



PLAN PIÉTON STRATÉGIQUE



Bruxelles, ville piétonne

Table des matières

Introduction	5
1 – UNE POLITIQUE PIÉTONNE EST NÉCESSAIRE :	
Se déplacer à pied, pour une ville durable	11
1.1 <i>Marcher, pour un Bruxelles et des Bruxellois débordant de vitalité</i>	12
1.2 <i>Vision stratégique de la marche</i>	14
1.3 <i>Une politique piétonne inclusive</i>	16
2 – LEVIERS POUR UNE VILLE PIÉTONNE :	
Critères pour un bon aménagement – GO10	19
3 – LEVIERS POUR LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL :	
Facteurs de succès cruciaux pour l'aménagement du territoire et la maîtrise du trafic	25
3.1 <i>Vision de l'aménagement spatial :</i> <i>une ville mosaïque de centres à échelle piétonne</i>	26
3.2 <i>Vision de l'urbanisme : garantir le cheminement naturel du piéton</i>	27
3.3 <i>Vision du trafic : zones de séjour pour une meilleure qualité de vie – Adapter la gestion du trafic au piéton</i>	27
4 – LEVIERS SUR LE TERRAIN :	
Projets concrets aux endroits stratégiques	33
4.1 <i>Des réseaux piétons locaux dans les centres</i>	34
4.2 <i>Nœuds de transports publics en tant qu'espaces piétons urbains</i>	36
4.3 <i>Quartiers commerçants pour les piétons</i>	38
4.4 <i>Quartiers résidentiels pour piétons</i>	40
4.5 <i>Urbanisme à taille humaine</i>	40
4.6 <i>Des projets urbains en tant que modèles de la ville piétonne</i>	44
4.7 <i>Des espaces structurants pensés pour les piétons</i>	45
4.8 <i>Vision Zéro en ce qui concerne la sécurité des piétons</i>	50

Table des matières

5 – LEVIERS POUR LES POUVOIRS PUBLICS :

Ancrer la marche dans toutes les compétences	53
5.1 Exécuter le plan	54
5.2 Affiner et appliquer les normes et directives	54
5.3 Donner plus de poids au piéton dans tous les projets	57
5.4 Priorité à la qualité permanente	58
5.5 Stimuler la politique communale en faveur des piétons	59
5.6 Les transports publics urbains en tant que partenaire actif	60
5.7 Encourager la marche par l'intermédiaire de la gestion de la mobilité	62
5.8 Mesurer, c'est savoir	63
5.9 Diffuser et échanger les connaissances	65

6 – LEVIERS POUR LA PROMOTION ET L'IMAGE :

La marche quotidienne est agréable et efficace	69
6.1 Véhiculer une image forte	71
6.2 Faire découvrir la ville et rendre celle-ci lisible	72
6.3 Convertir les groupes cibles à la marche quotidienne	73
6.4 Bruxelles comme ville piétonne exemplaire	74

7 – Le tableau d'ambition	77
----------------------------------	-----------





Introduction

La ville de demain est une ville aux courtes distances, une ville où il est réellement possible de joindre les différentes fonctions (logement, activités professionnelles, activités sociales, loisirs, etc.) idéalement à pied ou encore à vélo. C'est une ville qui offre un espace public urbain pour créer un cadre de vie de qualité, convivial pour tous, habitants de tous quartiers et usagers, mais également à la circulation plus efficace avec des modes de déplacements plus adaptés.

La ville de demain se doit de rompre avec celle qui a été créée dans la seconde moitié du XX^e siècle, et qui se structure autour d'axes routiers, souvent au détriment du cadre de vie, de la convivialité et de la sécurité et qui par ailleurs ne peut donner une réponse satisfaisante aux besoins de mobilité.

Il convient donc tant pour des raisons de qualité de vie, d'environnement et de mobilité, de concevoir la ville à la mesure de l'homme (et non en fonction de ses déplacements en voiture). L'humain doit être la norme de tout aménagement urbain et de voirie.

À cet égard, il est utile de noter que nous pouvons d'abord tous nous considérer comme des piétons, quelle que soit la nature ou le mode de déplacement. Cela signifie que toutes les personnes à mobilité réduite (PMR)¹ sont également, en premier lieu, des piétons. Avec ce plan stratégique, la Région de Bruxelles-Capitale entend se consacrer à la mise en œuvre d'une politique approfondie et complète visant à rendre la ville vraiment agréable pour les piétons. L'accent est mis sur la promotion de la marche pour les déplacements quotidiens. Pour stimuler ce type de déplacements, l'essentiel de cette approche consiste à **valoriser le piéton**. En découlent des leviers concrets en matière de trafic et de mobilité, d'aménagement du territoire et d'urbanisme, de normes et d'organisation, d'image et de promotion.

Ce plan doit avant tout servir de levier et de source d'inspiration pour initier un changement de culture. Répondre aux besoins du piéton doit devenir un réflexe automatique pour tous les acteurs. Prendre soin du piéton ne doit pas coûter cher. En effet, pas besoin d'investir dans de grands travaux d'infrastructure, qui sont en revanche indispensables pour développer le réseau des transports publics. C'est justement la raison pour laquelle, la marche, ironiquement, a été traditionnellement quelque peu négligée. L'ensemble de ce plan vise à donner une impulsion forte en vue de promouvoir la marche dans les esprits et dans la pratique.

L'essentiel est de vouloir renforcer au maximum l'avantage compétitif de la marche : nous voulons rendre la marche plus facile, plus agréable, plus sûre et plus efficace. Pour réaliser cet objectif, nous devrions donner plus d'espace aux piétons, mieux aménager et mieux gérer l'espace (existant) accordé aux piétons et adapter les environs en fonction du piéton. Pour cela, une stratégie de communication et de sensibilisation est essentielle.

¹ Par « personne à mobilité réduite » (PMR), il faut entendre toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des entraves qu'elle ne peut surmonter seule, ou très difficilement. Les difficultés de mobilité peuvent être liées à l'âge, à la maladie, à un état (femme enceinte, personne chargée de commissions, livreurs), à un handicap temporaire ou définitif. Elles portent atteinte à l'autonomie de la personne et limitent ses déplacements et sa capacité d'intégration à la société en général.



**Une politique piétonne
est nécessaire :
se déplacer à pied,
pour une ville durable**



Nous voulons rendre Bruxelles plus agréable pour les piétons. Mais pourquoi en fin de compte? Quels objectifs plus larges espérons-nous atteindre de la sorte? En quoi cela contribue-t-il à une vision à long terme de l'évolution de la ville durable et de la mobilité durable? L'idée centrale est la suivante: **choisir de marcher, c'est faire un choix d'avenir stratégique et innovant.** C'est faire le choix d'organiser une ville autour de l'homme, à sa mesure, y compris de son déplacement à pied.

1.1 Marcher, pour un Bruxelles et des Bruxellois débordant de vitalité

La façon dont Bruxelles doit évoluer est en train de se concrétiser dans le Plan régional de développement durable. Il est d'ores et déjà clair que la marche a un rôle essentiel à jouer: en réponse aux défis auxquels la ville dans son ensemble est confrontée, mais aussi pour le bien-être de ses habitants.

Marcher est indispensable pour faire de Bruxelles une ville durable

Une ville durable est une ville à la fois florissante au niveau économique, équitable socialement et écologiquement responsable. C'est une idée forte et un défi auxquels nous ne pouvons échapper. Promouvoir la marche comme mode de déplacement quotidien apporte une contribution substantielle dans chacun des domaines suivants:

- **Économie.** Un Bruxelles agréable pour les piétons doit encore plus être une ville de courtes distances, pour que l'accessibilité à pied stimule la viabilité économique du commerce et des entreprises. En rendant Bruxelles plus agréable à vivre et plus attrayante, son attrait international augmentera également. Marcher, c'est non seulement très démocratique mais pour les courtes distances, cela constitue un gain de temps et garantit un temps de parcours fiable, ce qui par ailleurs évite le stress généré par la conduite dans la congestion.

- **Social.** Si la marche quotidienne à Bruxelles devient une option pratique, sûre et attrayante pour chacun, cela signifie directement l'accès à une mobilité de base pour chaque budget, pour chaque âge, chaque sexe, chaque milieu familial, et pour les personnes à mobilité réduite. En ce sens, tout investissement dans la marche consiste à investir dans l'égalité des chances pour tout le monde, pour une meilleure mobilité. Une ville inclusive où l'individu gagne en autonomie. Dans le même temps, l'espace public est cultivé comme un espace de rencontre social, ce qui favorise la cohésion sociale et le respect pour l'espace public.

- **Environnement.** Si nous pouvions davantage marcher pour nos besoins quotidiens, en combinaison avec le vélo et les transports publics, Bruxelles deviendrait moins dépendante de la voiture, et le recours à l'automobile pourrait diminuer. En effet, sans miser sur la marche, cela ne fonctionnera pas. Mais si on adopte cette approche, la pollution, le bruit et l'insécurité diminueront, ce qui rendra la marche encore plus attrayante. Une charge de trafic réduite est à la fois une condition pour que la ville devienne agréable pour les piétons et une conséquence de cette évolution. Dès lors, tous les aménagements de voiries doivent considérer les circulations piétonnes et cyclistes ainsi que les transports publics comme prioritaires sur les déplacements en voiture, tel que le prévoit le Plan IRIS II. En outre, les aménagements urbains, de voiries comme d'espaces publics doivent valoriser la convivialité et la dimension de séjour.

Une évolution favorable de l'un des aspects cités ci-dessus peut déclencher une spirale positive ou une sorte de réaction en chaîne: un bon environnement pour la marche attire plus de marcheurs vers un quartier, ce qui fait revivre le commerce local et l'Horeca, ce qui devient à son tour une force d'attraction supplémentaire, invitant davantage de personnes à se rendre à pied à cet endroit. Ceci se répercute dès lors favorablement sur l'environnement, d'autant plus lorsque ce mouvement se fait à plus grande

échelle. Il apparaît donc que la marche apporte, directement ou indirectement, une partie de réponse à certains des cinq défis identifiés par le PRDD : l'accroissement de la population, l'environnement, la dualisation, la pauvreté et l'internationalisation.

Grâce à la marche, les Bruxellois sont en meilleure santé, plus autonomes et se sentent mieux dans leur ville.

La marche apporte directement des avantages personnels aux habitants :

- **Santé.** Tout d'abord, il y a la santé. Des institutions internationales comme l'OMS soulignent que les déplacements quotidiens actifs sont cruciaux pour lutter contre les risques de santé découlant de notre mode de vie sédentaire et d'habitudes alimentaires souvent mauvaises. Dans une ville qui invite à la marche, on effectue aisément chaque jour les 30 minutes à pied recommandées pour un effet bénéfique notable sur la santé. Les organisations de santé investissent dans des actions afin de favoriser la prise de mesures : campagnes de sensibilisation comme « 10 000 pas » à Bruxelles ou encore une signalisation piétonne dans toutes les villes françaises.
- **Autonomie.** Un Bruxelles agréable pour les piétons permet également à chacun d'être mobile, même à celui qui ne dispose pas de voiture. Les enfants peuvent sortir seuls aisément et en toute sécurité. Les aînés se sentent en confiance dans la rue. Et si nous supprimons les seuils pour les malvoyants, malentendants et utilisateurs de chaises roulantes, ils pourront se débrouiller de façon plus autonome, voire sans accompagnement. En combinaison avec les transports publics, le vélo et des services comme le partage de voitures, les vélos de location et les taxis collectifs, chacun peut être mobile, partout et tout le temps. La marche est également un gain en terme de temps.
- **La vie urbaine.** Arpenter la ville à pied permet de découvrir son environnement sous un jour nouveau. On peut le faire vite, mais aussi plus lentement, de façon plus sensorielle, en étant plus ouvert aux découvertes et aux surprises, aux contacts fortuits. Contrairement aux autres modes de déplacement, le piéton est plus en interaction intense et variée avec son environnement. C'est la raison pour laquelle les gens aiment se promener des heures dans d'autres villes ou dans la nature, mais ils ne le font pas assez à Bruxelles.



1.2 Vision stratégique de la marche

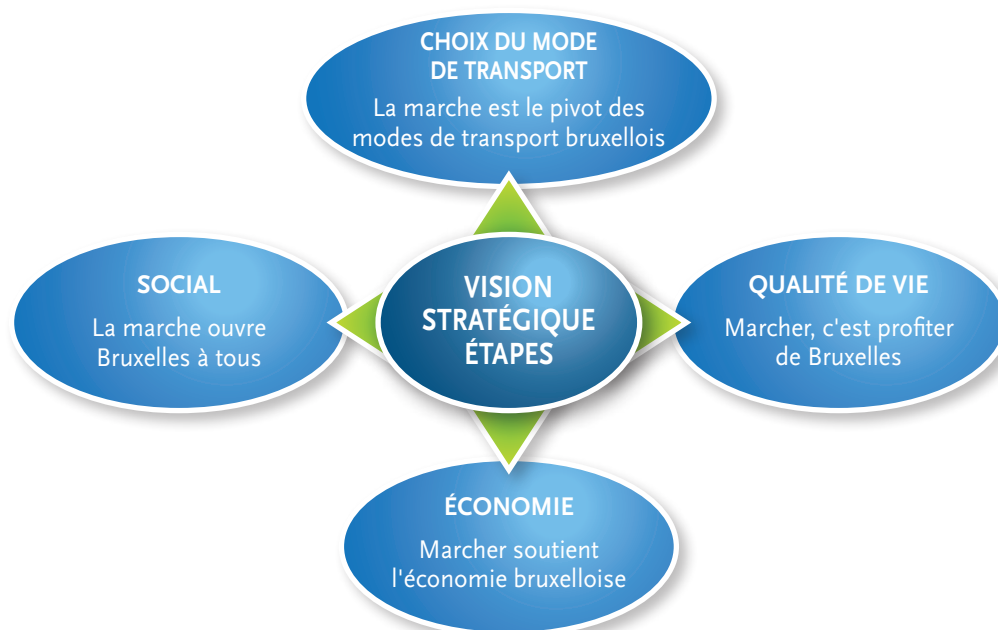
Le Plan IRIS II qui établit les orientations stratégiques de la politique de mobilité en RBC, donne la priorité dans les aménagements de l'espace urbain, dont les voiries, aux piétons, aux cyclistes ainsi qu'aux transports publics, sur les déplacements en voiture. Au niveau des piétons, le Plan IRIS II renforce une approche moins segmentée des cheminements piétons au profit d'itinéraires plus naturels. Le plan met également l'accent sur la nécessité d'un travail culturel valorisant et crédibilisant la marche comme mode de déplacement efficace. Au niveau spatial, IRIS II :

- fixe les largeurs de trottoir standard à – si la largeur le permet – 2 m (si présence de places de stationnement) ou 2,5 m (si absence de places de stationnement) et valorise sa continuité naturelle ;
- garantit la priorité aux piétons dans les aménagements, y compris au niveau des traversées ;
- préconise l'établissement d'aménagements à vocation piétonne et pas uniquement dans les zones historiques ou commerciales ;

- valorise la visibilité des piétons ;
- organise la mise en œuvre d'actions de sensibilisation impliquant la participation.

