



Optimisation de l'usage de l'espace public –
Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et
à l'étranger



Optimisation de l'usage de l'espace public –

Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

Auteurs

Wanda Debauche: 010 23 65 30;
w.debauche@brrc.be

Olivier Van Damme: 010 23 65 13;
o.vandamme@brrc.be

Arnaud Houdmont: 010 23 65 07;
a.houdmont@brrc.be

Hinko van Geelen: 02 775 82 39;
h.vangeelen@brrc.be



► Avant-propos

Le présent dossier a été rédigé à la suite d'une étude réalisée par le Centre de recherches routières (CRR) en 2013 pour le compte de Bruxelles Mobilité et qui s'intitule *Etude prospective sur l'optimisation de l'usage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*.

La première étape de cette étude, sur laquelle se base ce dossier, a consisté à dresser un état de l'art non exhaustif des mesures existantes en Belgique et à l'étranger permettant d'optimiser l'usage de l'espace public à tous niveaux (communal, régional, national et international). Chaque mesure a été présentée et analysée sous forme de fiche.

La seconde étape, non présentée dans ce dossier, a consisté à confronter trois mesures sélectionnées par Bruxelles Mobilité au contexte spécifique de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour ce faire, une analyse des potentialités de mise en œuvre de chacune d'elle sur le territoire bruxellois a été réalisée.

Le lecteur désireux de consulter l'étude complète est invité à prendre contact avec Olivier Van Damme.

► 1 Introduction

En 2011, la population mondiale a franchi la barre des sept milliards d'individus. Et la moitié de ceux-ci vivaient dans les villes, une première dans l'histoire de l'humanité. Selon les Nations Unies, cette tendance devrait se poursuivre, pour atteindre en 2030 cinq milliards d'urbains (sur 8,3 milliards d'individus), soit 60 %, voire 80 % pour les villes en développement. L'accroissement des populations urbaines pose bon nombre de questions au vu des modèles aujourd'hui existants qui, la plupart du temps, portent atteinte à l'environnement (étalement urbain consommateur d'espace et d'énergie, congestion, pollutions atmosphérique et sonore, etc.). Mais si les villes sont causes de problèmes environnementaux, elles sont également porteuses de solutions, et les avantages potentiels de l'urbanisation compensent ses inconvénients.

Ainsi, d'ici 2020, la Région de Bruxelles-Capitale devrait voir sa population croître de 142 000 unités pour atteindre 1 230 600 habitants, soit + 13 % par rapport à 2010. Consciente des nombreux défis que pose cette croissance démographique, notamment en matière de déplacements, la Région de Bruxelles-Capitale, dans son plan de Mobilité IRIS II – établi pour l'horizon 2018 – prône de freiner l'étalement urbain, notamment afin d'éviter d'augmenter le nombre de véhicules/kilomètres effectués quotidiennement pour les déplacements tant professionnels que privés.

L'une des conséquences de cette réduction de l'étalement urbain sera la densification des activités en centre-ville. La concentration induite par cette densification des activités nécessite dès à présent une optimisation de l'usage de l'espace public. Cette optimisation passe inévitablement par une réflexion globale à mener sur les choix à effectuer en matière de répartition et d'affectation de cet espace public en fonction des multiples utilisateurs et usages. Ainsi, aujourd'hui, le stationnement monopolise des espaces fonciers très importants en voirie et presque exclusivement à destination des usagers motorisés. Si, pendant longtemps, les décisions en matière de stationnement se sont orientées vers une augmentation de l'offre pour répondre à une demande toujours croissante, les enjeux en termes de développement durable et d'optimisation de l'espace public ont freiné cette tendance, initiant des réflexions sur l'usage raisonné de ces espaces.

L'affectation modulée de l'espace public dans le temps est certainement une démarche qui mérite une attention particulière. En effet, celle-ci permet, pour un même espace public donné et durant une certaine période, de réserver celui-ci au type d'usage et donc d'usagers qui y sont souhaités ou attendus. Le temps d'un urbanisme passif seulement basé sur l'application d'un ensemble de procédures, de règles, et de plans sur un site considéré est radicalement dépassé. L'urbanisme doit être dynamique, chronotopique. Il doit davantage prendre en considération autant le temps (chronos) que le lieu (topos). Enfin, une attention particulière doit être accordée à la verticalité hors sol ou souterraine.

