

GUIDE DE BONNES PRATIQUES

Aménagement de voirie pour la circulation et
l'accessibilité des véhicules de secours



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Introduction | 3 |
| 1. Le SIAMU | 5 |
| 1.1. Généralités | 5 |
| 1.2. Fonctionnement | 6 |
| 1.3. Véhicules | 7 |
| 2. Législation/réglementation d'application | 10 |
| 3. Procédure de demande d'avis | 13 |
| 4. Les bonnes pratiques d'aménagement | 14 |
| Fiche 4.1 : La largeur de la chaussée | 15 |
| Fiche 4.2 : Le rayon de giration | 19 |
| Fiche 4.3 : La hauteur libre en chaussée | 24 |
| Fiche 4.4 : La distance chaussée-façade | 25 |
| Fiche 4.5 : Les pentes | 27 |
| Fiche 4.6 : Les potelets et barrières | 28 |
| Fiche 4.7 : Les dispositifs de sécurité dans l'espace public | 30 |
| Fiche 4.8 : Les arbres en façade | 32 |
| Fiche 4.9 : Les dispositifs ralentisseurs surélevés | 34 |
| Fiche 4.10 : L'aménagement d'un site propre | 36 |
| Fiche 4.11 : La modification du sens de circulation d'une voirie en sens unique | 37 |
| Fiche 4.12 : La diminution du nombre de bandes de circulation | 38 |
| Fiche 4.13 : L'accessibilité du SIAMU en présence d'un chantier | 39 |
| 5. Exemples de prise en compte de la circulation et de l'accessibilité des véhicules de secours | 41 |
| 5.1. Le parvis de Saint-Gilles | 41 |
| 5.2. L'accessibilité de la rue de la Poudrière par les véhicules de secours | 43 |
| 5.3. La mise en place du plan de circulation dans le haut d'Ixelles | 44 |
| 5.4. La ville de Gand et les mesures mises en place pour la circulation des véhicules de secours en centre-ville | 45 |
| 6. Annexes | 47 |
| Annexe 1 : Formulaire de demande d'avis de prévention incendie | 47 |
| Annexe 2 : Paramètres du véhicule à encoder lors de tests de giration effectués avec le logiciel Autoturn® | 52 |
| Annexe 3 : Carte spécifique pour la circulation des véhicules prioritaires dans le centre-ville de Gand | 53 |

Introduction

L'infrastructure viaire joue un rôle très important en matière de sécurité et de santé publique. En effet, c'est par le biais de cette infrastructure que les véhicules de secours (auto-échelles, autopompes, ambulances...) vont pouvoir accéder aux différentes zones d'intervention. Cependant, pour que l'intervention soit rapide et donc efficace, il est impératif que cette infrastructure soit dimensionnée au gabarit et aux spécificités de ces véhicules.

Le gestionnaire de l'infrastructure viaire entretient et (ré)aménage son réseau afin que chaque voirie réponde à la fonction (transit, séjour...) qui lui est attribuée. Pour ce faire, il est de plus en plus amené à réaliser des aménagements ponctuels qui améliorent également la sécurité routière en limitant les vitesses du trafic motorisé (dispositifs ralentisseurs surélevés, chicanes, rétrécissement de voirie...) ou en réduisant le trafic de transit dans les quartiers (plan de circulation en boucle). Ces interventions peuvent dans certains cas perturber le travail des services de secours. Elles ralentissent d'une part les véhicules d'urgence, rallongeant donc le temps d'intervention, et d'autre part elles peuvent occasionner une gêne pour les patients transportés en ambulance.

Jusqu'en 2018 les aménagements de voirie étaient dispensés d'avis préalable du Service Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU). Cela induisait l'apparition récurrente de problèmes d'accessibilité/mobilité qui devaient être relevés par le SIAMU, celui-ci devant ensuite introduire une demande d'adaptation auprès des autorités régionales ou communales concernées. Pour éviter ces problèmes et garantir que les véhicules de secours puissent accéder et circuler sur toute nouvelle infrastructure routière, un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est entré en vigueur le 1er janvier 2019. Cet arrêté du 18 octobre 2018 rend obligatoire l'obtention d'un avis préalable du SIAMU pour l'aménagement de voiries sous certaines conditions.

Afin de s'accorder sur les bonnes pratiques à respecter, le Gouvernement a chargé le SIAMU et Bruxelles Mobilité d'élaborer conjointement le présent guide de bonnes pratiques en matière d'aménagement de voirie pour la circulation et l'accessibilité des véhicules de secours. Ce guide, rédigé par le Centre de Recherches Routières et coordonné par Bruxelles Mobilité, se veut un document pratique et synthétique. Il est le fruit d'un travail consensuel regroupant de multiples acteurs : la STIB, Brulocalis, urban.brussels, le Bouwmeester, Bruxelles Prévention et Sécurité... et évidemment le SIAMU et les différentes directions de Bruxelles Mobilité. Il s'appuie notamment sur le "document d'information sur les conditions d'accessibilité et de mobilité des services de secours" rédigé par le SIAMU fin 2018.

Ce guide concerne tant les voiries régionales que communales et s'adresse donc à tous les gestionnaires et auteurs de projets de voiries impliqués directement ou indirectement dans des projets de (ré)aménagements d'infrastructures routières réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Sont notamment concernés :

- Le Service Public Régional de Bruxelles (Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, urban.brussels);
- Les 19 ville et communes bruxelloises;

- Les sociétés des transports en commun;
- Beliris;
- Les concepteurs d'espaces publics;
- Les entreprises de voiries;
- ...

Afin de bien comprendre le contexte et les enjeux des services de secours, le premier chapitre de ce guide est consacré à une présentation générale du SIAMU, de ses véhicules et de son fonctionnement. Le second chapitre détaille les réglementations d'application pour l'aménagement d'espaces publics en lien avec l'accessibilité et la circulation des véhicules de secours, ainsi que leurs champs d'application.

Le troisième chapitre explique la procédure à suivre lors d'une demande d'avis au SIAMU et détaille les documents à fournir et les différentes échéances à respecter.

Enfin, les deux derniers chapitres se focalisent plus concrètement sur l'infrastructure routière. Le quatrième chapitre détaille toutes les règles et bonnes pratiques à suivre pour que les véhicules de secours puissent circuler sur le réseau routier bruxellois et accéder aux différents bâtiments. Le cinquième et dernier chapitre propose quelques exemples concrets de la prise en compte de la circulation et de l'accessibilité des véhicules de secours dans des aménagements de voiries en Région de Bruxelles-Capitale ainsi que dans la ville de Gand.

1. Le SIAMU

1.1. Généralités

Les missions accomplies par le SIAMU¹ portent principalement sur le sauvetage des personnes et la préservation des biens. Le facteur *temps d'intervention* – à savoir le temps pris par les véhicules de secours pour arriver sur les lieux d'un sinistre – est essentiel dans le service rendu par le SIAMU aux citoyens. Que ce soit pour un incendie, un arrêt cardiaque, un accident de la route ou toute autre mission, le délai d'arrivée sur place des équipes de secours a une influence directe sur les conséquences vitales, matérielles, sociales ou économiques d'un sinistre.

En 2019, le SIAMU a réalisé 15.014 interventions (hors interventions médicales) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, soit une moyenne de 41 interventions par jour.

Les véhicules de secours sont considérés comme des véhicules prioritaires au sens du Code de la route car ils sont équipés d'un ou plusieurs feux bleus clignotants² ainsi que d'un avertisseur sonore spécial³. Ils doivent respecter le Code de la route et sont donc contraints par les dispositions suivantes :

- ils peuvent franchir le feu rouge à vitesse modérée;
- ils doivent utiliser leurs feux clignotants lors des changements de direction.

En cas d'urgence, pour se rendre par exemple sur les lieux d'un sinistre et en limiter les conséquences, les véhicules de secours doivent utiliser les feux bleus clignotants et peuvent également activer l'avertisseur sonore spécial. Ils sont dès lors exempts de quasiment l'ensemble des dispositions du code. Néanmoins, ils s'intègrent dans la circulation et doivent autant que faire se peut :

- adopter une conduite adaptée à la situation et prudente;
- tenir compte des autres usagers de la route et particulièrement s'assurer que les autres véhicules/usagers cèdent la priorité dans les carrefours – particulièrement ceux avec un signal lumineux tricolore au rouge, un panneau "céder le passage" ou un panneau "STOP";
- éviter de s'engager dans des sens uniques. Lorsque la situation l'impose, prendre des sens uniques sur des longueurs limitées, s'assurer que la voie est dégagée ou que la voirie est suffisamment large pour permettre le croisement ou que les éventuels véhicules disposent de zones de dégagement.

Pour remarque depuis le 1^{er} octobre 2020 et lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules de secours peuvent également utiliser dans une file l'espace libre entre deux bandes de circulation (appelé couloir de secours).

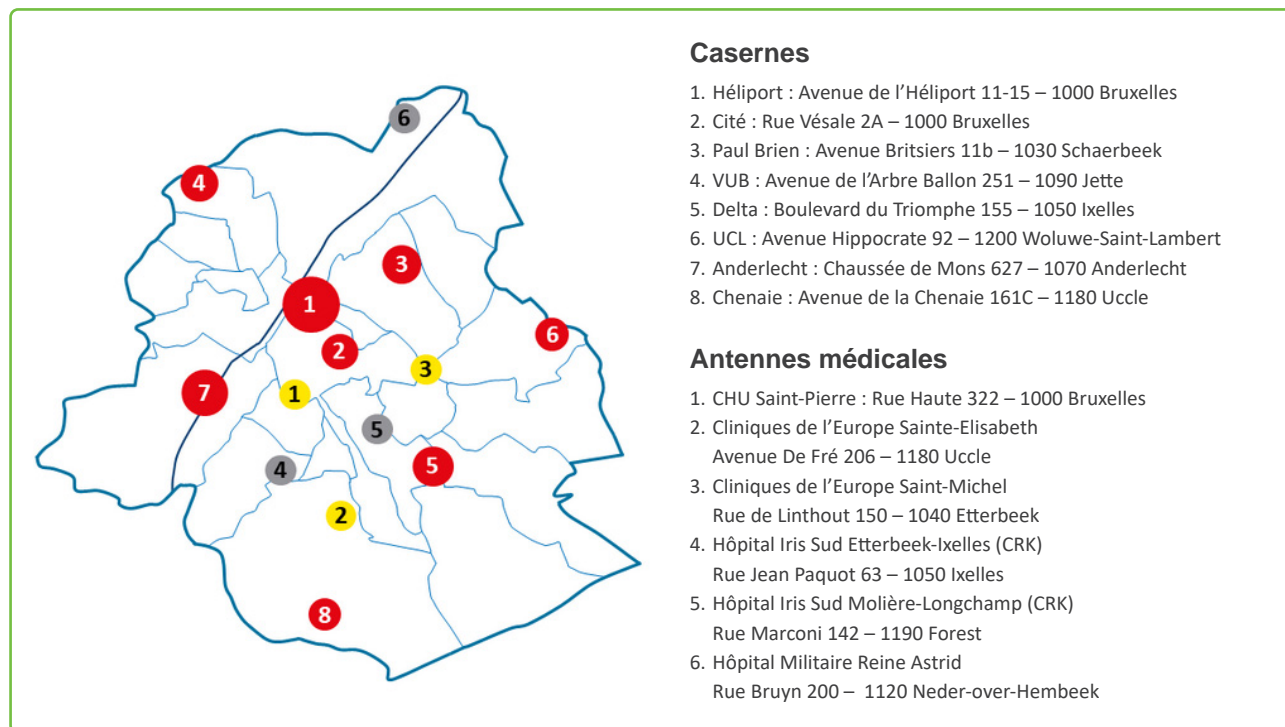
¹ Plus d'informations sur www.siamu-dbdmh.be

² Les feux bleus clignotants doivent être utilisés lorsque le véhicule accomplit une mission urgente mais peuvent également être utilisés pour l'exécution de toute autre mission.

³ L'avertisseur sonore ne peut s'utiliser qu'en cas de mission urgente uniquement.

1.2. Fonctionnement

Les véhicules de secours sont implantés en divers endroits répartis géographiquement sur le territoire régional, soit dans des casernes, soit dans des hôpitaux. Ces casernes/postes disposent chacun d'un "secteur" propre d'intervention. La caserne Hélicoptère, outre la couverture d'un secteur propre d'intervention, joue un rôle complémentaire de 2^e envoi de secours, de renfort, et de support technique et logistique pour l'ensemble de la Région (équipes spécialisées, officiers, véhicules spécifiques...).



Lors d'une intervention, les véhicules de secours empruntent :

- des axes de pénétration pour chaque caserne/poste qui permettent de rejoindre les différents quartiers de leurs secteurs respectifs;
- des axes de pénétration qui permettent aux véhicules de la caserne Hélicoptère de rejoindre l'ensemble du territoire régional;
- l'ensemble des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale.



Cartographie des axes de pénétration SIAMU (en rouge) pour les services de secours en 2015.

Sur la base d'une analyse des itinéraires empruntés par les véhicules d'urgence en 2015, une cartographie des **axes de pénétration SIAMU** pour les véhicules de secours a été définie par le SIAMU. Celle-ci n'est pas figée et doit évoluer avec le temps. La liste détaillée de ces axes par commune est disponible sur simple demande auprès du SIAMU.

Les bonnes pratiques d'application sur ces voiries sont définies dans la suite du guide.

Pour remarque, le plan Good Move de la Région de Bruxelles-Capitale va faire évoluer durant les années à venir la mobilité dans l'agglomération bruxelloise. Les mesures planifiées (ex : création de mailles apaisées dans les quartiers) nécessiteront une approche structurée et concertée auprès de l'ensemble des acteurs concernés. Dans le cas spécifique des services de secours, une réflexion plus globale devra probablement être menée à moyen terme par le SIAMU pour continuer à offrir un service de qualité à la population tout en tenant compte de ces évolutions. Des pistes de solutions/recommandations permettant d'optimiser le déplacement des véhicules de secours pourraient être étudiées comme par exemple la répartition géographique et le nombre de casernes à prévoir pour garantir 24h/24 un temps maximum d'intervention donné, l'adaptation des secteurs d'intervention en temps réel en fonction des conditions de circulation...

1.3. Véhicules

Pour mener à bien leurs interventions, les pompiers-ambulanciers de la Région de Bruxelles-Capitale disposent de véhicules répartis en quatre catégories :

- les autopompes;
- les auto-échelles;
- les véhicules spéciaux;
- les ambulances.