Pour que la ville et le citoyen en tirent profit, nous devons promouvoir la marche **en tant que mode de déplacement**. C'est l'élément essentiel de ce plan stratégique, il le conditionne. C'est une politique accordant résolument une place centrale à la marche en tant que pivot de la mobilité urbaine.

Nous mettons l'accent sur **quatre objectifs stratégiques**, formulés comme une vision souhaitée. Ils couvrent quatre aspects de la mobilité : fonctionnel, économique, social et de qualité de vie. Par objectif, une question de monitoring a également été indiquée, de même que des sources éventuelles, et une combinaison de statistiques, comptages et enquêtes. Dans le cadre de l'exécution du Plan Piéton, il conviendra de dresser un tableau de bord contenant des indicateurs chiffrés précis et de définir une méthodologie pour collecter périodiquement les données nécessaires.



OBJECTIF STRATÉGIQUE	MONITORING	SOURCES
CHOIX DU MODE DE TRANSPORT		
1– La marche est le pivot des modes de transport bruxellois La marche est le mode de déplacement le plus fondamental, sur de petites distances, de porte à porte, mais aussi sur de plus longues distances, combinée au vélo, aux transports publics et à la voiture. La part de la marche augmente et cela renforce surtout la palette d'autres possibilités qui forment ensemble une alternative sérieuse à la voiture: marche, vélo, transports publics, partage de voiture, taxi collectif, etc. La marche garantit un temps de déplacement fiable et étonnamment rapide.	Quelle est la part de la marche? Données sur la part de chaque mode de transport (en termes de temps et distance) et le glissement modal, les habitudes de déplacement des piétons, le choix du mode de transport pour de petites distances, les déplacements avant et après les transports publics, et les raisons sous-jacentes.	Enquête sur les familles, les enquêtes MOBEL et BELDAM servant de références, analyse des déplacements et des étapes. Parts dans les plans de transport des écoles et des entreprises en fonction de la distance.
QUALITÉ DE VIE		
2– Marcher, c'est profiter de Bruxelles Marcher est une expérience attrayante, si bien que cela devient un choix positif et délibéré. L'environnement urbain fait de la marche une activité à la fois fonctionnelle et récréative, permet de se déplacer et de se poser, de manière ciblée et nonchalante, maîtrisée et spontanée, calculée et sensorielle. La sécurité, le confort, la qualité esthétique et la lisibilité sont prioritaires. La qualité des espaces piétons renforce la perception sociale de l'espace public, et attire des habitants.	Les gens marchent-ils volontiers? Données sur la motivation, la satisfaction, les obstacles, les souhaits des piétons, les fonctions sociales, le rôle de la qualité des espaces piétons pour les habitants.	Enquête de mobilité (baromètre de mobilité), éventuellement complétée par des enquêtes spécifiques sur les piétons, par exemple dans les lieux à forte concentration de piétons; enquêtes sur la motivation à habiter à Bruxelles.
ÉCONOMIE		
3– Marcher soutient l'économie bruxelloise Des piétons en nombre et heureux renforcent la position concurrentielle du commerce et de l'horeca dans le centre-ville. Les entreprises sont facilement accessibles à pied, aussi et surtout à partir des nœuds de transports publics. La qualité des espaces piétons de l'espace public est un facteur d'établissement pour les entreprises et institutions et attire également touristes et congressistes (MICE⁸).	La marche rapporte-t-elle à la ville? Données sur les flux de piétons dans les quartiers commerçants, comportement de dépense des piétons, importance de l'attitude positive par rapport aux piétons comme facteur de choix pour les établissements et MICE, économies réalisées grâce au passage modal à la marche.	Comptages semestriels des flux de piétons dans les quartiers commerçants par ATRIUM (avec analyse avant et après les projets), enquêtes clients, enquêtes internationales dans le monde des entreprises.
SOCIAL		
4– La marche ouvre Bruxelles à tous Tout le monde peut se déplacer de manière autonome comme piéton. Marcher est sûr pour les enfants, rassurant pour les aînés et l'espace public est adapté aux personnes à mobilité réduite. En raison de la présence accrue du nombre de marcheurs, le contrôle social augmente également. Il faut une qualité de base partout, tant dans les centres que dans les quartiers. La ville est ouverte aux piétons, avec traversée libre des différents quartiers et pâtés de maison. Les effets de barrière et la privatisation de l'espace public sont activement combattus. Il convient de supprimer les éventuelles barrières culturelles à la marche, en crédibilisant la marche comme mode de déplacement de base.	Tout le monde a-t-il la possibilité de marcher? Données sur certains groupes cibles (enfants, personnes âgées, PMR): part de piétons, motivation, satisfaction, obstacles.	Enquêtes sur des groupes cibles, tendances dans les déplacements domicile-école dans les plans de déplacements scolaires; enquêtes menées par les mutuelles auprès des affiliés plus âgés.

⁸ « Meetings, incentives, congresses, events » (réunions, incitants, congrès, événements).

1.3 Une politique piétonne inclusive

Les personnes à mobilité réduite représentent environ 30 % de la population. Il s'agit des personnes en chaise roulante, mais également des parents avec des poussettes, des personnes avec des sacs à provision, des femmes enceintes, des personnes avec un handicap temporaire ou permanent, etc. Une politique piétonne doit être une politique pour tous. Cela signifie que chaque réaménagement, chaque mesure prise pour les piétons doit partir de la perspective suivante : ce que nous faisons doit être exécuté de manière à être favorable à tous. Nous retrouvons cette notion dans le principe d'« Universal design » (voir plus loin). Pour les personnes à mobilité

réduite, les moindres détails dans la finition de l'espace public déterminent si cet espace, avec les fonctions annexes, leur est accessible ou non (ex. : des différences de hauteur de plus de 2 cm peuvent déjà former une barrière). Il est dès lors souvent impossible de trouver des compromis en ce qui concerne les principes d'universalité. Pour chaque projet de (ré)aménagement de l'espace public, il convient de tenir compte des besoins de tous les piétons, les personnes à mobilité réduite comprises, afin de rendre accessible l'espace public à tous. La réglementation relative au réaménagement et à l'entretien de l'espace public sera analysée et modifiée à cet effet. La demande de permis de construire est un moment important pour examiner si l'accessibilité à tous est suffisamment garantie.







Leviers pour une ville piétonne : critères pour un bon aménagement – GO10

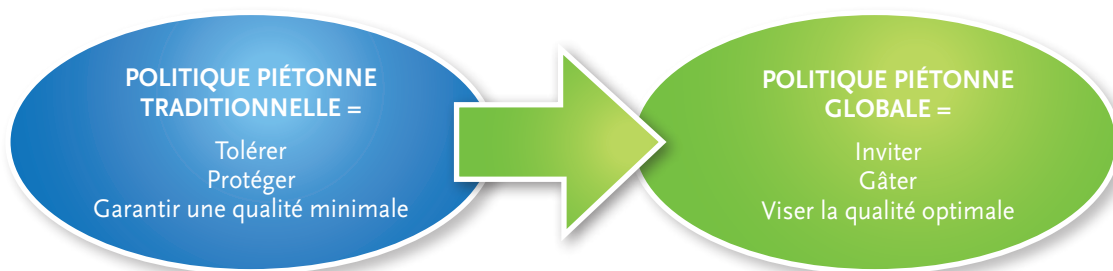


Pour faire de Bruxelles une ville plus piétonne, nous devons **valoriser le piéton**. En effet, si nous voulons promouvoir la marche, nous devons la rendre pratique, confortable, agréable et sûre. Et pour ce faire, nous devons offrir aux piétons ce dont ils ont besoin et ce qu'ils aiment. C'est tout un changement.

- Pendant des décennies, le flux du trafic routier était prioritaire dans l'aménagement de l'espace public : on privilégiait d'abord la voiture. Concernant les piétons, il s'agissait davantage de les *tolérer/protéger/leur garantir une qualité minimale*. L'espace pour le piéton n'étant envisagé qu'en second plan, nous faisons de notre mieux pour le protéger (à l'aide de barrières, en lui faisant faire des détours et traver-

ser, parfois en deux fois, et grâce aux feux de signalisation), et nous essayions de garantir une qualité minimale (largeur des trottoirs, espace sans obstacle).

- La plupart de ces mesures restent indispensables, mais nous voulons réorganiser les priorités. Cela fait un moment déjà que, à Bruxelles comme dans d'autres villes, nous adoptons une approche piéton visant à *inviter/valoriser/offrir une qualité optimale*. Ainsi, les gens opteront plus souvent pour la marche, en tireront une plus grande satisfaction, se rendront spontanément plus loin à pied et resteront plus longtemps dans les rues et sur les places.



Mettre le piéton au centre – repenser la ville en fonction du piéton

Ce plan a pour vocation de placer la barre plus haut et le GO10 indique ce que l'on doit comprendre concrètement par cela. Le principe est le suivant : nous partons des caractéristiques de la marche, puis nous formulons les exigences de qualité afin d'y répondre de la meilleure façon possible. Les exigences de qualité sont suffisamment concrètes pour donner à chacun la même idée des objectifs à atteindre. Pour mettre le piéton au centre des préoccupations, le GO10 est l'approche globale appropriée, défendant

un environnement urbain agréable pour les piétons. Les trois domaines interconnectés concernent tant la mobilité et l'espace public que l'urbanisme.

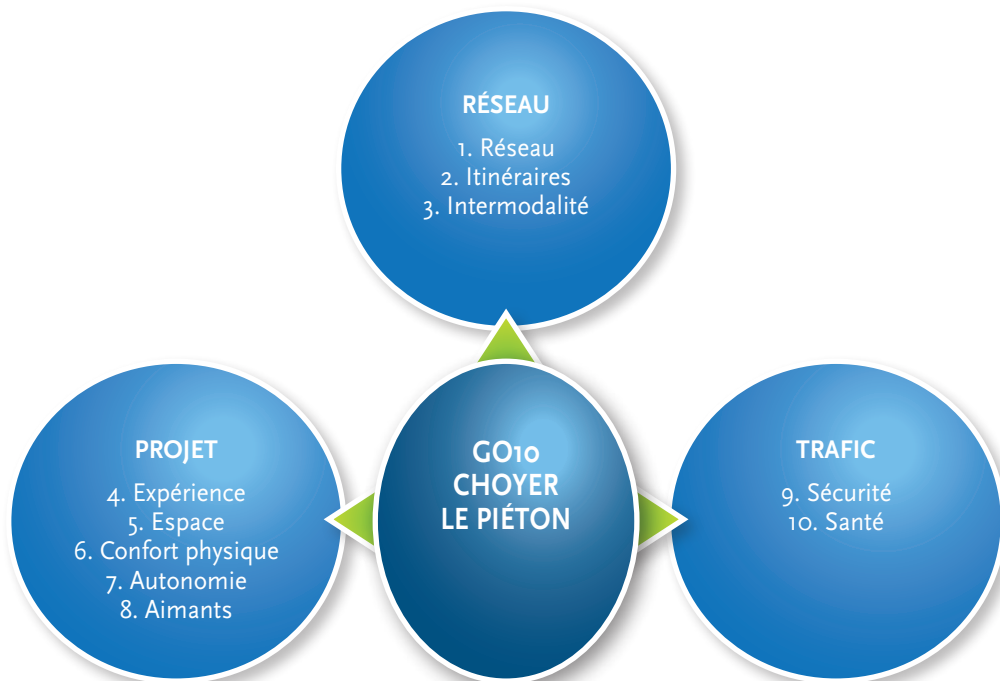
- **Réseau.** Pour les piétons aussi, il faut penser en termes de réseaux, mais à l'échelle locale tout d'abord. Pour attirer les piétons, le réseau doit être particulièrement dense, avec des itinéraires courts et directs, suivre les trajectoires naturelles (idéales) et proposer de bonnes correspondances avec les transports publics. Cela implique également de garantir l'accessibilité concurrentielle des

piétons, notamment à la traversée d'îlot ou d'immeubles, déjà existante, ou à concevoir, tout en respectant la quiétude des riverains.

- **Concept.** Pour marcher, il ne faut pas nécessairement de trottoirs ou de passages pour piétons – ces derniers étant aménagés à des fins de sécurité – on a surtout besoin de liberté de mouvement, de suffisamment d'espace libre pour marcher et s'arrêter, de davantage d'espaces pouvant accueillir beaucoup de piétons, des solutions mixtes et piétonnes offrant plus de liberté. C'est la valorisation du cheminement naturel. À cela, il faut encore ajouter le confort physique en termes d'utilisation de matériaux, de zones abritées et d'éclairage, ainsi que le sentiment de sécurité, y compris le soir. Les besoins des personnes à mobilité réduite sont déterminants : c'est la seule façon de garantir une autonomie maximale pour chacun.

- **Trafic.** Le piéton recherche un environnement agréable, calme, beau et sain. Le premier moyen d'y arriver est de réduire la charge de trafic. C'est d'ailleurs ce que les habitants, les entreprises et les visiteurs demandent avec toujours plus d'insistance, pour pouvoir profiter d'une ville agréable et d'un espace public où l'on passe volontiers un moment. Les inconvénients liés au trafic – insécurité, stress, bruit, pollution – restent sans aucun doute le plus grand frein à la marche et à l'appréciation de la marche.

Le GO10 deviendra le **cadre de référence général pour la qualité des espaces piétons**. Il n'est pas prévu comme une « procédure » ou un « audit », mais bien comme une **vision partagée**. Le GO10 est le fil conducteur pour l'élaboration du prochain plan stratégique. Il sera prochainement traduit en projets de directives (Vade-mecum Piétons, voir plus loin). Bruxelles Mobilité appliquera le GO10 à tous les plans et conseils sur des projets et permis.



