

## Good Network

### B.1 Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics

L'ambition est de rendre l'espace public sécurisé (concept de *security by design*), accessible et confortable pour tout le monde. Il s'agit d'offrir des infrastructures conçues de sorte à réduire le plus possible les risques d'accidents ainsi que leur gravité (avec un focus sur les zones à concentration d'accidents (ZACA), points noirs identifiés sur le territoire régional). Il s'agit aussi de mener une politique proactive de création d'aménagements de qualité et accessible selon les exigences de l'universal design afin d'optimiser le recours à la marche et aux transports publics.

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

##### Mise en œuvre des actions



-  Développer un programme de mise en œuvre des interventions à prévoir pour la résolution (temporaire et définitive) des ZACA
-  Développer un programme de mise en œuvre des interventions à prévoir pour la sécurisation et la mise en accessibilité des traversées piétonnes (en y incluant la zone de recul entre stationnement et traversée piétonne, l'éclairage éventuel de la traversée et la gestion des vitesses d'approche)
-  Développer un programme de mise en œuvre des interventions à prévoir pour : Les mises en accessibilité des voiries régionales des réseaux Piéton PLUS et Piéton CONFORT, telles que prévues dans le PAVE et conformément à la Charte sur les revêtements piétons
-  Développer un programme de mise en œuvre des interventions à prévoir pour : La mise en accessibilité de 60 à 70 arrêts de surface de transport public par an, ainsi que leurs abords, en ce compris les carrefours en amont et en aval (50 par an sont programmés dans le Plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB 2019-2029 et 10 supplémentaires sont prévus dans des projets de Bruxelles Mobilité)
-  Assurer une réactivité de résolution temporaire ou définitive d'un aménagement insécurisé ou inaccessible, moyennant de petites interventions (micro-projets)
-  Inclure les interventions nécessitant une demande de permis d'urbanisme dans le PPI Espaces publics (voir action E.4) et ainsi identifier les interventions à planifier dans les programmes de travaux des différents gestionnaires de voiries, et les mettre en œuvre
-  Assurer l'actualisation des états des lieux existants et une évaluation du suivi de la mise en œuvre de ces différentes interventions, notamment via les outils d'asset management des gestionnaires de voirie (voir action B.8)
-  Intégrer les normes et référentiels en matière de sécurité routière des infrastructures (pour tous les modes) et d'accessibilité de l'espace public dans un référentiel unique de conception des voiries et des espaces publics (voir action E.4)
-  Le sous enregistrement des collisions et des chutes est réduits par la mise à disposition d'une plateforme d'enregistrement accessible aux citoyens et usagers. établir la faisabilité via Fix my street voir l'opportunité d'intégrer la sécurité routière subjective, pour tous les modes de déplacement

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

Au total, le travail effectué en 2022 a permis d'identifier 54 ZACA sur voiries tant régionales que communales. Pour les ZACA régionales, certaines d'entre elles seront résolues via les programmes en cours, ou ont déjà bénéficié d'une intervention. Le solde, soit 31 zones, doit faire l'objet d'une intervention dans les trois ans, comme le prévoit le PASR. L'effort d'étude est ainsi réparti sur trois années et, en 2023, les dix premières ont ainsi fait l'objet d'un mandat relatif à la sécurité routière et leurs études se finalisent dans les temps. Les 10 suivantes sont bien programmées pour étude en 2024. La mise à jour de la liste des ZACA est en cours.

En ce qui concerne la sécurisation des traversées piétonnes, de nombreux facteurs entrent en jeu et peuvent varier d'une traversée à l'autre. Une première étape a consisté en une analyse des traversées piétonnes non conformes sur l'ensemble des voiries régionales. La mise en conformité de la zone de recul du stationnement (interdiction de stationnement à 5m (ou 20m si présence d'un feu) en raison du masque de visibilité constitué par les véhicules stationnés), a été assurée par le placement de stationnement vélo et de dropzones. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité aménage des oreilles de trottoirs chaque fois qu'elle procède à des réfections complètes de trottoir et que c'est techniquement et réglementairement possible. Enfin, la [cartographie](#) des traversées piétonnes accidentogènes (tout gestionnaire) a été réalisée en 2023 et est mise à jour de manière bisannuelle. Un programme de sécurisation des traversées piétonnes est prévu dans le cadre du PASR, via les micro-projets. Quant à la mise en accessibilité elle a aussi été prise en charge, mais de façon moins systématique : Bruxelles Mobilité a réalisé des centaines d'abaissements de bordures et installation d'éléments podotactiles.