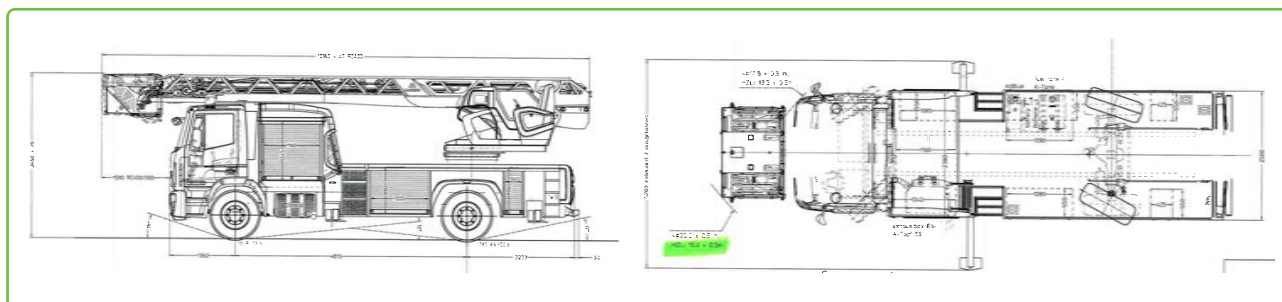
Le véhicule le plus contraignant tant en termes de mobilité que d'aménagement de voirie est l'**auto-échelle**. Il présente un gabarit imposant et des caractéristiques spécifiques (cf. encadré). Il est utilisé comme véhicule de référence pour vérifier l'accessibilité des véhicules de secours "lorsque l'auto-échelle passe, tout passe". Le SIAMU dispose d'une douzaine de ces engins qui, munis d'une nacelle, peuvent porter jusqu'à 270 kg pour une hauteur de travail ou de sauvetage de maximum 22 mètres.



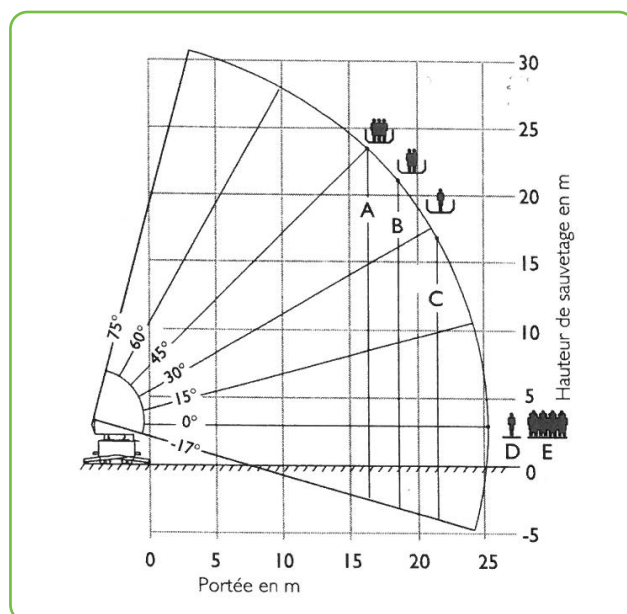
Véhicules d'intervention utilisés par le SIAMU : auto-échelle et autopompe.

Ce véhicule est un engin de sauvetage irremplaçable et un moyen d'extinction très utile lors de feux de toitures ou de structures élevées. Il doit donc rejoindre, quoi qu'il arrive, les lieux d'intervention. L'accessibilité de ces véhicules aux façades est donc primordiale et doit être assurée en temps normal ainsi qu'en période de chantier.

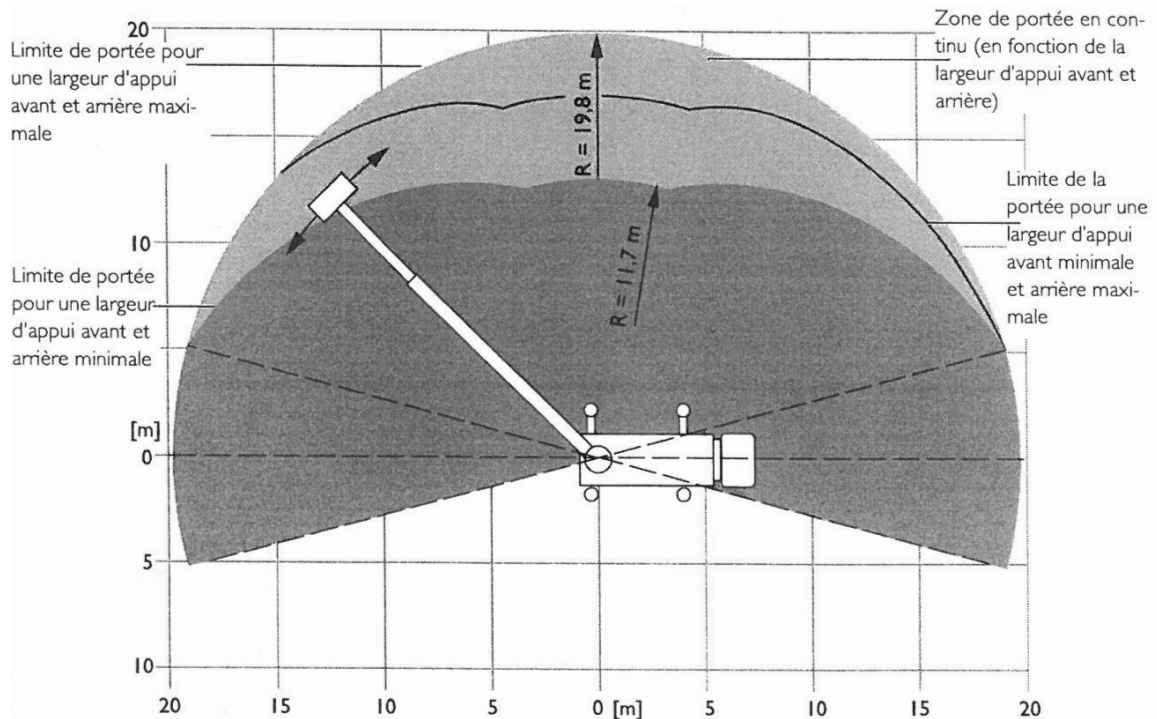
Le SIAMU dispose de différents modèles d'auto-échelles. Chaque modèle présente des caractéristiques sensiblement différentes. Néanmoins et afin d'utiliser un seul et même modèle lors par exemple des tests de giration, le modèle suivant est à considérer comme le modèle "type" d'une auto-échelle utilisée par le SIAMU en intervention :



- masse totale du véhicule : **15 tonnes**;
- hauteur : **3,30 mètres**;
- largeur sans vérins déployés : **2,5 mètres** (largeur de voirie nécessaire aux auto-échelles pour simplement circuler);
- largeur avec les vérins déployés d'un seul côté du véhicule : **3,85 mètres** (largeur de voirie minimale nécessaire pour intervenir);
- largeur avec les vérins déployés des deux côtés : **5,20 mètres**;
- force d'appui du vérin : **800 kN/m²**;
- rayon de braquage intérieur : **11 mètres**;
- rayon de braquage extérieur : **15 mètres** au sol, **16,4 mètres** au niveau de la nacelle;
- portée de **16,1 mètres**, depuis le bord des vérins déployés au maximum, pour **21 mètres** de hauteur sans retirer de sécurité (cf. cotation A sur le schéma ci-dessous). En retirant des sécurités, c'est-à-dire en diminuant le nombre de personnes admissibles à bord de la nacelle, la portée augmente mais le premier niveau est pris comme référence pour le sauvetage de personnes;



- champ d'action horizontal : à une distance de 10 mètres depuis le bord des vérins déployés au maximum jusqu'à la façade, le champ d'action est d'environ 10 mètres de part et d'autre; l'auto-échelle couvre donc un **champ de 20 mètres** quand elle est placée en face du lieu d'intervention.



2. Législation/réglementation d'application

Plusieurs **arrêtés royaux**⁴ définissent les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les nouveaux bâtiments doivent satisfaire. Ces normes concernent le bâtiment mais également les **chemins d'accès** permettant aux auto-échelles d'atteindre le bâtiment. Ces chemins d'accès, déterminés en concertation avec le SIAMU, peuvent être une voie d'accès spéciale ou la chaussée carrossable de la voie publique. **Ces normes (cf. encadré) ne s'appliquent donc pas dans le cas d'un (ré) aménagement d'une voirie ne constituant pas un chemin d'accès à un nouveau bâtiment.**

A titre d'information, les normes d'application sur ces chemins d'accès sont notamment les suivantes :

- La largeur libre minimale est de 4 mètres; elle est de 8 mètres lorsque la voie d'accès est en impasse (uniquement pour les bâtiments moyens et élevés⁵);
- Le rayon de braquage minimal est de 11 mètres de rayon intérieur et 15 mètres de rayon extérieur;
- La hauteur libre minimale est de 4 mètres;
- La pente maximale est de 6 %;
- La capacité portante doit être suffisante pour que des véhicules, dont la charge par essieu est de 13 tonnes maximum, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser, même s'ils déforment le terrain;
- Il faut permettre la présence simultanée de 3 véhicules de 15 tonnes (uniquement pour les bâtiments moyens et élevés);
- La distance entre le bord de cette voie et le plan de la façade est comprise entre 4 mètres et 10 mètres (uniquement pour les bâtiments moyens et élevés).



Voie d'accès spéciale pour les pompiers.

⁴ Arrêtés royaux du 7 décembre 2016, du 12 juillet 2012, du 4 avril 2003, du 19 décembre 1997, du 6 novembre 1979 et du 12 mars 1974.

⁵ Les bâtiments moyens présentent une hauteur comprise entre 10 et 25 mètres tandis que les bâtiments élevés sont supérieurs à 25 mètres de hauteur.

Cependant et afin de garantir que les véhicules de secours puissent accéder et circuler sur toute nouvelle infrastructure routière, un arrêté du Gouvernement bruxellois est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019. **Cet arrêté du 18 octobre 2018 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du SIAMU** est inspiré des arrêtés royaux précités. Il rend **obligatoire** l'obtention d'un avis préalable du SIAMU pour l'aménagement de voiries sous certaines conditions. Les extraits du présent arrêté en lien avec les aménagements de voirie sont détaillés dans l'encadré ci-dessous.

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° Chaussée : la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général; [...]

Article 2. Les actes et travaux énumérés ci-après sont dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du SIAMU :

[...] 3° les aménagements d'espaces publics, en ce compris le mobilier urbain, les édicules et les constructions accessoires, **à l'exclusion** des ouvrages d'art permettant la circulation sur plusieurs niveaux et des **aménagements de voirie modifiant la circulation et les conditions d'accès aux immeubles pour les véhicules du SIAMU** ainsi que l'accès aux bouches d'incendie, vannes de conduites d'eau et obturateurs de canalisations de gaz.

On entend par "modification de la circulation pour les véhicules du SIAMU" :

- **la création de nouvelles voiries et la prolongation de voiries existantes;**
- **l'aménagement de sites propres de transports publics;**
- **l'aménagement de voirie réduisant à moins de 3,5 mètres la largeur de la chaussée;**
- **la diminution du nombre de bandes de circulation;**
- **la diminution des rayons de braquage aux carrefours en-dessous de 11 mètres de rayon intérieur;**
- **la modification des sens de circulation des voiries en sens unique;**
- **la réduction de la hauteur libre minimale à moins de 4 mètres.**

On entend par "modification des conditions d'accessibilité aux immeubles pour les véhicules du SIAMU" **une augmentation de la distance entre la chaussée et le plan de façade à plus de 10 mètres.**

Enfin et uniquement dans le cas des chantiers en voirie, l'**arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exécution des chantiers de voirie du 4 avril 2019** définit certaines prescriptions permettant de garantir la circulation des véhicules d'intervention en zone de chantier.

Art. 35. Circulation des véhicules d'urgence : Une zone de circulation est, en permanence, maintenue libre de tout obstacle entre l'emprise du chantier et le trottoir opposé, en vue de permettre la circulation des véhicules assurant des services d'incendie ou d'aide médicale urgente. Sauf dans les voiries présentant une largeur de 4 mètres ou moins, cette zone présente une largeur de :

- Minimum 3 mètres, lorsque la longueur de l'emprise du chantier n'excède pas 20 mètres;
- Minimum 3,5 mètres, lorsque la longueur de l'emprise du chantier excède 20 mètres mais n'excède pas 50 mètres;
- Minimum 4 mètres, lorsque la longueur de l'emprise du chantier excède 50 mètres.

Lorsque l'emprise du chantier se trouve sur ou à proximité d'un endroit où les véhicules de secours sont susceptibles de manœuvrer, une zone de braquage de 11 mètres de rayon intérieur et de 15 mètres de rayon extérieur est, en permanence, maintenue libre de tout obstacle.

La limite de la zone de circulation ne peut pas être située à plus de 10 mètres du plan des façades.

Si ces prescriptions ne peuvent pas être respectées, l'impétrant, ou l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné, **requiert l'avis du SIAMU** et le joint à sa demande d'autorisation d'exécution de chantier, ou à son avis de démarrage de chantier si le chantier n'est pas soumis à autorisation.

Le contenu de ces différents textes législatifs sera utilisé pour détailler au chapitre 4 les bonnes pratiques d'aménagement à respecter pour garantir la circulation et l'accessibilité des véhicules de secours.

3. Procédure de demande d'avis

Dans le cas où un gestionnaire réalise un aménagement de voirie qui modifie la circulation et/ou les conditions d'accès aux immeubles pour les véhicules du SIAMU au sens de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018 (cf. le texte de l'arrêté au chapitre 2), une procédure de demande d'avis préalable **doit** être lancée.

Qui s'en occupe ?

Concrètement, si un gestionnaire réaménage une voirie en réduisant par exemple à moins de 3,5 mètres la largeur de la chaussée, **l'autorité compétente** pour délivrer le permis d'urbanisme pour ce réaménagement (ex : le Collège des Bourgmestre et Echevins, le fonctionnaire délégué...) **doit introduire la demande d'avis**.

Quand introduire la demande d'avis ?

Comme le stipule le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)⁶, lorsque l'autorité compétente envoie l'accusé de réception du dossier complet au demandeur, celle-ci adresse simultanément au SIAMU une demande d'avis à laquelle est jointe une copie du dossier de demande.

