



be
**good
move**
be.brussels 

Question

09

Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Janvier 2019

Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?

En Région bruxelloise, l'espace public est aujourd'hui encore très largement dédié au trafic routier. C'est le résultat de la priorité donnée pendant la deuxième moitié du 20^e siècle au trafic routier, à l'époque symbole de modernité et gage de progrès. Pourtant, dès la création de la Région bruxelloise en 1989, la perception de l'espace public a changé : il ne s'agissait plus seulement d'optimiser les déplacements, mais aussi de prendre en compte la qualité de séjour dans la ville. Mais en matière d'espaces publics, les changements prennent du temps à se concrétiser. Les nombreux réaménagements récents témoignent cependant de cette transition en faveur d'un espace public à taille humaine, transition à accompagner pour améliorer la qualité de vie en ville¹.

LA GESTION DES DÉPLACEMENTS

Jusqu'à la fin des années 80, l'aménagement des espaces publics est strictement fonctionnaliste. Rues et places sont conçues avant tout pour organiser le flux croissant de voitures en mouvement et en stationnement. Tout ce qui ne relève pas de cette préoccupation est donc quasi anecdotique ou cosmétique : un peu d'espace résiduel par-ci à partager entre piétons, cyclistes et transport public, quelques rares bancs et arbres par-là. Le besoin de sécuriser les autres usagers contre les risques du trafic routier conduit à un « urbanisme des feux et des barrières », imposant des attentes et des détours à tous les non-automobilistes et réduisant leur liberté de mouvement par une forte ségrégation spatiale. Généralisée depuis les années 70, et devenue depuis prioritaire, la traversée piétonne, par exemple, peut être envisagée comme une avancée pour les piétons en matière de sécurité. Mais elle constitue aussi une entrave à la liberté de déplacement à pied, en interdisant, notamment, la traversée à moins de 30 m du passage pour piétons. Facilitant des vitesses élevées entre les traversées, cette vision de la traversée piétonne illustre ainsi la domination du trafic routier sur la voirie, les rues et places fonctionnent alors principalement comme des tuyaux de déplacement, laissant aux autres usagers un espace résiduel limité, bruyant et pollué, qui n'invite guère à s'y attarder.

1. Cette fiche diagnostic est à compléter avec la fiche Good Move consacrée à la marche et à la politique piétonne « A Bruxelles, l'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité ? » et au Cahier n°5 de l'Observatoire de la mobilité : « Le partage de l'espace public dans la Région de Bruxelles-Capitale », 2016.



Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?



LA PERCEPTION DE L'ESPACE PUBLIC COMME UN LEVIER DE QUALITÉ DE VIE

La perception de l'espace public change à partir de la fin des années 80. En témoigne le premier Plan Régional de Développement qui insiste déjà sur l'importance de la qualité de vie et de la qualité des espaces publics. Chaque rue est désormais dotée d'une fonction de 'déplacement' et d'une fonction de 'séjour', dosée différemment selon l'importance de la voirie pour le trafic routier, telle que définie par une carte de spécialisation des voiries. Parallèlement, un Manuel des Espaces Publics tend à mettre la protection du patrimoine et la qualité esthétique au centre des préoccupations.

L'intégration des autres modes de déplacement

Rééquilibrer l'usage de l'espace public devient un objectif des plans régionaux successifs de déplacements IRIS et IRIS 2, comme condition indispensable pour maîtriser la pression automobile, renforcer la compétitivité des autres modes de déplacement et améliorer l'attractivité de l'espace public. La priorité est alors donnée au transport public, depuis complétée par des ambitions de plus en plus fortes pour les cyclistes (conception du réseau d'itinéraires cyclables régionaux en 1995) et, plus récemment pour les piétons et personnes à mobilité réduite (Plan Piéton 2012).

La prise en compte de nouveaux enjeux

D'autres enjeux s'imposent progressivement, pour prendre en compte les besoins d'utilisateurs très divers (résidents, scolaires, travailleurs, touristes, déplacements pour les loisirs, etc.) et du transport des marchandises, mais aussi les impératifs d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que les impacts sociaux et environnementaux, notamment sur les questions liées à la qualité de l'air et à l'activité physique. On constate d'ailleurs une mobilisation croissante des citoyens autour de ces questions.

