

Une année à Bruxelles, mais quelle année !!

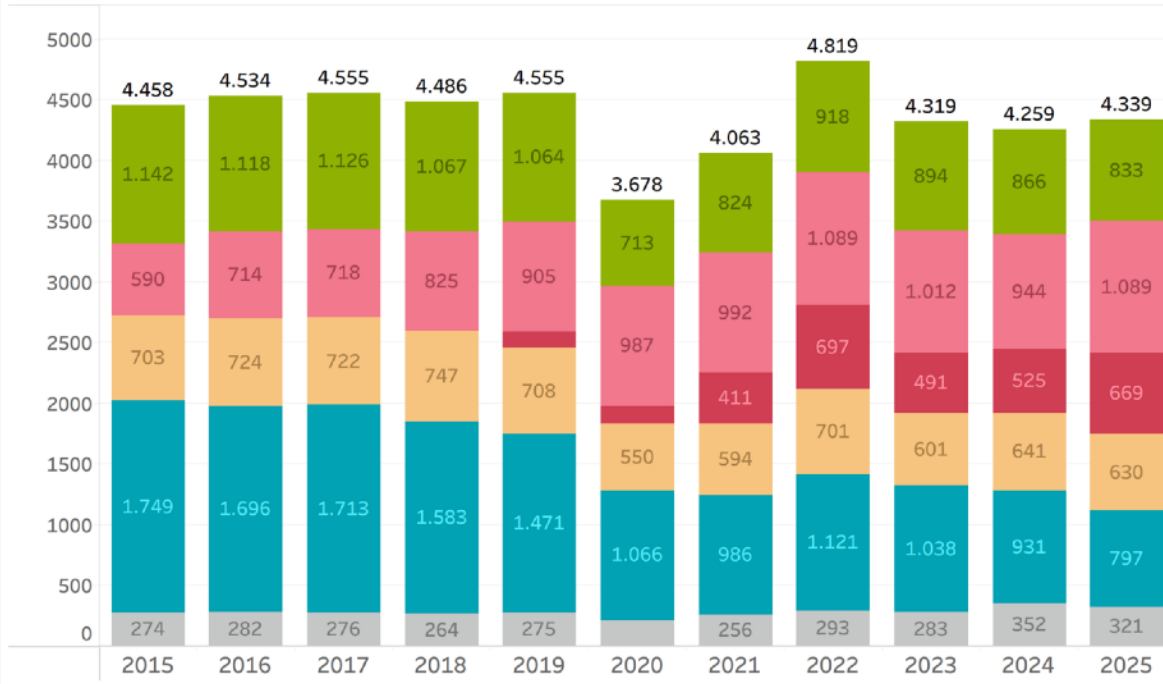
Isabelle Janssens, DMSR



Etat des lieux Statistique

Nombre de victimes / année

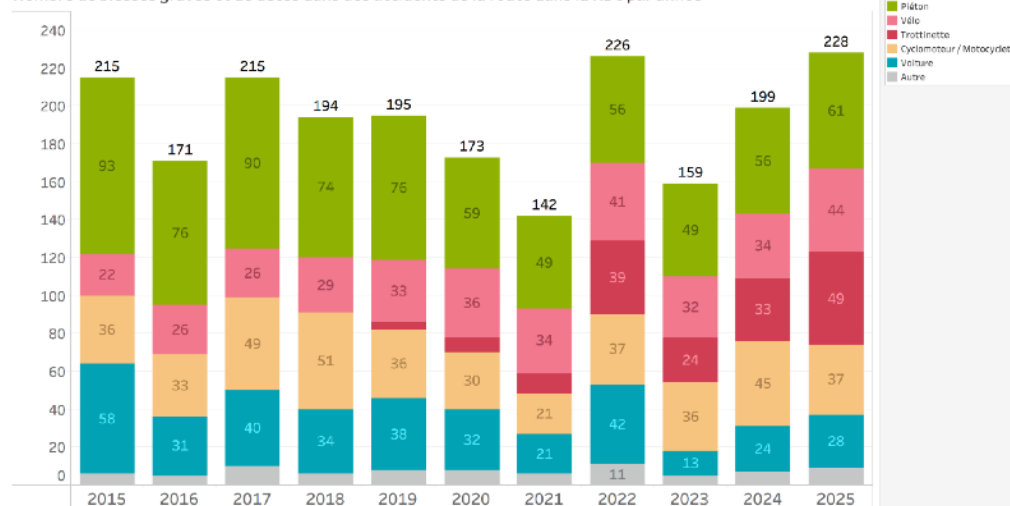
Nombre de blessés dans des accidents de la route dans la RBC par année



- **Nombre de victimes a augmenté de 2%**
- **Stabilité depuis trois ans**
- **Chiffres nettement inférieurs aux niveaux d'avant Ville 30**
- **Evolution très contrastée selon le type d'utilisateur.**

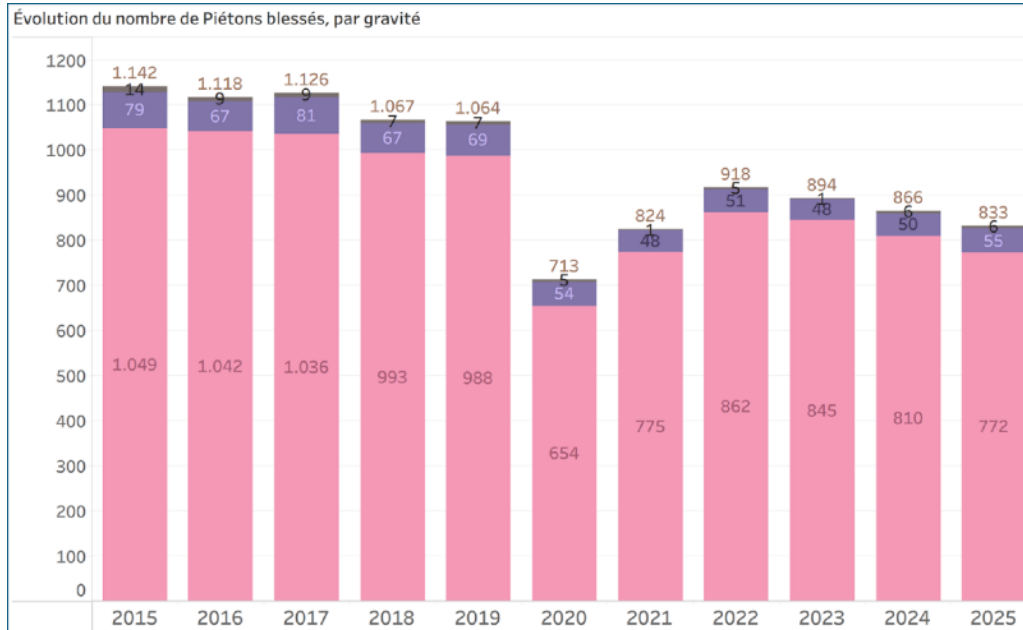
Blessés graves et tués 2025, un triste record :

Nombre de blessés graves et de décès dans des accidents de la route dans la RBC par année



- Effet cyclistes & usagers de trottinettes électriques est encore plus important –
 - avec **93 blessés graves ou mort** pour ces deux catégories en 2025 comparé avec seulement **37 en 2019**
- Amélioration pour les piétons (61 en 2025 vs 76 en 2019 et encore plus avant) et les occupants des voitures (28 en 2025 vs 38 en 2019), MAIS les dernières trois années la tendance est quand même dans la mauvaise direction.

