

Analyse du radar placé rue Sainte-Renelde 66

du vendredi 30 janvier 2026 00h00 au mardi 07 avril 2026 00h00

1) Contexte :

Le radar préventif de la Commune a été installé devant le n° 66 de la rue Sainte Renelde du 30 janvier à 00h00 au 07 avril 2026 à 00h00, soit une période de 67 jours. Il était positionné en face du château d'eau.

L'axe communal composé de la rue du Montgras et de la rue Sainte-Renelde concentre le plus grand nombre de dispositifs de ralentissement. Il s'agit d'une voie d'accès reliant l'E19 au village, ce qui en fait un axe fortement fréquenté.

La vitesse maximale autorisée sur le tronçon analysé entre le rond-point de la rue Sainte-Renelde et le chemin du Bosquet est de 50 km/h. La section observée ne présente pas de dénivelé. Les zones de stationnement sont situées en retrait de la voirie et sont matérialisées par un changement de revêtement.

Trois analyses ont déjà été réalisées à cet endroit : la première pendant 18 jours en juin et juillet 2020, la seconde pendant 14 jours en juin 2023 et la troisième pendant 21 jours en mars 2025.

Lors des trois premières analyses, deux dispositifs de ralentissement (chicanes) étaient en place entre le rond-point de la rue Sainte-Renelde et le chemin du Bosquet. Dans le cadre de la présente analyse, une troisième chicane a été installée (voir photo).



Afin d'assurer une comparaison pertinente, les résultats de cette quatrième analyse sont mis en parallèle avec ceux des trois précédentes. Dans les tableaux d'analyse, la première colonne reprend les données des usagers se dirigeant vers Rebecq, la deuxième

celles des usagers se dirigeant vers le giratoire Breda, et la troisième présente les données recueillies sur l'ensemble de la période d'analyse.

2) Résultats de l'analyse du 27 juin 2020 à 00h00 au 15 juillet 2020 à 10h00 :

Dates	Du 27 juin au 15 juillet 2020
Nombre de jours	18
Direction	dans les 2 sens
Nombre de véhicules par jour (moyenne)	3060
Entre 0 et 50 km/h (%)	84,44%
Excès de vitesse (%) : > 50 km/h (%)	15,56%
Vitesse maximale (km/h)	106
V85 (km/h)	51
Vitesse moyenne (km/h)	42

3) Résultats de l'analyse du 13 juin 2023 à 10h00 au 27 juin 2023 à 10h00 :

La vitesse était affichée sur l'appareil pour les usagers arrivant du rond-point Breda durant la première semaine (du 13 au 20 juin 2023) et désactivée par la suite. Les usagers se dirigeant vers le rond-point de Breda ne disposaient pas d'un affichage de leur vitesse pendant toute la durée de l'analyse.

Dates	Du 13 au 27 juin 2023		
Nombre de jours	14		
Direction	Vers Rebecq	Vers giratoire Breda	dans les 2 sens
Répartition	50%	50%	100%
Nombre de véhicules par jour (moyenne)	1 276	1 258	2 534
Entre 0 et 50 km/h (%)	87,25%	86,76%	87,01%
Excès de vitesse (%) : > 50 km/h (%)	12,75%	13,24%	12,99%
Vitesse maximale (km/h)	110	107	110
V85 (km/h)	50	50	50
Vitesse moyenne (km/h)	42	42	42

4) Résultats de l'analyse du 19 février 2025 à 11h00 au 12 mars 2025 à 11h00 :

La vitesse était affichée sur l'appareil pour les usagers arrivant du rond-point de Breda durant la première semaine (du 19 au 26 février 2025), puis désactivée par la suite. Les usagers se dirigeant vers le rond-point de Breda ne disposaient pas d'un affichage de leur vitesse durant l'ensemble de la période d'analyse.

Dates	Du 19 février au 12 mars 2025		
Nombre de jours	21		
Direction	Vers Rebecq	Vers giratoire Breda	dans les 2 sens
Répartition	50%	50%	100%
Nombre de véhicules par jour (moyenne)	1 287	1 287	2 574
Entre 0 et 50 km/h (%)	88,41%	86,19%	87,31%
Excès de vitesse (%) : > 50 km/h (%)	11,59%	13,81%	12,69%
Vitesse maximale (km/h)	110	93	110
V85 (km/h)	49	50	50
Vitesse moyenne (km/h)	42	43	42

5) Résultats de l'analyse du 30 janvier 2026 à 00h00 au 07 avril 2026 à 00h00 :

La vitesse était affichée sur l'appareil pour les usagers se dirigeant du giratoire de Breda vers Rebecq pendant l'ensemble des 67 jours d'analyse. Cet affichage continu est maintenu au regard des résultats de la troisième analyse, qui indiquaient une diminution d'environ un cinquième des excès de vitesse en présence de l'affichage.

En revanche, les usagers circulant de Rebecq vers le giratoire de Breda ne disposaient pas d'un affichage de leur vitesse, bien que celle-ci ait été enregistrée par l'appareil.

Les deux directions présentent des résultats similaires.