Bruxelles Mobilité a dressé un audit des trottoirs régionaux sur le réseau PLUS et CONFORT entre 2020 et 2023. Cet audit a permis de construire un plan d'entretien des trottoirs ambitieux. Il comprend, en plus d'interventions ponctuelles, des réfections complètes de sections de trottoir. Plus de 5 kilomètres de trottoirs ont ainsi été complètement refaits en 2021 et des centaines de traversées ont été mises à niveau (abaissement de bordures, placement d'éléments podotactiles, etc.). À noter que pour accompagner ce programme, Bruxelles Mobilité a mis sur pied une formation spécifique pour ses équipes de terrain en charge du plan trottoir (sensibilisation à l'accessibilité, éléments techniques, etc.).

Entre début 2019 et fin 2022, 379 arrêts de surface ont été (ré-)aménagés. Ces travaux ont été réalisés par différents maîtres d'ouvrage (Bruxelles Mobilité, STIB, communes, etc.), mais avec un suivi technique de la cellule arrêts de la STIB (mise à disposition de plan, suivi de l'état des arrêts, etc.). L'objectif de réaliser 70 arrêts par an a été atteint, voire dépassé, pour ce qui concerne les arrêts eux-mêmes. Par contre, la mise en accessibilité des abords d'arrêts n'a pas fait l'objet, d'un programme spécifique. Dans certains cas, les abords ont été refaits par ailleurs de façon fortuite (projet de façade à façade, réfection complète de trottoirs par Bruxelles Mobilité...), mais aucune prise en charge systématique n'a été prévue à ce stade. Bruxelles Mobilité a toutefois mené un projet pilote afin d'auditer l'accessibilité des traversées menant aux arrêts en berme centrale le long de ligne de tram 7 et détermine actuellement les procédures à mettre en place pour corriger les non-conformités relevées. Ce projet pilote sera étendu à l'ensemble des traversées menant à des arrêts de tram en berme centrale en vue de construire un programme de mise en accessibilité des abords d'arrêts tel que prévu dans le nouveau Contrat de service public de la STIB (2024-28) (art. 50.1).

Une procédure a été créée pour l'étude et la réalisation de microprojets, soit des projets qui ne nécessitent pas de permis d'urbanisme. Chaque année ce sont ainsi environ 40 microprojets qui sont étudiés via ce programme d'intervention, qui est par nature plus flexible et permet des délais de réalisation plus courts. À l'avenir, le programme des microprojets devrait également permettre de prendre davantage en charge les enjeux liés à l'accessibilité piétonne (notamment concernant les traversées menant à des arrêts de tram situés en berme centrale, sur les grands axes).

Le programme des microprojets est mis à jour annuellement, mais ce type d'intervention (et les ressources associées) sont également mobilisables via une procédure urgente, à la suite d'un accident ou d'un risque d'accident important.

Les interventions nécessitant un permis d'urbanisme sont reprises au sein d'autres programmes, et les besoins sont encore en cours d'inventaire. Il n'existe pas, à ce jour, de programme et procédure ciblant précisément la réalisation de projets avec permis d'urbanisme et dont l'ampleur se limite à la résolution d'enjeux relatifs à la sécurité et à l'accessibilité des trottoirs et/ou des traversées.

Comme expliqué plus haut, Bruxelles Mobilité a réalisé un audit des trottoirs régionaux entre 2020 et 2023. Toutefois, il n'a pas été conçu de sorte à permettre des analyses automatisées. À ce propos, le CRR a développé, à la demande de Bruxelles Mobilité, un outil d'audit des trottoirs sur base, d'une part, d'un formulaire sur tablette pour l'encodage des problématiques ponctuelles et, d'autre part, d'une chaise roulante mesurant la qualité d'usage des trottoirs (planéité, dévers et pente longitudinale). Les données récoltées sont stockées dans une base de données géoréférencée et facilement exploitable par les gestionnaires de voirie. Le déploiement d'un audit selon cette méthodologie permettra d'assurer un suivi beaucoup plus rapproché de l'état des trottoirs et de prioriser de façon plus efficace les interventions. À terme, les données issues de cet audit pourraient aussi alimenter des moteurs de recherches d'itinéraires qui prennent en compte le niveau d'accessibilité et de qualité d'usage des cheminements piétons.

