Avenue Brugmann et la Rue Berkendael appartiennent toutes deux au tissu de rues à 30 km/h de l'agglomération. La fonction de circulation (trafic automobile, tramway et bus) de la première avenue est clairement plus importante que celle de la seconde rue. Le raccordement entre les deux rues a été surélevé et empêche donc la vitesse non-adaptée. Cela rend également le passage pour piétons plus sûr.

#### Évaluation des risques

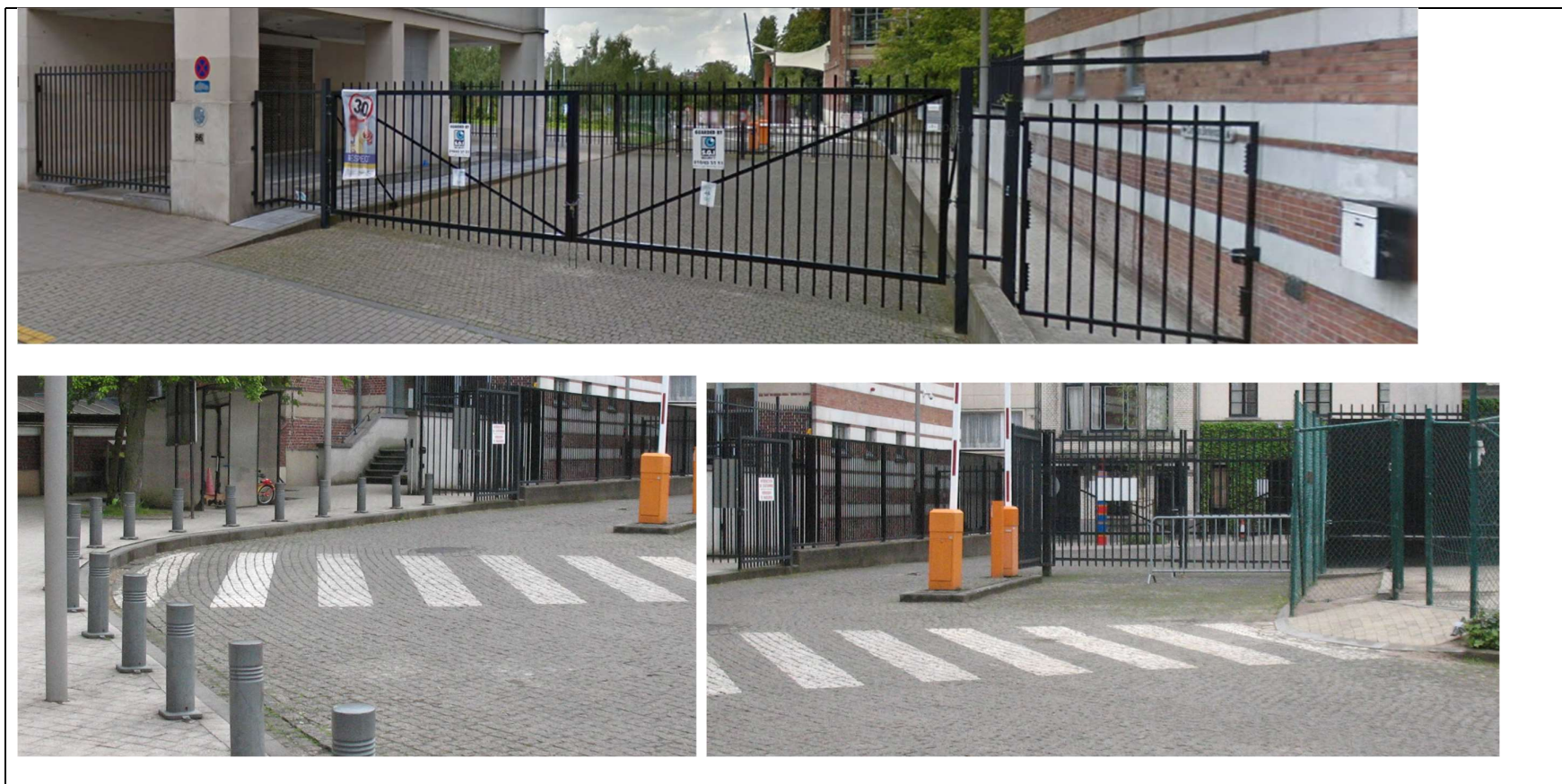
Ce tracé routier ne présente aucun risque d'accident évitable. Selon les connaissances actuelles, il s'agit d'un tracé routier sûr.

#### Recommandation ou décision

Aucune mesure d'amélioration n'est requise.