A la demande de l'administration Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, le CRR a dressé un état de l'art non exhaustif des mesures existantes en Belgique et à l'étranger, permettant d'optimiser l'usage de l'espace public. Ces mesures, présentées dans la suite de ce dossier, sont classées sur base du principal mode de transport bénéficiaire de la mesure: les modes actifs (piétons, cyclistes), les transports en commun, les voitures et enfin les poids lourds.

Optimisation de l'usage de l'espace public –

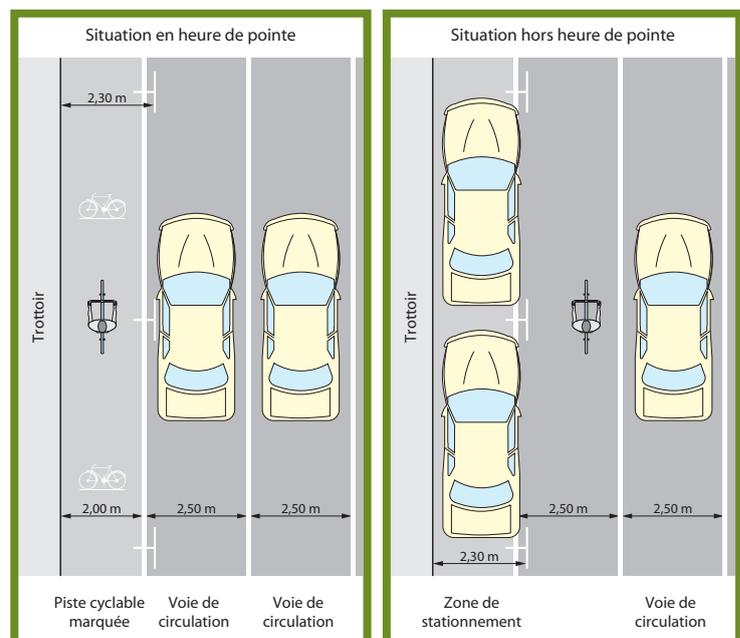
Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

2 Mesures d'optimisation de l'espace public à destination principalement des modes actifs

2.1 Aménagement cyclable combiné à une suppression temporaire du stationnement

A Melbourne, sur certains axes très fréquentés tant par les automobilistes que les cyclistes, une variation en cours de journée du partage de l'espace public a été instaurée.

Concrètement, en période de pointe, le stationnement longitudinal en bordure de trottoir est supprimé, l'espace libéré est transformé en piste cyclable marquée et deux voies de circulation sont présentes. En dehors de cette période, le stationnement est autorisé, la circulation automobile est réduite à une voie de circulation et l'espace dédié aux cyclistes migre vers la première bande de circulation (type bande cyclable suggérée) située entre le stationnement et la voie de circulation automobile.



Pour faire respecter ces mesures, un contrôle régulier du stationnement a été mis en place. De plus, en cas d'infraction (stationnement en bordure de trottoir aux heures de pointe), une amende avec mise en fourrière du véhicule est prévue.

2.2 Zone de rencontre

La zone de rencontre est une mesure permettant un usage combiné de l'espace public en milieu urbain et donc une optimisation de son utilisation. Elle consiste à mettre à disposition d'une multitude d'utilisateurs différents (piétons, cyclistes, véhicules motorisés, transports en commun, etc.) un même espace prédéfini. Le piéton y est prioritaire et la vitesse est limitée à 20 km/h.



Zone de rencontre de Namur

Optimisation de l'usage de l'espace public –

Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

urbain, l'accent sera mis sur la création de parkings souterrains et sur la mise en place de connexions verticales rapides (ascenseurs, escalators) entre les transports en commun souterrains et le centre urbain en surface.