En 2023, Bruxelles Mobilité a également lancé une démarche visant à la création d'un plan pluriannuel d'intervention (PPI) concernant les trottoirs.

En ce qui concerne les guides sécurité routière, trois fiches spécifiques ont déjà été publiées et neuf sont en cours de finalisation. Les normes et référentiels en matière de sécurité routière, sont par nature des éléments techniques et réglementaires qui ne peuvent être entièrement intégrés dans un seul et grand guide espace public.

Le sous enregistrement des collisions et des chutes est également un problème, dans la mesure où elle ne permet pas d'avoir une bonne représentation de l'ampleur de l'enjeu. Il est techniquement possible d'utiliser l'outil « Fix my street » pour tenter de réduire cette sous-déclaration, mais le recours à la photo pour la localisation de la chute ou de la collision pose un problème de type RGPD. Le projet développé pour la ville de Gand, a également été exploré, mais n'a pas débouché sur des résultats concluants. La solution finale est donc d'orienter vers une solution en interne, via le site de Bruxelles Mobilité. Les formulaires pour chaque mode ont été développés, et traduits en FR/NL/EN. L'annonce de la refonte des sites régionaux a cependant mis le projet en pause.



## Chiffres clés

Nombre de ZACA sécurisées : 54 ZACA identifiées en 2022 :

- 25 résolues ou faisant partie d'un grand projet
- 31 réparties sur trois années pour étude
  - En 2023, 10 ont fait l'objet d'un mandat SR et les études sont en majorité finalisées. L'une d'elles a été exécutée en 2024.

Nombres de traversées piétonnes sécurisées :

- 480 traversées piétonnes protégées (situation au 26/04/2024) + 44 traversées piétonnes sécurisées via des microprojets de BM depuis 2022 (programmation liée au PASR)
- 790 dropzones installées sur voiries régionales pour empêcher le stationnement illégal (situation au 26/04/2024)
- 102 projets de sécurisation de traversées subsidiés sur voiries communales depuis 2022
- Pour en savoir plus : [Le stationnement vélo \(mobi.brussels\)](https://mobi.brussels)

Nombre d'arrêts de transports mis en accessibilité : 379 (entre 2019 et 2023). Pour l'évaluation, voir : [ici](#).

Satisfaction de l'état des trottoirs : 5,3/10 (pour en savoir plus, voir : [ici](#))

Mise en conformité de la zone de recul de stationnement : exemple d'intervention avec aménagement de stationnement vélo et d'une dropzone



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**.