Comment ?

En vue d'un traitement efficace de la demande par le SIAMU, les informations et documents suivants doivent être transmis au Service Prévention du SIAMU (Avenue de l'Héliport 15 à 1000 Bruxelles) :

- Le formulaire de demande d'avis (le document est disponible sur www.siamu-dbdmh.be – onglet "Urbanisme, environnement, lotir" - lien "Formulaire de demande d'avis de prévention incendie"). Il est également placé en annexe 1 de ce guide;
- La note explicative du projet (comprenant entre autres le modèle utilisé pour la giration illustrée sur les plans);
- Le(s) plan(s) de la situation existante;
- Le(s) plan(s) de la situation projetée;
- Les profils en travers de la situation existante et projetée;
- Le(s) plan(s) de circulation de la situation existante et projetée.

Sur les plans, doivent être indiqués les cotes, girations (ainsi que le modèle de véhicule utilisé dans le cas où la giration est générée par un logiciel spécifique), coupes et une légende des aménagements. Si, pour un projet d'aménagement de vaste étendue, seule une portion demande l'avis du SIAMU, il y a lieu d'indiquer sur les plans l'aménagement non-dispensé.

Quel est le délai de réponse du SIAMU ?

Le SIAMU rend son avis dans les 30 jours de la réception de la demande d'avis sauf dans le cas où le Gouvernement détermine qu'en raison de la complexité du projet en matière de prévention incendie, le délai est de 60 jours⁷. Si l'avis du SIAMU n'est pas envoyé dans le délai applicable, le délai imparti à l'autorité compétente est prolongé du nombre de jours de retard pris par le SIAMU pour rendre son avis.

⁶ §2 des articles 126 et 177.

⁷ §3 des articles 126 et 177 du CoBAT.

4. Les bonnes pratiques d'aménagement

Les fiches thématiques détaillées au présent chapitre sont d'application sur toutes les voiries régionales et communales situées en Région de Bruxelles-Capitale. Elles détaillent l'ensemble des règles et bonnes pratiques à suivre pour garantir la bonne accessibilité du territoire aux véhicules de secours. Celles-ci sont détaillées aux fiches thématiques suivantes :

- 4.1 : La largeur de la chaussée
- 4.2 : Le rayon de giration
- 4.3 : La hauteur libre en chaussée
- 4.4 : La distance chaussée-façade
- 4.5 : Les pentes
- 4.6 : Les potelets et barrières
- 4.7 : Les dispositifs de sécurité dans l'espace public
- 4.8 : Les arbres en façade
- 4.9 : Les dispositifs ralentisseurs surélevés

Des cas spécifiques d'aménagements nécessitant l'avis du SIAMU sont également présentés aux fiches suivantes :

- 4.10 : L'aménagement d'un site propre
- 4.11 : La modification du sens de circulation d'une voirie en sens unique
- 4.12 : La diminution du nombre de bandes de circulation

Enfin, la fiche 4.13 est consacrée à l'accessibilité du SIAMU en présence d'un chantier.

Fiche 4.1 : La largeur de la chaussée

Contexte

La chaussée doit présenter une largeur libre suffisante pour pouvoir :

- déployer les vérins des auto-échelles en phase d'intervention;
- abaisser les marchepieds latéraux des autopompes pour accéder au matériel d'intervention.

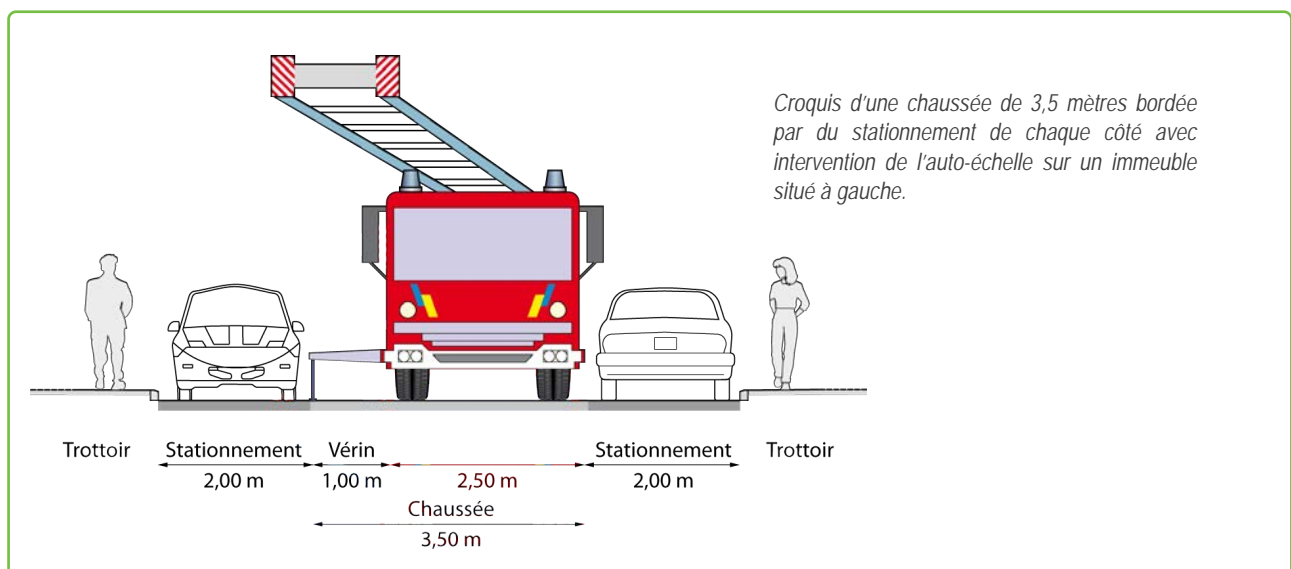


Chaussée trop étroite ne permettant pas à l'auto-échelle de déployer ses vérins

Valeur à respecter

La largeur de la chaussée **doit** être de **3,5 mètres minimum** (base réglementaire : arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018).

Cette valeur est jugée acceptable par le SIAMU car elle permet aux véhicules de secours de circuler et de déployer les vérins presque complètement d'un seul côté (côté où le travail est effectué). Elle permet également aux pompiers d'accéder aux coffrets situés sur les côtés latéraux de certains véhicules d'intervention.



Avis SIAMU ?

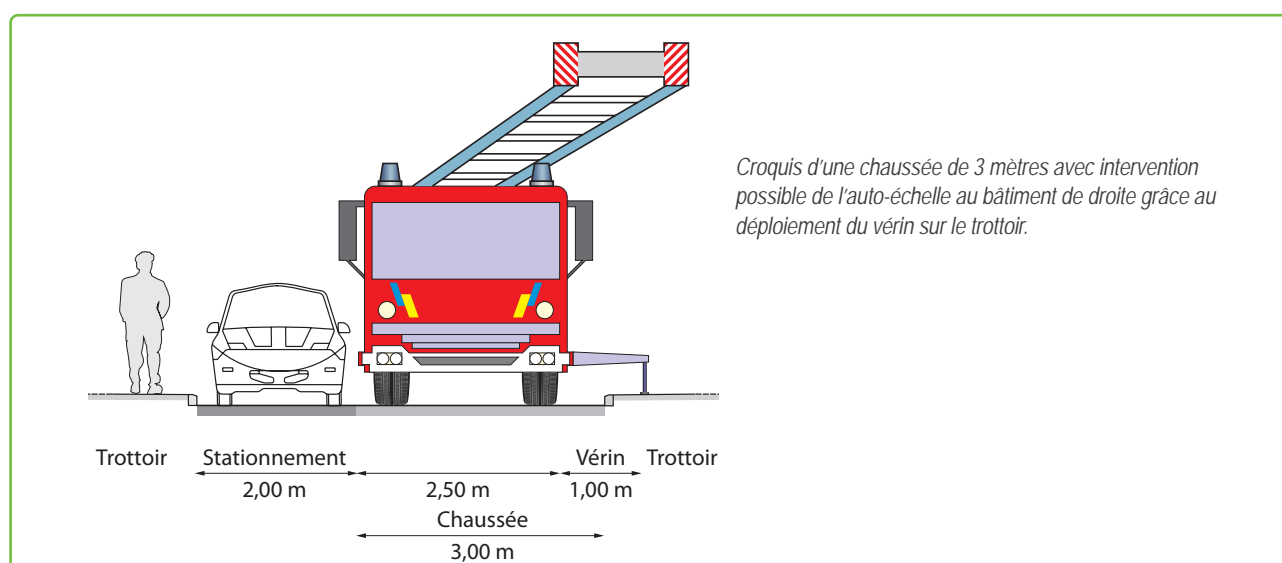
Obligatoire si la largeur de la chaussée est inférieure à 3,5 mètres.

Mesures alternatives et exemples concrets

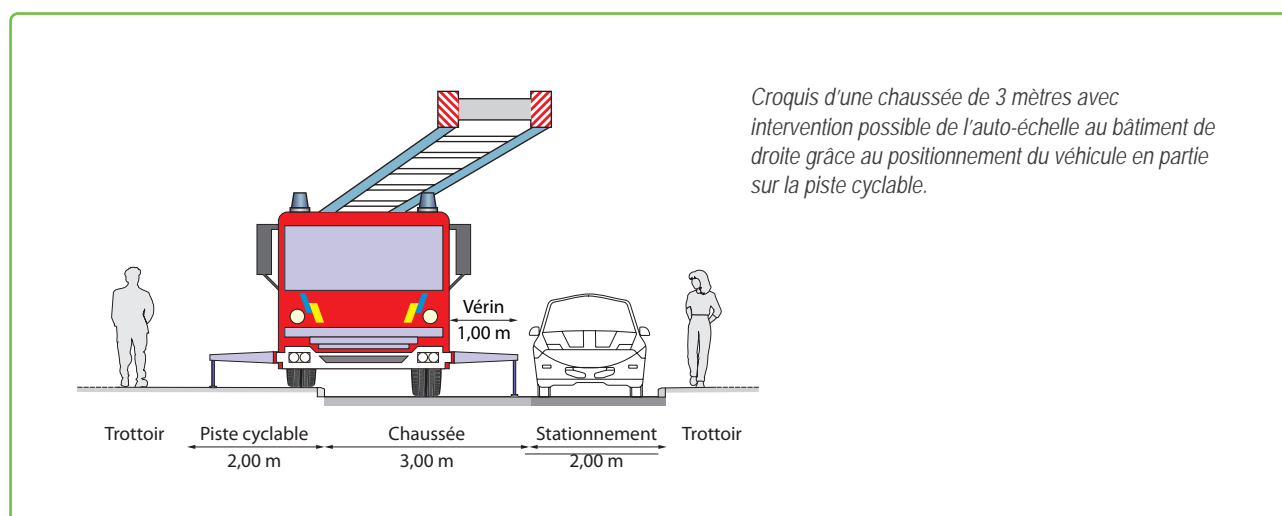
Dans le cas où la largeur de la chaussée est inférieure à 3,5 mètres, différentes mesures alternatives peuvent être envisagées pour permettre malgré tout la circulation et l'intervention de l'auto-échelle. Attention que la mise en place de ces mesures lors d'un réaménagement ne garantit pas nécessairement au gestionnaire de recevoir un avis positif du SIAMU ! Celui-ci analysera en détail la situation au cas par cas et en tenant compte d'autres paramètres importants (possibilité de s'axer correctement sur la chaussée, présence d'arbres, hauteur des bâtiments, distance camion-façade...).

Mesure 1 : supprimer le stationnement d'un côté

En l'absence d'une zone de stationnement et en présence par exemple de trottoirs et/ou pistes cyclables, les vérins peuvent être déployés sur ces espaces situés hors chaussée.



De même et à condition qu'aucun potelet ne sépare la chaussée du trottoir ou de la piste cyclable, l'auto-échelle peut aussi se positionner à cheval sur ces espaces et déployer les vérins sur l'espace résiduel en chaussée.



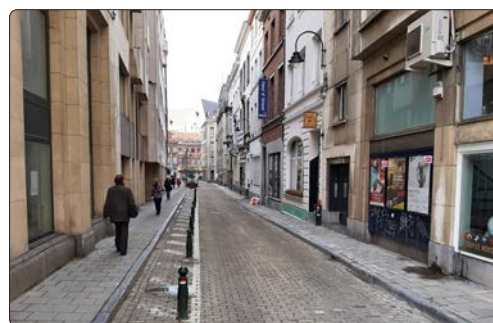
Exemple 1 : avenue Charles Woeste

Le libre passage en chaussée est de +/- 3 mètres sans stationnement du côté droit. Cela permet le déploiement des vérins sur la piste cyclable en ocre et donc l'intervention aux bâtiments situés à droite. La configuration est identique dans l'autre sens pour l'accès aux bâtiments de gauche.



Exemple 2 : rue des Hirondelles

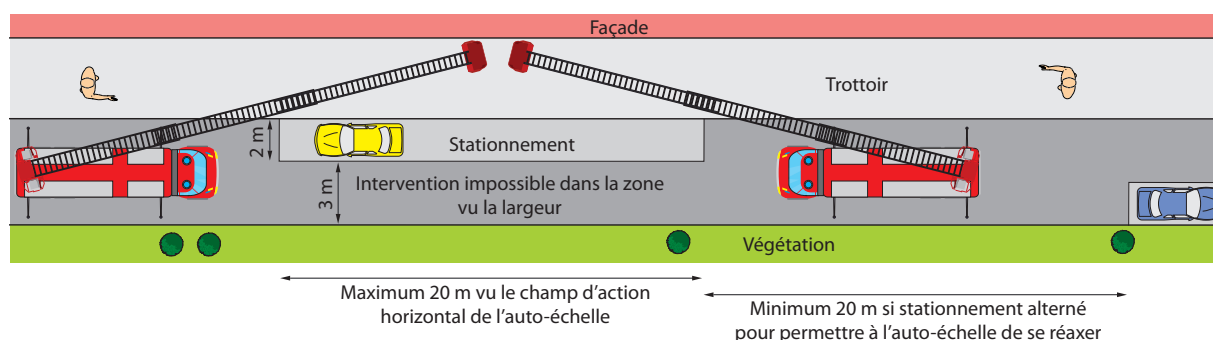
Le libre passage en chaussée est de +/- 3,25 mètres sans stationnement. Cela permet le déploiement des vérins sur le trottoir de gauche ou de droite et donc l'intervention aux bâtiments situés de chaque côté.



