

## Good Partner











### E.4 Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie, diversifier les possibilités de financement et uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public

**L'ambition est d'assurer une mobilisation optimale des différentes parties prenantes pour la mise en œuvre de chacune des actions et projets, et d'offrir aux acteurs en charge de la planification, de la conception, de la réalisation et de la gestion d'espaces publics en RBC un accès facilité aux connaissances, outils et bonnes pratiques leur permettant de développer des projets d'espace public de grande qualité, en intégrant les enjeux d'accessibilité PMR, de genre, de fonction de séjour et d'usage interactif, de sécurité routière, d'accessibilité des véhicules de secours, d'entretien, de qualité environnementale (bruit, eau, maillage vert) et de livraisons.**

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

##### Mise en œuvre des actions



-  Clarifier et uniformiser les processus d'élaboration des projets communs entre les institutions régionales et/ou entre institutions d'autres niveaux, en définissant systématiquement, en concertation, les ambitions poursuivies préalablement au lancement proprement dit du projet
-  Pour chacun de ces projets transversaux, créer les mécanismes de mise en œuvre : pilotage, partage des coûts et de la maîtrise d'ouvrage
-  Systématiser la recherche de financements européens et intégrer les possibilités de cofinancement avec le secteur privé
-  Établir des programmes d'action pluriannuels (à dix ans, mis à jour annuellement) comportant des projets liés au développement urbain sur des zones à enjeux stratégiques, d'aménagement de l'espace public et de développement de l'offre de mobilité (PPI Espaces publics, voir action D.1)
-  Compiler un référentiel unique de conception des voiries et des espaces publics sur la base du Guide des espaces publics bruxellois, des vadémécums existants, des exigences environnementales et de circulation des véhicules de secours et des services de collecte, en y intégrant les critères d'espace public de qualité, de fonctions de séjour et d'usage interactif
-  Décliner ces principes dans les cahiers de charges types d'exécution et d'entretien des aménagements de voiries et d'espaces publics
-  Diffuser les outils et organiser la formation continue des concepteurs de projet régionaux et communaux
-  Effectuer des évaluations avant/après des aménagements et transformations de l'espace public réalisés (comptages, enquêtes usagers...)
-  Modifier l'ordonnance en matière de sécurité routière pour adapter les conditions d'obligation d'audit en cohérence avec le volet réglementaire du PRM
-  Soumettre les projets à l'avis des usagers, via la section spécialisée en charge de l'analyse des projets « Modes actifs » de la Commission régionale de Mobilité (en fonction de l'ampleur du projet et des enjeux d'arbitrage – à préciser dans un futur règlement d'ordre intérieur de la CRM – voir action E.5)

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

La question de la gouvernance des projets se pose pour tous les projets, mais particulièrement concernant les programmes d'intervention relatifs à l'espace public, car ils sont, pour la plupart d'entre eux, permanents. En outre, ces programmes ont une capacité à reconfigurer l'espace public et, donc à mettre en œuvre les réseaux de mobilité.

Depuis l'adoption du Plan régional de Mobilité (PRM) en 2020, Bruxelles Mobilité (qui est parfois porteur de projet ou un partenaire important) a tout d'abord mené un travail en interne visant à clarifier les étapes indispensables à la conception, la programmation, la réalisation et au suivi d'un projet.

Ceci a permis des améliorations concernant les programmes d'entretien des voiries (trottoirs, asphaltage) et de végétalisation. Le principal programme de microprojets (soit des interventions réalisables sans permis d'urbanisme, dans la plupart des cas) a également été doté d'un processus de construction et de suivi clair, maximisant la contribution aux objectifs en tentant compte des contraintes de mise en œuvre. Ce programme est désormais actualisé annuellement.