Evolution du nombre de piétons victimes



- Diminution marquée des collisions, année après année
- Baisse continue depuis la Ville 30 → -22%
- 2025 : la gravité est cependant remontée avec 61 tués et blessés graves.
- Collisions angle mort avant

Victimes occupants de voiture



Occupants de voiture: baisse continue

- diminution marquée des accidents, année après année.

615



Le gouvernement bruxellois MR-PS-Les Engagés/Groen-Anders-Vooruit-CD&V est officiellement constitué depuis ce samedi, après 615 jours de blocage.





Urbanisme

Budget

Min.
Président

Mobilité/
travaux
publics/ SR

Taxi

Environnement/
rénovation urbaine



DPR

Le Gouvernement, s'appuyant sur le travail réalisé ces dernières années travaillera à une nouvelle approche dans un objectif d'amélioration de la sécurité routière, du report modal, de la qualité de vie, de la santé et de la fluidité pour éviter tant le report du trafic à certains endroits et la baisse de l'attractivité économique de la Région. L'ambition est également de renforcer la Vision Zéro et le principe STOP.

Les nouveaux plans de circulation seront revus avec des périmètres plus petits, adaptés aux réalités socio-économiques, en plaçant particulièrement les écoles au centre des dispositifs. L'équilibre des quartiers sera au cœur de cette stratégie, cherchant le juste compromis entre apaisement résidentiel, fluidité des axes de transit et accessibilité économique. Le Gouvernement soutiendra les nouveaux quartiers scolaires, en étroite collaboration avec les communes. Le Gouvernement choisit une politique de mobilité commune qui prend en compte tous les modes de transport (piétons, cyclistes, transports en commun et voitures).

Dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité, la participation citoyenne sera accrue grâce à une consultation représentative des citoyens d'un périmètre concerné, en sus des avis des services de secours. Cette consultation s'appuiera sur une méthodologie claire et pourra, le cas échéant, prendre la forme d'une consultation locale la plus large possible.

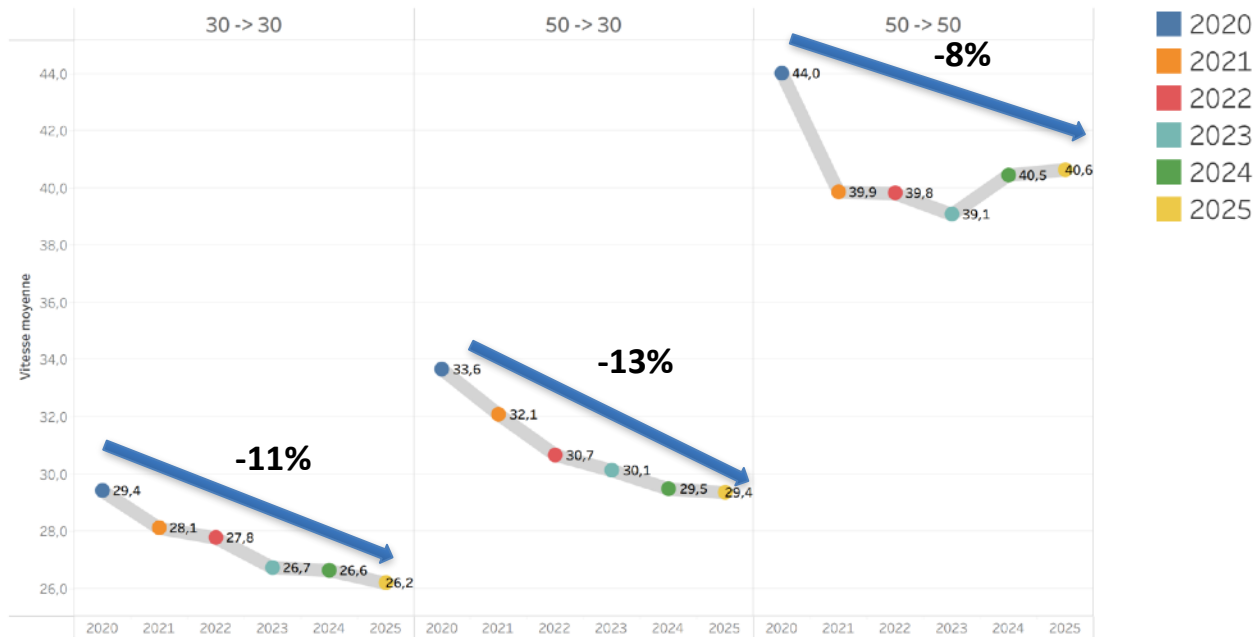
Le Gouvernement appliquera rigoureusement la hiérarchie du principe STOP : priorité absolue aux piétons et aux cyclistes, suivis par une offre de transports publics performante. Le véhicule individuel motorisé s'intégrera en complément de ces modes prioritaires, assurant une mobilité rationnelle dans un espace public apaisé.

Le Gouvernement s'engage à maintenir l'offre de la STIB.

Safe Speed Ville 30

Mesures de vitesse- vitesses moyennes

Différence entre les vitesses moyennes en novembre 2020 - 2025



Ralentissement continu depuis Ville 30

Ralentissement marqué entre 2020 -> 2021, puis améliorations continues

Ralentissement marqué entre 2020 -> 2021, puis stabilisation et (petit) rebond à monitorer

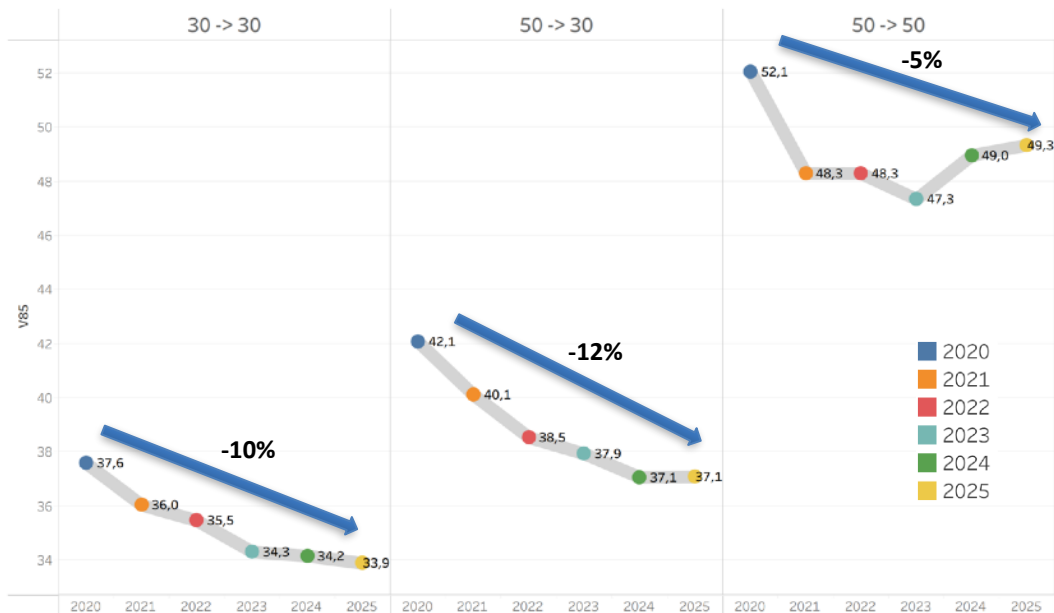


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Mesures de vitesse- V85

Différence entre les V85 en novembre 2020 - 2025



Ralentissement continue depuis Ville 30

Ralentissement marquée entre 2020 -> 2021, puis améliorations continue, possible stabilisation sur un niveau trop haute