4.5. accès à l'enceinte de l'école (entre le portail de l'école et le rond-point)





#### Observations

Les bus scolaires, les voitures des enseignants et celles des fournisseurs entrent et sortent par cette entrée de l'école. À l'arrière - après le rond-point - il y a une aire de stationnement remarquablement grande pour ce quartier. Il y a environ 120 places de parking, principalement utilisées par les enseignants.

Environ 500 élèves, soit la moitié de l'effectif total, se rendent à l'école en bus scolaire.

Entre 7h40 et 8h00, tous les bus scolaires entrent et déposent les élèves sur le parking. Ce n'est qu'après 8h00 que les bus sont autorisés à partir l'un après l'autre. Cela permet une arrivée et un départ ordonnés des nombreux bus scolaires.

La vitesse est limitée à 15 km/h sur les terrains de l'école.  
Les enfants traversent toujours le passage zébré, relativement long, sous surveillance.

#### Évaluation des risques

On part du principe que les jeunes enfants peuvent se comporter de manière assez imprévisible dans la circulation. Il faut donc éviter que les enfants traversent la route à tout moment et sans surveillance, pendant que les véhicules entrent et sortent.  
La visibilité mutuelle n'est pas altérée par des éléments de l'environnement routier, mais les enfants qui traversent la route peuvent être difficiles à voir depuis le siège du conducteur (angle mort).  
La vitesse de circulation est réduite dans l'enceinte de l'école et les entrées et sorties sont surveillées.  
Aucun incident objectif n'a été identifié à cet endroit.

#### Recommandation ou décision

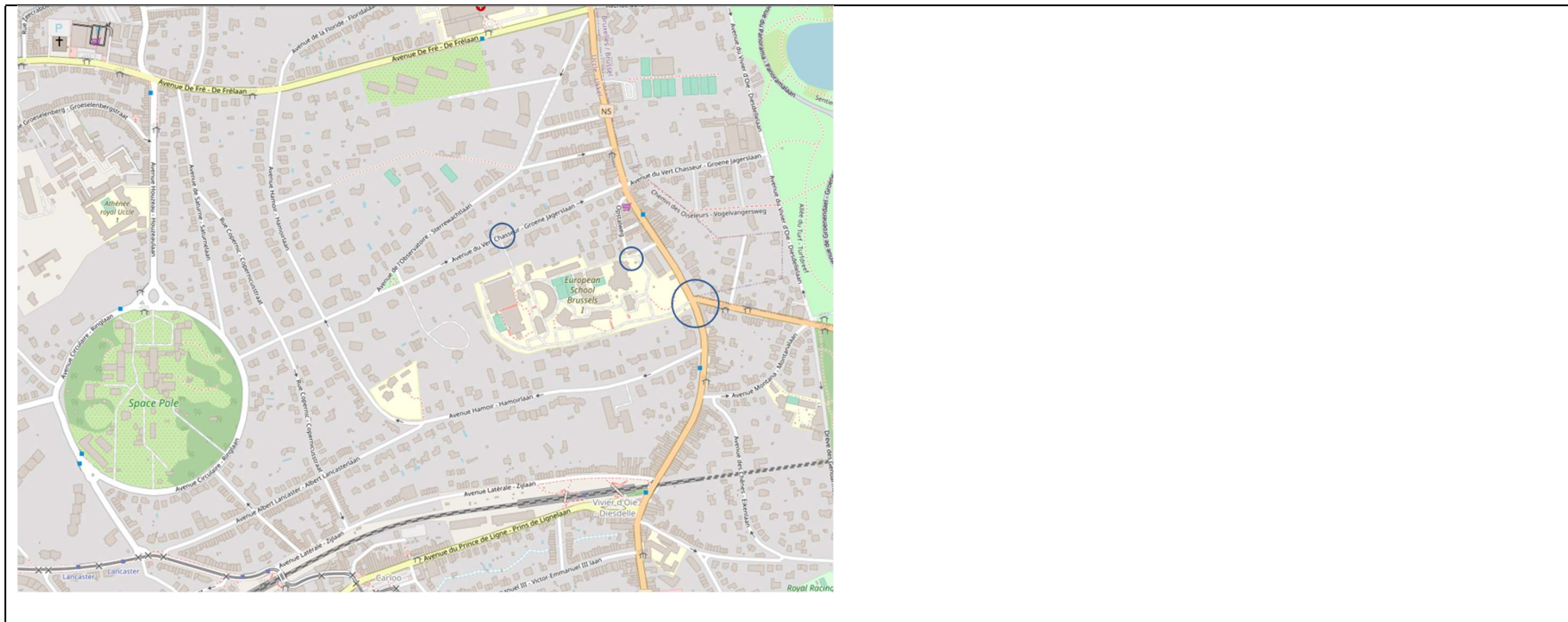
Pour réduire au maximum le risque d'accident, les points d'attention suivants semblent importants :

- Aux heures où la circulation des voitures est autorisée, il est préférable de laisser les enfants traverser sous surveillance.
- Des marquages au sol peuvent être utilisés pour diviser le passage pour piétons en deux parties et pour créer un espace de repos marqué au milieu du passage pour piétons. Ce type de marquage incite également les véhicules à bien tenir la droite (sauf s'ils ont besoin de toute la largeur de la voie en raison de leur taille).

