

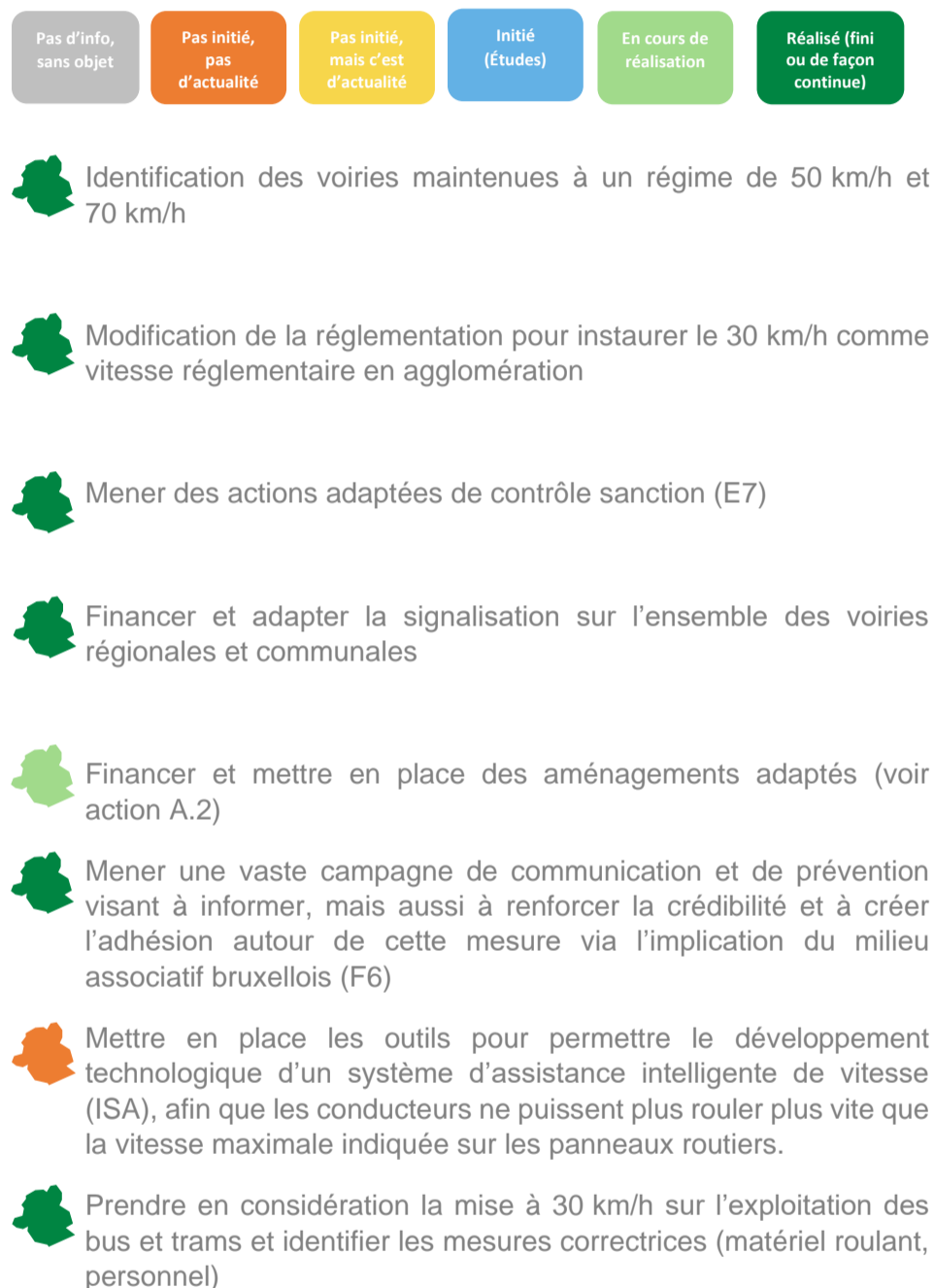
## Good Neighbourhood

### A.1 Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur le territoire régional

*L'ambition est de conforter le caractère local de la grande majorité des voiries, afin de réduire drastiquement le nombre et la gravité des accidents de circulation pour tous les usagers, d'offrir des conditions favorables au développement de la marche et du vélo dans un trafic apaisé, de diminuer les nuisances environnementales, notamment le bruit du trafic et les polluants atmosphériques, et d'augmenter la qualité du cadre de vie en ville.*