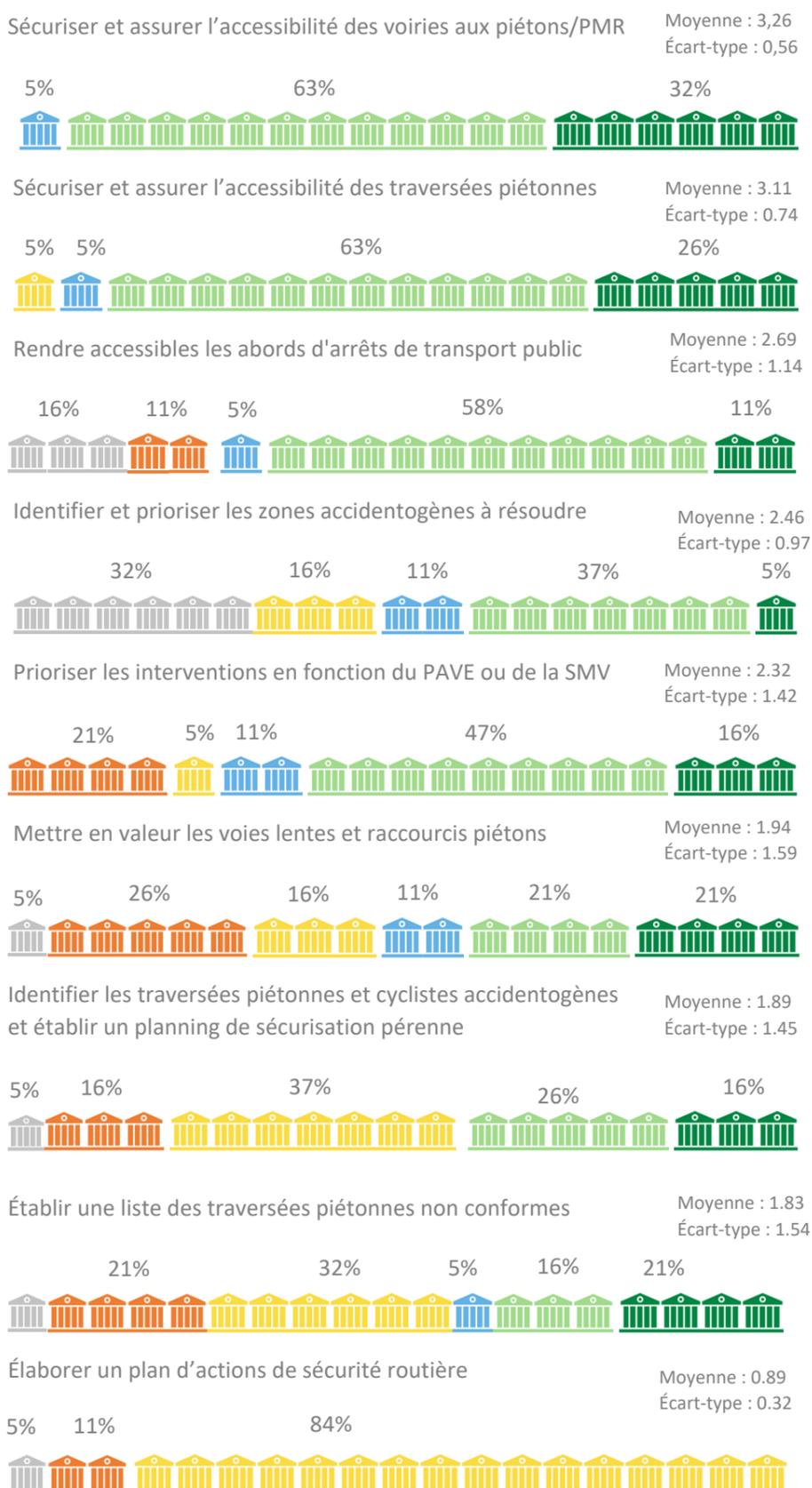


## GOOD NETWORK

### B.1 Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics

L'ambition est de rendre l'espace public sécurisé, accessible et confortable pour tout le monde. Il s'agit d'offrir des infrastructures conçues de sorte à réduire le plus possible les risques d'accident ainsi que leur gravité (avec un focus sur les zones à concentration d'accidents (ZACA), points noirs identifiés sur le territoire régional). Il s'agit aussi de mener une politique proactive de création d'aménagements de qualité et accessible selon les exigences de l'universal design afin d'optimiser le recours à la marche et aux transports publics.

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



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

Si aucune commune n'avait développé de plan d'actions sécurité routière communal basé sur le plan Good Move et le plan d'actions sécurité routière régional (PASR) en 2023, quasiment toutes se sont engagées à le faire très prochainement, au bénéfice, pour la plupart d'entre elles, d'un subside régional obtenu en ressource humaine d'un équivalent temps plein pour un ou une coordinatrice sécurité routière.