## 5. Analyse de la sécurité routière dans l'Avenue du Vert Chasseur - Chaussée de Waterloo

5.1. La zone étendue autour de l'école et un aperçu des différents entrées de l'école.







A l'école de l'Avenue Hamoir

#### Observations

L'école occupe un grand site adjacent à la très fréquentée Chaussée de Waterloo, à l'intersection avec la Chaussée de La Hulpe, qui est une route de liaison très fréquentée à travers la Forêt de Soignes.

En outre, le site est entouré de rues résidentielles, à savoir l'Avenue du Vert Chasseur et l'Avenue Hamoir. Ces rues sont assez étroites et présentent un stationnement longitudinal, de sorte que partout dans le quartier, une circulation à sens unique a été établie.

Il y a deux autres écoles dans le quartier, dont l'Athénée Royal d'Uccle.

En raison de son emplacement dans la zone élargie, ce quartier est également susceptible d'être sujet au trafic parasite (trafic inapproprié ou trafic impropre qui devrait suivre d'autres routes plus appropriées).

Les élèves viennent de tout le Brabant flamand et wallon et de la région de Bruxelles-Capitale.

Environ 2500 élèves, soit 2/3 du nombre total d'élèves, font le trajet en bus scolaire. Plus de 60 bus scolaires se rendent à l'école chaque jour. Les élèves sont déposés le long de la Chaussée de Waterloo et récupérés sur le terrain de l'école. Cela entraîne l'arrivée et le départ de bus très nombreux, qui doivent se mêler à la circulation générale.

Le parking privé dispose de 215 places pour les enseignants ; ce parking est complet tous les jours.



Évaluation des risques
Ce positionnement dans le réseau routier entourant fait mieux comprendre les problèmes de circulation, car elles se posent dans une zone plus large et ne peuvent donc pas être résolus à la porte de l'école.
L'école elle-même est également un important générateur de trafic en raison de sa taille.
Recommandation ou décision
Lors de la conception de mesures d'amélioration, il faudra tenir compte du contexte complexe du trafic sur une plus large échelle.

## 5.2. Avenue du Vert Chasseur avec l'entrée générale de l'école









#### Observations

L'entrée principale de l'école est un portail relativement étroit qui donne sur l'étroite Avenue du Vert Chasseur. Cet accès est coincé entre l'ambassade de Hongrie et une propriété, cette situation ne permet pas un élargissement.

Le taux d'occupation élevé du parking le long de la rue signifie qu'il n'y a pas de parking important disponible ici pour que les parents puissent déposer ou récupérer leurs enfants. Les parents qui souhaitent le faire doivent essayer de garer leur voiture ailleurs dans le quartier.

Aux heures de pointe, des embouteillages se forment dans le flux de circulation en direction de la Chaussée de Waterloo. Les feux tricolores de l'intersection avec la Chaussée de Waterloo sont apparemment incapables de gérer les flux trafic intenses.

Les piétons, cyclistes, cyclomotoristes, utilisateurs d'engins de locomotion et enseignants en voiture quittent l'école en masse au même moments. Il est donc difficile de s'intégrer dans le trafic intense qui circule déjà dans la rue. Le trafic de passage s'avère être principalement composé de voitures avec seulement le conducteur à l'intérieur, il ne s'agit donc pas de parents qui ont déjà récupéré leurs enfants dans une autre école. Les deux-roues choisissent souvent le trottoir, pour avancer plus vite.

### Évaluation des risques

Cette grande foule fait que les utilisateurs de la rue se sentent mal à l'aise.

Le risque d'accident n'augmente qu'en cas de mouvements de circulation agressifs, par des conducteurs qui ne peuvent plus contrôler leurs nerfs dans ce trafic congestionné.

Les deux-roues qui circulent sur le trottoir en violation du code de la route augmentent le risque d'accident.

Le tracé de la rue répond aux exigences d'une rue d'habitations (une rue d'accès). Il ne semble pas y avoir de déficiences en matière de technique de trafic qui augmenteraient le risque d'accident.