Une vision plus systémique

Conçu par la Région de Bruxelles-Capitale en 2007 avec pour objectif de centraliser les savoir-faire et les expertises en matière d'espace public à Bruxelles,]Pyblik[est un programme interdisciplinaire de formation et de recherche autour de l'espace public. Il a conduit en 2017 à l'élaboration d'un "guide des espaces publics bruxellois". Outil d'orientation et de référence, sans valeur réglementaire, il vise à fédérer et organiser une cohérence commune des démarches et à donner une vision prospective des espaces publics bruxellois, en formulant une série d'ambitions générales en termes de maillage, de partage, d'écosystème et d'esthétique :

www.publicspace.brussels

Dans le même esprit, un groupe de consensus a travaillé, en 2012, sur le 'partage de la rue', afin de définir des bases globales pour orienter le partage des espaces et Bruxelles Mobilité a réalisé une étude sur la 'spécialisation multimodale des voiries' (2015) constituant des piliers du futur Plan Régional de Mobilité.

Fig. 1 : Les indicateurs Healthy Streets de Londres

Un espace public de qualité peut être défini par dix indicateurs de qualité pour l'utilisateur. Présentés sous l'angle de la santé, ils constituent en réalité des indicateurs de qualité de vie qui se traduisent par des éléments mesurables.



Source : inspiré de Lucy Saunders pour © Transport for London



Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?