Ralentissement marquée entre 2020 -> 2021, puis stabilisation et (petit) rebond à monitorer

Les 12 nouveaux poteaux contrôlant la vitesse

1. Av de la Couronne 310 (XL)
2. Rue du Progrès 229 (Schaarbeek)
3. Chaussée de Roodebeek 187-189 (Schaarbeek)
4. Rue des Palais n° 165 # Vanderlinden (Schaarbeek)
5. Route de Lennik N°956 (Anderlecht)
6. Ch de Ninove 1110 (MSJ)
7. Ch de Wavre 1135-1137 (AUD)
8. Av du Panthéon 82 (# av. de la Paix) (Koekelberg)
9. Av des Gloires Nationales 11 (# rue Vanderborgh) (Koekelberg)
10. Avenue Ch. Woeste 167 (Jette)
11. Avenue Ch. Woeste 172 (Jette)
12. Rue Royale 223 (Saint-Josse-ten-Noode)

Les 2 nouveaux poteaux contrôlant vitesse et franchissement du feu

1. Boulevard Industriel # rue Poxcat vers centre (contrôle de la vitesse et du franchissement du feu rouge) (Anderlecht)
2. Boulevard Industriel # rue Poxcat vers ring (contrôle de la vitesse et du franchissement du feu rouge) (Anderlecht)



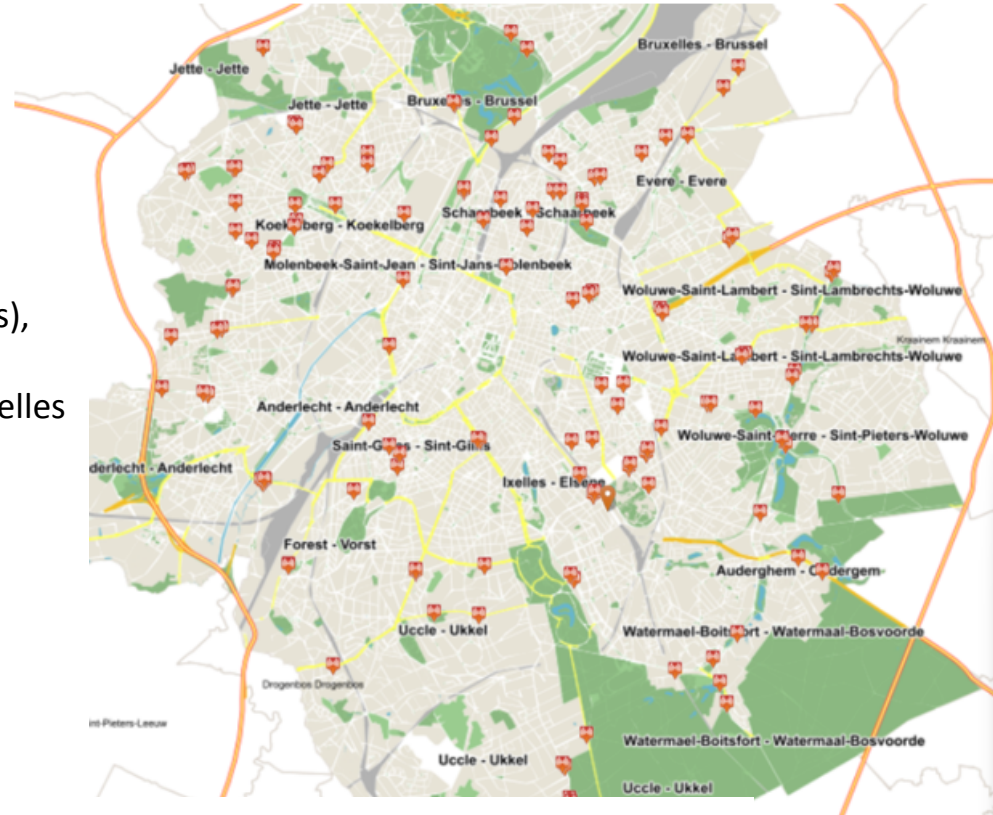
2025

Les nouveaux radars contrôlant la vitesse

- Rue de Birmingham 280, Anderlecht
- Chaussée de Tervueren 151A, Auderghem
- Brigade Piron en face du 88 (côté parc des Muses), Molenbeek
- Boulevard du Triomphe en face 66 (côté VUB), Ixelles
- Chaussée de Waterloo 461, Ixelles
- Avenue du Karreveld 25, Molenbeek

Les nouveaux contrôles Franchissement des Feux/ vitesse

- Gare Meiser (Brico au n°467

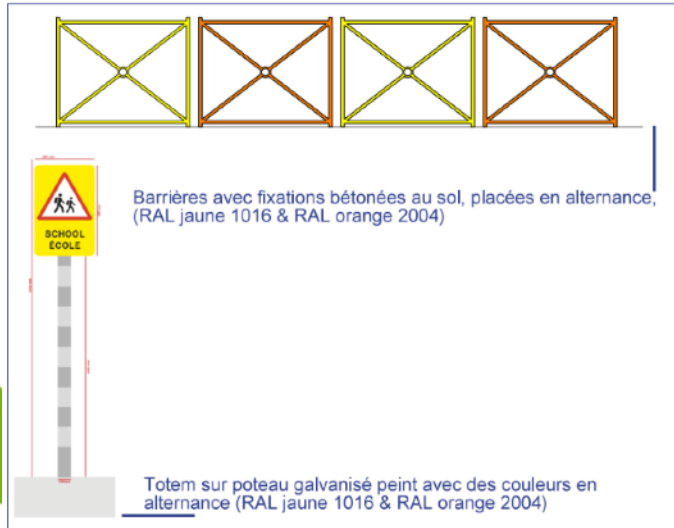


The image features a solid red background. In the center, the words "SAFE STREET" are written in a bold, white, sans-serif font. Surrounding the text are several large, dark red circular shapes, some of which are partially cut off by the edges of the frame, creating a pattern of overlapping circles.

SAFE STREET

Micro Projet Abord d'école, ZACA et post accident

- Environs 20 par an en étude pour AE et ZACA
- L'exécution se fait selon la finalisation de l'étude et la programmation des travaux
- Abord d'école : mobilier urbain spécifique



Les Quartiers scolaires selon la DPR

DPR

Les nouveaux plans de circulation seront revus avec des périmètres plus petits, adaptés aux réalités socio-économiques, en plaçant particulièrement les écoles au centre des dispositifs. L'équilibre des quartiers sera au cœur de cette stratégie, cherchant le juste compromis entre apaisement résidentiel, fluidité des axes de transit et accessibilité économique. Le Gouvernement soutiendra les nouveaux quartiers scolaires, en étroite collaboration avec les communes. Le Gouvernement choisit une politique de mobilité commune qui prend en compte tous les modes de transport (piétons, cyclistes, transports en commun et voitures).