### Recommandation ou décision

Un trottoir plus large le long de l'entrée de l'école pourrait éventuellement être créé en sacrifiant une place de stationnement longitudinale entre l'entrée de l'école et l'entrée de la maison voisine (maison numéro 46A).

Aucune autre mesure d'amélioration ne peut être envisagée au niveau de la technique de la circulation.

Il existe peut-être des possibilités pour améliorer la circulation, mais la municipalité et Bruxelles Mobilité devraient analyser le problème à plus grande échelle :

- Obtenir des informations sur l'origine et la destination du trafic intense ;
- Vérifiez si le schéma de circulation existant peut être optimisé ;
- Étudier les possibilités de reprogrammer les feux de circulation de la Chaussée de Waterloo en prévoyant plus de temps vert pour l'Avenue du Vert Chasseur.

### 5.3. Le portail de l'école sur la Chaussée de Waterloo, en face de la Chaussée de La Hulpe.

--





### Observations

Il y a des places de parking marquées le long de la chaussée pour les bus scolaires. Elles sont probablement destinées aux bus qui arrivent, qui peuvent s'y arrêter brièvement pour permettre aux élèves de débarquer. La largeur des places de stationnement semble être assez étroite pour les autocars.

Les autocars se garent également sur le trottoir.

Les autocars qui entrent et sortent de l'enceinte de l'école occupent une grande partie de l'espace du trottoir pendant ce mouvement transversal.

Le large trottoir situé devant les portes de l'école présente une forte pente transversale, de sorte que la carrosserie des bus heurte invariablement le trottoir. Il s'agit d'un dévers involontaire, imposé par le relief local.

L'intersection de la Chaussée de Waterloo et la Chaussée de La Hulpe se trouve juste en face de l'entrée de l'école. Il s'agit formellement d'un carrefour à feux en forme de T, dans lequel débouche l'entrée de l'école.

Afin de permettre aux bus sortants de s'insérer dans la circulation dense, des volontaires de l'école essaient d'arrêter le trafic de temps en temps. Ils sont très visibles avec leurs vestes fluorescentes, mais ne sont pas légalement autorisés à le faire. Ils comptent sur la bonne volonté des conducteurs, mais certains d'entre eux, agressifs et nerveux en raison de la densité du trafic et des embouteillages dans toutes les directions, forcent le passage.

Le trafic est intense et l'intersection contrôlée par des feux devient régulièrement embouteillée. Par conséquent, il n'est pas prévu que les bus sortants puissent profiter des lacunes dans le flux de circulation, qui devraient normalement se produire en raison du changement de phase du cycle des feux de circulation.

#### Évaluation des risques

La forte densité du trafic dans toutes les directions à l'intersection, ne permet pas aux bus qui sortent de se fondre en toute sécurité dans le flux de circulation ; il ne s'agit pas d'un simple problème de confort, mais d'un problème de risque d'accident très fortement accru.

La gestion informelle du trafic effectuée par les bénévoles de l'école est bien intentionnée et nécessaire pour permettre au grand nombre de bus de quitter l'école dans un laps de temps d'environ une demi-heure. Cette approche est non réglementaire et présente des risques inacceptables :

- Sur des dommages corporels pour les volontaires,
- Sur des accidents avec des conducteurs qui ignorent les indications ;
- Pour être tenu responsable par les victimes d'un éventuel accident.

Du point de vue de la technique circulation (trafic engineering), une entrée et une sortie peuvent ne pas aboutir à une intersection contrôlée par des feux de circulation.

Ce problème est exacerbé par le fait que le régime actuel des feux de circulation ne permet pas de gérer les différents mouvements de trafic séparément en toute sécurité (sans conflits). À cela s'ajoutent les fortes intensités de trafic dans toutes les directions.

La pente transversale du trottoir entraînera sans aucun doute des dommages à la carrosserie des autobus et au revêtement du trottoir.

En raison de leurs nombreux mouvements et arrêts sur le trottoir, les bus scolaires entraînent un risque accru d'accidents et une augmentation de l'inconfort des piétons qui passent sur ce trottoir. Il faut dire que la présence de nombreux encadrants bénévoles réduit ce risque.

#### Recommandation ou décision

A court terme, il est nécessaire que la circulation des bus sortants soit régulée par une ou plusieurs personnes autorisées (article 3 du code de la route), ce qui équivaut en fait à la présence d'un ou plusieurs agents de police.  
À un peu plus long terme, il semble nécessaire de réexaminer en profondeur le système des feux de signalisation. Il devrait être possible d'inclure l'entrée de l'école comme quatrième bras dans le carrefour et la commande des feux de circulation correspondante.