2.5 Circulation des modes actifs par les quais de port, en dehors des horaires d'exploitation

En ville, les berges des cours d'eau sont des lieux propices à la balade et à la détente. Ce sont aussi des lieux d'activités économiques telles que les activités portuaires, difficilement compatibles avec les fonctions de loisir. La mesure, par une optimisation de l'usage du lieu, permet le maintien des deux fonctions sur un même espace. Les activités portuaires sont organisées de telle manière qu'elles préservent un cheminement qui, en dehors des heures d'ouverture, permet le passage des modes actifs. Tour à tour, les quais deviennent quai de chargement/déchargement, puis support aux cheminements lents.



A Paris, le réaménagement du port de Tolbiac dans le 13^e arrondissement a été réalisé en suivant ce principe d'optimisation de l'espace. Concrètement, plus de la moitié de la surface du port est laissée vierge de toute construction et profite aux piétons. Deux promenades, l'une bordée d'arbres à l'arrière des infrastructures, l'autre en bord de quai, assurent la continuité avec les récents aménagements de loisirs du quai de la gare. Cette promenade est ouverte en dehors des heures d'exploitation industrielle, c'est-à-dire le soir à partir de 17h00, le week-end et les jours fériés.



2.6 Affectation modulable de l'espace public par LED incrustées dans le sol

Toujours à l'état de projet, cette mesure imaginée par le groupe Eiffage pour la ville de Strasbourg, consiste à adapter la configuration des espaces aux besoins de confort et d'usage des riverains. Pour ce faire, une animation lumineuse et discrète de LED incrustées dans le sol va permettre de moduler l'espace public en fonction des besoins à certaines heures de la journée (aire piétonne, aire de livraison, terrasse de restaurant, espace de manifestation culturelle, etc.).

Baptisée Luciole[®], cette innovation en matière d'éclairage LED consiste à intégrer des diodes électroluminescentes (LED) dans des matériaux type asphalte coulé, enrobé, béton, résine, etc.

Concrètement, de jour, une vague d'allumage de l'alignement des Luciole[®] va précéder le passage de chaque navette (bus, tram, etc.) dans l'espace concerné. A proximité par exemple de

points de collecte créés dans l'espace, un cadre lumineux signale à l'avance la réservation d'un emplacement par exemple pour les véhicules de collecte des déchets ou de livraison de marchandises.



Situation actuelle



Situation projetée de jour



Situation projetée de nuit

Source: Eiffage

En période nocturne, la démarcation lumineuse des terrasses de café s'adapte par exemple en taille et en position en fonction de l'affluence du moment.

En matière d'aménagement, l'espace est donc exempt de toute signalisation verticale ou horizontale rendant celui-ci semblable à un espace partagé à emprise modulable.

► 3 Mesures d'optimisation de l'espace public à destination principalement des transports en commun

3.1 Voies de bus temporaires combinées à une suppression du stationnement

A Melbourne, pour améliorer les conditions de circulation des bus et encourager le report modal vers ces modes de transport, une limitation dans le temps des zones de stationnement a été décidée afin de pouvoir y créer des voies de bus temporaires. Concrètement, ces voies réservées aux bus le sont uniquement aux heures de pointe du matin et/ou du soir. En dehors de ces périodes, le stationnement est autorisé. Pour faire respecter ces mesures, un contrôle régulier est assuré tant en matière de circulation des automobilistes qu'au niveau du stationnement en période de pointe. Pour remarque, le stationnement sur ces voies aux heures de pointe entraîne une amende d'environ 235 € avec mise en fourrière du véhicule.

Actuellement, la ville de Melbourne est occupée à étendre ses voies réservées aux bus sur toutes les artères principales de l'agglomération empruntées par les lignes de bus, soit plus de cent soixante voiries concernées, et ce dans un rayon de 10 km autour du centre-ville de l'agglomération.



Source: <http://melbourneurbanist.files.wordpress.com/2011/05/bus-lane-blockers.jpg>

Optimisation de l'usage de l'espace public –

Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

3.2 Voie de circulation mise en sens unique excepté bus

Dans le centre-ville de Boom en Belgique, une voirie présentant des trottoirs très étroits (entre 50 et 90 cm au maximum) a été réaménagée de façade à façade dans l'objectif d'améliorer le confort et la sécurité des cheminements piétons et des itinéraires cyclistes. Deux problématiques importantes ont dû être résolues: la très faible largeur façade à façade de l'infrastructure et la présence d'une ligne de bus circulant à double sens.