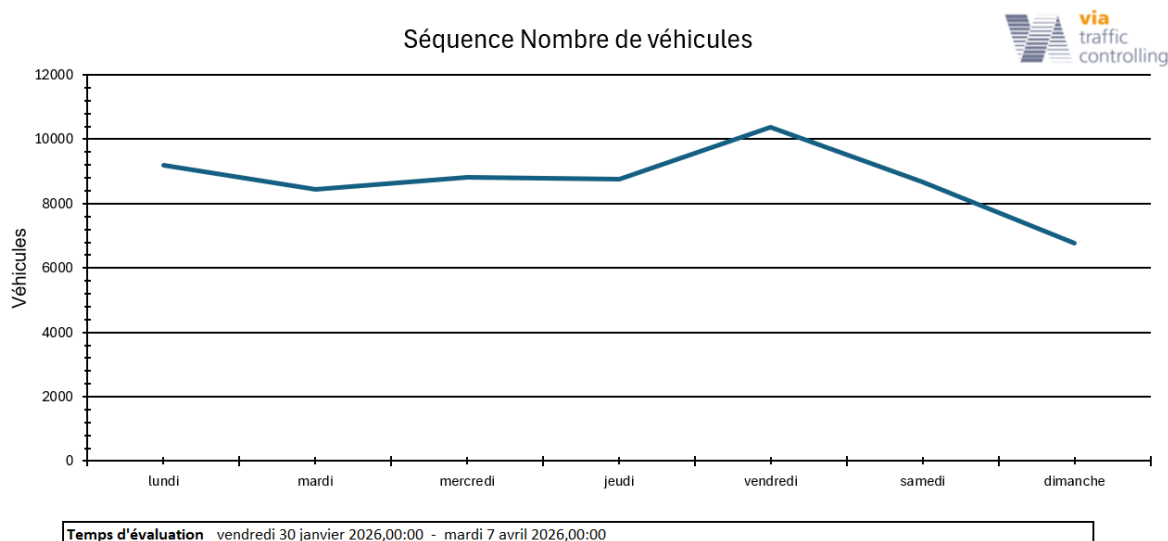
Dates	Du 30 janvier au 07 avril 2026		
Nombre de jours	67		
Affichage de la vitesse	Avec affichage de la vitesse	Sans affichage de la vitesse	Avec et sans affichage dans les deux sens
Direction	Vers Rebecq	Vers giratoire Breda	dans les 2 sens
Répartition	49%	51%	100%
Nombre de véhicules par jour (moyenne)	455	456	911
Entre 0 et 50 km/h (%)	93,64%	94,26%	93,95%
Excès de vitesse : > 50 km/h (%)	6,36%	5,74%	6,05%
Vitesse maximale (km/h)	102	100	102
V85 (km/h)	47	46	47
Vitesse moyenne (km/h)	40	38	39

Le trafic moyen enregistré est de 911 véhicules par jour.

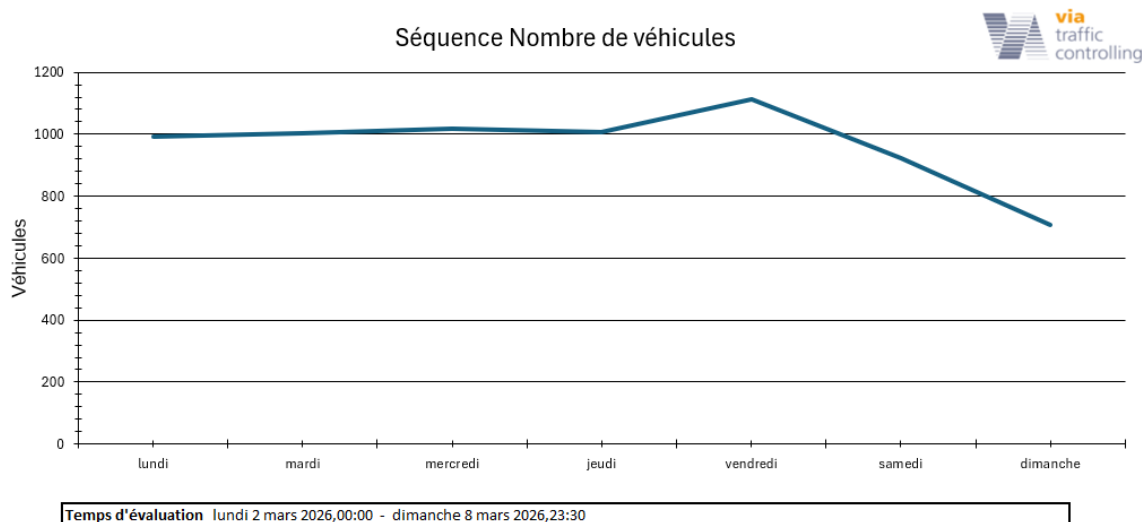
Densité :

Le graphique ci-dessous présente la moyenne du nombre de véhicules selon les jours de la semaine, relevée sur l'ensemble de la période d'analyse. Les jours les plus fréquentés