Le Gouvernement appliquera rigoureusement la hiérarchie du principe STOP : priorité absolue aux piétons et aux cyclistes, suivis par une offre de transports publics performante. Le véhicule individuel motorisé s'intégrera en complément de ces modes prioritaires, assurant une mobilité rationnelle dans un espace public apaisé.

→ Un « petit » quartier, centré sur des établissements scolaires

→ Où l'on vise :

- Une mobilité **rationnelle** :
 - ✓ application **rigoureuse** du principe STOP,
 - ✓ VIM en **complément** des autres modes, qui sont **prioritaires**
- Dans un espace public **apaissé**

Inclut objectif de renforcement de la SR (Vision zéro)

→ Au moyen d'un plan de circulation/de mobilité **équilibré**, compromis entre:

- ✓ Apaisement résidentiel
- ✓ Fluidité des axes de transit
- ✓ Accessibilité économique

Echelle et ambition



- L'abord immédiat
- La rue avec les carrefour d'about
- Un ensemble de rues connectées
- Des itinéraires

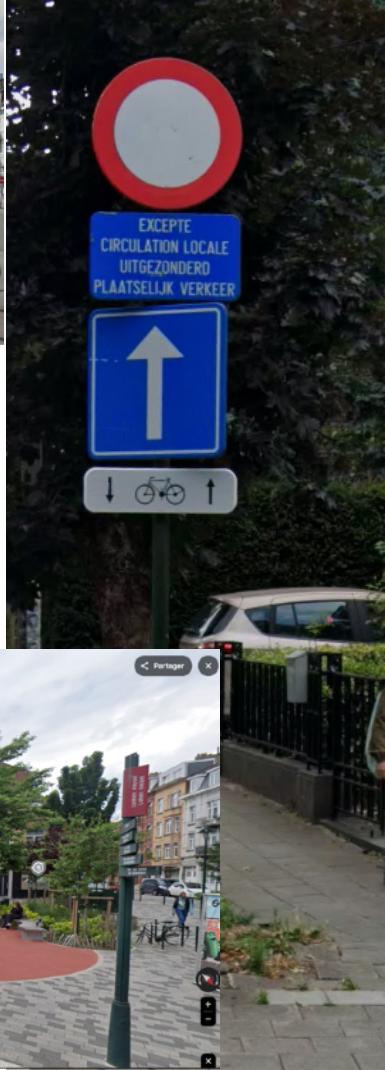
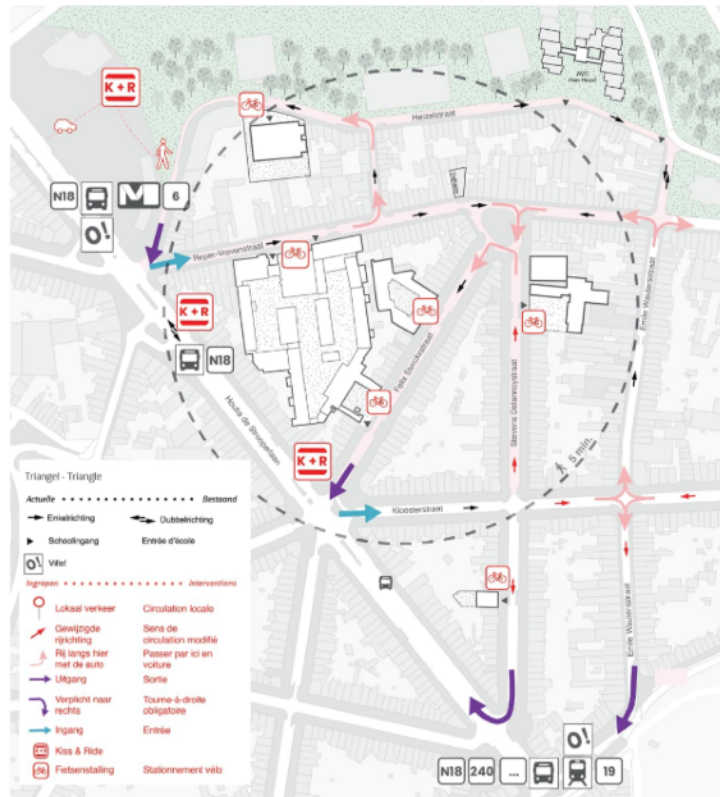
Actions permanentes en dur

- **Sécurisation de l'abord immédiat de l'école**
image AE, visibilité assurée, traversée, zone d'attente, modération vitesses et du trafic
- **Sécurisation de la rue, carrefours d'abouts inclus**
simplification, visibilité, modération du trafic et des vitesses, déplacement continu
- **Sécurisation des itinéraires scolaires**
Franchir les barrières urbaines et connecter les quartiers entre eux, visuel

Actions complémentaires possibles

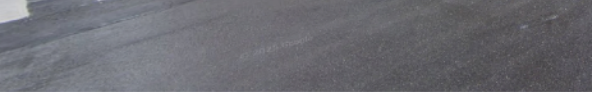
- Rue scolaire (temporaire)
- Plusieurs rues scolaires connectées (temporaire)
- Zone de rencontre + rue scolaire
- Zone piétonne
- Zone scolaire à trafic réduite
- Zone fermée (tempo ou non) à accès riverains

Qu'est-ce qui change dans le quartier ?





GOB/SPRB - Intern/Interne



Fiches techniques (faites avec le CRR) sont enfin sorties



Le trottoir traversant

FICHE 13

Cette fiche donne une explication concise sur le thème du trottoir traversant. Pour plus de détails sur le sujet, vous pouvez consulter la liste des références.

Recommandations de base

1. Définition

Un trottoir traversant est un trottoir qui n'est pas interrompu à hauteur d'une rue latérale et qui continue sa route sur cette intersection. Cela permet aux piétons (plus particulièrement aux PMR - personnes à mobilité réduite) de poursuivre leur chemin de manière confortable. Les trottoirs traversants contribuent à la convivialité et à l'aspect général de l'espace public. Le trafic motorisé peut franchir ce trottoir traversant, mais doit céder la priorité aux piétons sur le trottoir. (Voir Code de la route article 2.40, 12.4bis, 42.4.1)



2. Pourquoi ?

Le trottoir traversant a bien sa place dans une convivialité pour les piétons. Contrairement à passage pour piétons où les piétons doivent traverser la route, un trottoir traversant interrompt la voie hauteur du trottoir. La présence des piétons est mise en évidence et ceux-ci ont la priorité sur les usagers qui veulent franchir le trottoir traversant. Un piéton peut poursuivre sa route sur le même niveau qui est très confortable (pour les trottoirs traversants aucun abaissement de trottoir n'est permis, ce qui évidemment un grand avantage pour les PMR) sa forme et son aspect, le trottoir traversant rassemble également le trafic motorisé.