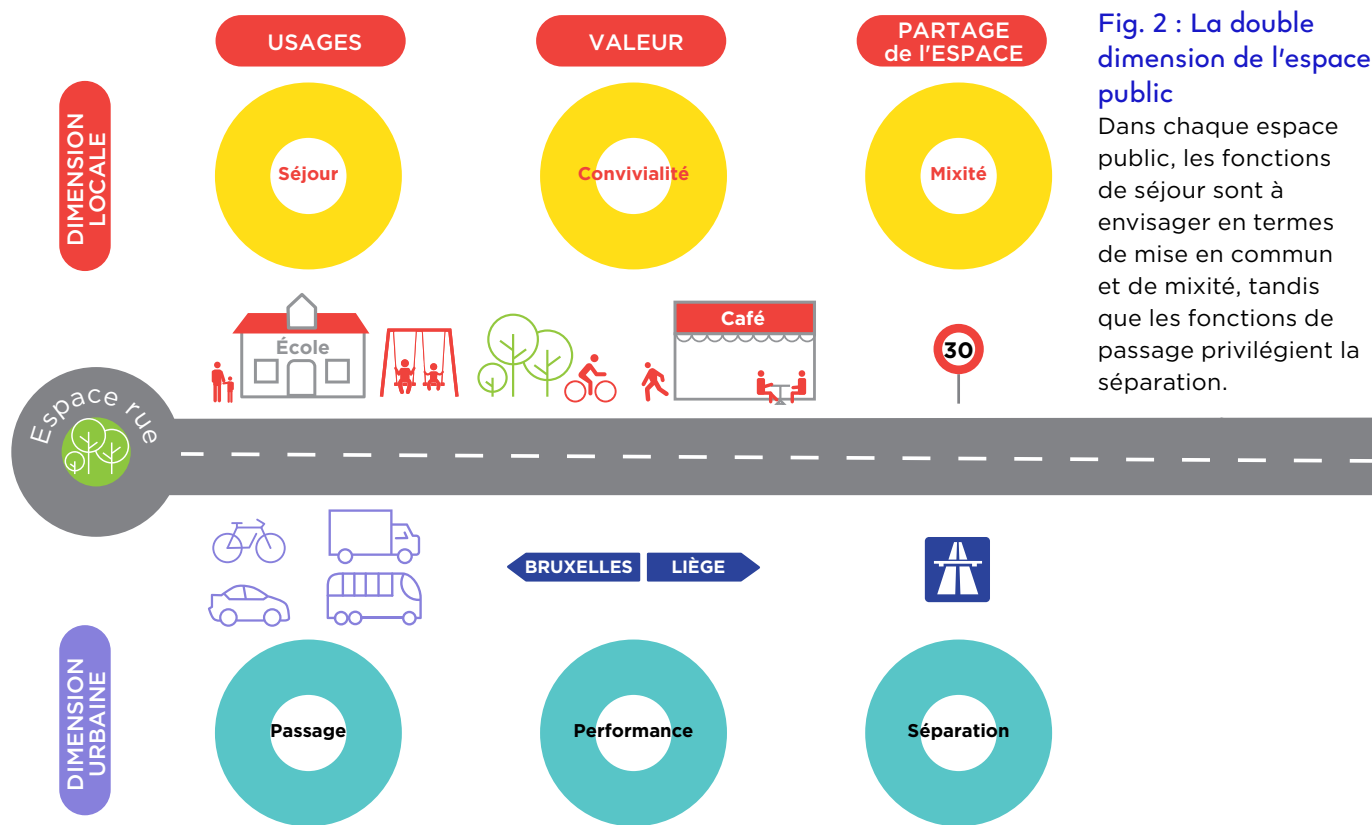


Fig. 2 : La double dimension de l'espace public

Dans chaque espace public, les fonctions de séjour sont à envisager en termes de mise en commun et de mixité, tandis que les fonctions de passage privilégient la séparation.

UN RÉÉQUILIBRAGE DÉLICAT SUR LE TERRAIN

Après une période de transition très lente, la mise en œuvre d'un espace public à échelle humaine est désormais bien lancée et visible sur le territoire régional. Mais cela prend indéniablement du temps, ne serait-ce que pour impliquer toutes les parties prenantes. Alors qu'aménager une rue ou une place en priorité pour la voiture était avant tout une affaire de techniciens-ingénieurs, la création d'un espace public qui honore toute la richesse des fonctions urbaines relève aujourd'hui d'un défi créatif complexe qui implique de très nombreux acteurs.

Une multitude de parties prenantes

Chaque projet d'aménagement est, en effet, un terrain propice aux tensions et aux négociations entre différents acteurs, chacun défendant ses priorités, ses besoins, ses normes et ses revendications :

- les urbanistes, très attachés à la qualité esthétique, patrimoniale, sociale de l'espace public ;

- les écologistes, particulièrement sensibles aux enjeux du bruit, de la qualité de l'air, de la biodiversité, des maillages vert et bleu, ou de la gestion des eaux par exemple ;
- les spécialistes de la mobilité au sein desquels il faut également composer avec les différents modes et usagers, les contraintes de la sécurité, du transport de marchandises et des services d'urgence ;
- et les riverains et comités de quartier, en tant qu'usagers fréquentant le lieu.

Enfin, il faut tenir compte des délais de procédures d'obtention des permis d'urbanisme, de la complexité institutionnelle et de la diversité des acteurs porteurs de projets d'aménagement de la voirie en Région bruxelloise (Région, Communes, STIB, Beliris). Progressivement, pourtant, ces acteurs s'accordent sur le besoin de rééquilibrer les modes et les usages de l'espace public, de maîtriser l'emprise du trafic routier et d'imaginer d'autres logiques de partage.



Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?



Une tendance encourageante

Certes, l'espace public bruxellois reste majoritairement dédié au trafic routier et au stationnement. Toutefois, on constate un (léger) rééquilibrage en faveur des piétons, des cyclistes et des transports publics. Ainsi, les surfaces de trottoirs, les linéaires de pistes cyclables, les sites propres pour trams et bus ont augmenté au cours des dix dernières années, alors que les espaces dédiés à l'automobile (chaussée et stationnement en voirie) sont en léger recul.

Au-delà des aménagements, la mise en œuvre de la réduction de la vitesse en ville (extension des zones 30, dispositifs de modération de la vitesse, etc.) a également permis de libérer des espaces : l'espace nécessaire à la circulation des véhicules et des personnes est en effet moindre avec la diminution de la vitesse. Cet espace libéré a ainsi pu être attribué à d'autres fonctions et, dans les faits, principalement aux piétons.

De 2004 à 2014, l'espace des rues et avenues (hors places) consacré aux trottoirs est ainsi passé de 34,6 à 36,9 %.

