Centre de recherches routières
Ensemble pour des routes durables

Réseau RUES

17ème rencontre du réseau RUES

Lausanne
28-30/09/2022

L’évolution du confort des revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale

L'évolution du confort des revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale

- Echelle de confort :
  - < 6/10 : revêtement inconfortable
  - ≥ 6/10 et < 8/10 : revêtement confortable
  - ≥ 8/10 : revêtement très confortable

! Good Move (volet réglementaire):
  - Piéton PLUS, CONFORT, magistrales ≥ 8/10
  - Autre ≥ 6/10

be good move be.brussels | Plan régional de mobilité 2020-2030
Plan stratégique et opérationnel

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

L'évolution du confort des revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale

- Choix d'un revêtement "confortable" d'après les mesures réalisées avec la chaise d'auscultation
  - Béton/asphalte
  - Modulaire béton (inclus pavés béton drainants)
  - Modulaire pierre naturelle (granite/pierre bleue/…) sciée + finition
  - Modulaire terre cuite
- Si revêtement pouvant être problématique (pavés de grès "platine", dalles de grès, pavés de porphyre sciés, …:

  → Réaliser une planche d'essai (zone test) et des mesures de confort

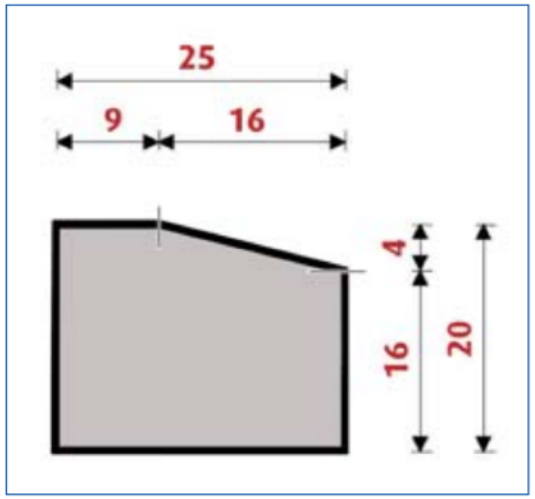
L'évolution du confort des revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale

- Compromis qualité d'usage/qualité urbanistique et patrimoniale

Recherche d’un dispositif de séparation entre piétons et cyclistes

Les dispositifs retenus suite à l'analyse des différents critères à respecter

1. Bordure chanfreinée 4*16



Les dispositifs retenus suite à l'analyse des différents critères à respecter

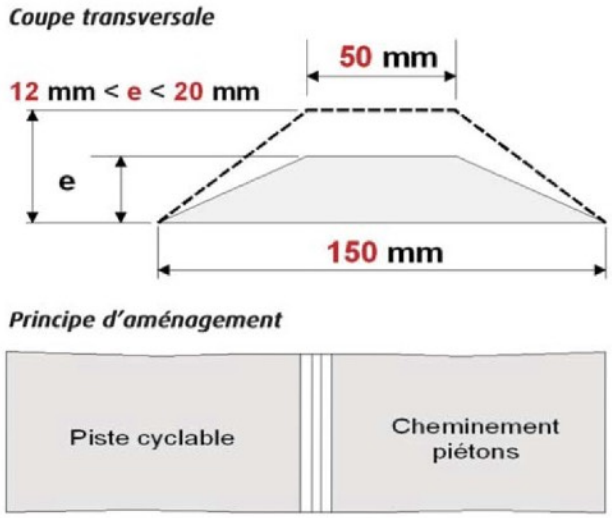
2. Dalles striées

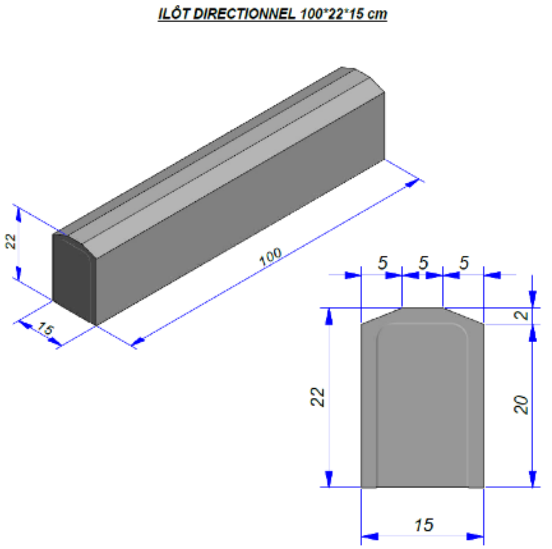
Les dispositifs retenus suite à l'analyse des différents critères à respecter

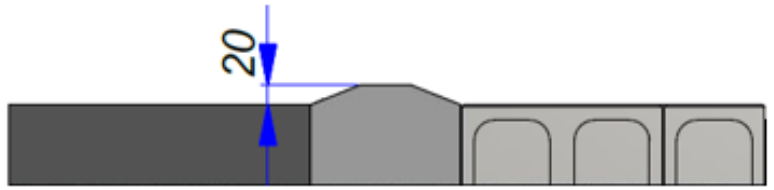
Dispositif sera installé et **testé** lors du futur réaménagement de l'avenue Princesse Elisabeth à Schaerbeek

Les dispositifs retenus suite à l'analyse des différents critères à respecter

3. Séparateur à profil trapézoïdal







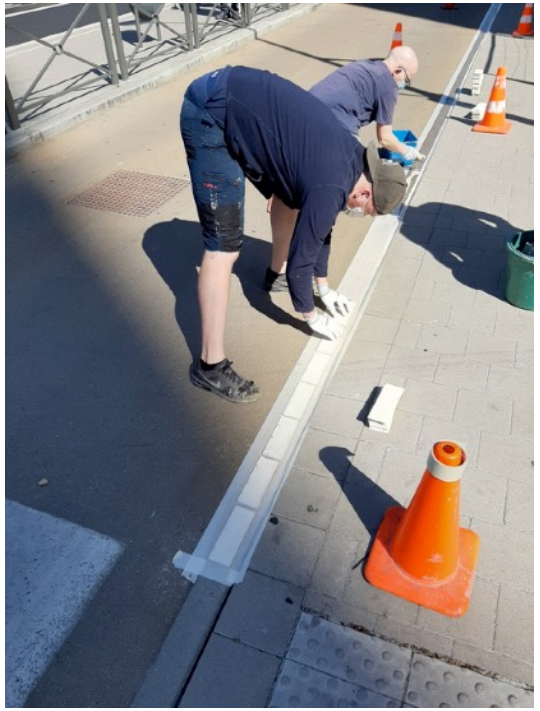
Dispositif pourrait être installé et **testé** lors du réaménagement de la N62 à Spa

Les dispositifs abandonnés suite à l'analyse des différents critères à respecter

Le séparateur en résine gravillonnée

Les dispositifs abandonnés suite à l'analyse des différents critères à respecter

Le séparateur en pavés synthétiques



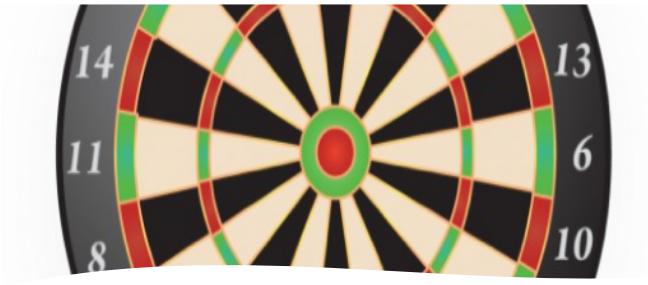
Le passage sur les trottoirs des câbles d'alimentation des véhicules électriques

- Une **problématique grandissante** en RBC et ailleurs
- **Effets négatifs**
  - Accessibilité et sécurité réduite
  - Encombrements de l'espace public
  - Risque électrique
- Enjeu: **réconcilier**
  - l'accessibilité piétonne / PMR
  - le rechargement des VE

Le passage sur les trottoirs des câbles d'alimentation des véhicules électriques

Réflexion confiée au CRR : approfondir la problématique

- **comment agir** face aux citoyens qui souhaitent recharger leur VE via un câble qui passe sur le trottoir
- quelles **solutions** – avantages / désavantages



Résultat: document 35 p.