Mesure 2 : limiter ponctuellement la réduction de la chaussée < 3,5 mètres

Si la largeur de la chaussée bordée par exemple de part et d'autre de stationnement est inférieure à 3,5 mètres et dès lors que l'auto-échelle ne peut déployer correctement ses vérins et donc intervenir, il faut limiter ponctuellement la longueur de la chaussée présentant cette réduction de largeur. Cette longueur de chaussée dépend de la distance entre le véhicule et la façade :

- distance véhicule-façade ≤ 5 mètres : la longueur de la chaussée < 3,5 mètres est de maximum 20 mètres (cf. croquis ci-dessous).
- distance véhicule-façade > 5 mètres mais ≤ 10 mètres (cf. fiche 4.4) : la longueur de la chaussée < 3,5 mètres est de maximum 10 mètres vu la portée de l'auto-échelle (cf. point 1.3 du guide).



Croquis d'un stationnement alterné avec restriction de la largeur à 3 mètres au droit des emplacements rendant toute intervention de l'auto-échelle impossible et nécessitant dès lors de limiter ce stationnement à maximum 20 mètres vu la distance véhicule-façade de 5 mètres. Pour remarque, l'écart entre ces zones de stationnement est de minimum 20 mètres pour permettre au camion de se réaxer. Ce croquis reste valable dans le cas d'un stationnement non alterné.

Exemple 3 : rue des Hirondelles

Le libre passage en chaussée est de +/- 3,1 mètres avec une zone de livraison installée ponctuellement sur la gauche. Cette zone empêche l'auto-échelle de déployer ses vérins à gauche ou droite (trottoir trop étroit) et donc d'intervenir sur le bâtiment à gauche ou à droite. Cependant, comme cette situation est ponctuelle, l'auto-échelle pourra s'arrêter en amont ou aval de la zone de livraison, déployer ses vérins et intervenir sur la zone concernée.



Fiche 4.2 : Le rayon de giration

Contexte

Pour que les véhicules de secours arrivent sur les lieux d'intervention, ils doivent suivre un itinéraire généralement peu rectiligne surtout en milieu urbain. Les multiples changements de direction dans les carrefours et giratoires doivent être négociés sans contrainte par les véhicules d'intervention.



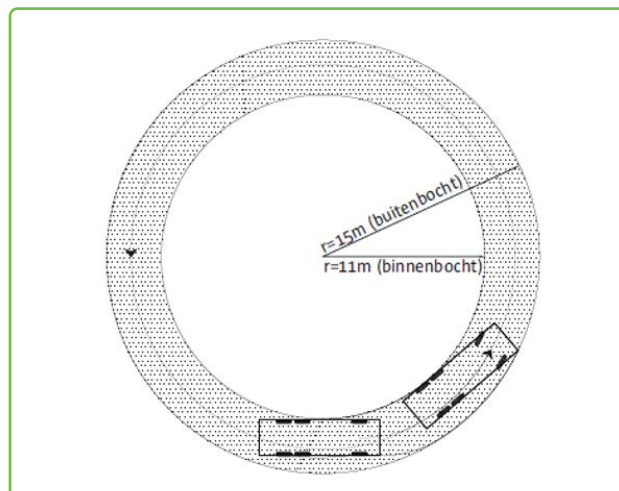
Problématique de giration liée à la présence des potelets et du panneau de signalisation.

Valeur à respecter

- Le rayon de giration **intérieur** doit être de **minimum 11 mètres** (base réglementaire : arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018);
- Uniquement sur les voies d'accès spéciales** : le rayon de giration **extérieur** doit être de **minimum 15 mètres** (base réglementaire : arrêté royal du 7 décembre 2016).



Stationnement empêchant l'accessibilité à une voie d'accès spéciale.

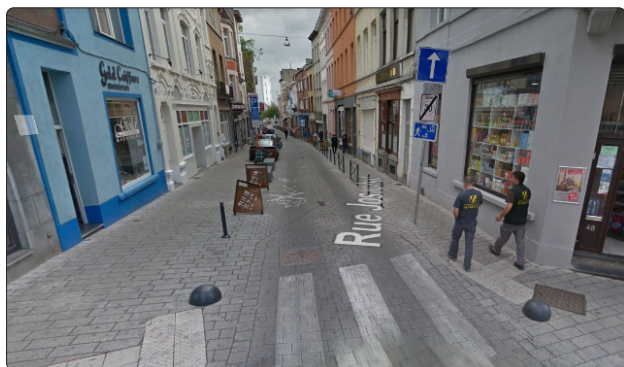


Bonnes pratiques

Il n'existe donc pas d'imposition sur les voiries (hormis sur les voies d'accès spéciales) pour le rayon de giration extérieur mais il est recommandé de respecter également un rayon de **minimum 15 mètres dégagé de tout obstacle** (potelet par exemple).

De plus, étant donné que la nacelle située à l'avant du camion déborde de 1,5 mètres vers l'avant (cf. schéma au chapitre 1), l'auteur de projet sera attentif à **supprimer dans un rayon de giration de 16,4 mètres tout obstacle situé entre 2,20 mètres et 3,70 mètres du sol** (pas d'arbre, panneau

de signalisation, poteau d'éclairage...) qui pourrait gêner la manœuvre. Dans le cas par exemple du réaménagement de la rue Philomène à Schaerbeek, la signalisation placée dans un carrefour a été reculée afin de permettre la manœuvre de l'auto-échelle.



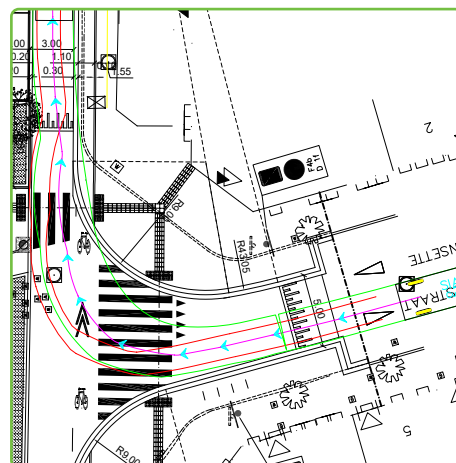
Rue Philomène : le poteau de signalisation placé lors du réaménagement (photo de gauche) a été reculé (photo de droite) pour éviter qu'il soit percuté par la nacelle lors de la rotation de l'auto-échelle.

Lorsque le rayon de giration intérieur proposé par l'auteur de projet est inférieur à 11 mètres en carrefour, une demande d'avis doit être introduite au SIAMU. Chaque dossier de demande d'avis doit comporter un plan sur lequel sont indiquées les girations des véhicules de secours (cf. chapitre 3). Afin de démontrer que l'accessibilité des véhicules de secours n'est pas compromise, il est important que l'auteur de projet réalise sur plan une ou plusieurs simulations de giration, éventuellement à l'aide de logiciels spécialisés. Ces simulations doivent se baser sur le modèle de l'auto-échelle utilisée par le SIAMU, à savoir celui présenté en détail au chapitre 1. Les différents paramètres du véhicule à encoder lors de tests de giration effectués à l'aide du logiciel Autoturn® sont présentés en annexe 2 de l'ouvrage. Ces paramètres ont été déterminés sur base de girations réelles effectuées et mesurées sur le terrain.

Lorsque les tests de simulation sont effectués, les éléments suivants sont à considérer :

- La vitesse du véhicule lors de la simulation est de 1 km/h;
- Il est impossible de tourner les roues à l'arrêt;
- Les roues arrière non jumelées ne sont pas pivotantes;
- Il n'est pas indispensable de respecter strictement les bandes de circulation. Les véhicules de secours peuvent, à proximité des carrefours, se déporter sur les bandes de circulation adjacentes - y compris celles en sens de circulation inverse. Il est donc admis que les girations tiennent compte des voies de circulation adjacentes ainsi que de l'ensemble du carrefour.

Voici pour exemple un test de giration réalisé dans le cadre d'un projet d'aménagement en Région de Bruxelles-Capitale (avenue Charles Woeste à Jette). La trajectoire de la caisse de l'auto-échelle est dessinée en vert clair, tandis que celle de la nacelle est dessinée en rouge. On constate dans cet exemple que le véhicule va empiéter sur une partie de l'oreille de trottoir. Suite à cette constatation, le projet a été légèrement adapté en rendant une portion de cette oreille franchissable (cf. exemple 3 page 22).



Avis SIAMU ?

Obligatoire si le rayon de giration intérieur est inférieur à 11 mètres.

Mesures alternatives et exemples concrets

Dans le cas où les rayons de giration recommandés ne peuvent pas être respectés, des mesures alternatives peuvent être envisagées pour permettre le passage des véhicules d'intervention. Attention que la mise en place de ces mesures lors d'un réaménagement ne garantit pas nécessairement au gestionnaire de recevoir un avis positif du SIAMU ! Celui-ci analysera en détail la situation au cas par cas.

Mesure 1 : rendre l'îlot central (partiellement) franchissable

Dans les petits giratoires où le rayon intérieur est inférieur à 11 mètres, l'une des mesures alternatives est de permettre au véhicule de réduire voire supprimer cette giration en franchissant partiellement ou totalement l'îlot central. La zone à franchir doit être matérialisée par un revêtement différencié de la chaussée afin de garder le giratoire compact pour des raisons de sécurité, notamment des cyclistes. La mise en œuvre de cette zone doit être réalisée de telle manière que son franchissement ne soit pas perçu comme la règle mais bien comme une situation exceptionnelle, notamment en insérant certaines différences de niveau ou en utilisant des revêtements irréguliers (ex : pavés anciens, béton imprimés...).

Exemple 1 : carrefour avenue Pierre et Marie Curie / rue François Dons à Ixelles

Lors du réaménagement de ce carrefour et afin notamment de réduire les vitesses et sécuriser les traversées piétonnes, il a été transformé en giratoire.

Les trottoirs ont été élargis et des oreilles de trottoir ont été placées afin de réduire la longueur des traversées.

Le rayon intérieur étant de 5,5 mètres pour un rayon extérieur de 10 mètres, le giratoire a été aménagé sur son pourtour avec une surface en béton (2,5 mètres de largeur) qui est franchissable afin de permettre l'accès aux véhicules de secours.

L'emprise visuelle du giratoire est maintenue grâce à l'utilisation du béton clair par comparaison à la chaussée en asphalte noir.



Exemple 2 : carrefour avenue Isidore Geyskens / rue Valduc à Auderghem

Dans ce carrefour (qui n'est pas un giratoire) et afin de réduire les vitesses, une pastille centrale a été installée.

Celle-ci est entièrement franchissable par les véhicules de secours.



Mesure 2 : rendre les oreilles de trottoir franchissables

Dans un carrefour où le rayon intérieur vers une voirie latérale est inférieur à 11 mètres, l'une des mesures alternatives est de permettre au véhicule de franchir l'oreille de trottoir. La zone à franchir peut être matérialisée par un revêtement différent de la chaussée afin de garder le giratoire compact pour des raisons de sécurité, notamment des cyclistes.

La mise en œuvre de cette zone doit être réalisée de telle manière que son franchissement ne soit pas perçu comme la règle mais bien comme une situation exceptionnelle (différence de niveau avec la chaussée, revêtement différent, ...), l'objectif étant de garder son effet ralentisseur sur les autres usagers. Cette zone peut par exemple être réalisée avec le même matériau que celui du trottoir tout en adaptant sa structure verticale (fondations et sous-fondations) aux charges générées par le trafic motorisé. Pour remarque, les dalles podotactiles doivent être placées en dehors de cette zone et du mobilier urbain peut éventuellement être placé pour la séparer du reste du trottoir.

Exemple 3 : carrefour rue Dansette / avenue Charles Woeste à Jette

Lors du réaménagement de l'avenue Charles Woeste et afin de permettre aux poids lourds et donc également aux véhicules de secours de rejoindre cette avenue en venant de la rue Dansette, l'oreille de trottoir a été adaptée pour être franchissable. Le type de revêtement utilisé (béton imprimé coloré) différencie cette zone de la chaussée et du trottoir. Les revêtements podotactiles ont été placés en amont de la zone et des potelets ont été placés pour séparer physiquement cette zone du reste du trottoir.



Mesure 3 : supprimer le stationnement au droit d'une rue perpendiculaire dans un carrefour

Dans un carrefour où une zone de stationnement hors chaussée (pour rappel le stationnement en chaussée est interdit en carrefour d'après l'article 24 du Code de la route) est aménagée et dans le cas où les rayons de giration recommandés ne peuvent être respectés, l'une des solutions à étudier est de supprimer une partie de la zone de stationnement afin de dégager les zones latérales permettant dans certains cas la giration de l'auto-échelle.

Exemple 4 : carrefour rue Notre Dame du Sommeil / rue de la Poudrière à Bruxelles-Ville

Afin de permettre aux véhicules d'intervention venant de la rue Notre Dame du Sommeil qui est en sens unique d'accéder à la rue de la Poudrière également en sens unique (mouvement de tourne à gauche sur la photo ci-contre), une partie de la zone de stationnement hors chaussée située à droite de la photo ci-contre va être supprimée (cf. point 5.2 de ce guide).



Fiche 4.3 : La hauteur libre en chaussée

Contexte

La chaussée doit présenter une hauteur libre suffisante pour permettre à l'ensemble des véhicules de secours de circuler.

Valeur à respecter

La hauteur libre **doit** être de **4 mètres minimum** (base réglementaire : arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018).

Avis SIAMU ?

Obligatoire si la hauteur libre est inférieure à 4 mètres.

Remarque

La législation prévoit une signalisation spécifique (panneau C29) dès lors que le passage est inférieur à 4,3 mètres. Le placement de cette signalisation nécessite un règlement complémentaire. La hauteur à mentionner est égale à la hauteur libre diminuée de 0,3 mètre (0,15 mètre dans le cas où la hauteur libre est inférieure à 2,5 mètres). Dans le cas d'un pont en arc, c'est le point le plus bas situé au-dessus de la chaussée qui doit être pris comme référence de la hauteur du pont.



Fiche 4.4 : La distance chaussée - façade

Contexte

La chaussée doit se situer à proximité des façades afin que l'auto-échelle puisse intervenir et accéder aux différents étages des bâtiments.



La façade du bâtiment est située à plus de 10 mètres de la chaussée, ce qui ne permet pas à l'auto-échelle de l'atteindre.