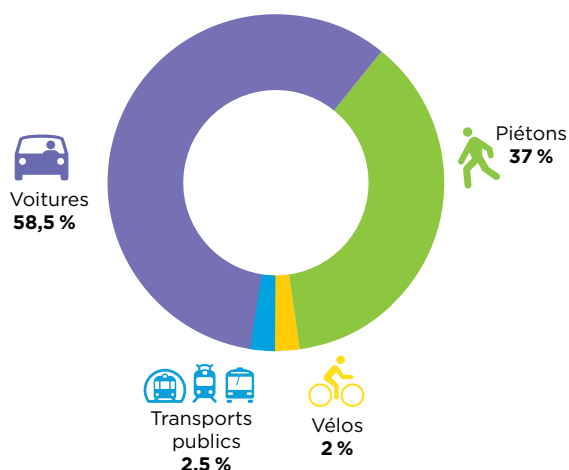
Ce gain a été essentiellement réalisé sur l'espace dédié à la circulation ou au stationnement des voitures. Toutefois, le rétablissement d'un meilleur équilibre entre la voiture et les autres modes est encore loin d'être atteint : en 2014, plus de 58 % de la voirie reste encore principalement dédiée à l'automobile, tandis que les parts réservées aux transports en commun et aux cyclistes sont marginales.

De nouveaux modèles d'espaces partagés

Plutôt que d'envisager le partage de l'espace public sous l'angle de la séparation, en mesurant les espaces exclusivement dédiés à l'un ou l'autre mode, la tendance est à envisager la cohabitation et la mixité des usages. Il se traduit, par exemple, dès 2004, par l'évolution d'un code de la route en « **code de la rue** ».

- Le concept de la zone de rencontre traduit cette nouvelle conception de l'espace public comme un espace partagé (ou shared space) caractérisé par l'absence d'aménagement dédié, de séparation et de marquage de la voirie et des trottoirs. Associé à une limitation de la vitesse maximale autorisée à 20km/h, l'espace ouvert et de plain-pied donne la priorité au

Fig. 3 : Espace réservé en voirie par type d'usagers de l'espace public (en ha), en 2014 pour la RBC



Source : à partir de l'Observatoire, de la mobilité cahier 5 : Le partage de l'espace public dans la Région de Bruxelles-Capitale, 2016



piéton, réduit la dominance du trafic automobile et du stationnement, éventuellement admis à certains endroits, et augmente la sécurité de tous par le respect mutuel entre usagers.

- La mise en zone 30 maintient, quant à elle, une ségrégation entre chaussée et trottoirs. Mais la réduction de la vitesse diminue tellement les risques d'accidents et leurs conséquences qu'elle facilite une grande mixité, sans recourir à des pistes cyclables dédiées et sans traversées piétonnes spécifiques, pour permettre au contraire aux piétons de traverser librement, sans restriction.

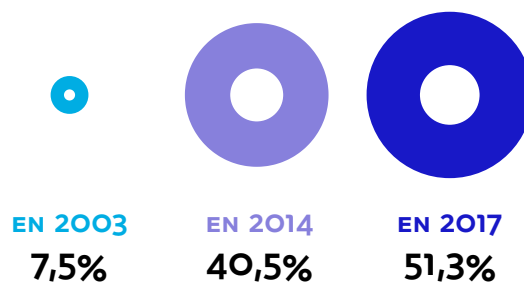


Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?



Une transformation profonde et visible de l'espace public en faveur de la convivialité et de la qualité de vie est désormais en cours dans différents lieux emblématiques de la Région. La place Rogier ou les boulevards du centre, la place Reine Astrid (dite « du Miroir »), la place Dumon, le parvis de Saint-Gilles, la chaussée d'Ixelles ou la place Jourdan sont de bons exemples de cette dynamique qui apparaîtront dans le prochain inventaire des zones à trafic apaisé.

Fig. 4 : Part du réseau de voiries locales mises en zone 30 et assimilées (rues piétonnes, zones résidentielles et rues cyclables), au sein de la Région de Bruxelles-Capitale



A noter que les « zones de rencontre » sont répertoriées parmi les zones résidentielles, instaurées la plupart du temps sur des voiries locales. Toutefois, certaines d'entre elles sont mises en œuvre sur des voiries de niveau supérieur et ne sont dès lors pas comptabilisées ci-dessus.

*Le réseau de voiries locales comprend les voiries de quartier et les collecteurs de quartier.