Si la quasi-totalité des communes opère, à l'occasion des réaménagements de voirie prévus, une sécurisation et mise en accessibilité PMR systématique des traversées piétonnes (rabaïssement des bordures, dalles podotactiles...), la plupart n'ont pas de programmation spécifique en la matière. Il en va de même concernant l'action de sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries aux piétons et PMR (entretien, rénovation, mise en conformité des trottoirs avec le RRU, respect de la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV), prise en compte de la charte des revêtements piétons). Par ailleurs, même si des actions sont en cours en la matière dans la plupart des communes, beaucoup de travail reste à faire dans la mise en conformité des trottoirs et traversées piétonnes. C'est généralement le plan triennal qui établit le planning de réfection des voiries et trottoirs et guide en partie les demandes de subsides pour ces interventions (PAVE, sécurité routière). Lorsque les compétences sont divisées en plusieurs services au sein des communes, c'est le service voirie ou travaux qui en assure le suivi plutôt que le service mobilité. Bien que ces actions soient donc menées par les communes, les efforts consentis restent assez ciblés (en fonction des réaménagements programmés) et la mise en conformité des trottoirs et traversées demeure un enjeu majeur tant pour les voiries communales que régionales.

Concernant l'accessibilité des abords d'arrêts de transport public, les communes interviennent peu et assurent davantage un rôle coopératif avec la STIB qui en détient la gestion et planifie les interventions selon sa propre vision.

Une grande majorité des communes regrettent la complexité de l'outil PAVE (densité et difficulté d'approche filtrée) et très peu l'exploitent réellement comme aide à la planification des interventions communales. Ainsi, l'outil est généralement consulté à l'occasion d'un réaménagement de voirie préalablement programmé et pour motiver les demandes de subsides plutôt que pour orienter les choix de réaménagement et prioriser les interventions ponctuelles. Certaines soulignent également l'obsolescence de l'outil, se basant sur un diagnostic réalisé il y a bientôt 10 ans et non remis à jour depuis. Le réseau SMV Piéton est quant à lui davantage au fait des acteurs communaux qui consultent régulièrement la carte dans le cadre des projets. Bien que prise en compte dans l'analyse et facile d'accès, là encore peu l'utilisent toutefois pour orienter ou prioriser les interventions.

Moins de la moitié des communes œuvrent activement à la mise en valeur des voies lentes et raccourcis piétons du réseau QUARTIER (entretien, signalétique, cartographie, boucles, veiller au confort des trajectoires et cheminements naturels piétons...). Il s'agit généralement des communes de seconde couronne qui bénéficient d'une plus importante trame viaire concernée. À noter que certaines d'entre elles disposent de données cartographiques en interne, et que certaines ont initié des démarches ou réflexions sur les boucles piétonnes et leur promotion. Pour les autres, il n'y a pas vraiment de stratégie définie en la matière, soit parce qu'il n'y a pas vraiment d'opportunités en regard du contexte urbain (densité du bâti, notamment en première couronne), soit parce que ce n'est pas considéré comme une priorité par rapport à d'autres sujets.

Sans qu'il y ait de planification spécifique pour la plupart, la moitié des communes développe des projets visant à sécuriser de façon temporaire et/ou définitive (études, aménagements) les zones accidentogènes, bien que ces dernières soient plus souvent localisées sur voiries régionales que communales. Certaines communes ne se basent pas sur l'identification des ZACA établie par la Région, et travaillent en priorité sur les zones accidentogènes ou dangereuses identifiées par la police locale par exemple, ou encore par des riverains, ou bien dans les lieux fréquentés tels que les abords d'école.

Enfin, seul un tiers des communes est avancé sur l'établissement d'une liste des traversées piétonnes non conformes en termes de recul du stationnement (5m ou 20m si feux) et l'établissement d'un planning de mise en conformité de celles-ci, là où la plupart des autres communes n'ont pas encore initié la démarche et attendent notamment l'engagement via subside (PASR) pour s'y atteler. Il en va de même pour l'identification

des traversées piétonnes et cyclistes accidentogènes et l'établissement d'un planning de sécurisation pérenne, y compris la mise en accessibilité et la modération des vitesses d'approche.