Valeur à respecter

La distance entre la chaussée et le plan de façade des immeubles **doit** être de **maximum 10 mètres** (base réglementaire : arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018) sauf dans le cas où il existe un chemin d'accès permettant à l'auto-échelle d'atteindre ce plan de façade. Attention que **cette distance doit être garantie en tout temps** et donc également lors d'événements tels que par exemple le marché hebdomadaire (cf. exemple de la prise en compte du SIAMU lors du marché sur le parvis de la commune de Saint-Gilles au chapitre 5).

Bonnes pratiques

Il n'existe pas d'imposition sur les voiries (hormis les chemins d'accès) pour une distance minimale car il est toujours possible d'intervenir en déployant l'échelle plus en amont de la zone concernée. Néanmoins il est recommandé de garder si possible une distance chaussée-façade de **minimum 4 mètres**.

Avis SIAMU ?

Obligatoire si la distance entre la chaussée et le plan de façade est supérieure à 10 mètres.

Mesures alternatives et exemples concrets

Si la distance entre la chaussée et le plan de façade est supérieure à 10 mètres, l'une des mesures alternatives est de permettre l'accès aux véhicules d'intervention sur les espaces (généralement piétonniers) situés le long des bâtiments n'étant plus accessibles depuis la chaussée. Cet accès doit être limité exclusivement aux pompiers via l'utilisation de potelets et/ou barrières amovibles conformes aux recommandations énoncées à la fiche 4.6 du présent document.

La fondation du trottoir doit également être renforcée de manière à supporter le passage, même exceptionnel, d'un véhicule lourd.

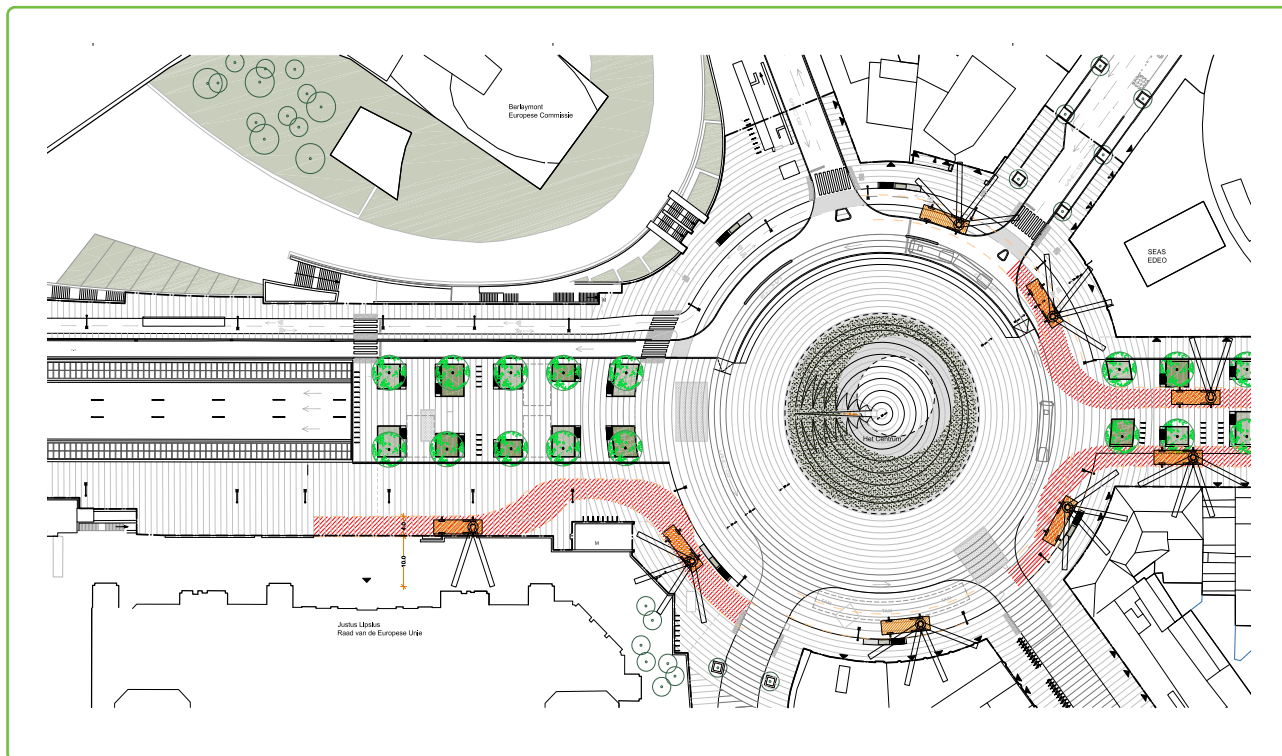
Exemple 1 : boulevards du centre réaménagés en piétonnier

Afin que l'auto-échelle puisse accéder à l'ensemble des bâtiments situés le long des boulevards du centre depuis la voirie centrale distante de plus de 10 mètres des façades, un aménagement spécifique a été mis en place. En effet, sous les zones vertes, une structure rigide renforcée a été installée de part et d'autre de la voirie centrale sur une largeur de 1 mètre. Cela doit permettre aux auto-échelles de pouvoir y déployer leurs vérins et garder une bonne stabilité lors de l'intervention. Pour remarque, l'implantation des arbres a également été réfléchi en conséquence (cf. fiche 4.8).



Exemple 2 : projet de réaménagement du rond-point Schuman

Afin de permettre aux auto-échelles d'accéder aux différents bâtiments bordant le rond-point Schuman et ses abords, des "routes incendies" (zones hachurées en rouge) situées à maximum 10 mètres des façades et où la fondation doit être renforcée ont été définies sur les plans d'aménagements.



Fiche 4.5 : Les pentes

Contexte

Les pentes longitudinales et transversales ont une influence sur les véhicules lors d'une intervention. Si la pente est trop importante, les services d'intervention utilisant l'auto-échelle doivent travailler différemment sur le terrain (véhicule décalé par rapport au bâtiment) pour compenser cette pente.

Valeur à respecter

Aucune valeur imposée.

Bonnes pratiques

Pour faciliter le travail des services d'intervention et dans la limite du possible, il est recommandé de limiter les pentes à 6 %.

Avis SIAMU ?

Non.

Fiche 4.6 : Les potelets et barrières

Contexte

L'espace public bruxellois est équipé de nombreux potelets, barrières, bornes... dont les objectifs sont multiples : limiter l'accès à certains usagers et durant certaines plages horaires, empêcher le stationnement sauvage... Des dispositifs spécifiques destinés à sécuriser ces espaces apparaissent également de plus en plus (cf. fiche 4.7).

Le choix et le placement de ces équipements doivent être réalisés en tenant compte des contraintes liées à l'accessibilité des véhicules de secours.



Potelets anti-stationnement installés sur la place Dumon.

Valeurs à respecter

Les potelets et barrières amovibles (notamment pour permettre l'accès du SIAMU) doivent pouvoir être déverrouillés avec l'un des **modèles de clés** suivants :

- un carré de 8 ou 9 mm de côté (longueur de la tige de 130 mm);
- un carré de 10 mm de côté (longueur de la tige de 130 mm);
- un triangle de 10,3 mm de côté (longueur de la tige de 130 mm);
- un hexagone de 5 mm de côté (diamètre de 10 mm – longueur de la tige de 153,5 mm).

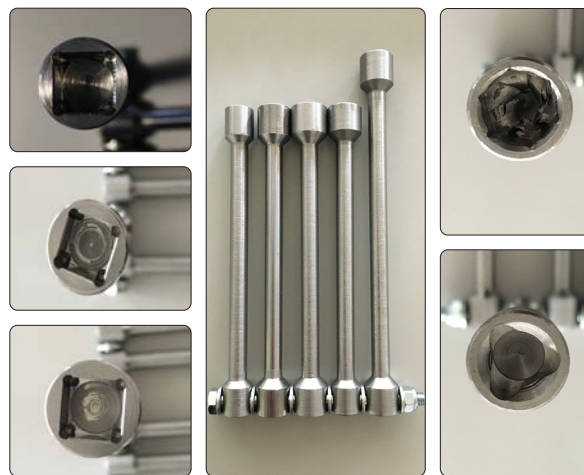


Illustration des différents modèles de clé à utiliser.

L'utilisation des bornes escamotables automatiques est possible à condition qu'elles puissent être descendues manuellement avec la clé d'urgence **télé mécanique n°455**. Elles peuvent également être commandées à l'aide d'un code.



Borne escamotable limitant l'accès à la rue du Vieux Marché aux Grains.



Exemple de potelet amovible par clé.



Borne automatique pouvant être débloquée avec la clé d'urgence.

Bonnes pratiques

Le gestionnaire doit **éviter au maximum** de placer des dispositifs amovibles (certainement pas fixes) **sur les axes de pénétration** tels que définis au chapitre 1. Ils font perdre un temps précieux lors de la manipulation et augmentent ainsi le temps d'intervention.

Les potelets anti-stationnement ne peuvent en aucun cas constituer une gêne pour les services de secours. Leur implantation en carrefour doit tenir compte des rayons de giration des véhicules de secours (cf. fiche 4.2).

Pour permettre une intervention rapide des services de secours, une bonne pratique existante est de relier certains potelets au sol avec une chaîne. Ils peuvent ainsi être retirés sans outil particulier et déposés à même le sol en évitant tout risque de disparition...



Potelet fixé individuellement au sol avec une chaîne.

Avis SIAMU ?

Non.

Fiche 4.7 : Les dispositifs de sécurité

Contexte

Les concepteurs, opérateurs et gestionnaires d'espace public en Région de Bruxelles-Capitale doivent tenir compte aujourd'hui des risques multiples auxquels ces espaces peuvent être confrontés : actes terroristes type "voiture bélier", acte isolé d'un déséquilibré, acte involontaire d'un automobiliste distrait au volant...



Dispositifs provisoires de sécurité perturbant l'accessibilité des services de secours.

En fonction du niveau de risque que peuvent représenter certains lieux ou bâtiments, des mesures de sécurisation doivent parfois être prises tel que l'installation de dispositifs spécifiques. Le placement de ces dispositifs ne doit pas se faire au cas par cas mais bien dans une réflexion d'ensemble à mener à l'échelle de la commune ou d'un quartier. En effet, la réalisation d'un audit de sécurité anti-terroriste combiné à celui de la vie urbaine doit permettre d'appréhender la manière dont un espace public doit être sécurisé. Soit cette sécurisation peut se faire par le simple placement de potelets ou barrières (cf. fiche 4.6), soit des dispositifs de sécurité spécifique doivent être installés.

Cette sécurisation doit obligatoirement tenir compte de l'accessibilité des services de secours. La couverture de ces risques dont les risques terroristes ne doit en effet pas avoir un impact négatif sur la couverture des risques récurrents et ponctuels couverts par les services de secours.

Principes à respecter

Dès le moment où un dispositif (provisoire ou permanent) de sécurité doit être installé dans l'espace public (sur base d'audits sécurité et vie urbaine), **il est indispensable qu'une concertation soit organisée avec l'ensemble des acteurs concernés dont le SIAMU** afin d'éviter que des espaces deviennent inaccessibles aux véhicules de secours.

Les principes suivants sont également à respecter :

- lors de la création d'un piétonnier ou d'une place, il faut prévoir un plan d'accès à ces espaces pour les véhicules de secours;
- les dispositifs placés sur les voies d'accès des services de secours doivent obligatoirement être équipés



Mobiliers urbains fixes sécurisant une zone piétonne.

de dispositifs amovibles disposant d'une résistance mécanique suffisante pour protéger ces zones tout en permettant le passage des véhicules de secours (cf. fiche 4.6);

- dans le cas spécifique des piétonniers, la mise en place de cul-de-sac sur les voiries latérales doit être évitée au maximum. De même, les rues ne peuvent être coupées (placement de potelets fixes) en leur milieu par le piétonnier, les numéros d'une même rue devant être accessibles par le même endroit;
- le placement de dispositifs dans la zone piétonne visant à éviter la prise de vitesse d'un véhicule doit tenir compte des distances nécessaires aux façades (cf. fiche 4.4) ainsi que des rayons de giration des véhicules de secours (cf. fiche 4.2).

Avis SIAMU ?

Pas d'avis obligatoire mais bien une concertation avec le SIAMU préalablement à tout placement.

Remarque

Le "guide à l'intégration de dispositifs de sécurité dans l'espace public" développé en octobre 2019 par la Région de Bruxelles-Capitale explique les principes de sécurisation d'un espace public. Il détaille les types de dispositifs physiques de sécurité à mettre en place (bollards, rail, bancs, mobiliers spécifiques, clôtures...) par typologie d'espace concerné (rue, piétonnier, place, parc). La prise en compte de l'accessibilité de ces espaces par les services de secours est également abordée au travers de cet ouvrage.

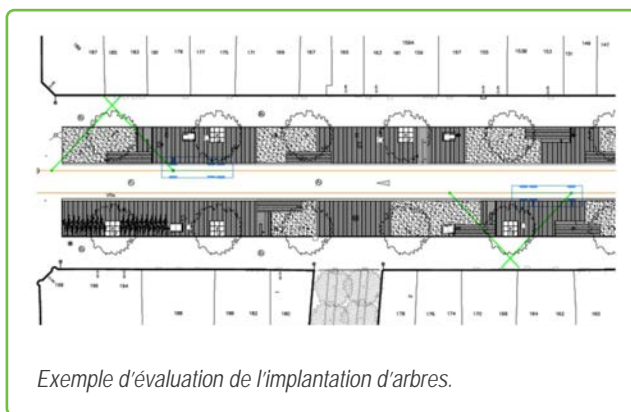
Fiche 4.8 : Les arbres en façade

Contexte

Le placement d'arbres entre la chaussée et la façade des immeubles/habitations peut entraver l'intervention des services de secours. En effet, l'accès à la façade au droit de l'arbre ou de la rangée d'arbres ne peut s'effectuer perpendiculairement depuis la chaussée et nécessite d'intervenir en oblique.

Règles à respecter

Lors du réaménagement de la voirie, les nouveaux arbres doivent être espacés de telle manière qu'un chevauchement de la zone de façade située à l'arrière de l'arbre soit possible sur 2 mètres. Cette distance doit permettre en situation d'urgence de garantir un accès depuis l'échelle à toute la zone de façade du bâtiment.