Afin d'optimiser l'espace public disponible en le rendant accessible aux piétons et cyclistes tout en entravant pas la circulation des bus, la voirie a été mise en sens unique (dans le sens sortant du centre-ville), hormis pour les bus autorisés à circuler en double sens. Pour ce faire, des feux de circulation équipés d'un système de détection des bus ont été installés de part et d'autre de la section de voirie concernée.

3.3 Circulation temporaire des transports en commun et taxis sur la bande d'arrêt d'urgence

Depuis 2009, les autobus ainsi que les taxis peuvent circuler sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute E411 entre Wavre et Bruxelles, soit sur environ 15 km, uniquement lorsque cette section est congestionnée. Plusieurs règles ont été fixées pour la circulation sur cette bande: l'autoroute doit être encombrée, le bus/taxi ne peut circuler que 25 km/h plus vite que les voitures qu'il dépasse, la vitesse maximale du bus/taxi est de 50 km/h. Grâce à cette mesure permettant d'optimiser l'espace occupé par la bande d'arrêt d'urgence, un gain de temps des bus d'environ 30 minutes a été constaté sur un total de 50 minutes au minimum nécessaires pour effectuer le même trajet en voiture en période de congestion.



3.4 Utilisation d'un système de transport par câbles

Toujours à l'état de projet, cette mesure d'optimisation de l'espace public imaginée par le groupe Eiffage pour la ville de Grenoble consiste à utiliser la technique du système de transport par câbles. Positionnés à proximité immédiate de pôles de transports en commun, des plateformes multimodales transport en commun/réseau câblé permettraient d'interconnecter en un laps de temps minimal ces différents systèmes de transport durable.



Source: Eiffage

Le système câblé offre un transport écologique rapide et efficace qui monopolise des espaces fonciers négligeables (4 m²/poteau), préservant ainsi les surfaces au sol au profit des itinéraires piétons/cyclistes confortables et de qualité. Ce système offre donc un usage combiné de l'espace public via une combinaison de modes de transport terrestre et aérien. En matière de coût, il est important de mentionner que le transport par câble est huit à dix fois moins cher que le transport ferré type tram.

Le transport principalement de personnes mais également dans une moindre mesure de marchandises pourrait être effectué par ce type de système à des plages horaires distinctes.

3.5 Arrêt viennois

Lorsque le site d'un tram est localisé au centre de la chaussée, ses arrêts sont difficilement accessibles pour les clients, et principalement pour les personnes à mobilité réduite. Par une optimisation de l'usage du lieu, l'arrêt viennois offre une solution originale d'accessibilité au tram depuis le trottoir. La voie dédiée à la circulation générale est rehaussée et fait, temporairement, office de quai d'accès au tram. Lors de l'arrivée du tram, le flux de circulation est momentanément arrêté par les feux de signalisation situés en amont du quai. L'espace ainsi dégagé, permet au piéton de le rejoindre en toute facilité.



Source: IBSR

Optimisation de l'usage de l'espace public –

Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

► 4 Mesures d'optimisation de l'espace public à destination principalement de la circulation automobile

4.1 Zone de dépose-minute en abord d'école combinée à du stationnement

Une zone de dépose-minute est une zone où un véhicule peut s'arrêter pour déposer ou embarquer un ou plusieurs passagers. Elle se situe généralement aux abords d'écoles ou à proximité d'établissements publics (gare, hôpital, aéroport, etc.). Afin d'optimiser l'espace public, il est possible de combiner les zones de dépose-minute aux abords d'une école avec du stationnement, surtout en milieu urbain où la pression du stationnement est souvent importante. Concrètement, pour permettre aux riverains d'un quartier de stationner sur la zone de dépose-minute en dehors des heures de fonctionnement, un panneau additionnel limitant la zone dans le temps peut être placé.