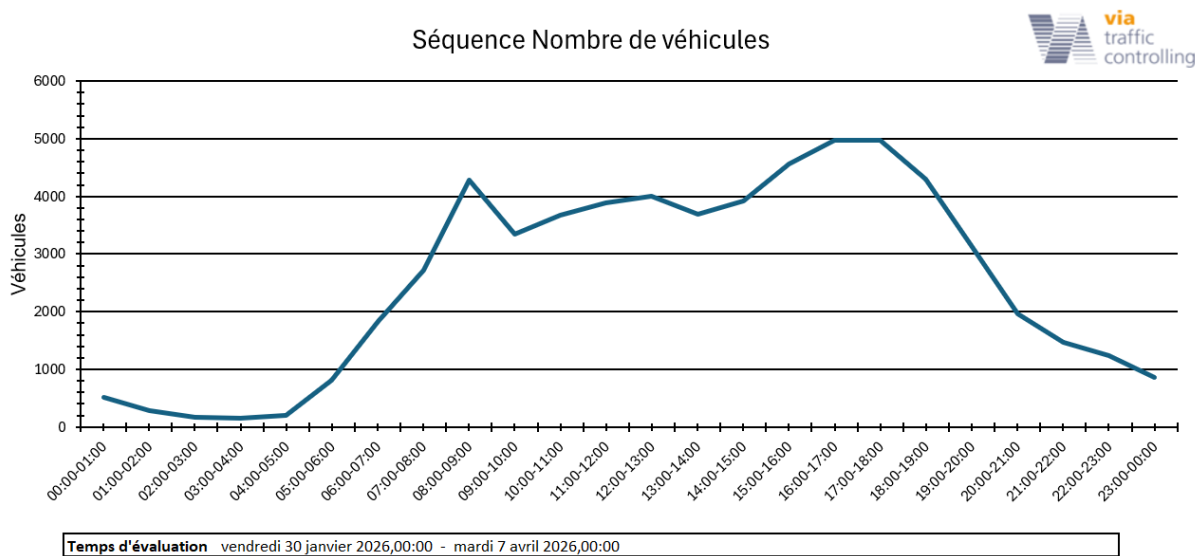
sont le lundi et le vendredi. Les mardi, mercredi, jeudi et samedi présentent des volumes de trafic similaires. Le dimanche est le jour le moins fréquenté.



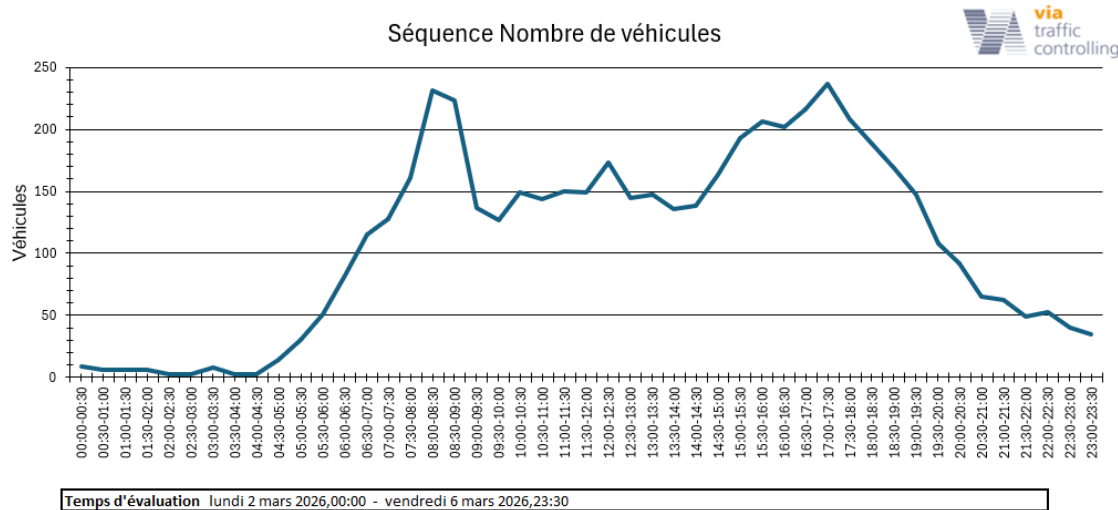
Le graphique ci-dessous présente la moyenne du nombre de véhicules selon les jours de la semaine, sur une semaine (du lundi 2 mars à 00 h 00 au dimanche 8 mars à 23 h 30). Le jour le plus fréquenté est le vendredi. Les lundi, mardi, mercredi et jeudi présentent des volumes de trafic similaires. Le samedi et le dimanche sont les jours les moins fréquentés.



Le graphique ci-dessous présente également la moyenne du nombre de véhicules par heure de la journée, relevée sur l'ensemble de la période d'analyse. Sur une journée type, les données montrent une première heure de pointe entre 07 h 30 et 09 h 00, une augmentation du trafic vers midi, ainsi qu'une deuxième période de pointe, plus marquée que la première, entre 13 h 00 et 19 h 30.