3. Où ?

Il s'agit d'un dispositif d'aménagement urbain appliqué aux endroits où la vitesse est inférieure à 50 km/h que :

- À l'entrée ou à la sortie d'une zone où la vitesse maximale est de 30 km/h, dans une zone résidentielle ou de rencontre ou dans une zone piétonne (ex. à la limite des mailles, définies les contrats locaux de mobilité, prévus par le plan régional de mobilité).
- Pour mettre en valeur l'itinéraire piéton et assurer son accessibilité.



Visibilité

FICHE 14

Cette fiche fournit une brève explication sur le thème de la visibilité. Pour plus de détails sur le sujet, consultez la liste des références.

Recommandations de base

1. Triangle de vision

Le triangle de vision désigne la zone dans laquelle un usager de la route doit avoir une vue suffisante sur les autres usagers. Le triangle de vision doit être d'autant plus grand que la vitesse maximale autorisée est élevée.

Par visibilité, il faut entendre la possibilité physique de se voir mutuellement (voir et être vu) entre usagers ou, pour un usager donné, de voir un obstacle, la signalisation, une situation, un lieu...

Cette notion de visibilité est indissociable de la vitesse pratiquée. Cette vitesse influe fortement sur le champ visuel de l'usager ainsi que sur le temps de réaction et de freinage.



Les armoires électriques et le panneau empêchant de voir le piéton qui s'est sur le point de s'engager sur le passage pour piétons. Tous les obstacles doivent être supprimés pour créer un bon triangle de vision.

Deux options peuvent être confrontées :

- Adaptation de la visibilité aux vitesses pratiquées
- Réduction des vitesses pratiquées pour les rend cohérentes avec les conditions de visibilité actuelles.

La réponse sera souvent d'agir en parallèle sur les deux fronts. L'aménagement doit fixer des objectifs en évaluant les risques de chaque choix d'aménagement ou en profitant d'opportunités, des possibilités techniques locales. Quelques réflexions pour guider la réflexion :

- En milieu urbain dense, pour anticiper les comportements des usagers, il faut voir "larger" ce que rend possible une vitesse réduite et son champ de vision élargi.
- L'amélioration du niveau de la sécurité d'un carrefour ou d'une traversée piétonne passe aussi par la réduction de la vitesse et pas uniquement par le dégagement systématique de la visibilité pour les vitesses pratiquées. En cas d'accident, une vitesse d'approche réduite aura des conséquences moins graves.
- La visibilité doit aussi être adaptée au régime de priorité d'une voie, le conducteur doit être même de prendre sa priorité et de respecter la priorité des autres.



Passages pour piétons

FICHE 15

Cette fiche donne une explication concise sur le thème des passages pour piétons. Pour plus de détails sur le sujet, vous pouvez consulter la liste des références.

Recommandations de base

1. Définition

Les passages pour piétons (= PP) traversée piétonne ou TP / traversée / passage zébré) sont aménagés lorsque leur présence est utile pour la sécurité des piétons qui souhaitent traverser la route.

Les passages pour piétons ont l'avantage :

- d'être aisément aménageables.
- d'attirer l'attention des conducteurs.
- de donner la priorité au piéton lorsqu'il se trouve sur le passage pour piétons ou s'il est sur le point de s'y engager, dans les conditions légales (cela ne s'applique pas s'il y a un tram par exemple).
- de suivre le cheminement du piéton (par exemple en prolongement du trottoir).
- de soutenir de manière optimale l'usager vulnérable (PMR) lorsqu'il traverse la route : visibilité, éclairage...



2. Conception inclusive et design universel

Par design universel, on entend une conception axée sur les utilisateurs. Une telle conception rend l'espace public favorable pour tous et prend en compte les besoins de tous. Dans cet ordre d'idées, les passages pour piétons sont indispensables pour le piéton.

3. Principales exigences relatives aux passages pour piétons

Généralités

L'endroit où la traversée doit être choisie en fonction du cheminement souhaité des piétons, autrement les piétons (ou la plupart d'entre eux) risquent de ne pas l'utiliser. Veillez également à un bon guidage et un cheminement sans obstacles pour les PMR. Pour éviter de trop grands détours et garantir l'accessibilité des traversées, on peut opter pour un passage pour piétons "en forme de trapèze" (muni de dalles à protubérances).



Feu Rouge clignotant- matérialisation du temps de dégagement TEST en préparation (avec le CRR) devrait être lancé cette année...



- Non différenciation de la phase de dégagement de la phase de rouge réel ;
- Risque de marche arrière du piéton qui ne se croit plus légitime lorsque le feu passe au rouge
- Mise en danger du piéton qui termine sa traversée, particulièrement lorsque le carrefour est large et que le nombre de bandes est élevé
- Mise en danger des piétons par des conducteurs ne comprenant pas que les piétons engagés ont le droit de terminer leur traversée sans se hâter ;
- Agressivité des automobilistes envers les piétons, particulièrement lorsque la phase verte des conducteurs s'est déclenchée alors qu'un piéton terminait sa traversée ;

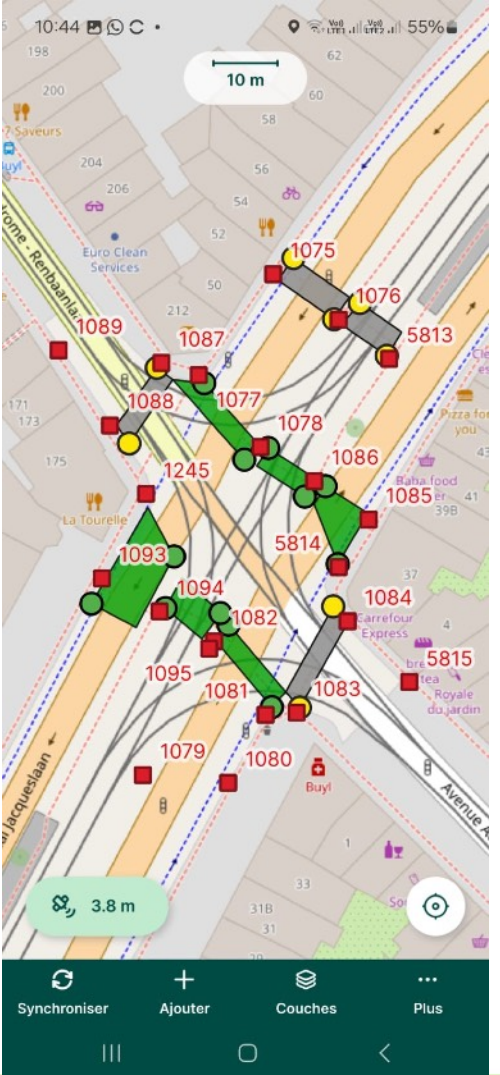
Choix de matérialisation

- « **phase rouge clignotante** », afin de faire comprendre aux piétons qu'ils ne doivent pas s'engager.
- Présente l'énorme avantage de ne pas devoir changer les coffrets piéton actuels
 - limiter substantiellement les coûts de transformation
 - un simple changement de configuration de la LED sur la figurine du piéton arrêté devrait suffire
- Phase Test :
 - 2026, sur 2 carrefours
 - Finalisation de la partie RGPD
 - Test avec le CRR sur base d'observation vidéo



Inspection des traversées piétonnes- Base de Donnée (avec le CRR)