DES ESPACES PUBLICS PLUS SÛRS

Qu'il s'agisse du risque d'accident ou du sentiment d'être en sécurité, l'insécurité dans l'espace public est, à raison, un point d'attention crucial pour les usagers et qui a une grande influence sur le choix du mode de déplacement :

- **L'insécurité routière** : toutes les enquêtes montrent que la peur de l'accident de roulage est le principal frein à la pratique du vélo, autant pour les non-cyclistes que pour les cyclistes eux-mêmes. Elle limite aussi l'autonomie des enfants dans leurs déplacements à pied ou à vélo, et complique ceux des personnes à mobilité réduite (plus lentes, à déficiences physiques ou cognitives). L'insécurité routière favorise ainsi l'usage de la voiture individuelles.
- **Le sentiment d'insécurité** : dans certains lieux publics (espaces publics, transports publics) et à certains moments, notamment la nuit du fait d'un manque de visibilité, d'éclairage et de contrôle social, le sentiment d'insécurité est souvent épinglé comme un facteur réduisant la mobilité, celle des femmes en particulier.





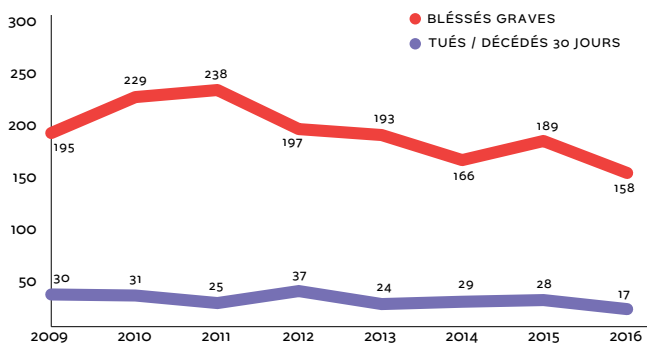
Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?



Encore trop d'accidents

Entre 2009 et 2016, le nombre de victimes a globalement diminué, avec des variations annuelles. Mais la tendance ne suffira probablement pas à atteindre les objectifs fixés par le Plan d'action régional de Sécurité routière 2011-2020, notamment de diminuer de 50 % le nombre de victimes tuées et blessées graves. Même si ces objectifs ont été fixés à population constante et que, dans le même temps, la population bruxelloise a augmenté de 6,5 %, il y a une réelle urgence à infléchir ces courbes plus rapidement.

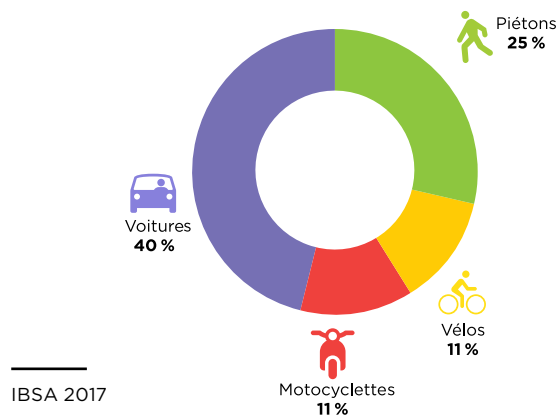
Fig. 5 : Évolution du nombre de tués/décédés 30 jours et blessés graves entre 2009 et 2016 en Région de Bruxelles-Capitale



IBSA 2017

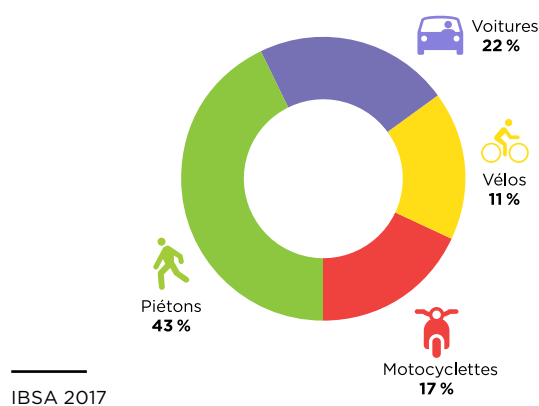
En termes de nombre de victimes, les conducteurs et passagers de voiture sont les plus concernés par les accidents, devant les piétons, les cyclistes et les motards. Mais lorsqu'il s'agit de gravité, les piétons sont bien plus nombreux parmi les victimes gravement ou mortellement blessés.

Fig. 6 : Victimes selon le type d'utilisateur (données 2014-2016)



IBSA 2017

Fig. 7 : Tués 30 jours selon le type d'utilisateur (données 2014-2016)



IBSA 2017



Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?