Par rapport aux partenaires, on peut notamment citer les actions suivantes :

- L'annonce des principales interventions à venir de Bruxelles Mobilité lors d'une séance de planification annuelle, permettant aux autres acteurs de l'espace public, dont les impétrants, de s'informer suffisamment en amont, notamment pour faciliter la mise en place de synergies.
- Une collaboration rapprochée avec la STIB autour de son Plan décennal des Voies (PDV) afin d'évaluer les opportunités que ces travaux offrent, le cas échéant, pour répondre à des enjeux relatifs aux autres modes de transport, à la sécurité routière ou à l'accessibilité des arrêts et de leurs abords immédiats. De nombreuses synergies sont ainsi détectées, analysées et éventuellement mises en œuvre. Les deux entités gagnent progressivement en efficacité depuis qu'une décision claire peut être prise suffisamment en amont des interventions.
- D'une façon plus générale, le processus de gouvernance de tout type de projet d'espace public impliquant la STIB et Bruxelles Mobilité est en cours d'élaboration, et un comité de concertation stratégique a été remis en place depuis janvier 2024
- La gouvernance relative à la programmation et au suivi des projets a également pu être renforcée via les séances de programmation des chantiers, le comité de coordination Beliris, ou encore l'actualisation de la procédure relative au CRU, avec désormais une meilleure connexion entre les ambitions et les ressources disponibles, etc.
- D'autres démarches sont en cours et demandent encore à être éprouvées, notamment auprès des communes. Ces efforts se poursuivront donc les prochaines années.

Concernant l'établissement d'un Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI) relatif aux enjeux d'espace public, il s'agit d'un processus complexe impliquant la description des besoins, leur priorisation, leur croisement avec d'autres programmes d'action, l'établissement de propositions coordonnées avec les partenaires, validé politiquement, et doté des moyens nécessaires à sa réalisation. Un suivi adéquat, permettant également les ajustements nécessaires, s'avère ensuite essentiel à sa mise en œuvre.

Plutôt que la construction d'un PPI qui serait unique pour l'ensemble des acteurs de l'espace public, Bruxelles Mobilité a pour ambition d'inscrire, à chaque fois que cela est possible, ses propres programmes annuels au sein de visions établies sur le plus long terme (une démarche en ce sens est en cours concernant les trottoirs). Bruxelles Mobilité a également pour objectif d'optimiser l'utilisation des ressources disponibles de la Région afin qu'elles contribuent le mieux aux objectifs. Or, la réalisation de synergies dépend de la gouvernance à créer ou à optimiser avec chacun des acteurs de l'espace public (cf. plus haut), mais aussi d'une bonne connaissance de l'état de la mise en œuvre, de laquelle il doit être possible de décrire de façon exhaustive et documentée les besoins rencontrés et d'outils adaptés, capable de faire le lien entre enjeux, programmation, réalisation et atteinte des objectifs.

Depuis l'adoption du PRM, Bruxelles Mobilité s'est dès lors rapidement lancé dans cette démarche en menant de front plusieurs actions :

- Suivi et mise à jour de l'état de réalisation de la mise en œuvre du réseau structurant vélo et des magistrales piétonnes, ainsi que de multiples enjeux relatifs à la sécurité routière, à l'accessibilité, etc.
- Suivi et mise à jour, en partenariat avec la STIB, des enjeux relatifs aux transports publics de surface.
- Construction d'un outil transversal ayant pour ambition de reprendre l'ensemble des projets nécessaires à la mise en œuvre des réseaux structurants de mobilité et plus généralement des enjeux relatifs à l'espace public. Il reprend également une partie des projets ou intentions des principaux partenaires régionaux et communaux. Une nouvelle version intégrant la spatialisation de l'ensemble des projets est en cours de développement, tout en conservant les fonctions actuelles relatives à l'analyse, à la programmation et au suivi des projets.
- Construction de plusieurs outils/interfaces visant à interagir efficacement avec les données pour faciliter l'encodage des demandes d'intervention (internes ou externes), l'analyse ou le suivi des projets (tableaux de bord).

Certains projets ne sont pas liés à un programme spécifique et peuvent également avoir un impact sur l'utilisation de l'espace public ou le développement des réseaux. Ces projets nécessitent toujours une importante coordination comme :

- Cairgo Bike : il s'agissait d'un projet européen réunissant dix partenaires publics, privés, associatifs et académiques dès le stade de la candidature avec un pilotage de Bruxelles Mobilité.
- la réouverture de la connexion ferroviaire : accord conclu avec gouvernement fédéral, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le Port de Bruxelles, le gestionnaire de réseau Infrabel et le propriétaire du terrain SFPIM Real Estate.