CONTEXTE		
<input type="checkbox"/> ZACA	curseur NON/OUI	curseur sur non par défaut
<input type="checkbox"/> Abords école	curseur NON/OUI	curseur sur non par défaut
<input type="checkbox"/> Post collision	curseur NON/OUI	curseur sur non par défaut
<input type="checkbox"/> Autre	Zone texte vide	zone à remplir (ex : inspection post-accident mortel)
PROBLEMATIQUE RELEVÉE		
<input type="checkbox"/> Type de problématique *	↓	Liste déroulante
	Entretien (sans plan/PU)	Intitulé à sélectionner
	Conception (avec plan/PU)	Intitulé à sélectionner
		Sélectionner l'un des 2. Celui sélectionné apparaît sous "type de problématique" dans l'app lors de l'encodage
<input type="checkbox"/> Thématique *	↓	Liste déroulante
Si ENTRETIEN sélectionné	Feux	Intitulé à sélectionner
	Mobilier urbain !	Intitulé à sélectionner
	Accessibilité piétons/cyclistes	Intitulé à sélectionner
	Revêtement	Intitulé à sélectionner
	Marquage	Intitulé à sélectionner
	Signalisation verticale	Intitulé à sélectionner
	Eclairage	Intitulé à sélectionner
	Végétation	Intitulé à sélectionner
	Dispositif ralentisseur !	Intitulé à sélectionner
	Autre	Zone texte vide à compléter
		Sélectionner l'un des 10. Celui-ci apparaît sous "Thématique" dans l'app lors de l'encodage.
Si CONCEPTION sélectionné	Maitrise vitesse	Intitulé à sélectionner
	Géométrie	Intitulé à sélectionner
	Gestion conflits	Intitulé à sélectionner
	Lisibilité	Intitulé à sélectionner
	Visibilité	Intitulé à sélectionner
	Accessibilité piétonne	Intitulé à sélectionner
	Stratégie Mobilité	Intitulé à sélectionner
	Mobilier urbain !	Intitulé à sélectionner
	Feux	Intitulé à sélectionner
	Revêtement	Intitulé à sélectionner
	Eclairage	Intitulé à sélectionner
	Autre	Zone texte vide à compléter



Safe Behaviour

VIND JE 1 MINUUT VOOR HET ROOD LICHT LANG?

DE LAATSTE MINUUT VAN BELGIË-BRAZILIË, DAT WAS LANG!

JOIN THE MOVE →

STOP ALTIJD VOOR ROOD

BRUSSEL MOBILITEIT
DE WERKSTELLEN OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



VR City 30

30 ou 50, quelle différence ?
Participez à l'expérience VR City 30 !

JOIN THE MOVE →

gratuit



À VÉLO, SOYEZ UN **MODELE**



ZONE PIÉTONNE

Je roule au pas et cède la priorité aux piétons

JOIN THE MOVE

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES

À VÉLO, SOYEZ UN **MODELE**

WEES EEN **MODEL**, OP DE **FIETS**

WEETJE

Wanneer elektrische stepvoertuig enkel verkeer 'toeschaamt' als een fietser. De berijder mag de weg niet gebruiken als dat voor jou

WEG VOORBEHOUDEN AAN VOETGANGERS EN FIETSERS

Ik neem de weg die voor mij bedoeld is als ik wil, en let op voetgangers

JOIN THE MOVE

BRUSSEL MOBILITEIT
REMIERSTRAAT 115/116/117/118/119/120/121/122/123/124/125/126/127/128/129/130/131/132/133/134/135/136/137/138/139/140/141/142/143/144/145/146/147/148/149/150/151/152/153/154/155/156/157/158/159/160/161/162/163/164/165/166/167/168/169/170/171/172/173/174/175/176/177/178/179/180/181/182/183/184/185/186/187/188/189/190/191/192/193/194/195/196/197/198/199/200/201/202/203/204/205/206/207/208/209/210/211/212/213/214/215/216/217/218/219/220/221/222/223/224/225/226/227/228/229/230/231/232/233/234/235/236/237/238/239/240/241/242/243/244/245/246/247/248/249/250/251/252/253/254/255/256/257/258/259/260/261/262/263/264/265/266/267/268/269/270/271/272/273/274/275/276/277/278/279/280/281/282/283/284/285/286/287/288/289/290/291/292/293/294/295/296/297/298/299/300/301/302/303/304/305/306/307/308/309/310/311/312/313/314/315/316/317/318/319/320/321/322/323/324/325/326/327/328/329/330/331/332/333/334/335/336/337/338/339/340/341/342/343/344/345/346/347/348/349/350/351/352/353/354/355/356/357/358/359/360/361/362/363/364/365/366/367/368/369/370/371/372/373/374/375/376/377/378/379/380/381/382/383/384/385/386/387/388/389/390/391/392/393/394/395/396/397/398/399/400/401/402/403/404/405/406/407/408/409/410/411/412/413/414/415/416/417/418/419/420/421/422/423/424/425/426/427/428/429/430/431/432/433/434/435/436/437/438/439/440/441/442/443/444/445/446/447/448/449/450/451/452/453/454/455/456/457/458/459/460/461/462/463/464/465/466/467/468/469/470/471/472/473/474/475/476/477/478/479/480/481/482/483/484/485/486/487/488/489/490/491/492/493/494/495/496/497/498/499/500/501/502/503/504/505/506/507/508/509/510/511/512/513/514/515/516/517/518/519/520/521/522/523/524/525/526/527/528/529/530/531/532/533/534/535/536/537/538/539/540/541/542/543/544/545/546/547/548/549/550/551/552/553/554/555/556/557/558/559/560/561/562/563/564/565/566/567/568/569/570/571/572/573/574/575/576/577/578/579/580/581/582/583/584/585/586/587/588/589/590/591/592/593/594/595/596/597/598/599/600/601/602/603/604/605/606/607/608/609/610/611/612/613/614/615/616/617/618/619/620/621/622/623/624/625/626/627/628/629/630/631/632/633/634/635/636/637/638/639/640/641/642/643/644/645/646/647/648/649/650/651/652/653/654/655/656/657/658/659/660/661/662/663/664/665/666/667/668/669/670/671/672/673/674/675/676/677/678/679/680/681/682/683/684/685/686/687/688/689/690/691/692/693/694/695/696/697/698/699/700/701/702/703/704/705/706/707/708/709/710/711/712/713/714/715/716/717/718/719/720/721/722/723/724/725/726/727/728/729/730/731/732/733/734/735/736/737/738/739/740/741/742/743/744/745/746/747/748/749/750/751/752/753/754/755/756/757/758/759/760/761/762/763/764/765/766/767/768/769/770/771/772/773/774/775/776/777/778/779/780/781/782/783/784/785/786/787/788/789/790/791/792/793/794/795/796/797/798/799/800/801/802/803/804/805/806/807/808/809/810/811/812/813/814/815/816/817/818/819/820/821/822/823/824/825/826/827/828/829/830/831/832/833/834/835/836/837/838/839/840/841/842/843/844/845/846/847/848/849/850/851/852/853/854/855/856/857/858/859/860/861/862/863/864/865/866/867/868/869/870/871/872/873/874/875/876/877/878/879/880/881/882/883/884/885/886/887/888/889/890/891/892/893/894/895/896/897/898/899/900/901/902/903/904/905/906/907/908/909/910/911/912/913/914/915/916/917/918/919/920/921/922/923/924/925/926/927/928/929/930/931/932/933/934/935/936/937/938/939/940/941/942/943/944/945/946/947/948/949/950/951/952/953/954/955/956/957/958/959/960/961/962/963/964/965/966/967/968/969/970/971/972/973/974/975/976/977/978/979/980/981/982/983/984/985/986/987/988/989/990/991/992/993/994/995/996/997/998/999/1000

FRANCHISSEMENT DU FEU ROUGE AUTORISÉ

Je peux passer au rouge en suivant la direction de la flèche sur le panneau mais je cède le passage aux piétons et aux autres conducteurs

JOIN THE MOVE

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES

EN TROTTI DANS BRUXELLES ?