GO10 – 10 critères de qualité pour promouvoir la marche en ville

	CRITÈRES	CARACTÉRISTIQUES POURSUIVIES DE LA MARCHÉ	EXIGENCES DE QUALITÉ
RÉSEAU	1 – RÉSEAU DENSE	La marche est un mode de déplacement rapide grâce à un réseau dense.	Chaque (ré)aménagement doit favoriser une liberté de choix dans un réseau continu et dense, avec des traversées et sans barrières. Avec comme règle de base une traversée possible tous les 100 m.
	2 – ITINÉRAIRES DIRECTS ET CONTINUS	La marche est un mode de déplacement rapide, grâce aux itinéraires directs et continus.	Chaque (ré)aménagement et chaque intervention dans la gestion de la mobilité doit viser à créer des itinéraires courts, directs et continus selon les trajectoires idéales à n'importe quelle échelle; moins de feux de signalisation et feux verts fréquents. Les trajets se font de préférence de plain-pied (éviter les escaliers, tunnels, etc.) et suivant le cheminement naturel, au travers des îlots et immeubles (existant ou à créer, si possible) en respectant la quiétude des riverains.
	3 – INTERMODALITÉ FLUIDE	La marche se combine parfaitement avec les transports en commun.	Donner d'abord la priorité au piéton sur les voies d'accès vers les transports publics dans un rayon de 500 m, créer des conditions excellentes pour attendre, monter et descendre en toute sécurité et confortablement, Réduire au minimum le trafic sur les voies d'accès, limiter et concentrer l'espace pour le stationnement.
CONCEPT	4 – EXPÉRIENCE	Le piéton est flexible et peut facilement interagir avec l'environnement. «Il y a quelque chose à observer et quelque chose sur lequel s'asseoir».	Outre l'espace pour la marche, l'espace public doit donner la possibilité de marcher et de s'arrêter, de s'asseoir et de flâner dans un environnement riche, qui invite à l'interaction. À cet effet, il convient de se concentrer sur les éléments intéressants à observer et laisser au maximum la lumière naturelle (du soleil) éclairer l'espace du piéton. Enfin, la propreté est une condition absolue pour une expérience agréable de l'espace public.
	5 – PLUS D'ESPACE	Les piétons disposent d'un espace confortable et d'une liberté de mouvement.	L'espace actuel réservé aux piétons ne peut en aucun cas être réduit. Chaque (ré)aménagement devrait donner lieu à plus d'espace et à une plus grande liberté de mouvement pour les piétons. Plus d'espace peut être obtenu via : moins d'obstacles sur les trottoirs actuels, des trottoirs plus larges – et si possible – un accès dans tout l'espace (piéton ou assimilé, traversée libre).
	6 – EXCELLENT CONFORT PHYSIQUE	Le piéton est très sensible aux sols accidentés, instables, aux obstacles, aux coins sombres, au vent et au bruit. Pour cette raison, un excellent confort est garanti.	Lors de chaque (ré)aménagement de l'espace public dévolu aux piétons, seuls des matériaux plats, robustes et en bon état doivent être utilisés pour le revêtement des zones où se rendent les piétons. Un espace continu sans obstacle doit garantir une traversée naturelle. En outre, il convient de veiller à une protection contre les intempéries et le bruit, à un éclairage adapté et à un sentiment de sécurité. La construction de nouveaux bâtiments devrait également veiller à créer des conditions optimales en termes d'espace pour les piétons (lumière du soleil, microclimat, vent...).

T R A F I C	7– UNIVERSEL	Tout le monde est piéton, quel que soit l'âge, le sexe, ou les limites en mobilité (1 sur 3).	Lors de chaque (ré)aménagement, l'espace public est aménagé en fonction des besoins spécifiques des différents groupes ⁹ , tels que : les personnes à mobilité réduite, les enfants, les femmes, les personnes âgées, etc. L'espace public doit être accessible à tous.
	8– AIMANTS	Les centres, les quartiers commerçants et les nœuds de transports publics drainent des multitudes de piétons.	Les flux de piétons et leur comportement sont déterminants pour la structure de l'espace dans les lieux exerçant un effet d'aimant. Un maximum d'espace est libéré pour les piétons autour des aimants afin de renforcer l'avantage compétitif de la marche.
	9– SÉCURITÉ GARANTIE	Le piéton n'est pas dangereux ¹⁰ pour les autres, mais sans protection.	La vitesse et le volume du trafic doivent être adaptés au piéton. La vitesse du trafic est la plus faible possible afin de garantir la sécurité des piétons (ex : enfants qui jouent), des trottoirs continus sont construits si possible, une traversée sûre des carrefours et des routes fort empruntées grâce à un temps d'attente court et de longues phases de feu vert (sans perturber la circulation des transports publics). Les traversées de plus de 7 m sont divisées en 2 via un îlot et peuvent être parcourues en une seule fois.
	10– CIRCULATION CALME	Marcher est bon pour la santé mais on s'expose au bruit, à la pollution et au stress.	Afin de garantir des quartiers à faible densité de trafic et un environnement calme et agréable, chaque (ré)aménagement sur le réseau local doit permettre de réduire au maximum la densité du trafic (trafic limité, faible, mixte) ou empêcher toute circulation.

Le GO10 deviendra un cadre de référence pour le (ré)aménagement et la gestion de l'espace public afin de garantir un aménagement accueillant pour les piétons – qui est accessible à tous. Un manuel pratique sera élaboré afin d'aider chaque personne impliquée dans le réaména-

gement de l'espace public à appliquer concrètement le GO10, adapté en fonction de chaque situation spécifique. Une bonne organisation des traversées à travers les îlots d'habitation fera en outre l'objet d'une attention spécifique.

⁹ Dans la littérature, cette approche s'appelle : « Universal design ».

¹⁰ À condition que le piéton respecte le code de la route.



Leviers pour le développement régional : facteurs de succès cruciaux pour l'aménagement du territoire et la maîtrise du trafic



À partir de cette vision, toute une série de lignes d'action concrètes ont été élaborées pour rendre l'environnement urbain plus agréable pour les piétons, soutenir ce projet au niveau organisationnel et promouvoir la marche. Le Plan Régional de Développement Durable intégrera les principes à mettre en œuvre afin de réaliser ce Plan Piéton.

Une politique qui veut renforcer la marche devrait, **avant tout, libérer plus d'espace pour la marche**. Ceci est possible d'une part en supprimant les obstacles à la mobilité piétonne et d'autre part en intervenant fermement contre toute infraction à ce niveau. En créant plus d'espace, la marche devient plus agréable, plus sûre et plus efficace. Pour fixer l'espace accordé aux piétons, on ne tient pas uniquement compte de l'actuel flux de piétons, mais également du pourcentage souhaité de piétons dans l'ensemble des déplacements. Idéalement, 40 % de la voirie publique est accordé aux piétons. Dans le calcul de ce pourcentage, les éléments suivants sont considérés comme «accessibles aux piétons» : les trottoirs, les piétonniers, les zones résidentielles, les zones de rencontre, les zones de trafic mixte incluant les piétons. Sont considérées comme étant rattachées à la voirie publique : les bandes de circulation pour le trafic routier, les pistes cyclables, les bandes cyclables suggérées, les bandes de stationnement. Ne sont pas considérés dans le calcul du pourcentage : les sites et les arrêts des transports en commun.

3.1 Vision de l'aménagement spatial : une ville mosaïque de centres à échelle piétonne

Bruxelles est depuis toujours une ville mosaïque et une ville de courtes distances, ce qui est très bien pour les piétons. Ce n'est pas un centre unique entouré de quartiers d'habitations. La structure historique du centre-ville – le Pentagone – est encore une réalité aujourd'hui dans une agglomération composée d'une dizaine de petits centres. Cela signifie que Bruxelles est déjà majoritairement une ville de courtes distances. La plupart des habitants trouvent une offre vaste de facilités diverses à distance de marche.

Le développement de grandes zones stratégiques et la construction du RER avec des dizaines d'arrêts à revaloriser constituent un enjeu majeur. Nous ne voulons pas manquer l'occasion de créer des lieux centraux, mixtes, à échelle piétonne. Et nous ne voulons certainement pas d'aménagements purement axés sur la voiture.

Le PRDD propose donc une vision plus claire d'une région polycentrique. Nous devons définir le réseau de centres existants et les centres futurs souhaités dans des zones possédant un schéma directeur et dans l'environnement des nœuds de transports publics existants et nouveaux. Pour ces centres, on applique alors des principes de fonctions mixtes et des réseaux de

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
3.1 – VISION DE L'AMÉNAGEMENT SPATIAL : VILLE MOSAÏQUE DE CENTRES À ÉCHELLE PIÉTONNE	Vision spatiale polycentrique dans le PRDD.	Principaux réseaux de transports publics (RER) et vélo (partagé) réalisés.	Condensation des centres et réduction du trafic.	AATL, BM

qualité pour les modes de déplacement actifs et la desserte des transports publics. Pour les piétons, il importe de ne pas seulement examiner les lieux mêmes, mais de penser en termes de qualité des espaces piétons dans un rayon de 500 à 700 m (distance de marche). À cet égard, il est important de prévoir de nombreux éléments verts (plantes, arbres, parcs...), adaptés en étendue, en fonction de la situation. Ces éléments verts doivent être aménagés et entretenus de manière à garantir l'accessibilité pour tous. Et, dans ces centres, il convient d'harmoniser les principales liaisons pour le vélo, le vélo partagé et les transports publics. L'approche des centres, nœuds de transports publics et zones stratégiques sera examinée plus en détail ci-après.

3.2 Vision de l'urbanisme : garantir le cheminement naturel du piéton

Dans le cadre de la délivrance des permis d'urbanisme, une attention particulière sera demandée aux autorités délivrantes afin d'assurer le cheminement naturel du piéton au travers des espaces urbains, des espaces verts, etc. En général, il convient de veiller à une application plus stricte des règles du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), par exemple pour l'aménagement des passages pour piétons.

En ce qui concerne les îlots d'habitation, les parcelles et les immeubles, les ambitions devront se manifester en amont d'une procédure de demande de permis d'urbanisme comme les schémas directeurs, les projets urbains de grandes envergures, les contrats de quartier... afin d'intégrer les différents aspects comme le principe de l'amélioration générale des qualités végétales et paysagères des intérieurs d'îlots (prescription 0.6 du PRAS). Le cadastre des cheminements existants sera de facto un appui essentiel à prendre en considération lors de l'élaboration de ces outils planologiques.

3.3 Vision du trafic : zones de séjour pour une meilleure qualité de vie – Adapter la gestion du trafic au piéton

Afin de **maximiser l'avantage compétitif de la marche**, des mesures cohérentes doivent être prises au niveau de la gestion du trafic, faisant de la marche un mode de transport plus sûr, plus facile et plus efficace. Ceci se traduit par des mesures concrètes au niveau des feux de signalisation, des carrefours, des œuvres d'art, des chantiers. Des innovations sont testées en vue de les appliquer largement si elles sont évaluées positivement.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
3.2 – VISION DE L'URBANISME : GARANTIR LE CHEMINEMENT NATUREL DU PIÉTON	Procédures en urbanisme examinées et le cas échéant adaptées. Cheminement naturel garanti lors d'un (re)aménagement.	Cheminement naturel garanti lors d'un (re)aménagement.	Cheminement naturel garanti lors d'un (re)aménagement.	BM, AATL

Les **temps d'attente** sont **limités** au minimum. C'est pourquoi les cycles de feux de signalisation sont les plus courts possibles. Le temps d'attente ne peut dépasser 45 secondes sur le réseau routier secondaire. Un bouton-poussoir peut constituer une alternative sur le réseau routier principal mais le feu doit passer au vert dans les 3 secondes. L'emplacement de feux de signalisation est déconseillé sur le réseau routier secondaire. Si les feux sont nécessaires, de longues phases de feu vert et des courtes phases de feu rouge doivent être prévues pour le piéton. Globalement, en adaptant les cycles de feux de signalisation, on se concentre sur les moments de la journée à forte affluence de piétons. Les « quick wins » se trouvent ici durant les heures creuses, lorsqu'il est plus facile d'accorder plus de temps aux piétons. Des ondes vertes pour les piétons et des systèmes de comptage, qui rendent clairement visibles le temps d'attente, sont testés et évalués. Selon la règle, les feux de signalisation sont réglés sans problème, donnant la priorité au piéton sur la circulation, afin de leur permettre de traverser en toute sécurité. Les réglages des feux ne perturbent pas les mesures visant à fluidifier la circulation pour garantir la vitesse commerciale des transports en commun et tiennent compte des ondes vertes pour la circulation routière.

Les **traversées** sont courtes et répondent aux souhaits du piéton. Si la traversée dépasse 7 mètres, un point de repos sécurisé (ex: oreilles de trottoir, berme centrale) est prévu au milieu. La traversée doit toujours pouvoir se faire en une seule fois. Selon la règle, au niveau d'un passage pour piétons, il ne peut y avoir qu'une seule bande de circulation dans chaque direction lorsque la circulation n'est pas réglée par des feux. Une attention particulière doit être portée aux œuvres d'art (ponts, tunnels, passerelles...). Les **œuvres d'art** peuvent permettre, à des endroits stratégiques, de garantir le passage des piétons et de construire un « effet-barrière ». La réalisation doit être de grande qualité, garantir une sécurité pour les piétons et souligner de préférence l'importance du piéton dans la ville.

Les **carrefours** sont aménagés sur base des principes susmentionnés (en ce qui concerne le temps d'attente, la réglementation des feux, les traversées et les œuvres d'art).

Le déplacement fluide et sécurisé des piétons est toujours garanti lors de la réalisation de **chantiers** (travaux de voirie et/ou constructions). Les instances responsables (la commission de Coordination des Chantiers, la police, le gestionnaire de voirie) accepteront uniquement les chantiers qui respectent les principes susmentionnés. Le contrôle de l'application correcte des règles et des accords sera renforcé, notamment via des inspections sur place. Les chantiers doivent, à l'avenir, être plus souvent l'occasion pour les usagers de la route de découvrir un autre mode de déplacement ou de tester un nouvel aménagement.

La **maîtrise du trafic automobile** est une condition indispensable pour permettre de mener à bien la politique en faveur des piétons. Un trafic trop dense et trop rapide, avec l'insécurité, la perte d'espace, le bruit et la pollution qui en découlent, est sans doute le principal obstacle empêchant de rendre la marche plus attrayante. C'est une conclusion incontestable dégagée des promenades réalisées dans cinq quartiers bruxellois, et confirmée par une enquête internationale et diverses expériences mais également par IRIS II.

Le Plan IRIS II comporte une série de mesures strictes pour contrôler le trafic: la politique de stationnement, les modalités de tarification à l'usage de la route, la hiérarchisation des voiries et la réduction des capacités routières en général au profit des autres modes, la construction du RER et l'élargissement de la capacité des transports publics urbains (STIB). Parallèlement, le principe selon lequel toutes les voiries communales deviendront à terme des zones 30 a été confirmé, ce qui améliorera directement la sécurité et l'expérience du piéton. Fin 2010, ce principe avait déjà été appliqué à 38 % des voiries.

Conformément au Plan Piéton, nous élargissons la politique des zones 30 à la création de zones de séjour. Dans le Code de la route (Art. 2.48), une «**zone de séjour**» désigne une «**zone dans laquelle la fonction de séjour est considérée comme plus importante que la fonction de circulation**». La zone de séjour n'implique donc **aucun choix automatique dans l'aménagement ou le régime de circulation**, mais indique une intention claire: ici, ce n'est pas la circulation qui a la priorité, mais bien la qualité du séjour. En Flandre et aux Pays-Bas, chaque plan local de mobilité commence par délimiter les zones de séjour. Dans la pratique, il s'agit surtout de zones d'habitation et de centres locaux.

La notion de «zone de séjour» figure dans le PRDD, dans la méthodologie des Plans Communaux de Mobilité et dans les contrats de quartier durables. Le Toolbox sur le trafic de transit (en préparation) soutiendra également cette approche.

Des quartiers classés «zones de séjour»

Un choix crucial avait déjà été fait dans le Plan IRIS I et a été confirmé dans IRIS II: les voiries locales seront converties en zone 30. Cette politique sera poursuivie de façon accélérée et évaluée: **2/3 (66 %) des voiries locales en zone 30 d'ici 2016 et 100 % d'ici 2020**. Vu le fait qu'une vitesse plus basse est toujours favorable pour le piéton, la limite de 30 km/h doit être considérée comme un maximum. En fonction des circonstances, la mise en œuvre d'une zone

résidentielle, une zone de rencontre, un piétonnier, une rue cyclable peut être plus indiquée. La Région maintient et renforce les incitants aux communes afin qu'elles réalisent ces objectifs, entre autre via Beliris et les travaux subsidiés. Une répression ferme des excès de vitesse est essentielle à cet égard.