Le passage sur les trottoirs des câbles d'alimentation des véhicules électriques

- Benchmarking international
- Mesures/solutions existantes

Le passage sur les trottoirs des câbles d'alimentation des véhicules électriques

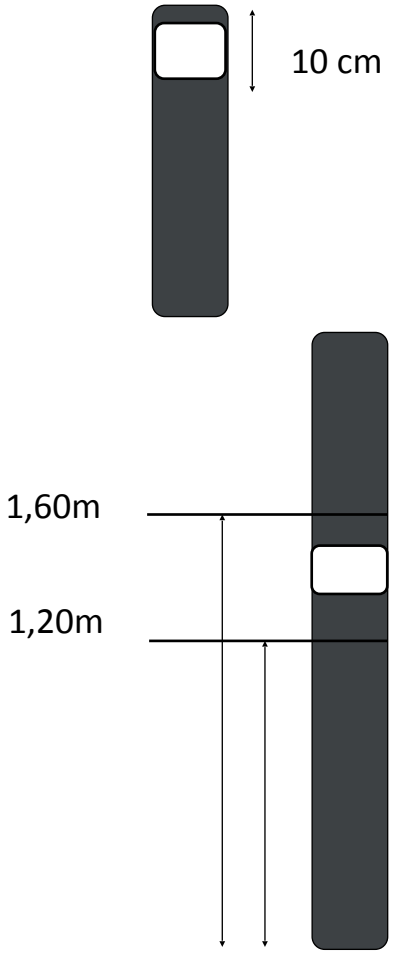
- Actuellement **interdit** de recharger un VE en passant par le trottoir

- Il n'y a **pas de solution idéale** à ce problème
  - avantages / désavantages
- Décision de la Commission Régionale Mobilité :
  - Maintenir l'interdiction
  - Mettre en place en mécanisme de contrôle et sanction
  - Recharge via borne publique ou sur espace privé autorisé

Le contraste du mobilier urbain

Le contraste du mobilier urbain

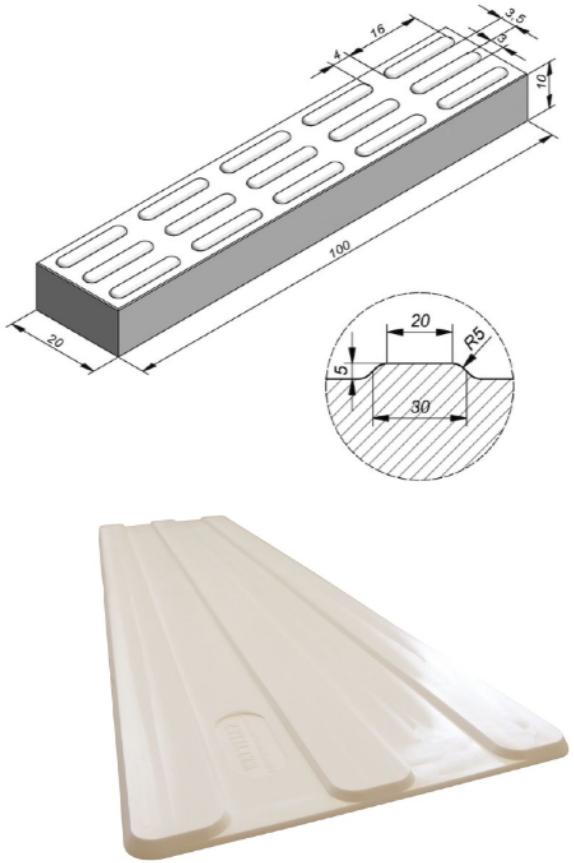
- La hauteur de la bande de contraste est de **10 cm**. Sur les potelets et les bollards de 80 cm à 100 cm la zone de contraste est **la plus haute possible**.
- Pour les poteaux et réverbères la zone contrastée se situe **entre 120 cm et 160 cm**. La couleur de contraste est **le blanc**.
- Le **contraste se fait sur l'objet même**: soit qu'il soit composé de deux matériaux pour arriver à ce contraste soit qu'il soit peint de deux couleurs différentes.
- Pour le mobilier urbain la valeur nominale de contraste est de **55% selon la formule de Michelson ou 70 % en contraste positif selon la formule de Weber** avec un **facteur de réflexion de minimum 0,5**.