Concernant les projets européens, Bruxelles Mobilité a développé une procédure de validation, de partage d'informations et de bonnes pratiques. De plus, un accord-cadre a été conclu avec Brussels International permettant de faire appel à des expertes ou experts pour un accompagnement dans la préparation de dossiers de candidatures. Le partage final des coûts dépend de la structure initiale du projet.

Les manuels liés à l'espace public évoluent en fonction des pratiques. Parmi les nouvelles publications, on peut citer :

- Le vademécum vélo sur les [Cyclostrades](#)
- Les [recommandations](#) d'implantation et de mise en œuvre des dropzones sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale
- Le BABE, outil de référence du choix du Bon Aménagement cyclable ou Bon Endroit a été présenté aux communes en 2023 et récemment publié
- La prochaine mise à jour du cahier de l'accessibilité piétonne pour lequel le comité d'accompagnement s'est déjà réuni à plusieurs reprises.
- En ce qui concerne les aménagements de modération des vitesses, les fiches techniques sont publiées (coussin berlinois, Chicane et radar préventif) sur le site de l'Observatoire de la Mobilité.
- Une fiche technique sur le placement des panneaux B22/ B23 est en cours de rédaction
- 3 fiches sur des savoirs de base, traversée piétonne, trottoir traversant et visibilité mutuelle entre usagers sont en cours de finalisation.

La diffusion des outils et la formation continue font partie intégrante de la mise en œuvre du plan Good Move. Avec Brulocalis, de nombreuses réunions sont organisées chaque année avec les communes notamment pour la présentation des guides et manuels techniques.

La fiche F.6 reprend les formations organisées de manière régulière par Bruxelles Mobilité. Dans les nouveautés, on peut noter une formation en accessibilité. Par ailleurs, la formation destinée aux conseillers et conseillères en mobilité intègre désormais un module sur le genre. Une formation pour les coordinateurs et coordinatrices sécurité routière, engagés dans le cadre du PASR va également démarrer mi-mai 2024. Il s'agit d'une formation ciblée de 40 heures sur la théorie en sécurité routière mais également sur les spécificités de la Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, la révision du cahier de charges type "Irisroads" est en cours de finalisation.

En ce qui concerne l'évaluation des projets, en plus de ce qui a déjà été évoqué sur l'état de réalisation, Bruxelles Mobilité réalise régulièrement un Baromètre de la Mobilité, c'est-à-dire une enquête de satisfaction réalisée auprès de l'ensemble des usagers se déplaçant en Région bruxelloise : habitants, visiteurs ponctuels ou réguliers pour divers motifs. L'objectif est triple, connaître le niveau :

- de satisfaction par mode de transport,
- de satisfaction des Bruxellois et Bruxelloises par rapport à leur quartier d'habitation
- d'adhésion par rapport aux objectifs du Plan régional de Mobilité (Good Move).

Les résultats du dernier baromètre sont disponibles sur le site de l'Observatoire Good Move. Le prochain baromètre aura lieu en octobre 2024.

Certaines actions méritent une attention particulière et une implication importante des de la population dès leur construction. Les projets d'apaisement des quartiers et contrats locaux de mobilité comprennent des concertations spécifiques et font l'objet de tests et d'évaluations individuelles. Les problèmes concrets rencontrés pendant la mise en œuvre peuvent aussi être remontés directement par les citoyens via plusieurs canaux des communes et de la Région.

Les projets évoluent et intègrent notamment beaucoup mieux les dimensions liées aux fonctions de séjour et à la végétalisation dès leurs conceptions. De plus, Bruxelles Mobilité mène depuis 2020 de nombreux projets de proximité qui permettent d'accroître la perméabilité des sols et améliorer la gestion des eaux de ruissellement. Un projet de ce type a notamment été réalisé Place Flagey.