La réduction de la vitesse comme priorité

La majorité des mesures d'une politique de sécurité routière vise à réduire les conflits et les risques liés au trafic routier, à la fois plus important et plus rapide que les autres modes. Plusieurs types d'aménagements de sécurisation des déplacements piétons et cyclistes ont progressivement été intégrés dans les pratiques des concepteurs, quel que soit le maître d'ouvrage : élargissement des trottoirs aux carrefours, matérialisation des zones de recul de 5 m du stationnement, 'oreilles' de trottoirs, îlots de protection des traversées, zones avancées pour cyclistes aux carrefours à feux (ZAC), guidages pour malvoyants, abaissement des trottoirs, etc. La création de giratoires compacts (une bande, sans piste marquée) a ainsi fait pratiquement disparaître les accidents impliquant des cyclistes sur des giratoires².

Mais les mesures qui ont le plus grand potentiel de réduction du nombre de victimes sont la réduction des vitesses de circulation et la réduction des volumes de trafic. Passer d'un régime de 50km/h à un régime de 30km/h réduit fortement le risque et la gravité des accidents. C'est la raison pour laquelle la généralisation du 30km/h dans l'ensemble des rues locales est un objectif inscrit dans les plans IRIS et IRIS 2 et un objectif prioritaire du Plan de Sécurité routière.

Cette généralisation n'est cependant toujours pas réalisée. La création de zones 30 a été laissée à l'initiative des Communes, qui ont avancé progressivement et à des rythmes très différents. Par conséquent, les usagers sont confrontés à des zones 30 fragmentées et dispersées, parfois limitées à un tronçon de rue. Les changements de vitesse fréquents sont irréalistes, difficilement lisibles et sans logique apparente, donc difficiles à respecter et à contrôler. L'effet de ces zones 30 est donc loin d'être optimal, comparé au potentiel d'une réelle généralisation sur l'ensemble du territoire bruxellois.

Des évolutions contradictoires à suivre et à encadrer

On constate, **d'une part**, des évolutions qui risquent de **nuire à la sécurité** dans l'espace public.

Par exemple :

- Une tendance très forte à l'acquisition de véhicules de plus en plus gros (en particulier des SUV), donc dangereux pour les autres usagers et pour leurs conducteurs.
- L'augmentation du nombre de camionnettes, tout comme les accidents les impliquant.
- Le recours plus fréquent aux deux-roues motorisés, qui se traduit par une augmentation des accidents les concernant.
- L'essor d'une panoplie de nouveaux engins de déplacement, notamment de micro-mobilité (trottinettes classiques et électriques, hoverboards (gyropodes) ou mono-roues), ainsi que la montée en puissance des vélos à assistance électrique "rapides" et des scooters, qui complexifie la gestion de la sécurité routière.

Tandis que, d'autre part :

- Le développement rapide des technologies numériques (système ISA, identification, contrôle, automatisation, etc.) présente de **réelles opportunités** pour une **amélioration de la sécurité routière**, mais également de la criminalité dans l'espace public ou dans les transports publics.
- L'automatisation et la connectivité des véhicules pourraient, quant à elles, permettre un plus grand **respect des limitations de vitesse et de la réglementation routière**, et une diminution progressive des accidents de la route.

L'évolution de ces tendances doit être surveillée et intégrée à la réflexion.

2. Source : Accidents de cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale, VIAS Institute, 2017.



Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ?



DES ESPACES PUBLICS PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT POUR UNE VIE SAIN

Le transport a des impacts majeurs sur l'environnement, tant en matière de changement climatique (émissions de gaz à effet de serre) que de qualité de l'air (émissions de polluants atmosphériques) et de l'eau (ruissellement des hydrocarbures) ou de bruit et de vibrations. Au-delà de la seule question du transport, l'aménagement de l'espace public a, lui aussi, des impacts importants, notamment en termes d'imperméabilisation des sols et de connexion pour la faune et la flore. Ces enjeux font l'objet d'une fiche de diagnostic Good Move dédiée à l'environnement, disponible sur www.goodmove.brussels

EN CONCLUSION

Bien que la tendance soit déjà au développement d'un espace public plus sûr, plus sain et mieux partagé, il apparaît clairement que la maîtrise du trafic – les vitesses, les volumes, l'emprise du réseau routier de circulation et de stationnement – est une condition indispensable au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie pour tous en ville.