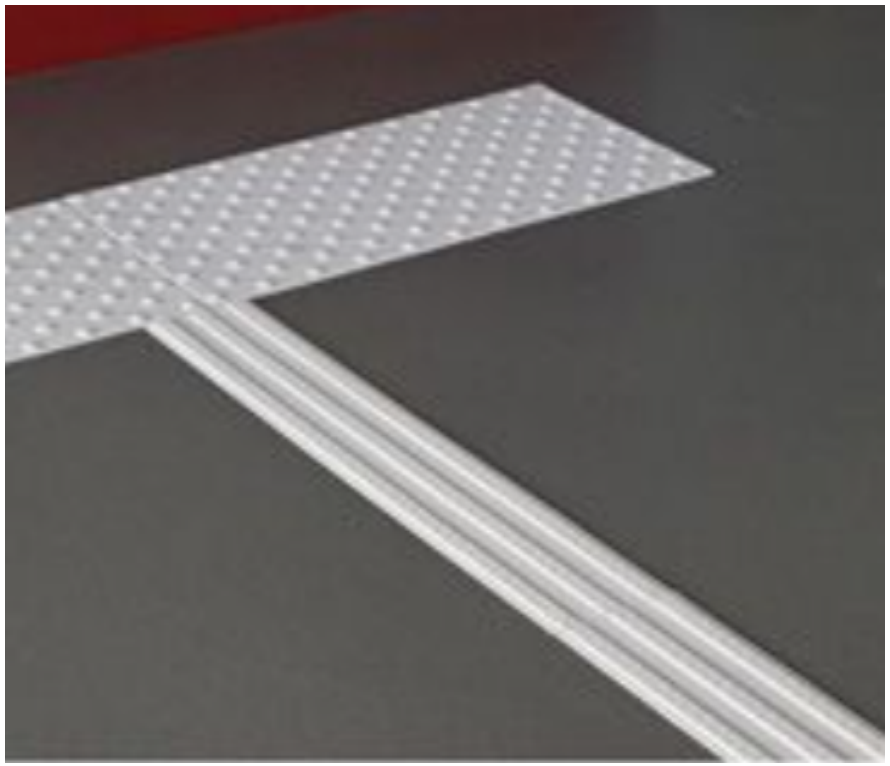


Le guidage des personnes déficientes visuelles dans de grands espaces ouverts

- Contexte : ligne guide naturelle peu présente et/ou placement de lignes guides artificielles (marquage podo) impossible
- Cas de figure :
  - Place/placette avec matériaux nobles
  - Trottoirs larges avec bâti discontinu
- Groupe de travail pour rechercher un élément linéaire continu "**fil d'ariane**" pouvant servir de guidage dans l'espace public