#### Bilan de mise en œuvre par la Région

##### Mise en œuvre des actions



##### Analyse de l'avancement et des freins

Cette identification des voiries maintenues à 50 km/h et à 70 km/h a été réalisée pour l'entrée en vigueur de la Ville 30. La réflexion s'est poursuivie dans le temps. En janvier 2022, 16 nouveaux axes ont rejoint la règle générale de 30 km/h.

En avril 2020, le Gouvernement a validé l'arrêté instaurant le 30 km/h au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. L'arrêté est entré en vigueur le 01/01/2021. Une large campagne de communication a été réalisée en 2020-2021 pour préparer et accompagner ce changement important. Cette campagne se voulait tout public avec une coordination des messages avec les communes. Des contacts spécifiques ont également été pris avec les auto-écoles, le secteur taxi, les maîtres d'œuvre de chantiers, le Siamu, l'ABP, la police, les opérateurs, BECI, et d'autres partenaires.

Même après l'entrée en vigueur du 30 km/h, la communication s'est poursuivie. En 2021, une campagne sur la vitesse excessive et inadaptée a également été réalisée. L'expérimentation en réalité virtuelle sur les différences de champs de vision entre le 50 et le 30 km/h a été utilisée en 2021 et 2023 et a permis de sensibiliser 1943 personnes.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la signalisation a été adaptée. D'autres modifications ont encore été effectuées. Suite au passage de nouveaux axes à 30 km/h, la signalisation a été modifiée. Des marquages de macarons 30 au sol ont été demandés, avec une géolocalisation précise, soit pour accompagner les changements récents, soit parce que la vitesse constatée est encore trop élevée (demande de SR, zone de police ou de la commune).

Après la campagne massive de communication sur la ville 30 km/h, l'ensemble du volet sanction a été activé, avec tout d'abord l'élaboration du plan de déploiement des instruments de contrôle des vitesses. L'une des priorités a été de compléter l'équipement des zones de polices en outils de contrôle adéquats (lidars, radars fixes, radars mobiles, analyseurs de trafic, etc.) et les installer (7 lidars/semaine qui changent d'endroit chaque semaine). Par ailleurs, un plan d'entretien du parc de caméras a également été élaboré. Le traitement des infractions a été accéléré via le développement du Centre Régional de Traitement des amendes (CRT). Douze personnes supplémentaires ont été engagées en 2023. L'amélioration du nombre de PV traités est significative puisque la barre des 400.000 PV est pratiquement atteinte en 2022.

La Région continue de collaborer avec le parquet pour s'assurer du suivi des PV. Le SPF justice a lancé un projet pour abaisser les tolérances à la marge technique uniquement. Ce projet a démarré à Bruxelles en juin 2023. Par ailleurs, la Région développe avec le Fédéral une stratégie d'accompagnement des infractionnistes et récidivistes notamment avec le permis à points.

Enfin, Bruxelles Mobilité évalue chaque année en novembre les vitesses pratiquées dans la Région via une campagne de mesures sur 80 points, et ce depuis novembre 2020.

Lors de la mise en œuvre de la ville 30, une évaluation des adaptations d'infrastructures nécessaires a été réalisée. Il s'agissait soit de crédibiliser le 30 km/h soit de garantir une sécurité suffisante pour assurer le 50 km/h. Les adaptations ont été faites via la réalisation de micro-projets, ne nécessitant pas de permis d'urbanisme. Lors de l'évaluation du PASR en janvier 2022, 15 projets avaient été exécutés, 7 chantiers étaient en cours et 6 projets en cours d'étude. Ce programme de micro-projets continue. Chaque année une identification des micro-projets à mener est réalisée, tant pour la sécurisation des axes à 50 km/h que pour la crédibilisation des axes à 30 km/h. Cette mise en œuvre est progressive et se poursuit aussi bien via l'infrastructure, la sensibilisation et les contrôles sanctions.