Nous faisons un nouveau **bond au niveau de la qualité** en appelant désormais ces zones 30 locales «**zones de séjour**». Ce terme plus positif reflète mieux de quoi il s'agit, à savoir **l'amélioration de la qualité de vie**. Modérer la vitesse est important, mais on peut et doit faire plus. Cela vaut aussi bien pour les quartiers d'habitation purs que pour les quartiers mixtes comptant des facilités locales.

- **La zone 30 crée une triple valeur ajoutée: (1) limiter la vitesse, (2) réduire le transit, (3) créer un avantage concurrentiel pour les piétons, les cyclistes et les transports publics.** Il est essentiel de couper les itinéraires empruntés par le trafic de transit: ces dernières années, le trafic sur les voiries communales a augmenté, et nous devons arrêter cette tendance. Simultanément, nous devons créer des avantages concurrentiels pour les piétons, cyclistes et transports publics. Pour les piétons, cela passe par l'aménagement de traversées piétonnes, pour que les itinéraires piétons soient plus courts et plus rapides. Cela peut fonctionner grâce à des mesures



telles que la circulation à sens unique limitée ou le blocage des axes utilisés par le transit par l'installation d'une borne rétractable dans la chaussée. Le nouveau développement de complexes d'immeubles, notamment dans le cadre des contrats de quartier, offre des occasions d'aménager de nouveaux piétonniers.

- En outre, nous souhaitons mettre en place plus souvent des **solutions mixtes où le piéton a priorité : zones résidentielles, zones piétonnes et rues réservées au jeu**. Actuellement, elles sont encore très rares à Bruxelles. Les zones totalement piétonnes (provisoirement ou pas) ne conviennent pas seulement pour les quartiers touristiques ou commerçants mais se justifient également à proximité des écoles ou dans de simples rues communales. Cela n'exclut pas que les vélos, les transports publics et le trafic local puissent y circuler.
- Simultanément, nous créons de la **valeur ajoutée pour l'espace public** : rafraîchissement avec plus de maillage vert et de maillage bleu, plus de place pour s'asseoir et jouer, plus d'espace réservé à des terrasses et des animations, etc. Ici aussi, des mesures simples suffisent, en ce compris des espaces de jeux, terrasses, activités artistiques et ludiques temporaires. Il conviendra toujours de veiller à garantir l'accessibilité de base pour les personnes à mobilité réduite. À plus long terme, on peut alors envisager une réalisation durable, avec réaménagement physique de l'espace.

Pour ce faire, une **approche participative** est souhaitée. Cette optique doit figurer dans l'approche du volet piéton des **plans communaux de mobilité**, dans celle des **contrats de quartier** et dans la **vision urbanistique des nouveaux quartiers**. La **toolbox sur le trafic de transit** favorisera les bonnes pratiques et mettra à disposition des outils de participation.

Comme défini dans le Plan IRIS II, la Région prévoit d'aménager des zones piétonnes ou assimilées couvrant 20 km d'ici 2018, c'est-à-dire des

zones 100 % piétonnes, des zones résidentielles, des zones de rencontre ou des rues réservées au jeu. En 2040 on doit atteindre les 40 km.

Des lieux de passage comme zone de séjour

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, de nombreux **centres locaux se situent le long des grands axes historiques**. Ces lieux de passage sont également appelés « zones de séjour ». Nous entendons les rendre plus attrayants et plus sûrs en modérant la vitesse du trafic de transit, en réduisant l'effet barrière et en libérant plus de place pour le piéton. Ainsi, nous soutenons également la dynamique commerciale locale, en permettant à plus de personnes de faire leurs courses dans de meilleures conditions. La zone de séjour est plus vaste que le lieu de passage et comprend aussi les rues adjacentes faisant partie du centre.

La Région souhaite réaliser un **bond dans la qualité des lieux de passage locaux**, en étroite collaboration avec les autorités et les acteurs locaux. Dans ces lieux de passage, où des voiries inter-quartier traversent des centres locaux, nous nous efforçons d'introduire localement des **zones 30**, une possibilité déjà prévue dans le plan de développement actuel (PRD). Ce n'est donc rien d'autre que la poursuite de la spécialisation des voiries.

Des mesures sur le réseau routier principal, au niveau hiérarchique, seront prises afin de **diminuer « l'effet barrière »**, également lorsque la limitation de vitesse est maintenue à 50 km/h. À cet égard, un passage piéton sécurisé doit être prévu tous les 100 m. Ces traversées répondent autant que possible aux souhaits des piétons et tiennent compte du contexte spécifique (ex : écoles, arrêts pour les transports publics, points noirs...).

- Le trafic peut encore passer, mais doit respecter le caractère local du centre.
- Les flux importants de trafic de transit doivent être davantage regroupés sur les grands axes.

Le **réaménagement physique et la nouvelle structure de l'espace public** doivent donner naissance concrètement à ces zones de séjour. Nous avançons les **directives indicatives** suivantes. Il est évident que les choix concrets dépendront du contexte local.

- 40 % de l'espace sur la voirie publique est disponible pour le piéton.
- Des mesures physiques de modération de la vitesse, comme les élargissements et plateaux, doivent permettre de réduire efficacement la vitesse.
- Les flux de piétons deviennent déterminants pour la définition de l'espace sur les trottoirs et sur les places.
- En simplifiant au maximum les carrefours et en réduisant les embranchements locaux, on facilite et sécurise les trajets des piétons.
- Les lieux de traversée sur la chaussée doivent être fréquents et courts, en principe sans feux

de signalisation ou avec des feux qui sont souvent verts pour les piétons.

- Certaines sections peuvent devenir complètement piétonnes. Parfois, il suffit de dévier le trafic vers une rue parallèle.
- La circulation des transports publics est une priorité importante dans l'aménagement de l'espace.
- Les arrêts et entrées des transports publics doivent être accessibles le plus facilement possible depuis le piétonnier.
- Les accès aux parkings doivent être de qualité et jouir d'une bonne visibilité.

Cette vision est développée dans le cadre des plans communaux de mobilité, à mettre en œuvre via un **module** spécifique **concernant les lieux de passage**.

D'ici 2020, un projet sera élaboré et mis en œuvre pour cinq lieux de passage, et d'ici 2040 pour tous les lieux de passage.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
3.3 – VISION DU TRAFIC: ZONES DE SÉJOUR POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE – ADAPTER LA GESTION DU TRAFIC AU PIÉTON	Mesures de gestion du trafic appliquées sur 50 % du réseau. 66 % des voiries communales en zone 30 à moindre frais. «Zone de séjour» inscrite dans le PRDD et d'autres instruments. Élaboration d'un module concernant les lieux de passage pour les PRD.	Mesures de gestion du trafic sur 100 % du réseau. 100 % des voiries communales en zone 30 à moindre frais. 20 km de zones piétonnes (2018). 5 lieux de passage terminés.	Mesures de gestion du trafic sur 100 % du réseau. Toutes les voiries communales durablement en zone de séjour. 40 km de zones piétonnes. Tous les lieux de passage en zone de séjour.	BM, communes



Leviers sur le terrain : projets concrets aux endroits stratégiques



Améliorer la situation dans la ville pour les piétons : tel est le principal objectif opérationnel du Plan Piéton, que nous entendons réaliser par le biais de sept grandes lignes d'action.

4.1 Des réseaux piétons locaux dans les centres

Les **centres locaux** : c'est par là que nous devons débiter l'opération de séduction à l'attention des piétons. En effet, ce sont des lieux où nous nous rendons fréquemment à pied ou pourrions nous rendre à pied depuis notre domicile ou notre travail. Pour aller à la maison communale ou dans les commerces locaux, à l'école ou au centre sportif, prendre le train, le métro ou le tram. Ces noyaux concentrent localement de nombreuses destinations piétonnes. Ils sont répartis dans toute la Région, à divers échelons. Pour chaque (ré)aménagement, les abords des écoles doivent donner la priorité aux piétons et réduire au minimum les risques et embarras liés à la circulation motorisée dans les alentours des portes des écoles.

Avec l'ensemble des **acteurs** et la **participation des habitants**, nous espérons obtenir des **résultats tangibles** sur le terrain. Commencer par les longs itinéraires piétons, qui traversent la Région de part en part, a en effet peu de sens pour ces petits déplacements quotidiens. Nous nous pencherons d'abord sur ces réseaux locaux avant d'arriver naturellement aux itinéraires qui les relient et de développer ainsi un réseau régional.

Pour ce faire, la Région élaborera une **méthode flexible** et apportera, si souhaité, son soutien aux communes dans la mise en place des réseaux locaux. La figure donne une première ébauche de méthode. Dans la **structure du réseau**, il conviendra d'accorder une attention particulière aux points suivants, conformément au GO10.

- **Chemins d'accès.** Il importe de ne pas limiter le réseau aux liaisons entre les pôles du centre même mais d'accorder tout autant d'attention aux chemins d'accès depuis les environs, dans un rayon d'au moins 500 mètres.

Les (départs d') itinéraires piétons vers d'autres centres doivent aussi être clairement intégrés au réseau, ainsi que les jonctions avec la Promenade verte et le réseau bleu-vert (voir plus loin).

- **Trajectoires idéales.** La méthode doit partir de trajectoires idéales (le terme usuel pour ce qui est désigné par «cheminement naturel» dans IRIS II, p. 24) : la liaison la plus rectiligne et la plus courte est aussi la plus attrayante pour les piétons.
- **Barrières.** Une attention particulière doit également être accordée à l'analyse des divers types d'entraves pour les piétons et aux solutions à y apporter : côtes, axes à circulation dense et carrefours, canaux et voies ferrées, vastes complexes d'immeubles. En règle générale, une traversée ou un passage à travers les barrières doit être idéalement disponible tous les 100 m.
- **Intermodalité.** L'intermodalité vise naturellement une adéquation avec les réseaux réservés aux cyclistes et les transports publics.
- **Urbanisme.** La qualité et l'attrait urbanistiques jouent un rôle dans le choix des itinéraires (voir plus loin). Des possibilités de raccourcis pour les piétons, existants ou à créer dans de nouveaux projets, sont également recherchées.
- **Signalisation.** Une bonne signalisation claire est essentielle. Les aménagements effectués doivent, dans la mesure du possible, être naturellement «lisibles», également pour les nouveaux usagers. La signalisation ajoutée doit être facile et accessible pour les groupes cibles avec des besoins spécifiques (malvoyants, etc.).

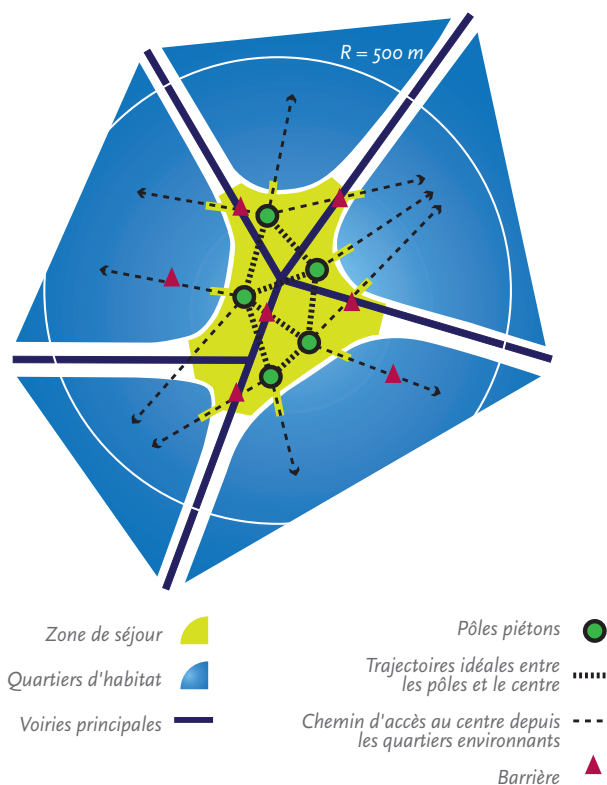
Une fois le réseau dessiné, **des critères de conception** concrets seront élaborés, conformément au Vade-mecum Piétons (voir plus loin) et un **plan de mise en œuvre** sera développé en concertation entre la commune, la Région et la STIB.

Source : TIMENCO bvba 2011

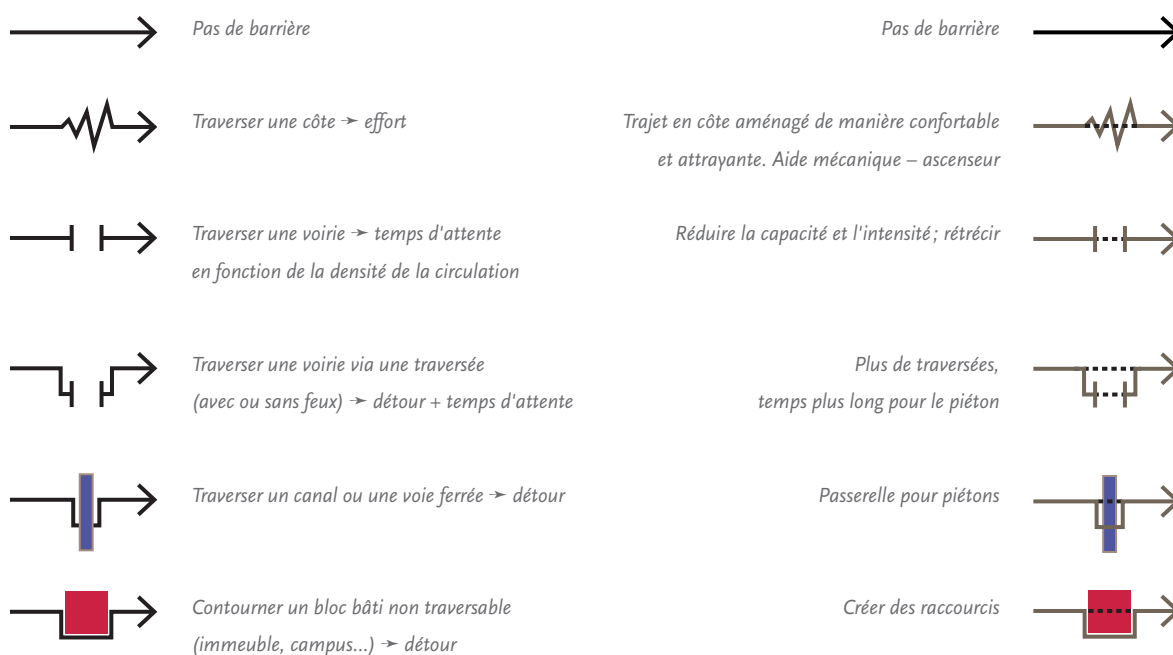
Approche de principe des réseaux piétons locaux

ÉTAPES

- Définir les pôles piétons
- Relier entre eux les pôles du centre par des trajectoires idéales
- Chemins d'accès au centre depuis les quartiers environnants via des trajectoires idéales
- Audit de qualité et analyse du potentiel sur le terrain avec les habitants et les acteurs
- Transposer les trajectoires idéales en parcours concrets
- Priorités aux traversées optimales et aux solutions supprimant les barrières
- Délimitation d'une zone de séjour (zone 30)
- Fixation de normes de conception
- Programme d'action par parcours
- Carte piétonne locale



Types de barrières et de solutions



Concrètement, la Région soutiendra 3 projets pilotes entre 2012 et 2016.