Concrètement, sur le plan d'aménagement et à partir du centre de la bande de circulation la plus proche des bâtiments (localisation approximative de la base de la tourelle), il faut tirer un axe de 10 mètres de long qui balaye la surface du bâtiment. Les surfaces situées derrière les couronnes d'arbres adultes dessinées sur les plans doivent disposer d'une surface de chevauchement de 2 mètres.

Avis SIAMU ?

Non.

Mesures alternatives et exemples concrets

Si les arbres proposés dans le cadre du réaménagement sont trop rapprochés et empêchent ainsi l'accès à toute la zone de façade, plusieurs mesures alternatives peuvent être envisagées :

- soit leur emplacement devra être revu;
- soit le type d'arbre devra être modifié. Les arbres à couronne fastigiée (les branches sont dressées et serrées contre le tronc) sont à privilégier.

Dans tous les cas, ces arbres devront être régulièrement élagués pour ménager les trouées nécessaires à l'accessibilité des façades des immeubles par l'auto-échelle.



Accès possible par auto-échelle aux façades.



Végétation rendant impossible l'accès avec l'auto-échelle aux façades.

Remarques

Dans certains cas, la végétation ne permet pas l'accès des véhicules d'intervention nécessitant une hauteur libre minimale de 4 mètres (cf. fiche 4.3). Si un tel risque existe, le choix des essences devra être réfléchi en conséquence.



Hauteur libre sous le couvert végétal ne permettant pas l'accès aux véhicules d'intervention.

Fiche 4.9 : Les dispositifs ralentisseurs surélevés

Contexte

Les dispositifs ralentisseurs surélevés (ralentisseur, plateau, coussins berlinois) sont placés sur les voiries pour ralentir la vitesse du trafic et augmenter ainsi la sécurité routière de l'ensemble des usagers. Cependant, ces dispositifs agissent également sur la vitesse des véhicules de secours et donc sur leur temps d'intervention. Leur utilisation doit donc se faire de manière rationnelle et en réponse à des enjeux de sécurité routière. Il faut également veiller à respecter les règles reprises dans cette fiche afin de limiter par exemple les chocs générés par ces surélévations sur les victimes transportées.



Ralentisseur.



Plateau.



Coussin berlinois.

Règles à respecter

| | Ralentisseur | Plateau | Coussin |
|---|---------------------------|---|--|
| Sur un axe de pénétration SIAMU | Placement non souhaitable | Placement autorisé si : <ul style="list-style-type: none">la pente est de maximum 4 %*le SIAMU a été consulté au préalable | Placement autorisé si : <ul style="list-style-type: none">le SIAMU a été consulté au préalable |
| En dehors d'un axe de pénétration SIAMU | Placement autorisé | Placement autorisé | Placement autorisé |

* Base réglementaire : arrêté royal du 3 mai 2002 modifiant l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire. Cet arrêté évoque la notion de "voirie livrant fréquemment passage aux véhicules des services de secours". Il s'agit des "axes de pénétration SIAMU" tels qu'utilisés dans le présent guide.

Avis SIAMU ?

Pas d'avis obligatoire mais bien une concertation préalable avec le SIAMU dans le cas des coussins et plateaux placés sur les axes de pénétration SIAMU.

Mesures alternatives et exemples concrets

D'autres mesures que les dispositifs ralentisseurs surélevés peuvent être utilisées pour ralentir le trafic en limitant les effets générés sur les véhicules et les personnes transportées.

Il existe par exemple :

Le rétrécissement

Ce dispositif consiste en une réduction ponctuelle de la largeur de la chaussée. Elle permet de réduire la vitesse du trafic dans un sens (rétrécissement unilatéral) ou dans les deux sens (rétrécissement bilatéral). Si un tel dispositif est implanté, le gestionnaire sera attentif à respecter notamment les contraintes (giration, largeur libre) liées à la circulation des véhicules de secours.



Rétrécissement de la voirie.

Les dévoiements

Ce dispositif consiste en un changement de l'axe de la chaussée afin de casser sa perspective rectiligne et réduire ainsi les vitesses pratiquées. Ces dévoiements peuvent être réalisés par exemple grâce à du stationnement alterné. Si un tel dispositif est implanté, le gestionnaire sera attentif à respecter notamment les contraintes (giration, largeur libre) liées à la circulation des véhicules de secours. Dans le cas des chaussées étroites, l'espace entre 2 stationnements alternés sera de minimum 20 mètres (cf. fiche 4.1 : mesure n°2).



Dévoiement réalisé grâce au stationnement alterné.

Les instruments de contrôle des vitesses

Les radars préventifs et répressifs sont des dispositifs qui peuvent également être installés sur les voiries pour ralentir la vitesse du trafic et augmenter ainsi la sécurité routière de l'ensemble des usagers.

Pour rappel et uniquement en cas d'urgence, les services de secours ne sont pas tenus au respect des limitations de vitesse.



Radar tronçon installé sur le boulevard Léopold III.

Fiche 4.10 : L'aménagement d'un site propre

Contexte

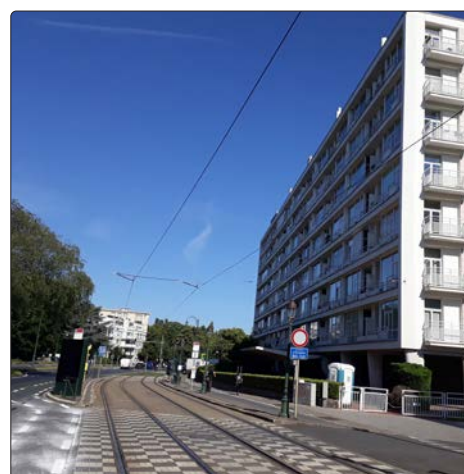
La création d'un site propre⁸ pour les transports publics doit permettre d'augmenter la vitesse commerciale et la régularité des véhicules en réduisant leurs temps de parcours. Cet aménagement permet également d'améliorer leur fréquence et leur ponctualité au profit des passagers.

Dans certains cas, l'aménagement d'un site propre peut avoir une influence sur l'accessibilité aux façades d'un bâtiment comme lors de l'installation d'une caténaire ou d'un revêtement non carrossable repoussant les véhicules d'intervention trop loin des façades. Un site propre peut aussi influencer la mobilité générale des services de secours dès lors qu'il est carrossable et qu'il permet ainsi d'éviter la congestion automobile en situation d'urgence.

Valeurs à respecter

L'écartement du site propre par rapport aux façades, de même que la présence de caténaires, ne doivent pas entraver l'accès des véhicules de secours aux façades. Pour rappel, **la distance entre la chaussée** (ou par exemple le site propre carrossable) **et le plan de façade des immeubles doit être de maximum 10 mètres** (cf. fiche 4.4).

Pour remarque, dans le cas spécifique des caténaires, lorsqu'elles constituent une gêne en intervention, le SIAMU a la possibilité de contacter le service d'urgence de la STIB qui peut déconnecter la caténaire (mise à la terre).



Site propre carrossable permettant ainsi l'accès aux façades de l'immeuble par l'auto-échelle.

Bonne pratique

Afin que le site propre puisse être utilisé en cas d'urgence par le SIAMU (accès bâtiment, remontées de files) il est recommandé qu'il soit carrossable et donc **revêtu sur les axes de pénétration SIAMU** tels que définis au chapitre 1.

Avis SIAMU ?

Obligatoire dès le moment où un site propre est aménagé (source : arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018).

⁸ Le terme "site propre" utilisé dans cette fiche provient de l'arrêté du 18 octobre 2018 (cf. chapitre 2). Il correspond en réalité, soit à un site spécial franchissable au sens de l'article 2.8 du Code de la route, à savoir une partie de la voie publique réservée à la circulation des véhicules des services réguliers de transports en commun (ex : bus, tram), soit à une partie de la voie publique uniquement accessible aux véhicules ferrés.

Fiche 4.11 : La modification du sens de circulation d'une voirie en sens unique

Contexte

Lors par exemple d'une modification d'un plan de circulation d'un quartier ou ponctuellement pour supprimer/réduire le trafic de transit, le sens de circulation de certaines voiries en sens unique peut être inversé. Dans ce cas, il est impératif de s'assurer que l'accès des services de secours à la voirie, au quartier et aux éventuelles voies spéciales d'accès aux bâtiments reste possible.

Valeurs à respecter

- Le rayon de giration **intérieur doit être de minimum 11 mètres** (cf. fiche 4.2).
- **Uniquement pour les voies spéciales d'accès**, le rayon de giration **extérieur doit être de minimum 15 mètres** (cf. fiche 4.2).

Vu la nouvelle configuration, les girations doivent être systématiquement revérifiées lors de la modification du sens de circulation d'une voirie en sens unique ! Cette recommandation s'applique logiquement à la voirie en sens unique **mais également à l'ensemble de l'itinéraire qui doit être suivi par le SIAMU pour contourner ce sens unique.**

Le gestionnaire sera particulièrement attentif aux oreilles de trottoir, à la position du mobilier urbain, des potelets et des panneaux de signalisation, du stationnement, de la végétation ...

Bonnes pratiques

La modification du sens de circulation doit également être analysée plus largement au niveau de la mobilité et de l'accessibilité par le SIAMU du ou des quartiers concernés. Il est en effet important de s'assurer que la vitesse d'intervention des services de secours dans ce(s) quartier(s) ne soit pas trop impactée.

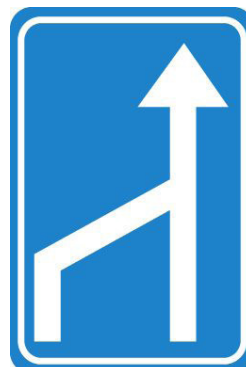
Avis SIAMU ?

Obligatoire dès que le sens de circulation est modifié dans une voirie en sens unique (source : arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018).

Fiche 4.12 : La diminution du nombre de bandes de circulation

Contexte

La réduction du nombre de bandes de circulation à l'approche par exemple d'un carrefour peut avoir un impact sur la circulation des services de secours tant en termes d'accessibilité des véhicules d'intervention que de temps d'intervention.



Valeurs à respecter

- Le rayon de giration **intérieur doit être de minimum 11 mètres** (cf. fiche 4.2).
- **Uniquement pour les voies spéciales d'accès**, le rayon de giration **extérieur doit être de minimum 15 mètres** (cf. fiche 4.2).

Vu la nouvelle configuration, les girations dans les carrefours doivent être systématiquement revérifiées vu qu'un éventuel déport sur la bande de circulation adjacente n'est plus possible.

Avis SIAMU ?

Obligatoire dès que le nombre de bandes de circulation est réduit (source : arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018).

Fiche 4.13 : L'accessibilité du SIAMU en présence d'un chantier

Contexte

En fonction de l'emprise qu'ils occupent dans l'espace public, les chantiers peuvent parfois entraver la circulation des services de secours. Dans certains cas également, le chantier lui-même doit rester accessible aux véhicules du SIAMU en cas d'intervention sur un bâtiment situé dans la zone de chantier.

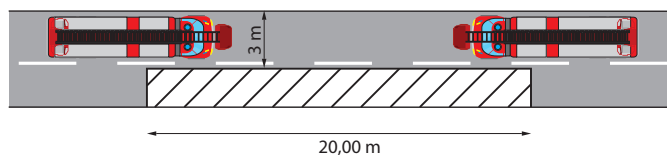


Intervention de l'auto-échelle sur un bâtiment situé dans la zone en chantier du piétonnier à Bruxelles.

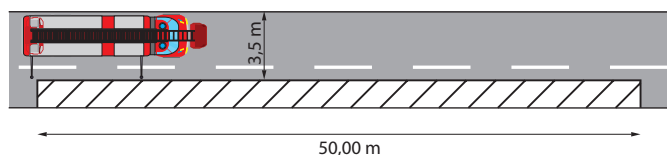
Valeurs à respecter

- Maintenir en permanence **une zone libre de tout obstacle** entre le chantier et le trottoir opposé. La largeur de cette zone dépend de l'emprise du chantier (base réglementaire : l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique (article 35)) :

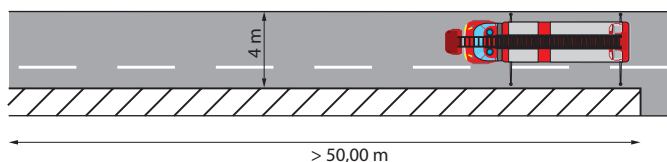
Si ≤ 20 mètres : largeur libre de minimum 3 mètres



Si > 20 mètres et ≤ 50 mètres : largeur libre de minimum 3,5 mètres



Si > 50 mètres : largeur de minimum 4 mètres



- Maintenir en permanence une **zone de braquage libre de tout obstacle de 11 mètres de rayon intérieur et de 15 mètres de rayon extérieur** lorsque l'emprise du chantier se trouve sur ou à proximité d'un endroit où les véhicules de secours sont susceptibles de manœuvrer (cf. fiche 4.2).
- Maintenir **la limite de la zone de circulation à maximum 10 mètres du plan de façade** (cf. fiche 4.4).

Bonnes pratiques

Les valeurs précitées concernent la circulation du SIAMU aux abords de la zone en chantier. Néanmoins, si les véhicules de secours sont susceptibles de devoir circuler **dans la zone en chantier** pour accéder à des bâtiments, le responsable du chantier doit être attentif aux éléments suivants :

- prévoir des rampes d'accès au chantier de maximum 20 % afin de tenir compte des angles d'attaque, de franchissement et de fuite qui sont de 12° pour l'auto-échelle;
- ne pas fixer les barrières entre elles au droit de l'accès au chantier;
- laisser un libre passage de minimum 3,5 mètres sur toute la zone de chantier et une attention particulière doit être portée aux zones de stockage des matériaux et engins de chantier;
- limiter les différences de niveaux des taques sur le libre passage afin qu'elles puissent être franchies par les véhicules de secours;
- prévoir une capacité portante suffisante du revêtement pour éviter, notamment par temps de pluie, tout risque d'enlèvement des véhicules de secours. Des grandes plaques peuvent par exemple être placées sur la zone circulée si un tel risque existe (ex : revêtement en terre meuble).



Les véhicules de secours doivent pouvoir accéder aux bâtiments situés dans la zone de chantier.

Avis SIAMU ?