Zone de dépose-minute du lundi au vendredi, entre 8h00 et 19h00

4.2 Circulation temporaire sur la bande d'arrêt d'urgence

Depuis 2011, les automobilistes peuvent circuler sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute E313 Anvers-Liège sur un tronçon de 9,7 km (Anvers-Ranst) uniquement durant les heures de pointe du soir, à savoir entre 15h00 et 20h00. En dehors de ces heures, la bande d'arrêt d'urgence reprend son affectation initiale, trois voies restant alors disponibles à la circulation. Cette mesure permet d'optimiser l'espace disponible en autorisant une circulation sur quatre voies en période où la demande de mobilité sur cet axe est la plus importante. La mise en place de cette mesure nécessite de réaliser certains aménagements de l'infrastructure routière:

- placement de portiques fixes et mobiles avec une signalisation par bande de circulation;
- marquage au sol différencié entre la première bande et la bande d'arrêt d'urgence;
- aménagement de refuges à intervalle régulier sur le tronçon.



Circulation temporaire à la sortie de Sterrebeek sur l'E40

Un an après la mise en service de cette mesure, différents résultats ont été relevés:

- le nombre d'heures perdues par les véhicules dans les embouteillages a diminué de 25 % sur le ring extérieur anversois en direction de l'E313;
- le nombre d'accidents n'a ni augmenté, ni diminué sur l'E313.

En 2013, cette mesure a été appliquée sur un second tronçon autoroutier de 7 km situé sur l'autoroute E40 entre Sterrebeek et Heverlee.

4.3 Voie de circulation réservée aux véhicules à occupation multiple

Une voie réservée aux véhicules à occupation multiple (VOM) (*high-occupancy vehicle lane – HOV* en anglais) est une voie sur les autoroutes ou les artères principales en centre-ville, dont l'accès est limité à certains véhicules motorisés. Concrètement, durant les heures de pointe du matin et du soir, seuls les véhicules transportant plus d'une personne (souvent deux au minimum, parfois trois) sont autorisés à circuler. Dans le cas de l'Ontario, les types de véhicules autorisés sont notamment les voitures, les camions utilitaires de moins de 6,5 m de longueur, les taxis et les limousines, les véhicules munis d'une plaque d'immatriculation verte spéciale (véhicules électriques à batterie ou hybrides rechargeables) même s'il n'y a qu'une seule personne dans le véhicule, etc. Dans certain(e)s autres régions/pays, les bus sont également autorisés à circuler dans ces VOM. La mise en œuvre d'une VOM se fait soit par transformation d'une voie déjà existante (effet négatif du point de vue environnemental vu la réduction de la capacité de l'infrastructure et donc l'augmentation de la congestion et in fine de la pollution), soit en rajoutant une voie supplémentaire (effet positif sur l'environnement lié à l'augmentation de capacité de l'infrastructure).



Source: http://en.wikipedia.org/wiki/File:404HOV_lane.png

Optimisation de l'usage de l'espace public –

Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

4.4 Park-sharing

Le park-sharing ou «parking partagé» est un nouveau concept qui est apparu dans quelques communes de la Région de Bruxelles-Capitale via différentes sociétés (Bepark, Proxiparking, Carambla). Le principe est simple: partager son emplacement de parking, quand on ne l'utilise pas. Il part du constat que les emplacements de stationnement privés sont, en général, inutilisés pendant certaines périodes de la journée, par exemple, en dehors des heures d'ouverture pour les stationnements d'entreprises et les commerces.



Par une optimisation de l'usage des lieux, qui à certains moments de la journée, propose ces emplacements à destination du public, l'application de cette mesure à grande échelle peut aboutir à un gain d'espace. Une utilisation optimale de ces emplacements privés, généralement en ouvrage, peut faire l'économie de la construction d'un parking, ou impacter directement le nombre d'emplacements conservés en voirie.

4.5 Stationnement des prestataires de soins à domicile devant les portes des garages privés

Le projet ParkingPlus encore appelé «Parking citoyen et solidaire à Bruxelles» a pour objectif de permettre aux prestataires de soins à domicile (médecin, kinésithérapeute, infirmier) de stationner pendant quelques minutes devant la porte d'un garage privé. Cette mesure permet d'optimiser l'espace public en le rendant disponible à un plus grand nombre d'utilisateurs.