Si l'évaluation des projets pilotes est positive, viendra le tour des autres centres et une jonction

sous forme d'itinéraires régionaux sera étudiée. En 2040, tous les centres seront agréables pour les piétons et reliés entre eux par des itinéraires principaux.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.1 – RÉSEAUX PIÉTONS LOCAUX DANS LES CENTRES	3 projets pilotes.	10 projets. Élaboration et début de la jonction au sein d'itinéraires régionaux.	Tous les centres agréables pour les piétons. Itinéraires régionaux reliés entre eux.	BM, communes

4.2 Nœuds de transports publics en tant qu'espaces piétons urbains

Les transports publics dépendent des piétons. En effet, tous les voyageurs arrivent à pied. Veiller au confort des piétons dans les transports publics et sur les accès qui y mènent rend ces transports plus attrayants et augmente la sphère d'influence des arrêts. Au cours des 10 prochaines années, le transport public devra faire face à d'immenses défis en raison de l'accroissement attendu de la population et de l'augmentation prévue du nombre de voyageurs dans les transports publics. Une politique piétonne stratégique est dès lors plus que jamais indispensable. La marche (avec le vélo) joue à cet égard un rôle important de complémentarité aux transports publics.

Les principaux nœuds de transports publics doivent être **le plus attractif possible pour les piétons**. Aux abords de la Gare du Midi, on compte deux fois plus de piétons que de voitures. Pendant toute la journée et en particulier aux heures de pointe, on y voit défiler une foule de piétons.

Concrètement, la question porte sur **l'aménagement des abords des grandes gares, des futurs arrêts du RER, des stations de métro et des arrêts de correspondance stratégiquement positionnés en surface**. L'approche doit suivre les principes suivants.

- **Environnement direct.** L'utilisateur du transport en commun (en tant que piéton) doit primer dans l'environnement direct, avec la meilleure qualité possible selon le GO10. Les correspondances sont organisées dans la mesure du possible en évitant les conflits, donc sans que les piétons ne doivent traverser les flux de circulation. Les entrées et les arrêts doivent occuper une place assurée, visible et large dans l'espace public.
- **Chemins d'accès.** Dans une zone à distance de marche (500 à 700 m), le piéton doit pouvoir se rendre vers les principales destinations par des chemins d'accès continus, lisibles et de grande qualité : fonctions de centre, concentrations de lieux de travail, noyaux commerciaux, destinations touristiques.

- **Flux de piétons.** Dans les deux cas, la répartition de l'espace doit tenir compte du nombre de piétons aux heures de pointe, sur la base des statistiques d'usagers établies par les sociétés de transports publics, des comptages des flux de piétons et des piétons qui restent sur place.
- **Qualité du séjour.** Les gares mêmes et leurs abords deviennent des espaces urbains hybrides offrant bien d'autres attractions et activités que le simple accès aux transports publics. Elles ne doivent pas constituer des barrières mais pouvoir justement être traversées, et constituer des espaces publics insérés dans le tissu urbain. Une attention particulière doit être portée sur la sécurité et le sentiment de sécurité.

Au cours des dernières années, les abords des **grandes gares** – Nord, Midi, Central, Schuman, Luxembourg – ont déjà été analysés ou des projets sont en cours. Par la suite, la place prioritaire du piéton sera encore renforcée et élargie pour constituer une vision sur les chemins d'accès.

Les futures **gares de RER** sont un enjeu important pour Bruxelles au cours des prochaines années et dès aujourd'hui les gares existantes doivent être accessibles et visibles. Pour

assurer la réussite du RER, mais également la valorisation de l'offre ferroviaire en général, ces gares doivent offrir une grande qualité aux piétons, tant à l'intérieur des gares qu'à leurs abords, pour les correspondances et les chemins d'accès. Par exemple, la possibilité de réserver la rue du Wagon, entre la rue de Stalle et la Gare de Calevoet, exclusivement aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, est à l'étude. En même temps, ce serait l'occasion de développer des environnements attrayants et dynamiques autour des gares, pensés pour les piétons, qui renforceraient à leur tour le potentiel d'usagers du RER.

Une collaboration à l'intégration optimale des gares dans leur environnement est donc réciproquement profitable aux transports publics et à la ville. La Région étudiera de quelle manière ceci peut être réalisé, en collaboration avec la SNCB. Ces actions cibleront plus particulièrement une meilleure qualité des espaces, en se basant sur le GO10.

- **Analyses d'accessibilité** par gare. Une analyse des barrières pour les piétons permettra de faire le point sur le périmètre piétonnier réel en 5 et 10 minutes de marche et proposera

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.2 – NŒUDS DE TRANSPORTS PUBLICS EN TANT QU'ESPACES PIÉTONS URBAINS	Poursuite de la rénovation des abords des grandes gares. Exigences de qualité et visions idéales pour les gares de RER, les gares existantes et les mesures Vicom TP de surface.	Toutes les stations de RER réaménagées. Début du programme sur les chemins d'accès vers les nœuds de transports publics (rayon de 500 m).	Toutes les grandes gares et gares de RER = espaces piétons urbains.	BM, SNCB, STIB

des solutions afin d'élargir ce périmètre par la suppression de barrières (détours et perte de temps), notamment en créant de nouvelles traversées et des entrées et sorties supplémentaires.

- Développement de **visions idéales** pour l'aménagement, les abords et l'accessibilité des gares RER. À ces endroits, la qualité des espaces piétons doit être une priorité.

L'extension prévue du **métro** dans le nord-est de la Région doit permettre la création de stations modèles, axées dès leur phase de conception de manière optimale sur les itinéraires piétons et l'accessibilité pour les piétons. La profondeur des quais et le temps de parcours nécessaire pour les atteindre doivent être limités au maximum. La localisation des entrées et des sorties doit concorder au mieux avec les destinations et chemins d'accès. De plus, les chemins d'accès à distance de marche viseront la plus haute qualité. La rénovation des stations de métro existantes en tant qu'espaces multifonctionnels et vivants a débuté et toutes les stations seront parachevées, avec une attention particulière pour les entrées et les sorties et les chemins d'accès dans un rayon que l'on peut aisément parcourir à pied.

La même priorité aux piétons est affichée dans les extensions prévues du **réseau de tram**.

Il en va de même pour les aménagements Vicom sur le réseau existant des bus et des trams, tant au niveau de l'accessibilité des haltes, quais et matériel roulant qu'au niveau des aménagements Vicom eux-mêmes. Ceux-ci devant contribuer aussi à la priorité des piétons sur le trafic automobile. La marche est en effet indispensable pour soulager le transport public sur les courtes distances.

4.3 Quartiers commerçants pour les piétons

La ville a besoin de **quartiers commerçants dynamiques**, pas seulement dans le Pentagone mais aussi dans les noyaux de toutes les autres communes. Pour le commerce et l'horeca, il est essentiel que les clients puissent aisément et confortablement y accéder à pied. Les piétons qui vont de porte à porte sont d'ailleurs des clients lucratifs. Mais celui qui arrive de l'arrêt des transports publics, du stationnement de son vélo ou de sa voiture apprécie aussi d'avoir suffisamment d'espace pour se déplacer confortablement à pied. Le commerce et l'horeca le savent : **les flux de piétons sont un critère d'établissement crucial, un indicateur fort du potentiel commercial**. Un espace suffisant et attrayant pour les piétons revêt donc une importance économique essentielle. Pour les piétons, il est également important de bénéficier d'une liberté de mouvement maximale et de pouvoir par exemple traverser la rue librement. S'ils doivent se presser sur un espace réduit, les piétons viennent moins fréquemment et restent moins longtemps. Avec plus d'espace, ils viennent plus souvent pour des séjours plus longs, ce que l'on note directement dans les flux de piétons. Une circulation moins dense et plus lente rend également le quartier plus attrayant.

Dans les noyaux commerciaux, le principe est que **les flux de piétons et le comportement de ceux-ci sont déterminants dans la répartition de l'espace**. Dans les projets de réaménagement, nous allons effectuer un comptage systématique des flux de piétons et des personnes assises ou debout. Ces données doivent être prépondérantes dans les décisions concernant l'espace affecté aux transports publics, à la circulation automobile et au stationnement automobile. Une largeur donnée peut facilement accueillir dix fois plus de piétons que de voitures en marche, et une bande de stationnement profite à encore moins de clients par jour. Pour autant, toutes les rues ou tous les quartiers commerçants ne doivent pas devenir des zones piétonnes. Cependant, certaines rues commerçantes étroites attirent

tellement de piétons qu'ils les rempliraient sans problème si elles étaient interdites à la circulation. Dans d'autres cas, une mise à sens unique ou l'organisation du stationnement peut permettre de libérer de l'espace. Il convient bien entendu de prévoir des solutions convaincantes pour la desserte des transports publics et une offre de stationnement raisonnable à distance de marche.

L'enquête réalisée dans quatre quartiers commerçants est mise à jour. Une étude comparable a été réalisée à Bruxelles en 1999 et en 2011 sur l'accessibilité des quartiers commerçants. Au Quartier Louise par exemple¹¹, les commerçants pensaient que 53 % des clients venaient en voiture, 28 % en transport public et 14 % à pied. En réalité, seulement 11 % de leurs clients viennent en voiture, 51 % en transport public et 36 % à pied. Dans les autres quartiers visités (Place Dumon, Rue Wayez, Rue des Fripiers), les commerçants sous-estiment aussi le pourcentage de clients venant à pied et en transports en commun. Ces deux catégories forment une part plus importante de la clientèle de ces quartiers que ne semblent l'imaginer les commerçants. On peut remarquer la même tendance en 2011 qu'en 1999.

Un **programme d'action pour des quartiers commerçants agréables aux piétons** va être élaboré. L'ambition est de soutenir la dynamique des commerces et établissements horeca en améliorant la qualité des espaces piétons. À cet effet, nous allons établir une liste prioritaire des lieux où le besoin est le plus criant pour les piétons. Le premier critère est le degré de saturation : où l'afflux de piétons dépasse-t-il déjà les capacités de l'espace disponible ? Nous disposons pour cela de données de comptage mises à jour en permanence et d'analyses de saturation réalisées par Atrium dans 27 quartiers. Par ailleurs, les enquêtes de satisfaction clientèle et la qualité actuelle des aménagements pour piétons seront également analysées. Pour un ou deux quartiers prioritaires, nous allons élaborer d'ici 2016 un projet de « quartier commerçant agréable pour les piétons ».

Ce faisant, il importe de travailler selon une **approche intégrale**.

- Un projet de « quartier commerçant agréable pour les piétons » doit englober le quartier et les chemins d'accès dans un rayon de 500 m, les itinéraires de flânerie vers d'autres quar-

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.3 – QUARTIERS COMMERÇANTS POUR LES PIÉTONS	Mise à jour de l'enquête dans 4 quartiers commerçants. Lancement de 1 ou 2 projets de quartiers commerçants agréables pour les piétons. Lancement de quartiers pour piétons.	Lancement du programme d'action pour des quartiers agréables pour les piétons.	Tous les quartiers commerçants prioritaires agréables pour les piétons.	BM, ATRIUM, STIB

¹¹ Chiffres 2011.

tiers commerçants faisant l'objet d'une priorité particulière.

- Le projet doit déboucher sur un concept intégral qui concilie l'espace et la qualité des espaces piétons avec une revalorisation de l'espace public et un plan d'accessibilité global pour les transports publics, le vélo et la voiture, et avec des solutions efficaces pour les livraisons.
- Tous les acteurs sont rassemblés dans une task-force, qui comprend au moins les gestionnaires des voiries et de l'urbanisme à l'échelon communal et régional et les sociétés de transports publics.
- Une participation active des commerçants, habitants et visiteurs est cruciale pour évaluer les besoins locaux et assurer un large soutien au projet.
- La méthode comprend un audit des piétons sur le terrain, avec les divers acteurs.
- Des aménagements tests permettent d'évaluer l'impact : des mesures doivent aller de pair avec des interventions artistiques et ludiques temporaires dans l'espace public, directement génératrices de plus-value.

Dans tous les cas, chaque approche doit être un **travail sur mesure**, adapté à la typologie du quartier : transit important ou non, rayonnement local ou régional, situation centrale ou plus excentrée.

4.4 Quartiers résidentiels pour piétons

Les aménagements à vocation piétonne ne doivent pas être réservés aux seules zones emblématiques, historiques ou commerciales. Il faut pouvoir les établir également dans des quartiers plus résidentiels. On doit pouvoir sortir d'une école et se retrouver dans une rue piétonne sans que celle-ci ne soit une artère commerçante ou touristique.

Les objectifs concernant le nombre de kilomètres de zones piétonnes (20 km à l'horizon 2018 et 40 km à l'horizon 2040) peuvent être en partie réalisés au niveau local, au niveau des quartiers résidentiels.

4.5 Urbanisme à taille humaine

L'urbanisme évolue en fonction des besoins, mais une chose est certaine : il devra faire de la marche une option pratique et attrayante.

La qualité des espaces piétons dépend en effet en bonne part de choix urbanistiques : un urbanisme à taille humaine.

- L'urbanisme traditionnel bruxellois a donné naissance à un grand nombre de quartiers à taille humaine : des noyaux historiques et maisons bourgeoises en rangées caractéristiques du XIX^e siècle aux cités-jardins. Taille humaine veut avant tout dire un espace public dont on

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.4 – QUARTIERS RÉSIDENTIELS POUR PIÉTONS	10 km piétonniers réalisés.	20 km piétonniers réalisés.	40 km piétonniers réalisés.	BM, communes

peut embrasser les dimensions et des distances permettant de distinguer les détails et de reconnaître les personnes. Nous devons prendre soin de ces espaces et en tirer les enseignements.

- Certaines expressions du modernisme dans sa forme la plus poussée, avec des vastes complexes d'immeubles, des façades monotones, un espace public disproportionné, une séparation fonctionnelle et une infrastructure dédiée aux voitures omniprésente, ne convient pas toujours aux piétons et dégrade le cadre de vie général. Les quartiers de bureaux aux façades fermées, entrées et sorties de parkings souterrains, esplanades nues et gratte-ciel entourés de courants d'air sont autant d'environnements que les piétons évitent.
- Il ne faut cependant pas tomber dans le culte de la nostalgie. Rester figé dans une esthétique du passé n'est pas une solution. L'environnement bâti tire profit de la variété, avec autant de vastes espaces et édifices urbains que de petites places et rues accueillantes, avec à la fois des lieux chargés d'histoire et des créations nouvelles.