Obligatoire si les valeurs à respecter (zone libre de tout obstacle, zone de braquage et distance avec la façade) ne peuvent pas être garanties. Dans ce cas, l'impétrant, ou l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné, requiert l'avis du SIAMU et le joint à sa demande d'autorisation d'exécution de chantier, ou à son avis de démarrage de chantier si le chantier n'est pas soumis à autorisation.

5. Exemples de prise en compte de la circulation et de l'accessibilité des véhicules de secours

5.1. Le parvis de Saint-Gilles

Dans le cadre du réaménagement du parvis de Saint-Gilles réalisé en 2017 et 2018, des mesures spécifiques ont été prises pour garantir la circulation et l'accessibilité des véhicules de secours au parvis lui-même et aux différents bâtiments bordant ce nouvel espace public piétonnier.

Avant le chantier de réaménagement, des blocs de béton ont été installés provisoirement aux différentes entrées afin de sécuriser le parvis dans le contexte des attentats terroristes (cf. fiche 4.7). Cependant, l'accessibilité du parvis aux véhicules de secours étant compromise par la présence de ces dispositifs, ceux-ci ont été repositionnés en concertation avec le SIAMU (cf. fiches 4.1 et 4.2).

Des tests sur le terrain ont également été organisés avec l'auto-échelle pour vérifier la bonne accessibilité du parvis.



Le parvis de Saint-Gilles réaménagé.



Placement initial des blocs de béton (photo de gauche) adapté en concertation avec le SIAMU sur le terrain (photo de droite) pour garantir l'accessibilité des véhicules d'intervention.

Lors des travaux de réaménagement du parvis, ce sont des bornes escamotables automatiques (cf. fiche 4.6) qui ont été placées pour limiter l'accès au parvis. Ces bornes sont commandées par une plateforme informatique gérée par l'administration communale mais également par la clé d'urgence télécommandée n°455 du SIAMU.



Bornes escamotables automatiques limitant l'accès au parvis de Saint-Gilles.

Enfin, lors d'événements se déroulant sur la place comme c'est régulièrement le cas pour le marché, une problématique d'accessibilité des auto-échelles est apparue, voici plusieurs années déjà, puisque la présence des maraîchers repoussait les auto-échelles au-delà des 10 mètres réglementaires (cf. fiche 4.4). Pour remédier à ce problème et permettre aux véhicules d'intervention d'accéder aux façades de toutes les habitations situées de part et d'autre du parvis, des zones d'insertion libres de tout obstacle ont été prévues. Ces zones ont été reprécisées en concertation avec le SIAMU lors de tests effectués sur le terrain (marquage à la craie et utilisation de l'auto-échelle) et sont délimitées sur un plan d'occupation générale du parvis. Ce plan a été établi par la commune sur base du plan du réaménagement. Le responsable du marché est garant du respect de ces différents emplacements.



Plan d'occupation du parvis intégrant la composante SIAMU. Les zones quadrillées correspondent aux emplacements autorisés pour les maraîchers.

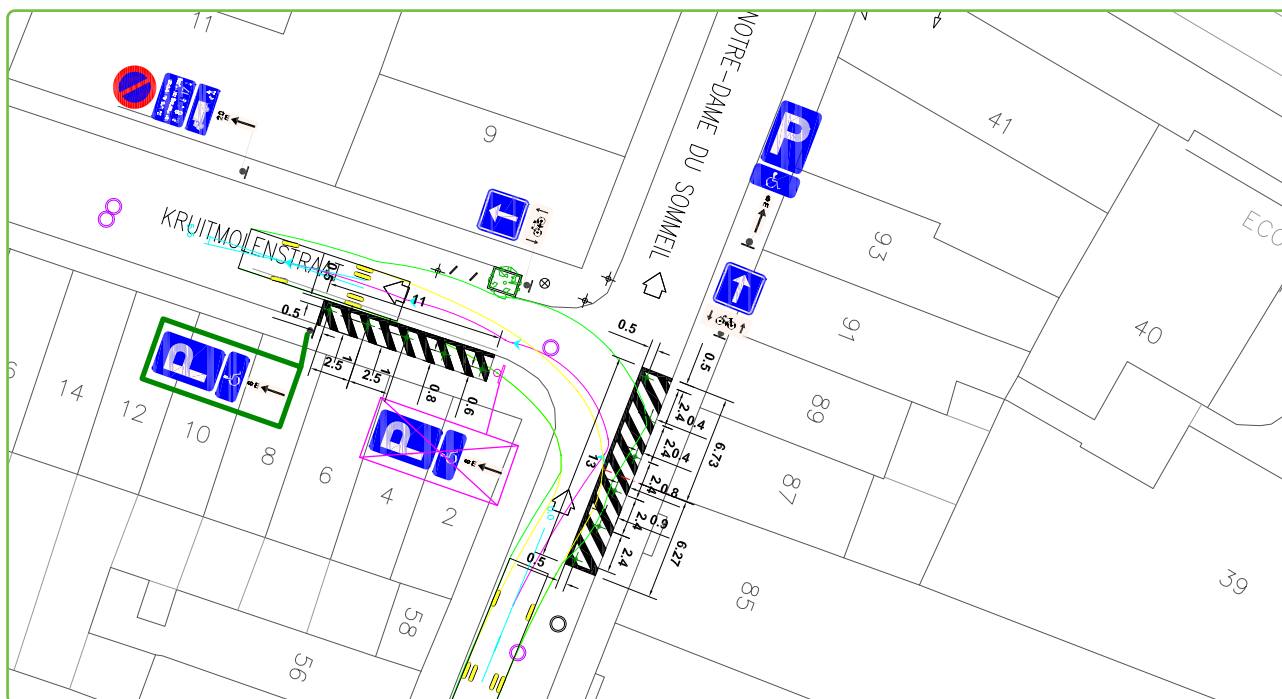
5.2. L'accessibilité de la rue de la Poudrière par les véhicules de secours

L'accessibilité de la rue de la Poudrière qui est en sens unique ne peut s'effectuer que par la rue Notre-Dame du Sommeil également en sens unique. La présence des zones de stationnement ainsi que du mobilier urbain au carrefour de ces deux rues ne permettant pas à l'auto-échelle d'effectuer sa giration pour rentrer dans la rue de la Poudrière, la ville de Bruxelles a introduit une demande de modification de l'aménagement existant.



Giration impossible de l'auto-échelle suite à la présence du mobilier urbain.

Concrètement, des emplacements de stationnement vont être supprimés (cf. plan d'aménagement ci-dessous) dans la rue Notre-Dame du Sommeil tandis que l'emplacement pour personne handicapée situé à l'entrée de la rue de la Poudrière va être déplacé afin de permettre la giration de l'auto-échelle. Cette giration devrait être dessinée sur base de la giration définie à la fiche 4.2 du présent guide.



Plan d'aménagement du carrefour Poudrière – Notre-Dame du Sommeil permettant la giration et donc l'accessibilité de l'auto-échelle.

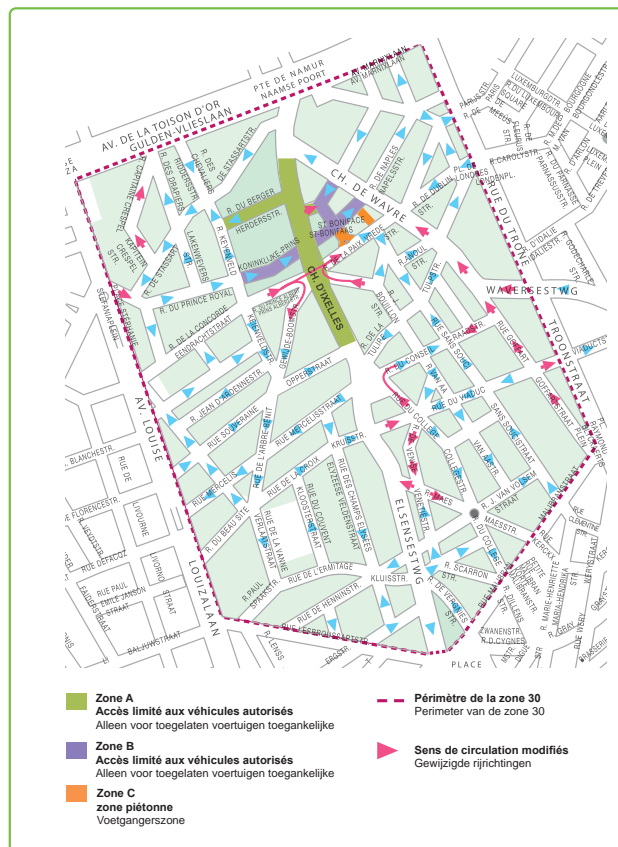
5.3. La mise en place du plan de circulation dans le haut d'Ixelles

Dans le cadre du réaménagement de la chaussée d'Ixelles et sa mise en zone à accès limité en journée, un nouveau plan de circulation des quartiers environnants a été étudié. Vu les modifications du sens de circulation de plusieurs voiries en sens unique (cf. fiche 4.11), l'avis préalable du SIAMU a été demandé par la commune.

Afin de vérifier si l'accessibilité aux services de secours des différentes voiries serait toujours assurée après la mise en place du nouveau plan de circulation, le SIAMU a analysé sur plan les carrefours où des girations pouvaient être potentiellement problématiques.

Des tests sur le terrain ont ensuite été réalisés par le SIAMU avec une auto-échelle et en collaboration avec la police et le service mobilité de la commune.

Ces tests ont révélé la présence de girations problématiques dans certains carrefours et ont permis de définir directement sur le terrain les adaptations à réaliser tels que, par exemple, le déplacement de certains potelets et poteaux de signalisation. Ces adaptations ont été mises en œuvre par la commune préalablement à la mise en place du plan de circulation.



Nouveau plan de circulation du haut d'Ixelles.



Tests réalisés sur le terrain avec l'auto-échelle.

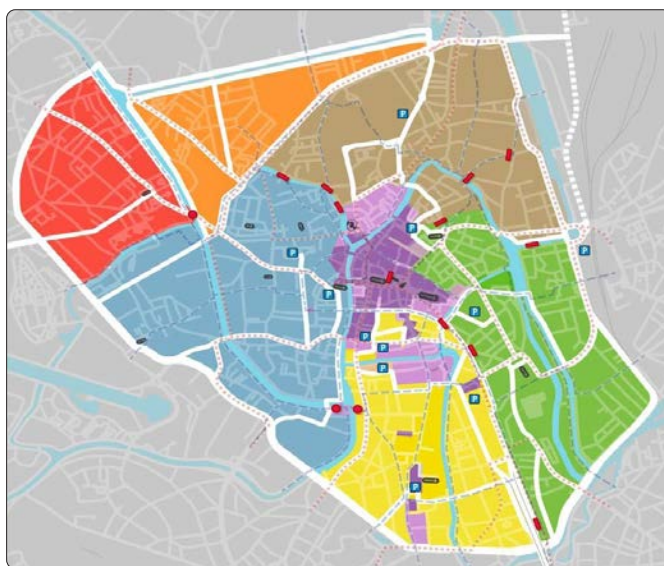


5.4. La ville de Gand et les mesures mises en place pour la circulation des véhicules de secours en centre-ville

La ville de Gand utilise depuis 2012 un guide de conception de l'espace public qui reprend une série de bonnes pratiques à respecter pour permettre la circulation et l'accès des services d'urgence. Ces bonnes pratiques⁹ sont similaires à celles reprises dans le présent guide. Chaque nouvel aménagement est systématiquement testé avec des outils de simulation de giration et l'avis des services d'urgence est demandé. De même, lors de modifications de la circulation (mise en sens unique, inversion du sens de circulation...), les pompiers sont invités à donner leur avis lors de groupes de travail spécifiques.

Lors de l'élaboration du nouveau plan de circulation dans le centre-ville de Gand en 2017, une participation active de l'ensemble des services de secours a été demandée. Sur base de leurs conseils et des principaux itinéraires empruntés par les services d'urgence, certains itinéraires proposés dans le nouveau plan de circulation ainsi que certains changements de circulation ont été abandonnés ou ont fait l'objet d'adaptations. Au terme de ce travail et afin d'informer au mieux les services de secours des itinéraires possibles en fonction du gabarit de leurs véhicules, une carte spécifique pour les véhicules prioritaires a été élaborée (cf. annexe 3). Grâce à cette carte, chaque service peut planifier au mieux son itinéraire pour rejoindre un lieu d'intervention.

Les deux principaux concepts mis en place dans ce nouveau plan de circulation sont d'une part l'élargissement de l'espace piétonnier et d'autre part la division de la ville en 6 districts via l'installation de "coupures". Ces coupures empêchent toute liaison directe d'un district à un autre et obligent les voitures à d'abord repasser par l'axe périphérique. Ce concept est similaire aux mailles apaisées prévues dans le plan Good Move de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir l'installation de quartiers protégés du trafic automobile de transit, plus agréables, moins pollués et plus sûrs pour les piétons et les cyclistes.



Division de la ville de Gand en 6 districts, en plus de l'extension de la zone piétonne (en mauve). Les principales coupures sont indiquées en rouge.

Afin de surveiller les entrées de la zone piétonne ainsi que certaines coupures entre districts, la ville a décidé d'y placer des caméras ANPR¹⁰. Le choix d'un tel système a été en partie déterminé pour répondre aux besoins des services d'urgence. Ce système leur permet en effet de traverser la ville sans perdre de temps en franchissant les différentes coupures surveillées par les caméras ANPR.

⁹ Ces bonnes pratiques sont disponibles via le lien suivant (cf. p. 32 à 35) https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/IPOD_%202.pdf

¹⁰ Une caméra ANPR (Automatic Number Plate Recognition) filme en temps réel et prend une photo de chaque plaque d'immatriculation du véhicule observé dans le champ de la caméra.

Concrètement, la mesure mise en place par la ville de Gand consiste donc à installer des coupures qui peuvent être franchies physiquement par les services de secours mais dont le franchissement par les voitures est dissuadé par l'installation de caméras ANPR. Dès qu'un véhicule non autorisé franchit une coupure, ce dernier est verbalisé.

L'aménagement d'une telle coupure consiste en l'installation d'un marquage dissuasif pour l'automobiliste couplé à une signalisation verticale adéquate.



Coupure matérialisée par un marquage rouge et une signalisation adéquate incitant l'automobiliste à continuer sur la droite. Une caméra ANPR placée en amont de la coupure contrôle son franchissement.