Le graphique ci-dessous présente également la moyenne du nombre de véhicules par heure de la journée, sur une semaine (du lundi 2 mars à 00 h 00 au vendredi 6 mars à 23 h 30). Sur une journée type, les données montrent une première heure de pointe entre 07 h 00 et 09 h 00, une augmentation du trafic vers midi, ainsi qu'une deuxième période de pointe, plus étalée que la première, entre 14 h 00 et 19 h 30.



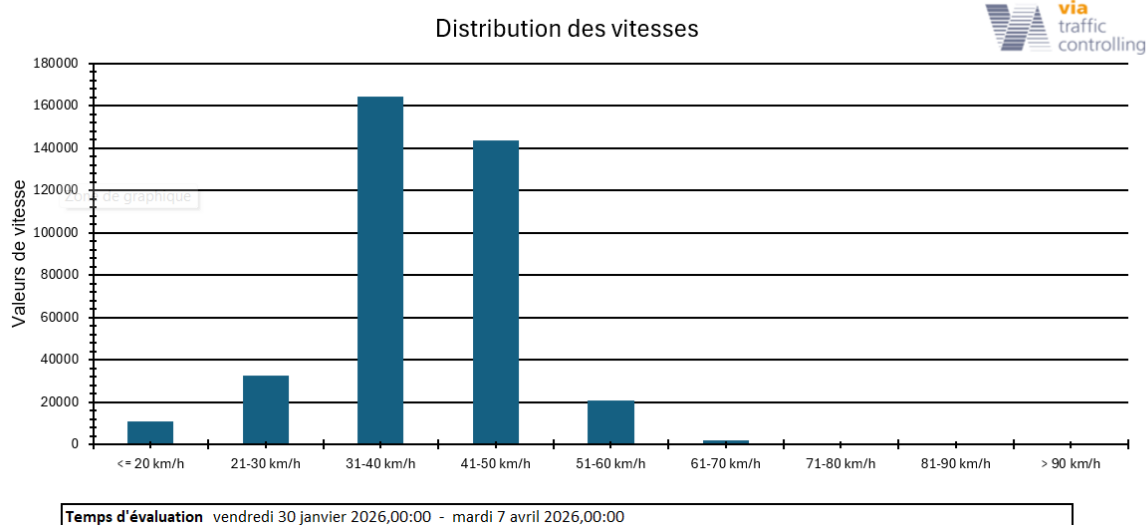
Vitesse :

Les résultats, tous sens confondus, indiquent une vitesse moyenne de 39 km/h, soit 11 km/h en dessous de la vitesse maximale autorisée. Par ailleurs, 85 % des usagers circulent à une vitesse inférieure ou égale à 47 km/h (V85), soit 3 km/h en-dessous de la limitation autorisée.

La V85 constitue un indicateur plus représentatif que la vitesse moyenne : celle-ci (39 km/h) est atteinte par 49 % des conducteurs, tandis que 85 % des usagers ne dépassent pas 47 km/h.

Par ailleurs, 93,95 % des usagers circulent à une vitesse inférieure ou égale à 50 km/h, tandis que 6,05 % dépassent cette limite.

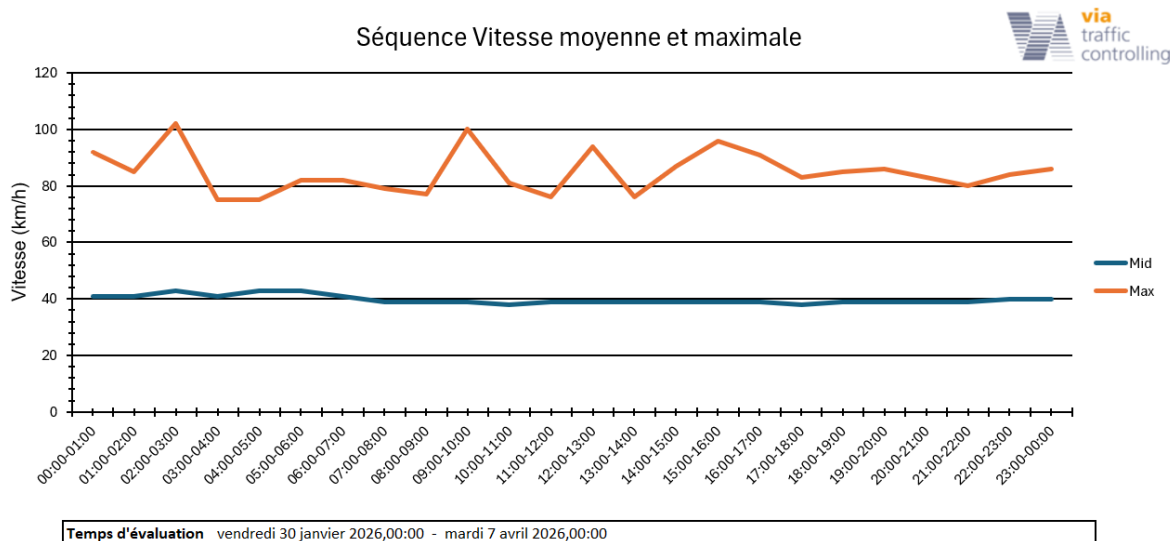
Le graphique ci-dessous présente la répartition du trafic par tranches de 10 km/h. Il montre que la majorité des usagers respecte la limitation de vitesse. Les valeurs de vitesse correspondent aux mesures brutes enregistrées par l'appareil. Un passage de véhicule peut générer plusieurs valeurs de vitesse.