Suite à la modification de la Directive européenne sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, la Région a procédé à la transposition de ces modifications. Les modifications introduites par la directive n'ont pas eu d'impact énorme pour la Région ; la transposition faite en 2013 étant déjà plus ambitieuse en termes de voiries à auditer que les obligations européennes. La nouvelle ordonnance et son arrêté d'exécution ont été approuvés respectivement en mars et en juin 2023. Celle-ci modifie les voiries à auditer, pour prendre en compte la nouvelle spécialisation multimodale des voiries. Ainsi les nouvelles voiries à auditer sont les voiries auto PLUS, TC PLUS (en surface) et Poids lourd PLUS. Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières regroupent des procédures préventives, les audits de sécurité routière, des procédures curatives, des inspections, l'identification de zones à concentration d'accidents. Ces procédures sont gérées au sein de la cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité.

Enfin, concernant la Commission régionale de Mobilité, celle-ci a été renforcée et dispose désormais de 5 sections spécialisées. Ces avis couvrent de larges enjeux y compris certains projets liés à l'espace public ([Avis sur le projet de Plan d'Aménagement Directeur \(PAD\) Porte de Ninove, PAD Mediapark, PRAS Heyzel...](#)) Plus d'informations sont disponibles dans la fiche E.5

## Chiffres clés

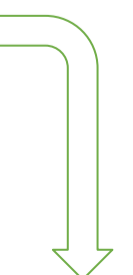
- Montant des interventions européennes dans les projets de mobilité menés sur la Région : environ 22,5 millions d'euros pour la période 2020-2023, soit 5,6 millions d'euros par an



Projet de végétalisation place Flagey



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**.



## GOOD PARTNER

### E.4 Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie, diversifier les possibilités de financement et uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public

L'ambition est d'assurer une mobilisation optimale des différentes parties prenantes pour la mise en œuvre de chacune des actions et projets, et d'offrir aux acteurs en charge de la planification, de la conception, de la réalisation et de la gestion d'espaces publics en RBC un accès facilité aux connaissances, outils et bonnes pratiques leur permettant de développer des projets d'espace public de grande qualité, en intégrant les enjeux d'accessibilité PMR, de genre, de fonction de séjour et d'usage interactif, de sécurité routière, d'accessibilité des véhicules de secours, d'entretien, de qualité environnementale (bruit, eau, maillage vert) et de livraisons.

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

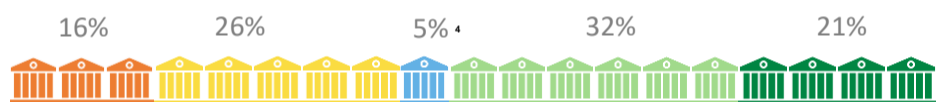
Se conformer au Cahier des Charges-Type régional pour l'élaboration des cahiers de charges d'exécution et d'entretien des aménagements de voiries et d'espaces publics communaux

Moyenne : 4.18  
Écart-type : 1.59



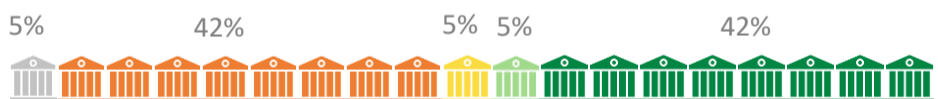
Effectuer des évaluations avant/après des aménagements et transformations de l'espace public temporaires ou permanents réalisés (comptages, enquêtes usagers...)

Moyenne : 2.16  
Écart-type : 1.46



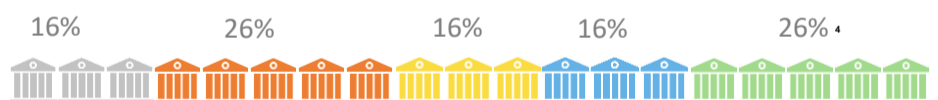
Diffuser des référentiels/guides/outils, ou encadrer les auteurs de projets pour uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public

Moyenne : 2.00  
Écart-type : 1.97



Prendre en compte la question du genre dans la politique de mobilité communale (lors de réaménagements, de diagnostics...)

Moyenne : 1.50  
Écart-type : 1.26



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

La quasi-totalité des communes se conforme au Cahier des Charges Type régional (CCT régional) pour l'élaboration des cahiers de charges d'exécution et d'entretien des aménagements de voiries et d'espaces publics communaux.