## Chiffres clés

- Voir fiche régionale

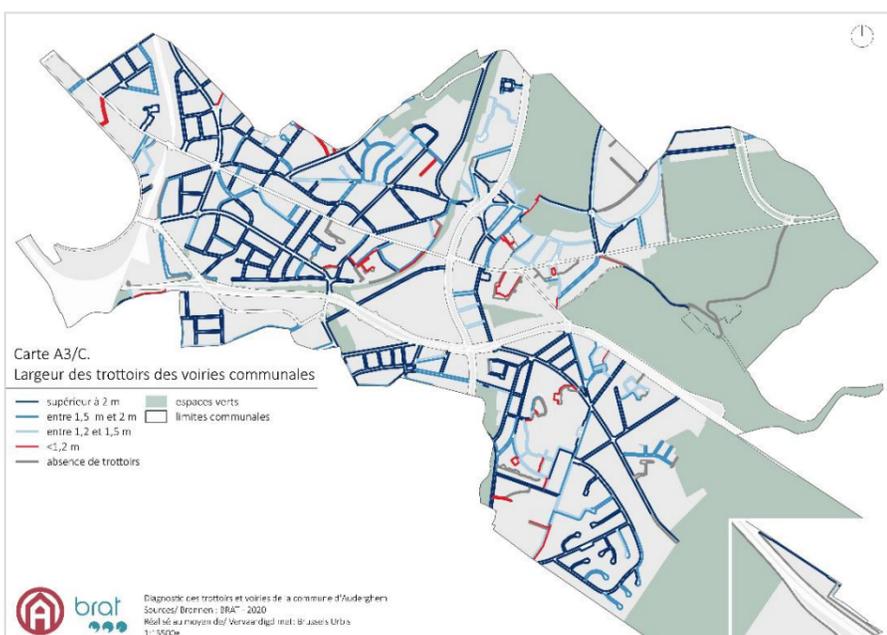
## Bonnes pratiques

- La commune de Saint-Gilles a fait un relevé de toutes ses traversées non conformes en termes de recul du stationnement (5m ou 20m si feux). Elle les met en conformité selon ce relevé (le plus souvent via installation d'arceaux vélos, boxes vélos ou dropzones) et a déjà bien avancé dans le processus.



– Dropzone rue Fernand Bernier à Saint-Gilles dans le cadre du programme de sécurisation des traversées piétonnes (Google StreetView 2023)

- Certaines communes ont développé des boucles piétonnes. Le principe est de relier des points stratégiques de la commune par une boucle 100% accessible et sans rupture du cheminement pour les personnes PMR.
- La commune d'Auderghem a réalisé un audit complet de l'accessibilité piétonne et PMR de ses trottoirs et traversées piétonnes ainsi que de l'état et de la nature des revêtements de ses voiries. Cet outil, qui date de 2020 et intègre également une vision stratégique, est régulièrement utilisé par la commune pour mettre en place la stratégie /planification/budgétisation des interventions sur les trottoirs et traversées piétonnes des voiries communales.



– Carte extraite du diagnostic des voiries et trottoirs d'Auderghem réalisé en 2020 par la commune d'Auderghem

- La commune de Woluwe-Saint-Lambert a fait réaliser un audit de mise en conformité de boucles pour les PMR. Cinq boucles ont été définies en concertation avec les usagers et avec la coopération de l'ASBL Plain-Pied. Pour chacune de ces boucles, les principaux obstacles rencontrés par les PRM ont été identifiés.

### PARCOURS PMR (PERSONNES A MOBILITE REDUITE)



Boucles de parcours PRM définies (site de la commune de Woluwe-Saint-Lambert - <https://fr.woluwe1200.be/accessibilite-pour-les-personnes-a-mobilite-reduite>)

- Etterbeek a effectué une opération de sensibilisation au handicap dans les rues de la commune en 2022 et souhaite poursuivre ses actions en développant une politique de mobilité communale plus inclusive.<sup>1</sup>
- Sur la commune d'Anderlecht, le square Émile Vandervelde, la ZACA la plus importante du territoire communal, va faire l'objet d'un projet de réaménagement. Le permis d'urbanisme a été déposé par Bruxelles Mobilité en 2023, dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) n°3 « Gare de l'Ouest ». La commune avait déjà identifié le réaménagement de ce square dans ses actions à mener dans le cadre de son Plan Communal de Développement. L'ambition du projet est de faire ce square « un espace lisible, adapté à l'ensemble des modes actifs » (Bruxelles Mobilité). Améliorer le square pour en faire un espace de rencontre pour les riverains des quartiers Cureghem et Wayez fait également partie des objectifs.