FAIS LE CHECK !

En circulation



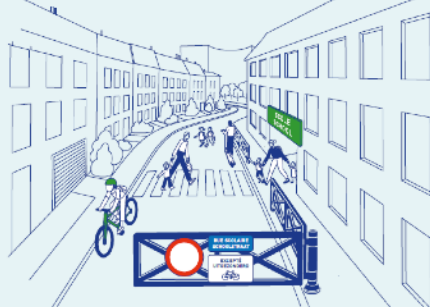
LET OP JE STAPPEN BIJ HET STEPPEN!
GEEN STEP WAAR WORDT GESTAPT.



JOIN THE MOVE

BEHAAL JE STEPBEVEET

BRUSSEL MOBILITEIT
BEWEGELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



RUE SCOLAIRE ZONE DE SÉCURITÉ

Pour la sécurité de nos enfants, respectons la rue scolaire.

Met facerum est, venis quas expla consequis pel est! non nimpossimus sint latonet lab ipicis volanis etur? Quiatem quodi officio assimus dolorit, soloressequo to moloribus incipiet essin nōsse nonestrum sendigendia dolorem vulluptatur adio.

- 1 La rue scolaire sécurise les abords d'école.
- 2 Elle est indiquée avec une barrière munie d'un panneau.
- 3 Elle est interdite aux véhicules motorisés aux heures d'entrée et de sortie des classes (y compris les riverains et les cars scolaires).
- 4 Pendant cette interdiction temporaire, il n'est pas possible d'entrer, de sortir et de se garer dans la rue scolaire.
- 5 Pour les automobiles munie d'une autorisation, ils doivent céder le passage aux piétons et aux cyclistes.
- 6 La voie publique est entièrement réservée aux piétons, conducteurs de cycles et de speed pedelec.

St Gilles 

mobilité-mobiliteit.brussels

 BRUXELLES MOBILITÉ
SERVIECE PUBLIC REGIONALE DE BRUXELLES



RUE RÉSERVÉE AUX JEUX ÇA JOUE, NE PAS DÉRANGER

- Interdite aux véhicules motorisés (sauf riverains roulant à la vitesse du pas).
- Des modules de jeux peuvent être installés.

SPEELSTRAAT HIER WORDT GESPEELD, BLIJF UIT DE WEG

- Verboden voor gemotoriseerde voertuigen (behalve voor bewoners als deze stapvoets rijden).
- Er kunnen speelmodules geplaatst worden.

JOIN
THE MOVE 

mobilité-mobiliteit.brussels

 BRUXELLES MOBILITÉ
SERVIECE PUBLIC REGIONALE DE BRUXELLES



ZONE PIÉTONNE À LA VITESSE DU PAS

Tous les usagers de la route se valent, respectons la zone piétonne.

Met facerum est, venis quas expla consequis pel est! non nimpossimus sint latonet lab ipicis volanis etur? Quiatem quodi officio assimus dolorit, soloressequo to moloribus incipiet essin nōsse nonestrum sendigendia dolorem vulluptatur adio.

- 1 La zone piétonne est réservée aux piétons. Ils circulent sur toute la chaussée.
- 2 Elle est interdite aux véhicules motorisés. Sauf pour accéder à son garage, pour les livraisons (à certaines heures), pour les taxis (avec autorisation), les collectes des poubelles et l'accès pour des travaux.
- 3 Les jeux sont autorisés.
- 4 Les cyclistes et les trottinettes circulent à la vitesse du pas.
- 5 Le stationnement est interdit.

JOIN
THE MOVE 

mobilité-mobiliteit.brussels

 BRUXELLES MOBILITÉ
SERVIECE PUBLIC REGIONALE DE BRUXELLES



ZONE DE RENCONTRE LIEU DE VIE

Parce que la rue, ce n'est pas que pour les voitures.

Met facerum est, venis quas expla consequis pel est! non nimpossimus sint latonet lab ipicis volanis etur? Quiatem quodi officio assimus dolorit, soloressequo to moloribus incipiet essin nōsse nonestrum sendigendia dolorem vulluptatur adio.

- 1 La zone de rencontre est autorisée à tous les véhicules (motorisés ou non).
- 2 La vitesse maximale y est de 20 km/h.
- 3 Les piétons y sont prioritaires: la rue leur appartient!
- 4 Les jeux sont autorisés.
- 5 Le stationnement est interdit, sauf sur les emplacements tracés au sol, à gauche ou à droite, dans le sens de la circulation.

JOIN
THE MOVE 


mobilité-mobiliteit.brussels

 BRUXELLES MOBILITÉ
SERVIECE PUBLIC REGIONALE DE BRUXELLES



Halle Airport

9102

Une zone qui vit 
Une circulation plus douce

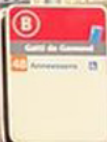


MERCI AUX
CONDUCTEURS
QUI RESTENT
COOL!

 BRUXELLES MOBILITE
SERVICES PUBLICS REGIONAL DE BRUXELLES

1 HNL 111

75
Km





SAFE SYSTEM

Carte des traversées accidentogènes (données 2024)

BRUXELLES MOBILITÉ

MOBIGIS v3.1 Bizet

- Passage piéton +
- Passage piéton (surface) +
- Passage piéton - Zebra-pad
Opacité:
- [Metadata et accès aux données](#)
- Planéité du trottoir +
- Promenade verte (piétons) +
- Réseau piéton +
- Voies lentes - Stapas +
- Vélo
- Transport public
- Stationnement
- Sécurité
- Accidents corporels (2020-2021) +
- Accidents piétons sur traversées piétonnes +
- Blessés graves - zwaargevonden
- Blessés légers - lichtgewonden
Opacité:
- [Metadata et accès aux données](#)
- Catégories de routes



Plateforme d'enregistrement des collisions

(Action 8 du PASR)

- Enregistrement des accidents non constatés par la police
 - Collisions sans blessure
 - Presqu'accidents
- Avoir une vue plus complètes de l'accidentologie de tous les modes
- Réduire le sous enregistrement
- Prise en compte de l'insécurité subjective

[Signalez un danger ou un incident sur la voie publique](#)

Vous avez été victime d'une chute ou d'une collision non déclarée à la police ?

Vous vous êtes senti(e)s en insécurité à un endroit précis ?

Signalez le directement sur ce site.

Chutes / Collisions

Sentiment d'insécurité routière

Attention, ce signalement ne remplace pas une déclaration officielle auprès de la police.