Toutes les coupures ne sont pas munies de tels dispositifs. En effet, certaines sont équipées d'un dispositif physique empêchant tout franchissement. Les localisations de ces coupures ont été établies en concertation avec les services de secours et n'entravent pas leur déplacement lors d'interventions.

Dans le cadre de la création des mailles apaisées en Région de Bruxelles-Capitale et afin de tenir compte des besoins du SIAMU en termes d'efficacité et donc de temps d'intervention, il est dès lors primordial de les associer dans les discussions relatives aux différentes circulations à l'intérieur des mailles mais également entre les mailles. Des mesures complémentaires telles que celles mises en place par la ville de Gand pourraient être envisagées le cas échéant.



Coupure physique matérialisée par des potelets et empêchant tout franchissement par un véhicule motorisé et donc également par ceux des services de secours.

6. Annexes

Annexe 1 : Formulaire de demande d'avis de prévention incendie



Pompiers de Bruxelles (SIAMU)

Demande d'avis de prévention incendie

FORMULAIRE

À joindre aux demandes de certificat et de permis

- ✓ Certificat ou permis d'urbanisme
- ✓ Certificat ou permis d'environnement
- ✓ Permis de lotir

Cadre I. [ne pas remplir, réservé à l'administration] ■ ■ ■

| | |
|---------------------|---|
| Région / Commune | <input type="text"/> |
| Service | <input type="text"/> |
| Personne de contact | <input type="text"/> |
| Téléphone | <input type="text"/> |
| Email | <input type="text"/> |
| Référence Nova | <input type="text"/> |
| Délai avis SIAMU | <input type="checkbox"/> 15 jours <input type="checkbox"/> 30 jours <input type="checkbox"/> 60 jours |

Cadre II. [ne pas remplir, réservé au SIAMU] ■ ■ ■

| | |
|---------------|----------------------|
| Référence SI | <input type="text"/> |
| IN | <input type="text"/> |
| Officier | <input type="text"/> |
| OUT | <input type="text"/> |
| Facture | <input type="text"/> |
| Date de dépôt | <input type="text"/> |

Cadre III. Description du lieu soumis à avis du SIAMU ■ ■ ■

| | |
|--|--|
| Rue, numéro et/ou n° cadastral | <input type="text"/> |
| Commune, code postal | <input type="text"/> |
| Situation existante de fait | <input type="text"/> <i>ex. : logements, bureaux, hôtel, crèche, centre médical, commerce de détails, snack, café, débit de boissons, parkings...</i> |
| Situation existante de droit | <input type="text"/> |
| Situation projetée nécessitant avis du SIAMU | <input type="text"/> |
| Superficie de plancher existante | <input type="text"/> m ² (sous-sols, caves et garages compris) |
| Superficie de plancher projetée | <input type="text"/> m ² (sous-sols, caves et garages compris) |

Cadre IV. Coordonnées de facturation ■ ■ ■

Les prestations effectuées pour des missions de prévention par le SIAMU donnent lieu au paiement de la redevance due par la personne physique ou morale au profit de qui la prestation est effectuée.

Remplissez pour personne physique **ou** pour personne morale.

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| Personne physique | |
| Nom, prénom | <input type="text"/> |
| Numéro de registre national | <input type="text"/> |
| Personne morale | |
| Nom de la société | <input type="text"/> |
| Raison sociale | <input type="text"/> |
| Numéro d'entreprise | <input type="text"/> |
| Rue, numéro | <input type="text"/> |
| Commune, code postal | <input type="text"/> |
| Téléphone | <input type="text"/> |
| Email | <input type="text"/> |

Cadre V. Objet de la demande d'avis SIAMU ■ ■ ■

Remplissez les champs A **et** B si votre demande d'avis concerne à la fois un certificat ou permis d'urbanisme **et** un certificat ou permis d'environnement (projet mixte)

☐ A – Certificat ou Permis d'Urbanisme (CU / PU)

Si dossier précédent,
mentionnez la référence SIAMU

Si contact préalable,
mentionnez le nom de l'officier

Soumis à rapport ou étude d'incidence sur l'environnement ☐ Oui ☐ Non

☐ Construction neuve *(cochez toutes les cases correspondant au projet)*

☐ Totale

☐ Partielle (en extension d'une construction existante)

☐ Demande de régularisation

☐ Modification en cours de procédure d'instruction du permis (mentionner la référence SIAMU dans le cadre ci-dessus)*

☐ Transformation *(cochez toutes les cases correspondant au projet)*

☐ Transformations intérieures dans un immeuble existant

☐ Demande de régularisation

☐ Modification en cours de procédure d'instruction du permis (mentionner la référence SIAMU dans le cadre ci-dessus)*

☐ Description du changement de destination / d'utilisation

☐ Description de l'aménagement de voirie soumis à avis du SIAMU :

* Pour les modifications en cours de procédure, fournissez en annexe la liste des modifications et plans de synthèse de ces modifications (1 par niveau).

ANNEXE OBLIGATOIRE (sauf pour les certificats et les PU de voirie) : **FICHE DESCRIPTIVE**

☐ **B – Certificat ou Permis d’Environnement (CE / PE) avec installations classées soumises à avis**

| | |
|---|--|
| Si dossier précédent, mentionnez la référence SIAMU | |
| Si contact préalable, mentionnez le nom de l’officier | |
| Classe 1A ou 1B | <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non |

- ☐ Nouvelle demande
- ☐ Modification d’un permis existant
- ☐ Prolongation / renouvellement d’un permis existant
- ☐ Modification en cours de procédure d’instruction du permis (mentionner la référence SIAMU dans le cadre ci-dessus)*
- ☐ Demande de permis temporaire

** Pour les modifications en cours de procédure, fournissez en annexe la liste des modifications et plans de synthèse de ces modifications (1 par niveau).*

ANNEXE OBLIGATOIRE (sauf pour les certificats) : **FICHE DESCRIPTIVE**

☐ **C – Permis de lotir valant permis d’urbanisme pour les voies de communication**

| | |
|---|--|
| Si dossier précédent, mentionnez la référence SIAMU | |
| Description | |
| | |

Attention

- Des informations supplémentaires pourraient être réclamées lors du traitement du dossier.
- Ce formulaire doit être signé. Cette signature vous engage pour la redevance due pour toute mission du SIAMU.
- **Ce formulaire est à joindre en annexe des demandes de permis et certificats remises à l'autorité délivrante.** C'est l'autorité délivrante qui transmettra ensuite les pièces nécessaires au SIAMU pour qu'il remette son avis. Le SIAMU refusera donc toute soumission faite directement par le demandeur.

Traitement des données à caractère personnel

Dans le cadre de votre demande, le SIAMU doit recueillir un certain nombre d'informations vous concernant, afin de réaliser les tâches liées au traitement de demande d'avis de prévention incendie. Vos données sont traitées dans le cadre des obligations légales et réglementaires liées à la prévention incendie.

Vos données sont stockées sous la forme de dossier papier et/ou de dossier électronique, sous la responsabilité du SIAMU, qui prend toutes les mesures nécessaires pour assurer leur sécurité et doit vous avertir si la sécurité de vos données n'est pas respectée. Vos données sont stockées pour la durée du traitement de votre dossier. Une fois votre dossier clôturé, vos données sont stockées pour une durée de 1 an maximum, à compter de la fin des prestations liées à ce traitement.

Le SIAMU s'engage à limiter l'accès à vos données aux personnes concernées par le traitement, à ne pas utiliser ou transférer vos données à des tiers pour une autre finalité que celle évoquée ci-dessus. Le SIAMU garantit également que vos données ne seront pas transférées à des organisations internationales ou vers un pays hors Union européenne.

Vous avez le droit de demander quelles informations vous concernant sont enregistrées, sous un format portable et lisible, et de demander des corrections, si certaines informations ne sont pas correctes.

Pour toute information complémentaire, ou si vous n'obtenez pas satisfaction pour une demande liée à vos données à caractère personnel, vous pouvez contacter notre délégué à la protection des données : dpo@firebru.brussels.


Pompiers de Bruxelles - Service Prévention

15 avenue de l'Héliport, 1000 Bruxelles

02 208 84 30 | prev@firebru.brussels

Annexe 2 : Paramètres du véhicule à encoder lors de tests de giration effectués avec le logiciel Autoturn®

Plan



Overall Vehicle Length: 8.41 m

General Data

Name: SIAMU

Library: Custom

Region: Europe

Country: Global

Profile Type: <None>

Vehicle: <None>

Class: Fire Truck - Aerial

Lock to Lock Time: 6.0 sec.

Steering Lock Angle: 36.1 deg.

Current Part Data

Part Profile: <None>

Tractor: Full

Width: 2.50

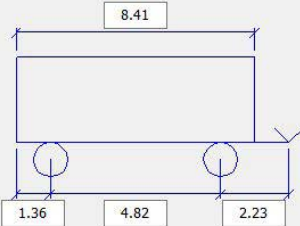
Steering: Front Only

Front Axle Group

Axes: 1

Wheels: 2

Track: 2.32 m



Rear Axle Group

Axes: 1

Wheels: 2

Track: 2.32 m

Tracking Points

Part (1/1)


Units: m

Select a part then click or edit the table to define tracking points

| | Apply | Name | Front Dist | Side Dist | Side | Height |
|---|-------------------------------------|------|------------|-----------|-------|--------|
| 1 | <input checked="" type="checkbox"/> | Pt 1 | -1.30 | 0.85 | Left | 0.00 |
| 2 | <input checked="" type="checkbox"/> | Pt 2 | -1.30 | 0.85 | Right | 0.00 |

2

1



Custom: SIAMU

Add Point

Delete Point

Delete All

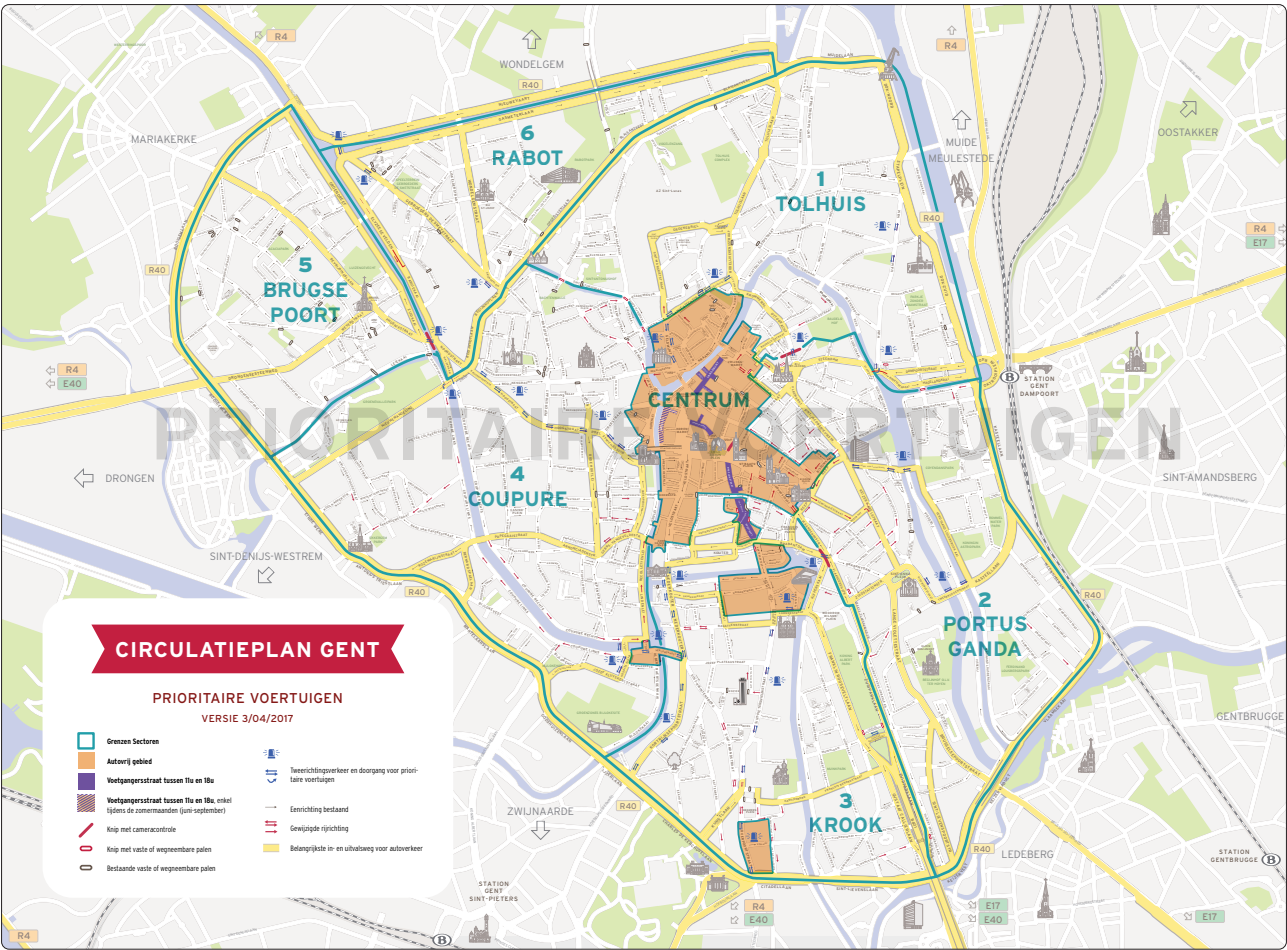
OK

Cancel

Help

Ce modèle est disponible en format .veh pouvant directement être importé dans le logiciel Autoturn®. Il est disponible sur simple demande auprès du CRR et de Bruxelles Mobilité.

Annexe 3 : Carte spécifique pour la circulation des véhicules prioritaires dans le centre-ville de Gand



Donneur d'ordre

Service Public Régional de Bruxelles (SPRB)
Bruxelles Mobilité
<https://servicepublic.brussels/mobilite/>

Contact

Benoît Dupriez
Service Planification
bdupriez@sprb.brussels

Exécutant

Centre de recherches routières (CRR)
www.crr.be

Contact

Olivier Van Damme
Division Mobilité, Sécurité & Gestion de la Route
o.vandamme@brrc.be

Sources graphiques

Beliris, Bruxelles Mobilité, Commune d'Ixelles,
Commune de Saint-Gilles, CRR, Hilde Reynvoet,
SIAMU, SumProject, Ville de Bruxelles, Ville de Gand,
Jerroen Willems

© Mars 2021