Il est possible de mesurer si un petit élargissement de la bande de stationnement des bus peut être intégré dans le profil à travers actuelle.

Il devrait être possible d'ajuster la pente transversale du trottoir pour faciliter la traversée des autobus.

La surveillance des mouvements de circulation qui doivent inévitablement avoir lieu sur le trottoir reste nécessaire. L'école peut continuer à le faire.

#### 5.4. L'aire de stationnement des bus sur le terrain de l'école



#### Observation

Le stationnement des bus scolaires occupe une grande partie de l'espace sur le terrain de l'école, même si cet espace est divisé de manière rationnelle.

#### Évaluation des risques

Les personnes responsables sont satisfaites de l'organisation des bus scolaires sur leurs propres terrains.



Recommandation ou décision

Il n'est pas nécessaire de prendre des mesures d'amélioration.

5.5. L'organisation de l'accès principal sur le terrain de l'école



<b>Observation</b>
<p>Sur le terrain de l'école, il y a une voie destinée à la circulation en deux sens, qui ne peut matériellement être utilisée que dans une seule direction à la fois en raison de sa largeur limitée. Avec un feu de signalisation au parking et un autre au portail d'entrée, le trafic motorisé dans les deux directions est séparé.</p> <p>La chaussée est également utilisée par les cyclistes, les cyclomotoristes et les utilisateurs d'engins de locomotion.</p> <p>Pour les piétons, il y a un trottoir de largeur limitée sur un côté.</p> <p>Près de la rampe d'accès au parking, les piétons doivent traverser sur un passage pour piétons surélevé bien visible. De cette façon, les piétons n'entreront pas en conflit avec les voitures lorsqu'elles tournent sur la pente du parking souterrain.</p>
<b>Évaluation des risques</b>
<p>Lorsqu'il y a de grandes densités d'usagers de la route, non seulement la situation des piétons et des conducteurs est moins confortable, mais les usagers de la route se gênent également les uns les autres. Les gens marchent sur la chaussée, et cela devient encore plus gênant lorsque des voitures approchent dans les deux sens.</p> <p>Lorsque les usagers de la route se gênent mutuellement, le risque d'accidents (mineurs) peut également être accru, qu'il s'agisse de chutes de bicyclettes ou de collisions latérales entre véhicules et piétons.</p>
<b>Recommandation ou décision</b>
<p>Il y aurait une possibilité limitée d'élargir un peu le trottoir.</p> <p>Il n'est pas possible d'élargir la chaussée pour qu'elle puisse être parcourue dans les deux sens en même temps.</p> <p>Lorsque les usagers de la route ne peuvent pas être séparés dans l'espace, il peut être possible de les séparer dans le temps. Cela pourrait signifier qu'aux heures d'affluence, l'accès aux voitures est réservé à la direction de l'affluence et que les voitures qui veulent circuler dans l'autre direction doivent attendre un certain temps. Il ne s'agirait pas de longues périodes de temps, mais par exemple de 20 minutes.</p> <p>On pourrait examiner si cela peut être organisé d'une manière lisible et pratique, et s'il existe un soutien suffisant à cet égard dans la communauté scolaire.</p>

## 6. Conclusion générale

En ce qui concerne l'établissement scolaire de la Rue Berkendael, l'abord scolaire immédiat est exemplaire et la situation de la circulation donne également une impression de sécurité et de qualité de vie. Ce cas peut être présenté comme un bon exemple pratique.

Si l'on veut mettre les points sur les i et les barres sur les t, on peut entamer une conversation avec les autorités municipales chargées de la voirie dans le but d'identifier l'abord d'école immédiat comme une "zone de rencontre" formelle.

Le site de l'école, à l'angle de l'Avenue du Vert Chasseur et de la Chaussée de Waterloo, est particulièrement touché par les problèmes liés à la taille de l'école et au trafic des bus scolaires qui en résulte, ainsi qu'à l'importance du trafic général dans les rues environnantes. Une solution à court terme pour la circulation devant l'entrée de l'école sur la Chaussée de Waterloo est une priorité. Il s'agit d'un risque d'accident objectif qui doit être traité en priorité.

Au niveau de l'accès à l'Avenue du Vert Chasseur, une meilleure gestion du trafic (un réglage de feux plus adéquat et/ou un schéma de circulation dans le quartier) pourrait rendre les mouvements plus fluides et ainsi réduire considérablement le risque d'accidents mineurs.

Marc Broeckert,  
Aménageur de trafic,  
Rapport achevé le 21 juin 2021