En matière d'urbanisme aussi, le GO10 constituera une référence importante dès la phase de conception, dans trois domaines : réseaux, conception et circulation. Nous développons ci-dessous une série de principes directeurs pour un urbanisme agréable pour les piétons.

Façades actives au rez-de-chaussée

Il est bien plus agréable de marcher lorsqu'il y a quelque chose à voir ou à vivre au rez-de-chaussée des bâtiments. Votre expérience en est enrichie et les distances paraissent plus courtes. Le piéton accepte ainsi de marcher des distances plus longues et est incité à rester, s'arrêter un instant, entrer dans un lieu. Ce principe doit également s'appliquer aux chemins d'accès aux

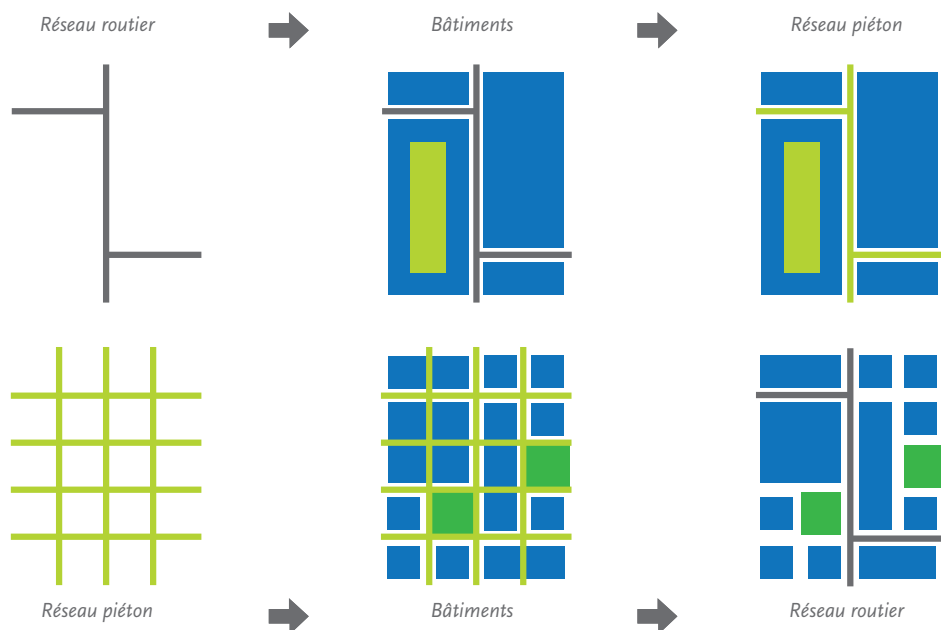
nœuds de transports publics et à tous les itinéraires principaux entre les pôles importants, à l'échelle régionale et dans les réseaux locaux. Sur quelques itinéraires à sélectionner, on tendra vers un maximum de « façades actives ». Les façades actives combinent plusieurs caractéristiques :

- courtes unités de construction, avec des fonctions mixtes ;
- façades ouvertes et transparentes : portes et fenêtres, entrées et sorties pour piétons, éclairage de nuit¹² ;
- architecture riche : détails (piliers, escaliers, niches), lignes verticales ;
- espaces de passage (semi-)publics : galeries couvertes, jardinets, perrons, terrasses ;
- perspectives : vues sur des éléments marquants de la ville, des repères...

D'abord les piétons, ensuite le bâti

Les nouveaux projets d'urbanisme d'une certaine envergure doivent être pensés en fonction des piétons. La première étape dans la conception doit être la définition d'un réseau piéton au maillage étroit, relié à des itinéraires piétons et destinations proches. Les grands volumes bâtis et un réseau de voiries au maillage plus étroit ne viennent qu'ensuite. C'est la seule manière de veiller à ce que la zone soit accessible de manière sûre et confortable et puisse être traversée par les piétons. En règle générale, il doit y avoir une possibilité de pénétrer les volumes bâtis pour les piétons tous les 100 m. Il est préférable d'intégrer cette méthode de travail à un niveau de planification supérieur : PPAS, schéma directeur, grands projets de réaménagement... Les projets qui partent de gros volumes bâtis et des voiries réservées aux voitures entraînent de grands détours pour les piétons, et rendent l'ajout ultérieur de traversées très difficile.

¹² De préférence, les vitrines des magasins restent également visibles la nuit, avec une sécurité adaptée (ex. : volets translucides).



Source : TIMENCO bvba 2011

Facilités locales à distance de marche et bénéficiant de bons chemins d'accès

Notre ambition est de prévoir partout des facilités suffisantes aux besoins quotidiens à distance de marche, les services de proximité déjà existants sont conservés et améliorés. Dans les nouveaux projets d'une certaine envergure en particulier, il convient de réfléchir d'emblée à l'accueil pour enfants et une école primaire, des commerces pour les besoins quotidiens, des espaces verts et plaines de jeux, des infrastructures médicales et bien entendu aussi des arrêts des transports publics. Toutes ces facilités sont des destinations importantes pour les piétons et des points prioritaires dans la définition d'un réseau piéton. Il y a lieu de saisir toutes les chances de les rendre accessibles de manière optimale par des modes de déplacement actifs (à pied et à vélo), par des itinéraires séparés de la circulation automobile.

Sentiers piétons et servitudes

Des traversées piétonnes à l'écart des voitures sont essentielles pour créer un réseau piéton attrayant et au maillage fin. Concrètement, elles

peuvent revêtir diverses formes : sentiers piétons entre ou à l'arrière de bâtiments, passages couverts aménagés dans des îlots, galeries de promenade, petits sentiers à travers des zones non bâties, etc. Il peut s'agir d'itinéraires sur le domaine public ou d'itinéraires accessibles au public sur des terrains privés, sous la forme de servitudes inscrites dans les plans d'affectation du sol. Des accords sont pris avec les propriétaires et habitants sur leur fermeture ou non la nuit et leur entretien éventuel par la commune ou la Région.

Dans les nouveaux projets d'urbanisme et/ou de voirie, des traversées piétonnes selon un maillage indicatif de 50 mètres seront directement prévues. Dans les quartiers existants, pour les projets plus petits et le développement des réseaux piétons locaux, les possibilités de créer des liaisons supplémentaires par le biais de traversées seront recherchées.

La Région dressera un inventaire des sentiers piétons et servitudes existants, qu'ils soient ou non accessibles.

Concentrer le stationnement

Les piétons perdent énormément de place en raison du stationnement des voitures. La politique régionale de stationnement visera à réduire le nombre de voitures stationnées en voirie afin de libérer de l'espace, en particulier le stationnement à destination. Des mesures alternatives en faveur des riverains seront établies : stationnement hors voirie, meilleure offre de transports publics, véhicules partagés.

Les nouveaux quartiers seront en surface des zones résidentielles majoritairement sans voitures. La voiture sera dans la mesure du possible retirée des rues et le stationnement concentré en bordure du quartier ou en sous-sol. Le modèle des quartiers écologiques étrangers peut servir d'exemple, notamment par la location d'espaces de stationnement séparés, le partage de voitures et des mesures d'encouragement de l'utilisation des transports publics et du vélo.

Dans les quartiers existants aussi, davantage d'espace doit être alloué aux piétons. Cela peut se faire par la suppression de places de stationnement en voirie, avec des compensations « hors voirie » pour les riverains. Lors de la construction de nouveaux parkings souterrains pour les édifices privés, des possibilités de prévoir également une offre pour les habitants seront activement recherchées. Une utilisation partagée des parkings des commerces et des entreprises est également souhaitée.

À ces fins, le Plan Régional de Politique du Stationnement (en cours d'élaboration) développera une stratégie active, à mettre en œuvre par l'Agence régionale de stationnement et les communes. Les conditions connexes à cet effet devront également être traduites dans des choix urbanistiques.

Places piétonnes

Les places publiques sont des poumons pour les piétons, a fortiori dans les zones les plus construites et peuplées de la ville. La qualité de l'espace public y est essentielle, de même que

la convivialité fonctionnelle pour le piéton. Une réalisation parfaitement plane, sans différences de niveau ni bordures, rend la place accessible de partout, pour tous. Quant aux voitures stationnées, elles n'y ont pas leur place. Un objectif important est qu'à l'avenir, les places ne devraient pas être isolées par des flux de circulation : un côté au moins doit s'inscrire dans le prolongement du trottoir en façade afin que les piétons puissent avoir accès à la place sans traverser le trafic motorisé, à l'exception éventuelle des transports publics. Dès 2011, 90 % des aménagements à venir concernant les places, hors ronds-points, tendront à intégrer ces principes. Dans tous les cas, tout doit être mis en œuvre de chaque côté d'une place pour que les piétons accèdent facilement à la place et pour limiter au minimum l'effet barrière du trafic. Ceci peut être réalisé en limitant la vitesse de circulation et le volume du trafic, en supprimant les passages pour piétons, en fermant entièrement le trafic de chaque côté de la place, etc. Le choix des mesures appropriées est réalisé en fonction de la situation spécifique.

Les instruments urbanistiques

L'ensemble des instruments urbanistiques existants sera analysé et revu si nécessaire afin d'y inscrire les critères liés à la convivialité pour les piétons. Un groupe de travail examinera comment les normes de qualité du GO10 et les principes repris ci-dessus peuvent être clairement traduits dans des normes, règles et permis urbanistiques contraignants, et dans des directives non contraignantes. Le groupe de travail proposera une liste des modifications éventuelles nécessaires aux procédures d'autorisation en fonction de cet objectif. Il conviendra également de pouvoir intégrer ces critères au niveau des aménagements communaux via une sensibilisation des pouvoirs locaux et de la mise à disposition d'une expertise par la Région.

Au cours des prochaines années, la convivialité piétonne des projets urbanistiques sera poursuivie par l'AATL et Bruxelles Mobilité, par exemple via une plate-forme commune.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.5 – UN URBANISME À TAILLE HUMAINE	Inscrire les principes piétonniers dans les règles et directives d'urbanisme. 90 % des places réaménagées suivent les principes d'IRIS II. Inventaire des sentiers piétons et servitudes.	Suivi, évaluation et adaptation de la qualité des espaces piétons dans la pratique de l'urbanisme. 90 % des places réaménagées suivent les principes d'IRIS II.	Qualité des espaces piétons = priorité de l'urbanisme. 100 % de toutes les places aménagées selon les principes d'IRIS II.	AATL, BM

Simultanément, un inventaire régional des sentiers et traversées piétonniers existants et potentiels, de même que des servitudes encore en vigueur sera dressé. À cet égard, la manière dont les sentiers piétonniers privés peuvent constituer des liaisons piétonnes intéressantes sera étudiée.

4.6 Des projets urbains en tant que modèles de la ville piétonne

Les zones de développement stratégiques de la Région bruxelloise doivent servir de projets modèles à une ville conviviale pour les piétons. Il s'agit généralement de voies ferrées désaffectées, de complexes de bureaux inoccupés ou encore de zones de plusieurs hectares actuellement inaccessibles et qui constituent des barrières très gênantes¹³. La réalisation concrète variera mais le choix pris dans tous les cas est d'en faire des quartiers mixtes. Cela implique aussi qu'ils puissent être traversés par les piétons pour les rattacher à nouveau à la ville, et qu'ils offrent aussi la plus grande qualité aux piétons sur le site même.

Les instruments de planification (tels les schémas directeurs, les PPAS) intégreront les principes du GO10. Les principes d'urbanisme du point précédent seront appliqués. Les principes suivants seront plus particulièrement incontournables¹⁴. Les processus d'élaboration des schémas directeurs reprendront dès la rédaction du cahier des charges d'établissement du schéma directeur, les critères du GO10.

- Un **réseau piéton dense** est un critère de base de l'organisation de ces zones en matière d'urbanisme et de circulation. L'objectif est un maillage indicatif de 50 mètres. Les volumes bâtis sont soit de petite dimension ou peuvent être traversés.
- Chemins d'accès. Le site doit être **accessible à pied** par tous les côtés (et au minimum présenter une accessibilité piétonne tous les 300 mètres), et prolonger des dessertes de transports publics.
- Sur le site, **les déplacements internes se font principalement à pied ou à vélo**. Le stationnement est concentré à l'extérieur ou en sous-sol. Il n'y a en aucun cas de trafic de transit.

¹³ Une vision sous forme de schéma directeur a déjà été développée pour quatre zones: Botanique et Cité administrative, quartier européen, Tour & Taxis et VRT Reyers. Trois autres sont en cours: Delta, Schaerbeek Formation et Gare de l'Ouest. Le schéma directeur doit encore être élaboré pour sept autres. Le PRDD actualisera la vision sur ces zones.

¹⁴ Ces principes sont déjà appliqués en bonne partie dans le schéma directeur de Tour & Taxis.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.6 – DES PROJETS URBAINS EN TANT QUE MODÈLES DE LA VILLE PIÉTONNE	Élaboration de schémas directeurs et de plans d'affectation du sol selon le GO10. Début de la réalisation de Tour & Taxis, Reyers, Botanique, quartier européen.	Avis des piétons lors de l'élaboration des schémas directeurs et plans d'affectation du sol.	Exécution des projets stratégiques en tenant compte de la plus grande qualité des espaces piétons.	AATL, ADT, BM

- Le site doit **pouvoir être traversé à pied**. Sur le site, les parcours piétons suivent les trajectoires idéales et prolongent les parcours environnants. Les zones non construites sont un maximum accessibles au public, entre autres par le biais de servitudes.

Bruxelles Mobilité élaborera préalablement une vision de mobilité (voir plus loin) pour les schémas directeurs et les plans d'affectation du sol, en prenant le GO10 comme référence en matière de qualité des espaces piétons.

4.7 Des espaces structurants pensés pour les piétons

La marche est agréable lorsque l'environnement local s'y prête. La ville doit cependant aussi pouvoir être lisible à l'échelle de la Région et accueillante pour le piéton. **Des espaces et axes emblématiques doivent accueillir le piéton.** En effet, ces éléments déterminent fortement notre représentation mentale de Bruxelles : le cœur historique avec les boulevards du centre et le tracé du Pentagone, la Petite ceinture et le canal, les grands parcs. Le piéton doit davantage trouver son compte dans plusieurs de ces lieux à grande portée symbolique et historique : ainsi, ils seront porteurs d'expériences fortes non seulement à l'échelle de la Région mais aussi à celle de l'humain. En outre, certains projets piétonniers doivent devenir eux-mêmes de tels lieux emblématiques.

Projets stratégiques qui mettent le piéton au centre

Nous devons oser inverser visiblement la logique et les rapports de force. Dans les lieux et sur les liaisons où cela s'avère nécessaire et judicieux, les piétons, souvent de concert avec les cyclistes, doivent avoir priorité (en respectant la circulation des transports en commun) ou disposer d'espaces et d'infrastructures sans voitures. Une plus-value fonctionnelle doit aller de pair avec la qualité esthétique et urbanistique. Au travers de ce type de projets qui choient le piéton, nous donnons un signal clair montrant que les pouvoirs publics s'engagent pour les piétons. L'impact peut être grand : à Londres, le Millennium Bridge a déjà plus que doublement rentabilisé son coût, en tant que nouvelle jonction par-dessus la Tamise, en permettant à la rive droite de renaître d'un point de vue culturel, touristique et économique.