Le guidage des personnes déficientes visuelles dans de grands espaces ouverts





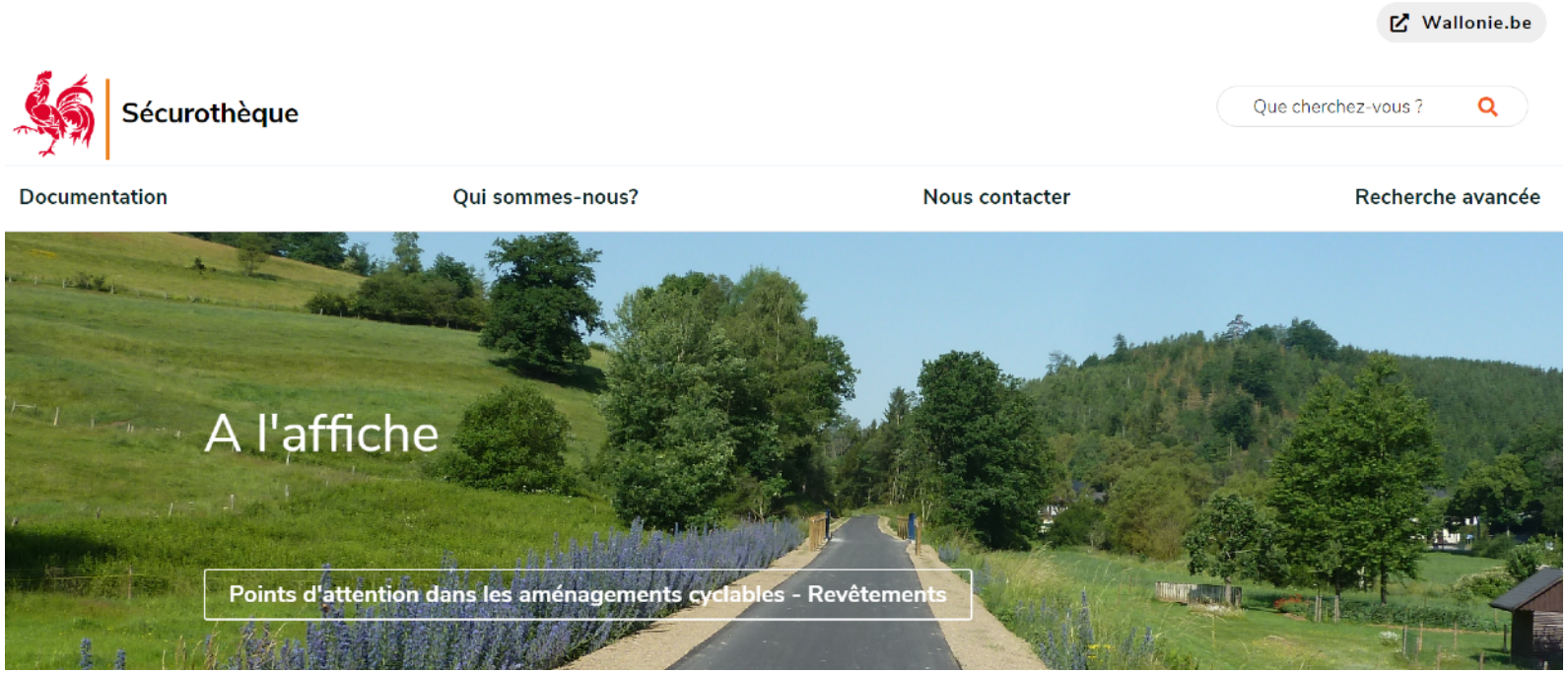
Etude sur les aménagements cyclables à prévoir en présence d'un arrêt de tram

Echos de la wallonie

- Plan wallonie cyclable 2030 approuvé par le gouvernement en juillet 2022
  - Rendre la pratique du vélo sûre, attractive et normale
  - 19 mesures déclinées en 70 actions :
    - La construction d'infrastructures cyclables
    - L'élaboration de réseaux cyclables (dont les réseaux express appelés Cyclostrades)
    - L'augmentation du stationnement pour vélos
    - L'octroi de primes vélos
    - La lutte contre la vol de vélo
    - Des sessions de tests de vélo
    - …
  - Journée wallonie cyclable le 6 mai 2022

Echos de la wallonie

- Nouvelles informations/documentations disponibles en ligne : www.securotheque.wallonie.be



Centre de recherches routières
Ensemble pour des routes durables

Réseau RUES

Olivier Van Damme

Chercheur – adjoint au chef de division
Centre de recherches routières

T 010/23.65.13
E o.vandamme@brrc.be
W www.brrc.be