L'action sur le développement technologique d'un système d'assistance intelligente de vitesse (ISA) n'a pas encore été développée. À partir de 2024, ISA sera normalement de série dans les nouveaux véhicules. Cette action pourra donc être mise en place progressivement dans le futur ce qui nécessitera une cartographie digitale et un travail sur les panneaux en vue de leur reconnaissance et détection. La carte des vitesses s'est nettement simplifiée, Bruxelles Mobilité en garantit la mise à jour et l'accès.

Dès fin 2019, Bruxelles Mobilité et la STIB ont échangé sur les impacts de la mesure en termes de matériel roulant, personnel. Suite aux discussions certaines voiries ont été maintenues à 50 km/h et une compensation financière a été versée à la STIB. La STIB continue à être consultée dans le cadre des nouveaux changements de régime de vitesse instaurés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Le nouveau Contrat de service public de la STIB signé fin 2023 prévoit que le tram roulera, lorsqu'il circule en chaussée dans au moins un sens, à 30 km/h dans les rues limitées à 30.

## Chiffres clés

- Proportion des voiries à 30 km/h : Près de 90 % (86 %)
- Proportion de voiries Auto QUARTIER où la vitesse réglementaire est de 30 km/h : 99 %
- Évolution des vitesses effectivement pratiquées (V85)<sup>1</sup> en novembre 2023 :
  - Voiries à 30 km/h : 36,4 km/h
    - Voiries qui étaient déjà à 30 km/h : 34,6 km/h
    - Voiries qui étaient à 50 km/h : 37,9 km/h
  - Voiries à 50 km/h : 47,3 km/h
- Bruit : baisse des niveaux, allant de 1,5 à 4,8 dB (A) en fonction de la période horaire considérée, de l'endroit, du type de trafic et du revêtement
- Nombre de victimes d'accidents de la route en 2023 : 4319 au total dont
  - 6 personnes tuées, dont
    - 1 piéton
    - 1 cycliste
    - 1 vélo -/motocyclette/moto
    - 1 voiture
    - 2 autres
  - 153 blessés graves, dont
    - 48 piétons
    - 31 cyclistes
    - 24 trottinettistes
    - 35 vélos -/motocyclette/moto
    - 12 voitures
    - 3 autres
  - 4160 blessés légers, dont
    - 845 piétons
    - 980 cyclistes
    - 467 trottinettistes
    - 565 vélos -/motocyclettes/motos
    - 1025 voitures
    - 278 autres

## Réalisations illustrées



*Subside de sécurisation d'un carrefour et maîtrise des vitesses dans le cadre de la Ville 30*



*Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.*



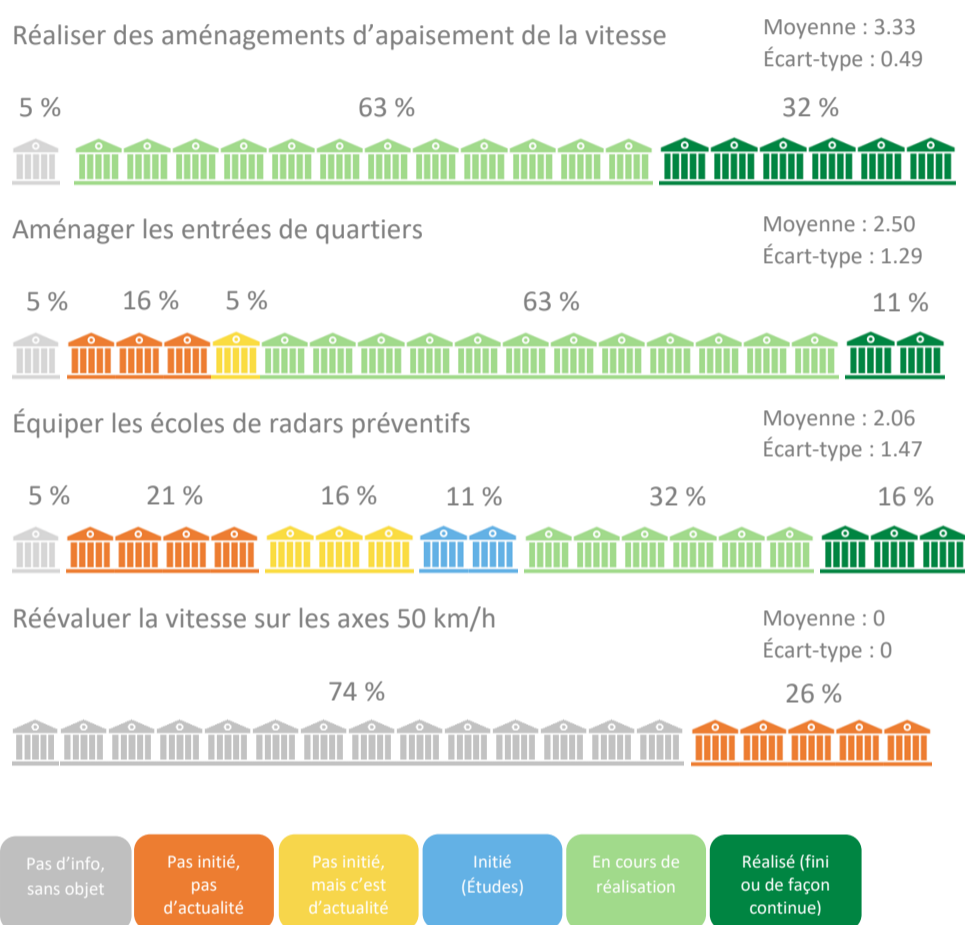
<sup>1</sup> La V85 est la vitesse en dessous de laquelle 85 % des usagers circulent

## GOOD NEIGHBOURHOOD

### A.1 Instauration de la limitation à 30 km/h sur le territoire régional

L'ambition est de conforter le caractère local de la grande majorité des voiries, afin de réduire drastiquement le nombre et la gravité des accidents de circulation pour tous les usagers, d'offrir des conditions favorables au développement de la marche et du vélo dans un trafic apaisé, de diminuer les nuisances environnementales, notamment le bruit du trafic et les polluants atmosphériques, et d'augmenter la qualité du cadre de vie en ville.

#### Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



#### Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Depuis janvier 2021, le 30 km/h est devenu la règle générale. La Ville 30 est d'application sur toutes les voiries bruxelloises sauf exception. Dans ce contexte, les actions communales visent prioritairement à assurer le respect de cette réglementation.

La plupart des communes bruxelloises mettent en œuvre cette action en réalisant des aménagements d'apaisement/maîtrise de la vitesse. Cette action est mise en œuvre par toutes les communes, quelques-unes selon un plan d'actions stratégique (mise en œuvre d'un CLM, d'un PCM, ou d'un plan d'adaptation des voiries pour assurer le respect strict du 30 km/h...), mais la plupart au cas par cas, soit dans le cadre de projets spécifiques (réaménagements de voiries, projets lancés par la STIB, par Bruxelles Mobilité, par un CRU ou CQD...), soit en fonction de demandes spécifiques (plaintes pour excès de vitesse, demandes citoyennes). Certaines communes profitent des appels à subsides, mais pas toutes. Les principaux freins évoqués à la mise en œuvre de cette action, outre l'absence de vision stratégique, sont liés aux nuisances provoquées par certains dispositifs ralentisseurs (bruit, vibration) ou à leur inefficacité (coussin berlinois versus SUV).