Plusieurs beaux exemples de ce type ont déjà été réalisés à Bruxelles : le pont qui surplombe l'avenue de Tervuren, le remplacement du pont du Peterbos, l'approche de l'entrée de la Gare centrale, la Promenade verte, l'ascenseur des Marolles, le réaménagement des rives du canal au Bassin Béco et à l'écluse d'Anderlecht, les passerelles pour cyclistes à côté de celles réservées aux voitures au square de Trooz.

Le réaménagement de places et d'espaces publics emblématiques est à chaque fois une nouvelle chance d'offrir plus de place et une meil-

leure qualité aux piétons. Citons à titre d'exemple la place Flagey rénovée et le réaménagement en cours de la place Rogier (avec un auvent surplombant une vaste et belle entrée de métro) et les projets concernant le quartier européen et la rue de la Loi.

Un cœur piéton dans le Pentagone

Une zone allant de la porte de Flandres à la porte de Namur est aménagée en **zone de séjour discontinue où le piéton prime**. Il s'agit grosso modo de la succession des quartiers du Marché aux Poissons, Sainte-Catherine, Saint-Géry, Saint-Jacques, Grand-Place, Gare centrale, Mont des Arts, Porte de Namur, avec des écarts jusqu'au Sablon et à Sainte-Gudule, et de l'axe commerçant entre les gares du Nord et du Midi, avec la place Rogier, la rue Neuve, la place de la Monnaie, la rue des Fripiers, la rue du Midi, la place Rouppe et la rue de Stalingrad. De part et d'autre, cette zone se rattache aux prolongements naturels que sont la chaussée de Gand à Molenbeek et la chaussée d'Ixelles à Ixelles.

Ainsi, elle s'étend jusqu'à former un cœur piéton vivant pour la Région et un parcours de promenade entre la ville haute et la ville basse, le long d'un axe historique et symbolique de 2,5 km. Un important potentiel culturel, commercial et touristique va ici de pair avec des possibilités de logement attrayantes à l'échelle des piétons. Atout non négligeable, la zone inclut les lieux comportant aujourd'hui déjà les plus grandes concentrations de piétons. À titre de comparaison, elle est juste un peu plus vaste que le piétonnier du centre-ville de Gand.

Cette vision prolonge plusieurs **réalisations et projets visant à rendre la ville plus agréable aux piétons**, achevés ou planifiés, et les regroupe dans un projet total unificateur.

Réalisations terminées

- La vitesse maximale autorisée y est déjà de 30 km/h, telle qu'en vigueur dans l'ensemble du Pentagone, à l'exception des boulevards du centre.

- Un piétonnier et une zone de confort sont réalisés autour de la Grand-Place.
- Le quartier Saint-Jacques comporte plusieurs rues protégées de la circulation ou sans voitures.
- Les entrées et sorties de la Gare centrale sont protégées de la circulation.
- Il existe déjà plusieurs galeries couvertes, les plus prestigieuses étant la Galerie du Roi et la Galerie Ravenstein.

Possibilités pour l'avenir

- Les boulevards du centre doivent être rendus plus accueillants ; dans le cadre du projet de plan de mobilité de la Ville de Bruxelles, un projet de boucles est développé, avec un piétonnier depuis De Brouckère jusqu'à la Bourse et Anneessens. Une intervention que l'on pourrait comparer avec la mise en piétonnier de Broadway et Times Square à New York.

L'espace public a aussi déjà été revalorisé sur l'axe historique et symbolique allant de la Porte de Namur à la place Sainte-Catherine dans le cadre du projet **Chemins de la ville / Stadswandelingen**. Le maillon le plus récemment réalisé est la rue de Namur.

Néanmoins, l'ensemble reste morcelé et peu lisible et n'offre pas encore une qualité constante aux piétons en tant que parcours de promenade. Peu se rendent compte que de la Porte de Namur, il suffit de traverser un quartier à pied pour arriver à la Grand-Place et qu'en une demi-heure, on traverse le Pentagone pour rejoindre le canal.

Le nouveau projet de plan de mobilité de la Ville de Bruxelles prend également résolument cette direction. La Région entamera un dialogue avec la Ville de Bruxelles, tous les acteurs de la mobilité et de l'urbanisme, et diverses parties prenantes (commerce et horeca, secteur culturel...) afin d'établir une **vision globale**. L'espace public doit mettre au maximum en valeur le patrimoine urbain et historique exceptionnellement riche,

pensé et conçu à l'échelle du piéton. Nous voulons développer un langage formel harmonieux, pas de monotonie ennuyeuse mais un langage qui permet les interventions ludiques, artistiques et créatives tout en arborant une unité reconnaissable. Cela donnera le jour à un espace aéré qui guide presque naturellement le piéton le long du parcours – au travers des matériaux, du mobilier urbain, des couleurs vertes et bleues.

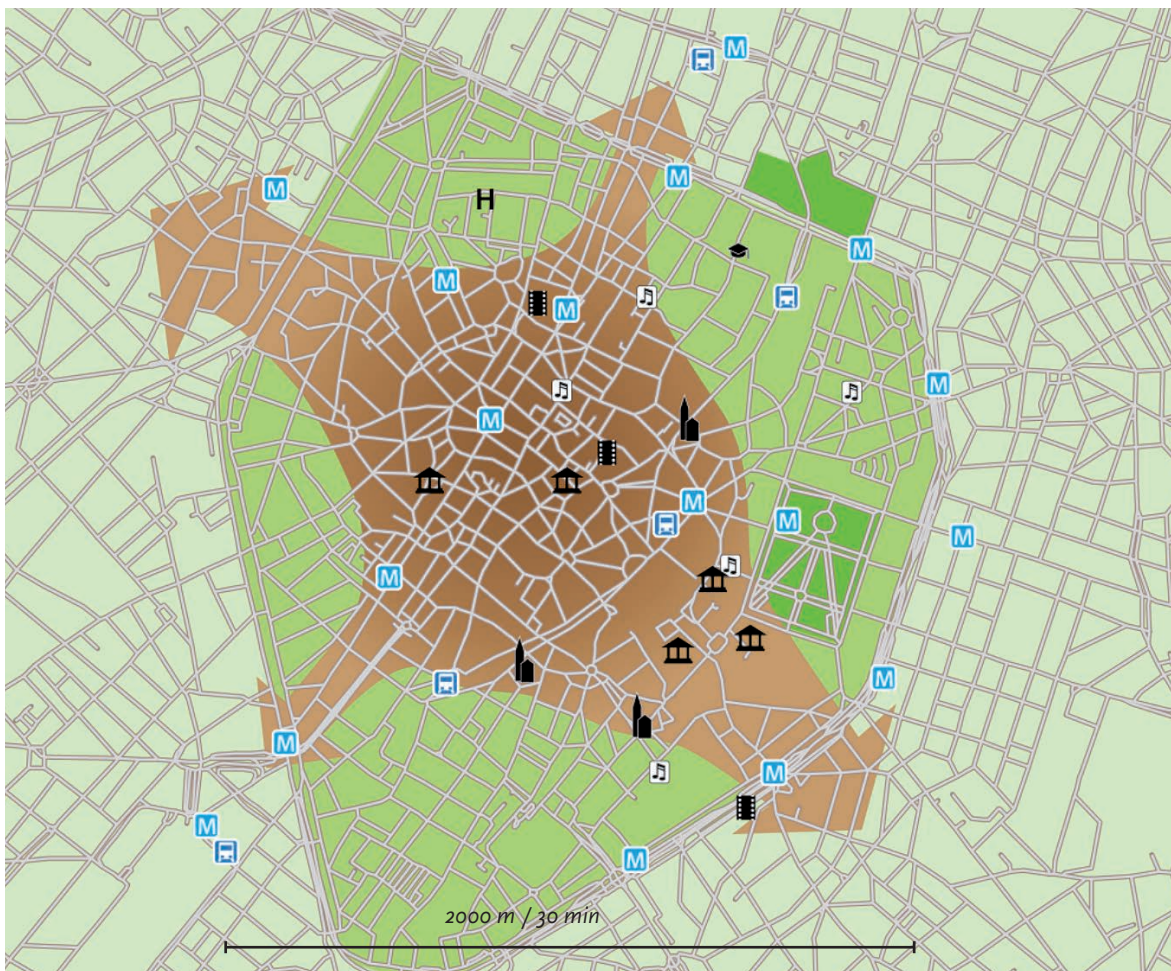
Les aspects suivants ne pourront manquer d'être pris en compte dans l'approche.

- Délimiter un vaste cœur piéton.
- Définir et réaliser des mesures concernant la circulation: élargissement de la zone sans voitures sur la plus grande partie de cette zone;

possibilité d'accès et de traversée par des boucles sur un modèle de zone résidentielle ou de rencontre (20 km/h) ou de zone 30 (avec aménagements de limitation de la vitesse); intégration des itinéraires des transports publics; déplacement du stationnement en surface vers les parkings souterrains et parcours d'accès; infrastructures de livraison.

- Qualité optimale des espaces piétons suivant le GO10, en termes de réseau et de parcours, de conception de l'espace public et de déroulement du trafic.
- Augmenter l'espace dévolu aux activités, terrasses, marchés et animations dans l'espace public, en garantissant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Zone piétonne potentielle dans le Pentagone



- Un langage formel reconnaissable, lisible, dans toute la zone, avec des conventions concernant les matériaux, le mobilier urbain, les terrasses, enseignes...
- Renforcer une offre de logement attrayante et variée.
- Étudier la desserte au moyen d'un bus qui pollue moins (Compressed Natural Gas).

Boulevards

Les grands boulevards prestigieux comme le boulevard Léopold II ou l'avenue de Tervuren ont déjà un caractère très marqué de boulevard agréable aux piétons. Cependant, depuis l'Expo 58, les boulevards les plus structurés, la Petite Ceinture, la Moyenne Ceinture et les voiries qui longent le canal servent essentiellement d'artères de circulation à forte capacité et coupées par des carrefours complexes. Ces axes doivent conserver un rôle important afin de concentrer le trafic et de l'évacuer des voiries locales. Simultanément, ils doivent devenir beaucoup plus accueillants pour les piétons et les cyclistes. Les parcourir ou les traverser doit devenir rapide et sûr pour les piétons. Plusieurs interventions sont déjà en cours ou prévues. Elles sont reprises dans **une vision globale pour la Petite Ceinture, la Moyenne Ceinture et le canal**, selon les principes suivants.

- **Rationaliser la capacité de trafic et redistribuer l'espace au profit des piétons, des cyclistes et transports publics.** À cet égard, le réaménagement de l'ouest de la Petite Ceinture le long du canal donne le ton. D'une manière générale, l'objectif est d'avoir un maximum de 2*2 bandes de circulation en surface. En outre, la spécialisation des voiries et la réduction souhaitée de la densité du trafic doivent se traduire clairement dans la capacité offerte par les voiries. La Petite Ceinture en particulier présente actuellement une capacité trop importante et attire le trafic de transit comme un gigantesque rond-point : certaines portions sont empruntées chaque jour par un

trafic aussi important que la Grande Ceinture (jusque 120 000 véhicules par jour), dont le gros (90 %) fait simplement le tour du Pentagone, comme l'ont montré les comptages effectués pour le plan de mobilité de la Ville de Bruxelles. La répartition de l'espace en surface doit donc être revue.

- **Des carrefours plus simples, plus lisibles et traversables pour les piétons.** Le piéton doit pouvoir traverser d'une traite, avec des feux réglés sans conflit et des îlots centraux d'une dimension adaptée aux flux de piétons. Il convient de créer des zones de traversées supplémentaires, dans le prolongement des chemins d'accès et trajectoires idéales des environs, afin que le piéton doive faire un moins long détour. Des passerelles piétonnes supplémentaires, comme celles qui surplombent l'avenue de Tervuren, le Peterbos et le square de Trooz, sont également envisagées aux points cruciaux du réseau piéton. La priorité va au pont Picard au-dessus du canal, déjà planifié. Dans le cadre du plan de mobilité pour le Pentagone, l'objectif est d'élaborer un plan en boucle : de ce fait, des carrefours comme Trône et Madou seront simplifiés afin que les piétons puissent plus facilement les traverser.
- **Des goulets d'étranglement à l'aménagement de places et d'espaces verts.** Le réaménagement de la porte de Ninove est un exemple de la manière dont un goulet peut accueillir une place et un parc. L'aménagement de parcs centraux linéaires, sur le modèle des Ramblas, est également étudié. Les nœuds de transports publics, comme les points de correspondance entre les lignes de métro et les transports de surface, feront également l'objet d'une approche globale. La place Meiser est un lieu prioritaire : les fonctions de circulation complexes y seront réorganisées afin de créer une place à dimension humaine. Les abords de la gare d'Etterbeek, étudiés dans le cadre du schéma directeur pour Delta, sont un autre point noir important : la Moyenne Ceinture doit devenir localement, une place, où le voya-

geur peut passer au niveau de la rue du train au tram et au bus en rencontrant le moins de conflits possible (sans traverser le trafic). Simultanément, la Moyenne Ceinture doit être renforcée en tant qu'axe de transports publics à part entière (ligne Chrono), avec une priorité marquée au tram ou une éventuelle conversion au métro.

■ *Supprimer l'effet de barrière des tunnels.*

Nous examinons la faisabilité d'interventions infrastructurelles visant à couvrir les tunnels ou à en supprimer les entrées et les sorties. Le projet de recouvrement du tunnel Toison d'Or sera développé afin qu'un espace convivial pour les piétons puisse être créé autour de la Petite Ceinture. En d'autres endroits également, les tunnels courts actuels pourront être prolongés sous forme de tunnels plus longs, avec des entrées et sorties plus réduites. Ces projets d'infrastructure sont particulièrement coûteux. Dans l'évaluation de leur rapport coûts/bénéfices, la qualité de l'espace piéton se verra accorder un facteur de pondération important.

Maillage vert et bleu

La Promenade verte est une réalisation exemplaire que d'autres villes nous envient: un itinéraire pour piétons et cyclistes de 60 km de long autour de Bruxelles, qui relie entre eux les parcs et zones vertes. Un effort accru de promotion et des manifestations serviront à encourager un nombre encore plus important de Bruxellois et de visiteurs à tester ce trajet et à redécouvrir le plaisir de la marche.