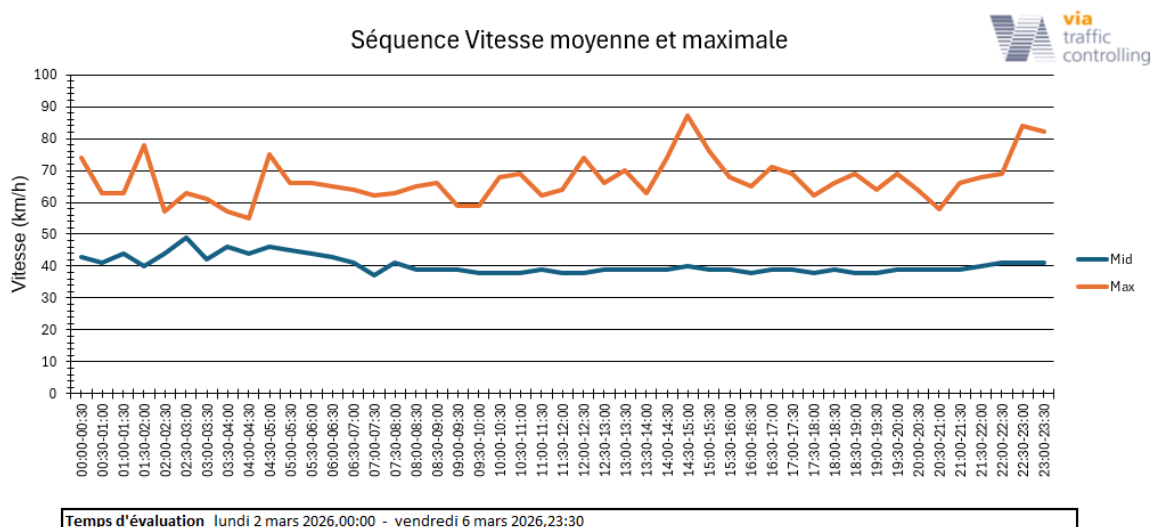
Intervalle des vitesses (km/h)	Répartition (%) des véhicules selon la vitesse
<= 20 km/h	2,91%
21-30 km/h	8,73%
31-40 km/h	43,92%
41-50 km/h	38,40%
51-60 km/h	5,49%
61-70 km/h	0,49%
71-80 km/h	0,05%
81-90 km/h	0,01%
> 90 km/h	0,0016%

Le graphique ci-dessous présente les vitesses maximales enregistrées et les vitesses moyennes relevées sur l'ensemble de la période d'analyse, à différents moments de la journée. Les excès de vitesse (supérieurs à 50 km/h) sont observés à différents moments de la journée et de la soirée, indépendamment de l'activation de l'affichage de la vitesse, et diminuent légèrement aux heures de pointe du matin. Les vitesses en infraction se situent majoritairement aux alentours de 60 km/h et concernent 6,05 % des usagers. La

vitesse moyenne varie entre 40 et 43 km/h durant la nuit et s'établit à 39 km/h en journée (entre 07 h 00 et 22 h 00).