Certaines communes travaillent également sur les effets de porte à l'entrée des quartiers. Cette action étant intéressante lorsqu'on quitte une voirie où la Ville 30 n'était pas d'application. On notera également que certains plans stratégiques ne sont pas adaptés à la nouvelle Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV), mais s'appliquent à l'ancienne hiérarchie des voiries (plan IRIS 2) et que peu de communes se basent à l'heure actuelle sur la SMV pour définir les mailles et entrées de quartier à aménager.

L'équipement des écoles de radars préventifs et de 'kit' standard de mise en conformité rencontre une mise en œuvre plus variable : certaines communes n'ont pas encore entamé cette action alors que d'autres la mettent en œuvre de manière plus structurée. Globalement, la pose de panneaux A23 et/ou de signalisation et/ou de totem est plus généralisée alors que l'installation de radars préventifs est nettement moins suivie (préférence pour les aménagements et la signalétique que pour les radars, question de l'intérêt des radars alors que les voiries sont à 30 km/h ?).

Enfin, la réévaluation des axes à 50 km/h est une action peu mise en œuvre car peu pertinente à l'échelle de la plupart des communes, les axes à 50 km/h étant pour leur grande majorité des axes régionaux.

#### Chiffres clés

- Près de 90 % (86 %) des voiries de la Région sont limitées à 30 km/h ou moins, en 2021 (par rapport à 50 % en 2020)
- Près de 100 radars préventifs ont été installés dans les rues bruxelloises afin de contrôler les vitesses pratiquées

#### Bonnes pratiques

- Dans le cadre de la mise en œuvre du quartier apaisé « Royale Sainte-Marie », les entrées de quartier depuis l'axe Auto CONFORT de la chaussée d'Haecht ont été aménagées en trottoirs traversant afin de marquer et sécuriser l'entrée dans le quartier apaisé.



Entrée de quartier marquée depuis la Chaussée d'Haecht vers la rue de la Constitution (BRAT 2023 et Google StreetView, 2023)

- La commune de Saint-Josse-ten-Noode a procédé au réaménagement de la place Guy Cudell en 2021. Un des objectifs de ce réaménagement était de limiter la vitesse. Le réaménagement de la place a permis de lui apporter une nouvelle identité visuelle qui redéfinit la place du piéton et apporte plus de convivialité. Le plateau surélevé et le revêtement pavé coloré offrent une redéfinition du rôle du trafic au niveau de cet ancien carrefour avec la remise des modes actifs au centre des priorités tout en incitant les automobilistes à ralentir pour respecter la limite de vitesse à 30 km/h<sup>1</sup>. Ce réaménagement a été nommé au *Brussels Architecture Prize* de 2021.

<sup>1</sup> <https://sjtn.brussels/fr/actualites/inauguration-de-la-place-guy-cudell>  
Etude de Suivi du Plan régional de Mobilité « Good Move »



Place Guy Cudell à Saint-Josse-ten-Noode  
(<https://sjtn.brussels/fr/actualites/place-guy-cudell-entierement-renovee>)



Place Guy Cudell à Saint-Josse-ten-Noode  
(<https://brusselsarchitectureprize.be/fr/project/guy-cudell-square/>)

- Dans le cadre du projet Ville 30, la commune de Woluwe-Saint-Lambert a établi un plan visant à marquer l'entrée des quartiers résidentiels au moyen notamment d'aménagements de type trottoirs traversants. Ceux-ci marquent le passage d'une voirie principale à une voirie de quartier. L'exemple ci-dessous illustre ce cas de figure. À noter qu'il a été réalisé sur la base de l'ancienne hiérarchie des voiries (plan IRIS 2), avant l'adoption du plan Good Move : il séparait donc une voirie interquartier d'une voirie de quartier, alors que ces deux axes sont actuellement considérés comme des voiries de type QUARTIER dans la Spécialisation Multimodale des Voiries.



Trottoir traversant entre l'avenue des Cerisiers et l'avenue de Mars à Woluwe-Saint-Lambert (Google StreetView, 2017)