En matière d'évaluation avant/après des aménagements, la plupart des communes entreprennent ces évaluations a posteriori. Cela se produit souvent en réponse à des préoccupations exprimées par la population, ce qui pousse les autorités politiques à s'engager dans un processus d'évaluation. Cependant, au cours des dernières années, de plus en plus de communes ont commencé à initier ces démarches dès le début du processus d'aménagement :

- Des concertations citoyennes avant la mise en œuvre du projet (surtout les gros chantiers)

- La mise en place d'un monitoring dans certains cas. Ce travail est facilité aujourd'hui grâce au système Telraam, utile pour certaines communes.
- Des réunions de suivi avec les riverains après les aménagements.

Dans la plupart des cas, les évaluations se focalisent sur des questions de flux, de sécurité routière et de performance des transports publics, et moins sur la qualité des aménagements et le confort des espaces publics. Les freins énoncés par les communes ne réalisant pas encore ce type d'évaluation sont généralement un manque de temps et des blocages d'ordre politique.

Plusieurs communes n'ont pas de référentiels communaux mais consultent au préalable, les différents services communaux (Voirie, Urbanisme, Espaces verts, Environnement...) pour les grands projets immobiliers (lotissements...). De plus, plusieurs communes pensent qu'il n'est pas du ressort de la commune de réaliser cette action.

En ce qui concerne la question du genre dans la politique de mobilité communale, plusieurs communes mentionnent la nécessité de considérer le *Gender Budgeting* qui doit être précisé chaque année. De plus, il existe le *Test Equality* lors de la demande de subsides pour certains projets. Par ailleurs, certaines communes ont des agents qui ont suivi une formation sur la question du genre dans la mobilité. Cependant, les freins évoqués à la non-prise en compte systématique de la question du genre dans les projets de mobilité sont les suivants :

- L'absence de Vademecum spécifique sur le sujet et de directives claires en la matière,
- La question du genre est relativement nouvelle, ce qui signifie qu'il y a peu de recul, de retours d'expériences et de ressources disponibles
- Il y a peu de sensibilisation du personnel communal sur le sujet,
- Les communes ne savent pas toujours comment concrètement intégrer cette perspective dans leurs actions et aménagements en mobilité.

#### Chiffres clés

- Nombre de membres du personnel communaux sensibilisés/formés aux pratiques d'aménagement et à l'application du volet réglementaire du PRM, ainsi qu'aux guides d'aménagement de l'espace public (vademecum) : /

#### Bonnes pratiques

- À Berchem-Sainte-Agathe, une marche exploratoire sur le genre dans l'espace public a été organisée (au début de la législature). De plus, un questionnaire sur le harcèlement en rue a été réalisé, sur l'initiative de l'échevine à l'égalité des chances. Pour finir, plusieurs suggestions de féminisation de l'espace public (non officiel, mais plaques pérennes) ont été apportées.
- Ixelles a été la première commune bruxelloise à intégrer, en 2015, une perspective de genre dans le processus budgétaire, avec un budget sensible au genre portant sur les dépenses durant plusieurs années. La ventilation du crédit de dépense a été réalisée par le service gestionnaire pour chaque article budgétaire au niveau détaillé, en accord avec l'Echevin-e en ayant l'attribution. Aujourd'hui il reste le test « égalité » pour chaque projet.
- À Woluwe-Saint-Lambert, la commune a mis en place un monitoring grâce aux analyseurs de trafic après la phase de test.
- À Ixelles, la commune évalue au travers de comptages, d'observations, de demandes de données auprès des partenaires (STIB, Gracq) et via les plaintes des riverains.
- À Molenbeek, l'association Molembike propose des cours pour apprendre à rouler à vélo, essentiellement aux femmes (et aux enfants). Des cours hebdomadaires sont proposés et des questions liées aux déplacements à vélo sont également abordées comme les vêtements adaptés, le choix du parcours, la visibilité, la sécurité, l'éclairage ou encore les règles de sécurité routière. C'est avec l'association Hirond'ELLES qu'ils organisent ces sorties.