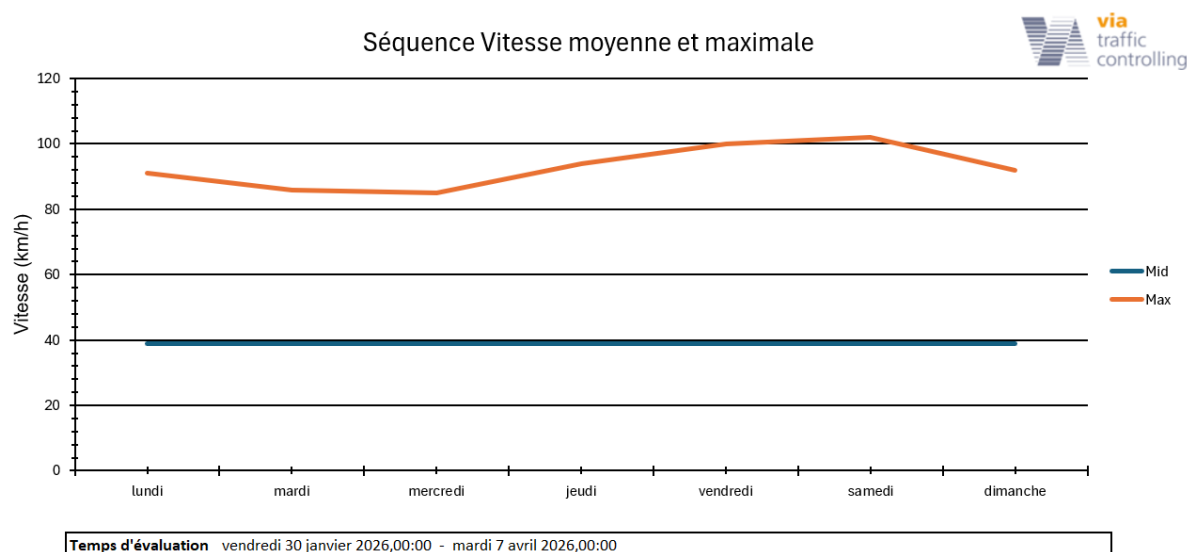


Le graphique ci-dessous présente les vitesses maximales enregistrées et les vitesses moyennes relevées sur une semaine (du lundi 2 mars à 00 h 00 au vendredi 6 mars à 23 h 30), à différents moments de la journée. Les excès de vitesse (supérieurs à 50 km/h) sont observés à différents moments de la journée et de la soirée, diminuent légèrement aux heures de pointe du matin, mais des pics restent observés à l'heure de pointe de l'après-midi. Les vitesses en infraction se situent aux alentours de 67 km/h. La vitesse moyenne varie entre 40 et 46 km/h durant la nuit et s'établit à 39 km/h en journée (entre 08 h 00 et 21 h 00). Elle reste relativement stable.



Le graphique ci-dessous présente les vitesses maximales et moyennes relevées sur l'ensemble de la période d'analyse, ramenées sur une semaine. Les excès de vitesse sont

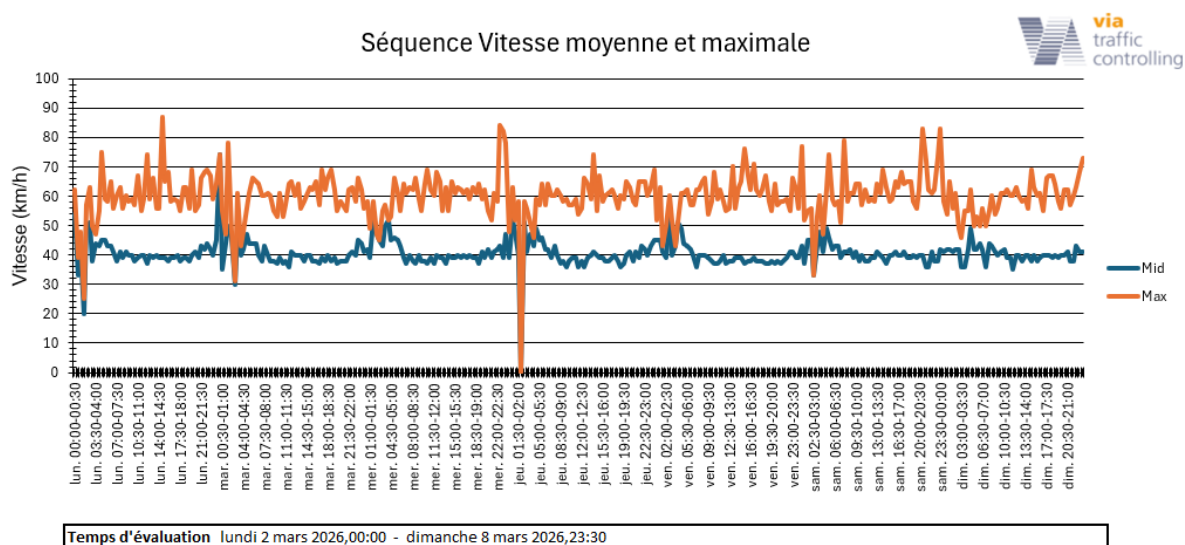
observés quotidiennement et présentent une légère augmentation durant le week-end. La vitesse moyenne est de 39 km/h sur l'ensemble des jours de la semaine.



La vitesse maximale enregistrée est de 102 km/h, relevée le samedi 14 février à 02 h 31 par un véhicule circulant en direction de Rebecq. La deuxième vitesse maximale enregistrée est de 100 km/h, relevée le vendredi 27 mars à 09 h 26 par un véhicule circulant en direction du giratoire de Breda.

	Mid	Max
Lundi	39	91
Mardi	39	86
Mercredi	39	85
Jeudi	39	94
Vendredi	39	100
Samedi	39	102
Dimanche	39	92

Le graphique ci-dessous présente les vitesses maximales et moyennes relevées sur l'ensemble de la période d'analyse, ramenées sur une semaine (du lundi 2 mars à 00 h 00 au dimanche 8 mars à 23 h 30). La vitesse moyenne augmente légèrement en fin de soirée et s'établit à 40 km/h sur l'ensemble des jours de la semaine.



6) Comparaison des quatre analyses :

Les résultats de l'analyse de cette année sont comparés à ceux des analyses précédentes.