[Pourquoi ce site ?](#)

Bruxelles Mobilité ne dispose actuellement que des données issues des procès-verbaux établis par la police. Les incidents non déclarés, pourtant nombreux, n'apparaissent donc pas dans les statistiques officielles.

Ce site vous permet de compléter ces données pour:

- Identifier les lieux où les incidents sont fréquents,
- Mieux comprendre les situations à risque,
- Adapter l'infrastructure pour améliorer la sécurité.

Votre chute

Localisation (cliquer sur le bouton 'dessiner un point' pour indiquer l'endroit concerné) *



Lors de ma chute/collision, j'étais ... *

- | | | |
|---|---|--|
| <input checked="" type="radio"/> piéton | <input type="radio"/> conducteur de voiture | <input type="radio"/> motard/cyclomoteur |
| <input type="radio"/> cycliste | <input type="radio"/> conducteur de camion/ camionnette/ chauffeur de bus | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> conducteur de trottinette | | |

J'utilise ce mode de déplacement ...

Cette question nous permettra de réaliser quelques statistiques. Les données sont évidemment anonymisées.

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> 5 fois par semaine ou plus ; | <input type="radio"/> 1 à 3 fois par mois ; |
| <input type="radio"/> 1 à 4 fois par semaine ; | <input type="radio"/> Moins d'une fois par mois ; |

Le motif de mon déplacement était ...

Cette question nous permettra de réaliser quelques statistiques. Les données sont évidemment anonymisées.

- | | | |
|--|---|------------------------------|
| <input type="radio"/> Déplacement domicile-travail | <input type="radio"/> Déplacement professionnel | <input type="radio"/> Loisir |
| <input type="radio"/> Déplacement domicile-école | <input type="radio"/> Déplacement utilitaire | <input type="radio"/> Autre |

Lors de l'incident ...

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="radio"/> J'ai chuté seul/je suis entré en collision seul | <input type="radio"/> Je suis entré en contact avec un ou plusieurs opposant(s) |
|--|---|


Lors de l'incident ...

- J'ai chuté seul/je suis entré en collision seul
- Je suis entré en contact avec un ou plusieurs opposant(s)

L'opposant était ...

- piéton
- cycliste
- conducteur de trottinette
- conducteur de voiture
- conducteur de camion/ camionnette/ chauffeur de bus
- motard/cyclomoteur
- Autre

L'incident s'est produit le ...

jj-mm-aaaa 

L'incident s'est produit à ...

- 6h- 8h
- 8h-10h
- 10h-12h
- 12h-14h
- 14h-16h
- 16h-18h
- 18h-20h
- 20h-22h
- 22h-00h
- 00h-06h

A ce moment-là, le temps était ...

- Temps sec
- Temps pluvieux
- Neige/verglas
- Brouillard

A ce moment-là, la luminosité était ...

- Bonne
- Pas bonne

L'incident s'est produit dans ...

- Un carrefour sans feux
- Un carrefour avec feux
- Un giratoire/rond-point
- Une rue/place

Risques

Selon moi, les causes ayant contribué à ma chute/collision peuvent être notamment attribuées à ... *

Avez-vous des éléments de contextes supplémentaires à ajouter?

- Oui
- Non

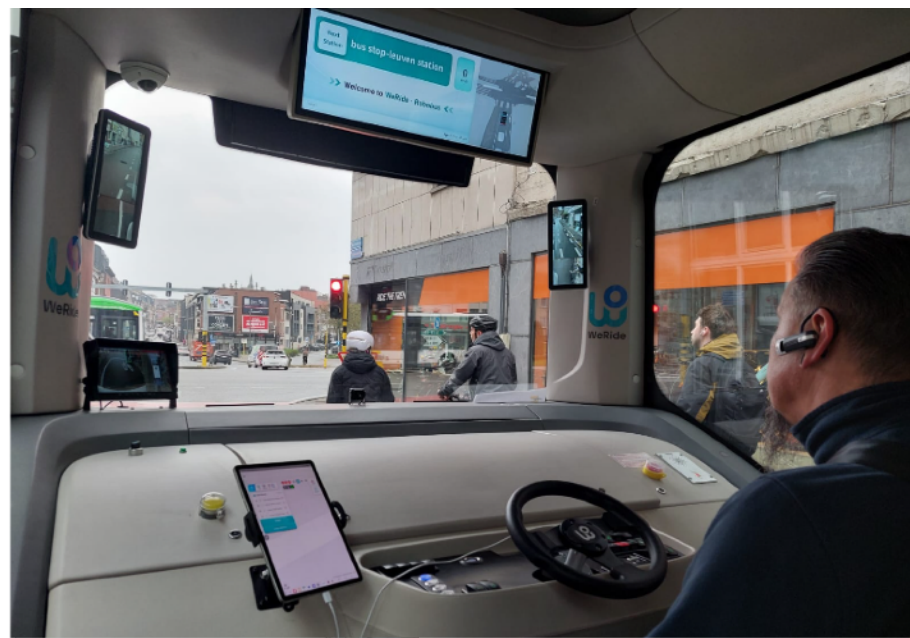


Prospection...

Véhicules autonomes

Travail interfédéral sur les véhicules autonomes (prévoir leur existence et faciliter les tests) → adaptation du code de la route/ voie publique

Test d'une navette autonome à Leuven (De Lijn, Leuven, Bruxelles Mobilité, WAYMO)



Véhicules intermédiaires

Note d'orientation sur les véhicules intermédiaires



Intérêt
des véhicules
intermédiaires

Potentiel
pour la mobilité
en RBC

Recommandations
réglementaires

Recommandations
fiscales

Recommandations
stationnement

LISA zone au sein de la Région (DPR)

Note sur une LISA Zone: orientée vers une exclusion des Pick up dans un premier temps

→ intérêt de relancer la certification FORS



Et une rawette
Wallone 😊

Namur flâne à pieds

[https://
www.pietonnier.namur.be/
posts/samedi-18-avril-2026-
ouverture-des-deux-premieres-
rue-pietonne/](https://www.pietonnier.namur.be/posts/samedi-18-avril-2026-ouverture-des-deux-premieres-rue-pietonne/)

[https://
www.pietonnier.namur.be/la-
carte/](https://www.pietonnier.namur.be/la-carte/)

contact vu du ciel sur la zone
de rencontre rue de Bruxelles à
Namur : [https://
www.youtube.com/watch?
v=BRI-0kn83xc](https://www.youtube.com/watch?v=BRI-0kn83xc)



Rue des Croisiers



2025



2026

Et Bryan crâne en vélo... mais pas que 😊



<https://www.facebook.com/reel/1911262819512785>

<https://www.facebook.com/reel/1357672176005500>

[SPOILER ALERT : Bryan est amoureux 🍷]

Avec sa dulcinée, ils ne se quittent plus : train, bus, marche, covoiturage... ils font tout ensemble!

SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES



**LE DAUPHIN D'OR REMPORTE
À CANNES POUR LA VIDÉO
« LA LOVE STORY DE BRYAN » !!!**

[La vidéo "La love Story de Bryan" a remporté un prix à Cannes!!] 🍷 🍷 🍷

Autres...

La semaine mob : <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1284255993805712&set=a.262135116017810>

FB Wallonie mobilité : suite des primes vélo cargo : <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1284255993805712&set=a.262135116017810>