Concrètement, le riverain souhaitant participer au projet doit s'enregistrer en ligne sur le site de ParkingPlus. Après réception par courrier postal d'un autocollant spécial P+, il lui suffira ensuite d'apposer l'autocollant sur sa porte de garage. A partir de ce moment-là, tout prestataire de soins participant au projet aura la possibilité de s'y garer pendant la durée des soins prodigués (durée qui ne dépasse généralement pas les vingt à vingt-cinq minutes).

Le prestataire de soins, en échange d'une participation annuelle de 50 €, recevra une carte de membre à placer derrière le pare-brise de sa voiture et qui lui permettra de se garer devant les portes de garage munies de l'autocollant P+. Une liste de ces emplacements ainsi que de leur localisation est disponible sur le site dédié au projet. Un numéro de téléphone du prestataire sera également indiqué sur la carte afin que le riverain puisse prendre contact avec celui-ci dans le cas où il devrait libérer la place en urgence.

► 5 Mesures d'optimisation de l'espace public à destination principalement des poids lourds

5.1 Voies à usages multiples

Dans le centre-ville de Barcelone, les livraisons sont rendues particulièrement difficiles en raison notamment de l'absence de zones de livraison spécifiques combinée à une circulation motorisée importante. Pour remédier à ce problème, l'agglomération de Barcelone a mis en place diverses mesures dont notamment en 2003 une mesure innovante de partage temporaire de la voirie sur plusieurs axes de l'agglomération. Concrètement, une voie de circulation se voit attribuer trois fonctions différentes, ce qui implique trois réglementations différentes, selon les périodes de la journée:

- aux heures de pointe (8h00-10h00 et 17h00-21h00), la circulation est réservée aux automobilistes;
- en dehors des heures de pointe et en journée (10h00-17h00), la voie est réservée aux livraisons (maximum trente minutes);
- la nuit (21h00-8h00), la voie est ouverte au stationnement de tous les véhicules.

En matière d'aménagement, une signalisation dynamique avec des panneaux à messages variables (PMV) est placée le long de la voie concernée afin de garantir une information en temps réel de l'usage de la voie. Ce système est géré par un poste de contrôle centralisé.



Voie de gauche à usage multiple sur la rue de Balmes à Barcelone

Source: Google Street View

Optimisation de l'usage de l'espace public –

Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

5.2 Utilisation alternée d'espaces de stationnement

Afin d'offrir une possibilité de stationnement de longue durée pour les poids lourds, la ville d'Ath en Belgique a mis en place un système de stationnement alterné automobiles-poids lourds sur le parking de la SNCB situé derrière la gare.

Concrètement, le soir et le weekend, le parking déserté par les navetteurs de la gare d'Ath située à proximité, est utilisé pour stationner des poids lourds. L'espace est ainsi particulièrement bien exploité.

En matière d'aménagement, des grillages et des caméras ont été installés afin d'éviter tout problème de vol/délinquance dans cet espace relativement isolé du centre-ville.



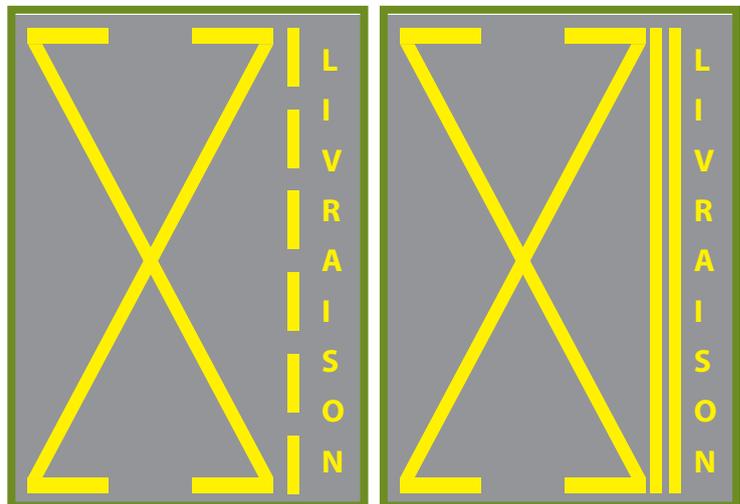
Parking pour automobiles: la semaine en journée