Dates	Du 27/06/2020 au 15/07/2020	Du 13/06/2023 au 27/06/2023	Du 19/02/2025 au 12/03/2025	Du 30/01/2026 au 07/04/2026
Nombre de jours	18	14	21	67
Direction	dans les 2 sens	dans les 2 sens	dans les 2 sens	dans les 2 sens
Nombre de véhicules par jour (moyenne)	3060	2 534	2 574	911
Entre 0 et 50 km/h (%)	84,44%	87,01%	87,31%	93,95%
Excès de vitesse (%) : > 50 km/h (%)	15,56%	12,99%	12,69%	6,05%
Vitesse maximale (km/h)	106 km/h	110 km/h	110 km/h	102 km/h
V85 (km/h)	51 km/h	50 km/h	50 km/h	47 km/h
Vitesse moyenne (km/h)	42 km/h	42 km/h	42 km/h	39 km/h

La deuxième et la troisième analyses présentent des résultats similaires. La dernière analyse met en évidence une diminution du trafic journalier par rapport aux analyses antérieures.

Cette évolution pourrait s'expliquer par la période de congé de détente s'étendant du lundi 16 février 2026 au dimanche 1er mars 2026. Toutefois, sur la période du lundi 2 mars 2026 à 00 h 00 au mardi 7 avril 2026 à 00 h 00, le nombre moyen de véhicules par jour s'élève à 948.

Dès lors, il est possible de s'interroger sur l'impact de la troisième chicane, qui pourrait inciter certains usagers de transit à emprunter la route Industrielle.

Par ailleurs, l'installation de cette troisième chicane s'accompagne d'une diminution des excès de vitesse d'environ 53 % par rapport à la deuxième et la troisième analyses. La V85 ainsi que la vitesse moyenne ont également diminué de 3 km/h.

7) Constatations des riverains (E2026-78161) (E2026-77956)

Lors du collège du 17 octobre 2025, le Collège a décidé de demander l'avis/remarques/suggestions des riverains/des usagers après la période test. Les riverains ont écrit à Monsieur le Bourgmestre pour faire part de leurs constatations, leurs suggestions et leurs souhaits.

1. Une augmentation des incivilités (forçages de passage, accélérations brutales entre chicanes, tensions entre conducteurs)

➔ L'absence de signalisation de priorité de passage (panneaux B19 et B21) peut constituer un facteur explicatif de ces comportements.

2. Des difficultés accrues pour certains riverains (notamment aux numéros 41, 43, 52 et 54) pour entrer et sortir de leurs emplacements de stationnement, en raison d'un manque de visibilité et d'espace de manœuvre.

➔ Pour les n°41, les manœuvres peuvent également être plus contraignantes pour les véhicules des propriétaires provenant du giratoire Breda, en raison d'un espace disponible plus limité.

➔ Pour le n°43, des difficultés peuvent être rencontrées lors des manœuvres de tourne-à-droite en direction du giratoire de Breda.

➔ Pour les n°52, les manœuvres peuvent également être plus contraignantes pour les véhicules des propriétaires provenant de Rebecq, en raison d'un espace disponible plus limité.

➔ Pour les n°54, les manœuvres peuvent également être plus contraignantes pour les véhicules des propriétaires provenant du giratoire Breda, en raison d'un espace disponible plus limité.

3. Des situations où des riverains accédant à leurs véhicules stationnés du côté pair se font frôler par des véhicules ne ralentissant pas suffisamment.

➔ Le franchissement de la chicane située entre les n°41 et 43 implique un déport des véhicules vers la zone de stationnement, ce qui peut réduire la distance latérale avec les usagers situés à proximité du stationnement.

4. Des comportements dangereux de motos et scooters contournant les dispositifs via l'espace matérialisé comme piste cyclable.

➔ Un espace libre est présent entre la chicane test et le gendarme, permettant le passage des modes doux. Cet espace peut également être emprunté par des motos et scooters.

5. Des manœuvres de dépassement effectuées via les places de stationnement situées devant les numéros 52 et 54, lesquelles deviennent de facto une bande de circulation lorsque libres afin d'éviter de céder la priorité.

- ➔ La configuration actuelle permet, en l'absence de véhicules stationnés, une utilisation de la zone de stationnement comme espace de circulation par les usagers en provenance du giratoire de Breda, tandis que les usagers en sens inverse peuvent alors circuler simultanément sur la voirie.
- ➔ En cas de maintien de la chicane à cet emplacement, l'aménagement d'une zone végétalisée, à l'instar de celle située entre les n°56 et 58, pourrait être envisagé afin de limiter cet usage. Une telle adaptation pourrait toutefois entraîner des contraintes supplémentaires pour les manœuvres des riverains des n°52 et 54.

6. Une réduction de la vitesse principalement aux heures de pointe, lorsque la densité du trafic impose déjà un ralentissement naturel. Les aménagements physiques successifs influencent la vitesse moyenne en trafic dense.

- ➔ Cette tendance avait été observée lors de l'analyse précédente, mais ne se confirme pas dans la présente analyse. La vitesse moyenne apparaît relativement stable sur l'ensemble de la journée.
- ➔ Les vitesses maximales relevées durant la semaine du 2 au 6 mars sont plus faibles aux heures de pointe que hors de celles-ci. Toutefois, sur l'ensemble de la période d'analyse, des vitesses maximales sont également observées durant les heures de pointe.

7. Le maintien de vitesses élevées lorsque la circulation est fluide. Nous souhaiterions savoir à quel moment une nouvelle objectivation des vitesses sera réalisée afin d'évaluer l'impact réel de cette installation.

- ➔ Les données recueillies ne mettent pas en évidence ce phénomène. Les vitesses maximales enregistrées sont également observées durant les heures de pointe.

8. Un sentiment d'insécurité persistant pour les riverains, en particulier pour les piétons et les familles. Les aménagements physiques successifs ne permettent pas de traiter efficacement les comportements opportunistes ni les excès les plus graves précédemment relevés.

- ➔ Les vitesses maximales relevées peuvent contribuer à un sentiment d'insécurité. Toutefois, ces vitesses concernent une part limitée des usagers, estimée à 6,05 %. Sur base d'un trafic moyen de 911 véhicules par jour, et d'un taux d'infractions de 6,05 %, environ 55 véhicules par jour circulent à une vitesse supérieure à la limite autorisée.

8) Suggestions des riverains

1. Plusieurs riverains proposent de déplacer les chicanes de quelques mètres vers la rue en direction de la route Industrielle afin d'améliorer la visibilité lors des sorties de stationnement, de limiter l'utilisation des emplacements de parking comme voie de dépassement et de réduire les conflits de trajectoire. Ils demandent qu'une analyse technique soit réalisée afin d'en évaluer les impacts potentiels sur la sécurité.

- ➔ Un déplacement des chicanes vers la route Industrielle pourrait entraîner un report des contraintes de visibilité vers d'autres riverains. Cette hypothèse nécessiterait une analyse complémentaire, notamment afin d'évaluer la proximité avec les dispositifs existants aux n°35 et n°42, ainsi que l'impact sur l'organisation des priorités de passage et la densité du trafic.

2. Lors de la réunion du 24 mars 2025, les riverains ont signalé que certaines chicanes empiètent partiellement sur l'espace cyclable, ce qui pourrait exposer les cyclistes à des risques supplémentaires. Les riverains estiment qu'il serait préférable de garantir un positionnement clair des cyclistes sur le côté droit de la chaussée.

- ➔ Lors de la réunion, il a été évoqué que, dans le cadre d'un réaménagement des chicanes, une attention particulière devrait être portée au passage des cyclistes. Un décalage des dispositifs vers le centre de la voirie pourrait contribuer à une réduction des vitesses.
- ➔ Il n'existe pas de piste cyclable marquée, mais uniquement des bandes cyclables suggérées dans chaque sens de circulation, indiquées par un marquage de chevrons.

3. Plusieurs riverains estiment qu'une mesure permanente et dissuasive reste nécessaire pour limiter les excès de vitesse les plus importants. À ce titre, l'installation d'un radar répressif (évoqué pour le budget 2026), éventuellement sous forme d'un dispositif fixe pouvant être déplacé entre différents emplacements communaux, est évoquée comme une solution potentielle.

- ➔ Lors de la réunion des riverains du 24 mars, les services de police ont indiqué que l'installation d'un radar répressif n'est pas envisageable dans les conditions actuelles. Il a également été précisé que, à défaut de cette solution, le recours à des chicanes mobiles en phase de test pourrait permettre d'identifier un positionnement optimal.

4. Il est signalé que le panneau de priorité de passage (B19), en direction de Rebecq depuis le giratoire de Breda, est actuellement positionné entre deux chicanes, ce qui limite sa visibilité. Un repositionnement en amont de la chicane supplémentaire est suggéré afin d'en améliorer la lisibilité.

- ➔ En cas de maintien de la chicane supplémentaire, une réévaluation de la signalisation de priorité de passage apparaît nécessaire, notamment afin d'assurer la cohérence et la visibilité des dispositifs en amont de celle-ci.

9) Demandes des riverains

Les riverains sollicitent l'administration communal pour :

- La communication des données comparatives objectives (avant/après installation des nouvelles chicanes) ;
- La confirmation formelle du maintien du radar répressif dans la préparation du budget 2026 ;
- La publication synthétique des résultats des contrôles de police annoncés en juillet 2025 ;
- La communication du rapport éventuel du SPW Mobilité relatif aux infrastructures actuelles et aux pistes envisagées ;
- Un calendrier décisionnel clair.

10) Décisions Collège

En séance du 4 juillet 2025 (MOB/20250704-18), le Collège a décidé notamment :

- d'étudier le retrait des chicanes jugées inutiles et l'achat de 3 poteaux et une caméra répressive pour un budget total de 250.000 € ; les poteaux seront placés Rue Sainte Renelde, rue du Radoux et rue de la Station ;
- dans l'intervalle, d'étudier le placement d'une chicane amovible supplémentaire à la Rue Sainte Renelde.

Lors de la séance du collège du 28 novembre 2025 (MOB/20251128-15), il est noté dans les observations que :

Seuls deux poteaux ont été budgétés. Le solde devra être inscrit au budget 2027. A retenir pour le futur :

- Rue Sainte-Renelde à hauteur de l'habitation portant le n°41 (si le test des chicanes n'est pas concluant).
- Le radar de la rue Sainte-Renelde est passé au budget 2026 mais doit encore être validé par la zone de Police.