Parking pour poids lourds: la nuit et le weekend

5.3 Partage des zones de livraisons

Dans le but d'optimiser l'espace occupé par les zones de livraisons en centre-ville et principalement la nuit, la ville de Paris a mis en place en mai 2012 un système de partage des zones de livraisons applicable sur l'ensemble de son territoire. Cette mesure s'appuie sur le constat que certaines zones de livraisons sont inoccupées la nuit. Or, c'est justement en période nocturne que la demande en stationnement automobile est la plus forte.



Marquage pour les zones partagées

Source: www.paris.fr

Concrètement, ce principe fonctionne sur base d'une nouvelle signalétique qui a été mise en place et qui détermine le principe d'occupation à suivre:

- *marquage de la zone à l'aide d'une bande jaune simple* (en pointillée ou ligne pleine): la zone est ouverte au stationnement du lundi au samedi de 20h00 à 7h00, ainsi que les dimanches et jours fériés toute la journée. Les véhicules stationnés en dehors de ce créneau horaire risquent une contravention. Sept mille zones de livraisons sont concernées par ce principe;
- *marquage de la zone à l'aide de deux bandes jaunes continues*: la zone reste exclusivement réservée aux livraisons car elle sert généralement à l'approvisionnement de commerces ouverts tôt le matin (supérettes, boulangeries). Tout véhicule stationné sur ces emplacements risque une amende de 35 €. Deux mille zones de livraisons sont concernées.

Testée en 2010 dans deux arrondissements parisiens (3^e et 17^e) et suite au succès rencontré par cette mesure, celle-ci a été étendue en 2012 à l'ensemble de la ville de Paris.

Optimisation de l'usage de l'espace public –

Aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger

► 6 Conclusions

L'accroissement des populations urbaines est une réalité qui va se poursuivre et s'intensifier dans les années à venir. Dans un contexte de développement durable, cette augmentation démographique ne peut s'accompagner d'une augmentation similaire des déplacements. L'une des solutions pour découpler ces croissances est de freiner l'étalement urbain, ce qui conduit inévitablement à une densification des activités en centre-ville. La concentration induite par cette densification nécessite dès à présent d'optimiser l'espace public. Cette optimisation passe inévitablement par une réflexion globale à mener sur les choix à effectuer en matière de répartition et d'affectation de cet espace public en fonction des multiples utilisateurs et usages.

L'analyse non exhaustive des mesures déjà existantes permettant d'optimiser l'usage de l'espace public, montre que ce principe d'optimisation s'applique déjà concrètement dans certaines villes/régions belges et étrangères. En effet, une vingtaine de mesures ont pu être identifiées. Cependant, force est de constater que celles-ci sont bien souvent mises en œuvre ponctuellement et ne font pas partie d'une réflexion globale qui aurait été menée à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération urbaine. De plus, on remarque que très peu de données permettant d'évaluer la mesure une fois effective, sont disponibles. Il est donc généralement difficile voire impossible d'évaluer objectivement les effets liés à la mise en place de la mesure.

Toutes les mesures présentées dans ce dossier ne peuvent pas être appliquées à l'ensemble des centres urbains. Il est important, sur base de cet aperçu, que chaque ville/agglomération analyse la cohérence de chaque mesure au regard des spécificités de son territoire et de ses stratégies de développement (mobilité, urbanisme, environnement, etc.). Il est important également que chaque ville/agglomération réfléchisse dès à présent à la mise en œuvre de nouvelles mesures permettant d'optimiser l'usage de son espace public.

L'approche et la réflexion menée par la Région de Bruxelles-Capitale est à encourager et à étendre à l'ensemble des zones urbaines car l'optimisation de l'espace public n'est pas une obligation mais une nécessité permettant d'apporter des solutions concrètes aux problématiques et aux défis des villes de demain.