Cependant, la Promenade verte n'est que le premier maillon d'un réseau vert-bleu qui a déjà été dessiné dans le PRD. Il s'agit d'itinéraires de promenade à but essentiellement récréatif, à l'écart de l'agitation et de la circulation. La réalisation de ce réseau, va être accélérée avec le soutien de l'ensemble des autorités compétentes. Des axes vert-bleu prioritaires seront aménagés à court terme, notamment en mettant l'accent sur les liaisons qui peuvent devenir des chemins d'accès quotidiens intéressants dans un cadre vert et faire office d'alternative calme et sûre aux trajets longeant des artères denses, avec un détour acceptable.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.7 – DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS PENSÉS POUR LES PIÉTONS	Objectif d'un cœur piétonnier dans le Pentagone. Grands boulevards et cordons vert-bleu dans le PRDD. Vision globale idéale pour les grands boulevards. Plan des priorités pour le maillage vert et bleu. Début des réalisations, entre autres aux abords des écoles, dans les quartiers commerçants, dans le maillage vert-bleu.	Mesures de mobilité exécutées dans le cœur piéton. Début du réaménagement des grands boulevards. Maillage vert et bleu prioritaire réalisé.	Cœur piéton comme centre-ville exemplaire, habitable et dynamique. Grands boulevards intégralement rendus agréables pour les piétons. Réseau bleu et vert entièrement réalisé.	BM, AATL, IBGE, communes

Les piétons seront également autorisés à emprunter les voies du RER cycliste projeté, qui se composent de sentiers interdits à la circulation automobile et aménagés notamment le long des voies ferrées, lorsque l'espace disponible est suffisant pour accueillir les flux de piétons et de cyclistes attendus.

4.8 Vision Zéro en ce qui concerne la sécurité des piétons

Valoriser les piétons est une vision qui va bien au-delà de la protection des usagers faibles. Le piéton doit bien sûr oser s'aventurer dans la rue et s'y sentir en sécurité. La sécurité routière est donc une condition essentielle qui doit sous-tendre toutes les actions comme un fil rouge. Protéger et valoriser vont naturellement de pair : chaque fois qu'un problème de sécurité sera abordé, nous profiterons de l'occasion pour offrir une meilleure qualité et chaque projet devra également renforcer au maximum la sécurité.

Notre ambition en matière de sécurité des piétons est claire : nous visons un bilan de zéro victime. Ce n'est pas rien : actuellement, quelque quatre-vingts piétons sont gravement blessés ou tués chaque année (soit 39 % du nombre total des victimes gravement blessés ou tués). Les

piétons sont dès lors une priorité importante dans le **Plan stratégique 2011-2020** pour la sécurité routière, élaboré par les États généraux de la Sécurité routière. Tout le plan est placé sous le signe de la Vision Zéro, zéro victime, avec pour objectif intermédiaire une réduction de moitié en 2020. Pour les détails, nous vous renvoyons au Plan stratégique. Nous énumérons ici les objectifs qui concernent directement les piétons. Ces mesures sont intégrées ailleurs dans le présent plan, entre autres dans le GO10.

- Diminuer la vitesse de la circulation.
- Encourager les comportements sûrs de tous les usagers.
- Protéger les usagers vulnérables.
- Des voiries et des rues intrinsèquement sûres.

Dans ce cadre, nous recherchons des **solutions innovantes** pour les situations les plus dangereuses. Nous les testons au travers de projets pilotes, dont les meilleurs seront introduits partout. Trois projets sont actuellement en cours.

- Des feux avec décompte afin que le piéton puisse voir le temps qu'il lui reste pour traverser et soit moins tenté d'afficher des comportements à risques.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.8 – VISION ZÉRO EN CE QUI CONCERNE LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS	Exécution du Plan stratégique pour la sécurité routière. Tests de solutions innovantes. Étude et réaménagement points noirs pour les piétons.	-50 % de piétons gravement blessés ou tués (EGSR).	Aucun (0) piéton gravement blessé ou tué.	BM, IBSR, Police

- Ramener la voirie à une bande de circulation aux zones de traversées car la plupart des accidents avec des piétons s'y produisent sur la deuxième bande.
- Rendre les zones 30 plus lisibles avec des mesures (marquages, piquets, effets de porte...) pour réduire la vitesse rapidement et efficacement.

Une étude sur les points noirs pour les piétons viendra compléter ces actions. Une analyse plus fine des statistiques d'accidents nous permettra d'identifier les lieux où se produisent les accidents les plus graves impliquant des piétons. Ces endroits seront soumis en priorité à un audit de sécurité et améliorés par le biais d'un réaménagement.

Un groupe de travail spécifique se penchera sur les accidents entre les piétons et les trams. Ce groupe de travail présentera des mesures concrètes pour rapidement diminuer le nombre d'accidents avec des conséquences graves.

Les trottoirs doivent être entretenus dans un bon état par le gestionnaire de voirie, voire, le cas échéant, faire appel à un tiers. C'est important afin d'éviter des chutes provoquées par un mauvais entretien des trottoirs.

Enfin, les piétons seront également sensibilisés pour se déplacer en toute sécurité. On se concentrera à cet égard sur des groupes cibles spécifiques et des comportements spécifiques (ex. : utiliser le gsm ou écouter de la musique pendant la traversée, attention pour les trams...).





Leviers pour les pouvoirs publics : ancrer la marche dans toutes les compétences



Valoriser le piéton est avant tout une question de culture. Encourager la marche doit devenir un souci quotidien de tous les acteurs, non le domaine de quelques originaux. Le piéton doit donc figurer en tête de l'ordre du jour et devenir un souci prioritaire lors de l'aménagement de l'espace public et dans la politique de mobilité.

5.1 Exécuter le plan

La coordination, la participation, la concertation et l'établissement de rapports sont essentiels pour stimuler et maintenir le dynamisme de la politique en faveur des piétons.

Un **coordonateur Plan Piéton** (Manager piéton) sera affecté à Bruxelles Mobilité. Il représentera la politique bruxelloise en faveur des piétons, à Bruxelles et en dehors, et sera le moteur qui l'anime. Il rendra le Plan Piéton opérationnel.

L'actuelle commission Vélo sera élargie en une **commission Modes de déplacement actifs** aux fins de la concertation entre les acteurs et en guise de forum participatif. Cette commission pourra également émettre des avis dans le cadre des projets stratégiques et de grande ampleur. Outre les diverses autorités régionales, la STIB, l'AVCB et l'IBGE, des acteurs socio-économiques y siégeront aussi. Les personnes à mobilité réduite y seront spécifiquement représentées. On réfléchira à une meilleure représentation des piétons mêmes, avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite.

5.2 Affiner et appliquer les normes et directives

Les directives et normes d'aménagement de l'espace public, des rues, places et carrefours revêtent une importance cruciale comme garantes d'une qualité de base générale. À court terme, les recommandations et obligations qui concernent les piétons seront encore développées et affinées et nous offrirons des outils clairs aux concepteurs et entrepreneurs.

Quelques **points forts** pour les projets ressortent des normes de qualité reprises dans le GO10. Il faut en outre toujours tenir compte des besoins spécifiques des différents groupes cibles, tels que les personnes à mobilité réduite, les femmes, les enfants, les personnes plus âgées, etc.

- Espace : passage minimum exempt d'obstacle, espace piéton adapté aux flux de piétons et à leur comportement (comptages et observations), éviter les barrières de sécurité.
- Choix du matériel : préférence au matériel pratique, abordable et robuste, assorti de garanties de facilité d'utilisation et d'entretien.
- Traversées et réglage des feux : traversée de la voirie la plus courte possible, traversées à prévoir selon les lignes de désirs et en une seule phase verte de telle sorte que les piétons ne doivent jamais attendre longtemps (ne pas créer d'effet barrière) et garantissent une tra-

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.1 – EXÉCUTER LE PLAN	Manager Piéton. Commission Modes de déplacement actifs.	Rapports d'avancement et encadrement.	Politique en faveur des piétons = priorité transversale.	BM

versée d'une traite, visibilité grâce à l'élargissement du trottoir, trottoirs traversants (non coupés par les rues transversales).

- Formes de circulation mixtes : recours accru à la zone 30, à la zone résidentielle et à la zone de rencontre (priorité au piéton et utilisation libre de l'espace, sans passages piétons), aux zones piétonnes et aux rues réservées au jeu.
- Sentiers piétons et raccourcis, éventuellement sur des terrains privés (toujours en accord avec le[s] propriétaire[s] concerné[s]).
- Analyse des besoins des piétons, au moyen de techniques telles le comptage des flux de piétons et des piétons qui restent sur place, l'observation du comportement, les enquêtes, les audits avec promenade dans la ville, etc.
- Plan intégral des itinéraires piétons.

Les résultats des réflexions sur ces thèmes seront traités dans le **Vade-mecum Piétons**. Celui-ci servira de guide pour la conception des projets mais aussi d'aide plus large et proposera des analyses concernant les piétons et la politique en faveur des piétons. Plusieurs cahiers sont déjà prêts ou en voie d'achèvement : analyse, accidents avec des piétons, Vade-mecum actualisé pour les personnes à mobilité réduite, revêtement et choix du matériel et statut juridique des trottoirs. Le contenu du Vade-mecum est contrôlé avec des représentants des personnes à mobilité réduite.

Le Vade-mecum reprend des **principes de conception concrets** tels que fixés dans **IRIS II**.

- Lors de réaménagements, l'espace piéton ne pourra jamais être réduit.
- Si la largeur des voiries le permet, la largeur minimale recommandée sera portée de 1,5 m à 2 m pour un trottoir bordé par du stationnement et à 2,5 m s'il n'y a pas de stationnement.

- La continuité du trottoir doit être garantie au niveau des traversées et des carrefours : le piéton reste sur son cheminement, c'est le véhicule qui croise son cheminement.

- Les dépassements doivent être empêchés à l'approche des traversées piétonnes non protégées, par exemple par un rétrécissement de chaussée en 2x1 bandes (îlot ou au minimum un marquage de ligne blanche continue).

- Sur les chaussées avec sites franchissables et bandes de circulation contiguës, des îlots doivent être aménagés.

- L'implantation de feux de traversée s'ils améliorent concrètement la sécurité et la facilité, avec des temps d'attente minimaux et un temps de traversée suffisant pour traverser toute la rue et tendre vers la vitesse d'un mètre par seconde. Les temps verts pour les piétons peuvent être plus longs et plus fréquents en fonction des circonstances locales (écoles, hôpitaux...) et de la période (trafic moins dense ou flux de piétons plus important).

- La visibilité aux carrefours doit être augmentée par l'aménagement systématique de zones avancées pour cyclistes (aux feux), d'oreilles de trottoirs, de zones d'embarquement avancées pour transports publics et par des distances de recul suffisantes entre les traversées et les obstacles visuels (stationnement, végétaux et publicité).

- Les panneaux de circulation dynamiques ne peuvent gêner les piétons ni entraver le passage ou limiter la visibilité.

- Les itinéraires alternatifs en cas de chantiers, etc., seront signalés en tenant particulièrement compte des piétons et des cyclistes.

Valoriser le piéton est également un principe suivi par le **Vade-mecum** central **Dimensionnement de la voirie**. IRIS II indique que la marche,

le vélo et les transports publics sont prioritaires et que nous devons considérer la voiture comme le dernier choix pour nos déplacements en ville. Cela doit aussi s'exprimer dans la répartition de l'espace. Outre les normes minimales relatives à l'espace réservé aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, il peut être envisagé de définir une largeur maximale pour la route, en fonction de la spécialisation de la voirie, de la vitesse souhaitée et des besoins des transports publics. Tout l'espace supplémentaire étant partagé entre les piétons, les cyclistes et les transports publics au lieu de prévoir des bandes de circulation et carrefours surdimensionnés. IRIS II indique explicitement qu'en cas de conflit d'espace, priorité sera donnée aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes sur la circulation automobile, en précisant que l'aménagement en faveur des piétons sera complémentaire à la circulation des transports publics afin qu'il ne puisse pas y nuire.

Un groupe de travail spécifique étudiera quelles sont les modifications éventuelles nécessaires à apporter au cadre réglementaire actuel et aux procédures habituelles, afin de réaliser les recommandations du plan et les objectifs GO10

en particulier. Ce groupe de travail proposera, au plus tard un an après l'approbation de ce plan, une liste concrète avec les modifications éventuelles nécessaires à apporter aux documents concernés. Ce groupe de travail recherchera notamment des solutions pour garantir le libre passage des piétons – personnes à mobilité réduite incluses – en cas d'obstacles temporaires (ex. : terrasses, publicité, marchandises...) et permanents (ex. : poteaux, équipements d'utilité publique) dans l'espace public.

Les éléments essentiels de la politique piétonne seront également intégrés dans l'ordonnance-cadre sur la mobilité qui sera élaborée.

Nous encourageons par ailleurs une **culture de l'innovation**. De nouvelles infrastructures ou de nouveaux concepts d'aménagement seront testés et feront l'objet d'une évaluation minutieuse. Un test sur des feux avec décompte pour les piétons est déjà en cours (voir ligne d'action Sécurité routière). D'autres innovations qui aiguisent notre curiosité mais sur lesquelles n'existe encore aucun consensus sont le *shared space* et la traversée diagonale des carrefours (donc vert dans toutes les directions pour les piétons).

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.2 – AFFINER ET APPLIQUER LES NORMES ET DIRECTIVES	Vade-mecum Piétons. Vade-mecum Dimensionnement de la voirie. Test d'innovations. Modifications nécessaires répertoriées et apportées au cadre réglementaire.	Règlements et procédures modifiés pour de meilleurs projets.	Culture piétonne adoptée par les fonctionnaires, concepteurs et entrepreneurs.	BM, AATL

5.3 Donner plus de poids au piéton dans tous les projets

La qualité de base sur le terrain sera plus ou moins bonne en fonction du poids accordé aux piétons dans chaque projet concret de (re)aménagement de l'espace public ou de voirie. Le principe de base est que la qualité des espaces piétons devra être un souci constant et prioritaire à chaque stade des projets, de la conception au suivi et à l'évaluation, en passant par l'exécution. La marche, le vélo et les transports publics doivent ensemble jouer un rôle déterminant dans chaque projet. Aucune nouvelle phase ne sera créée spécifiquement pour les piétons dans le cycle de projet, mais chaque phase intégrera toute considération à l'égard du piéton. Le délai de traitement des projets ne sera de ce fait pas prolongé.

Chaque projet et chaque étude d'impact devront comporter une **analyse obligatoire des besoins des piétons** (comprise dans le cahier des charges).

- Le GO10 sera joint aux cahiers des charges en tant que directive concernant les besoins des piétons dont chaque projet doit tenir compte.

- Le comptage des flux de piétons et l'observation de leur comportement seront une exigence de base.
- Pourront s'y ajouter pour les projets et lieux de plus grande envergure réunissant de grandes concentrations de piétons : une enquête auprès des piétons, une promenade en ville avec les acteurs et des piétons locaux (expérience), ainsi qu'une évaluation a posteriori avec de nouveaux comptages et observations, de même qu'une nouvelle enquête de satisfaction.
- La gestion des chantiers sur les itinéraires piétons sera rigoureusement contrôlée : itinéraires et signalisation, absence d'obstacles, etc., comme repris dans le Règlement Régional d'Urbanisme.

Une **procédure rationalisée de demande d'avis** sera élaborée. La commission Modes de déplacement actifs (voir plus haut) pourra émettre des avis sur l'intégration des piétons et des cyclistes. Pour assurer l'intégration de toutes les options politiques et de tous les avis nécessaires dans chaque projet, une procédure claire sera élaborée : quel projet doit être soumis à qui, pour quel type de conseil, dans quel ordre et à

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.3 – DONNER PLUS DE POIDS AUX PIÉTONS DANS TOUS LES PROJETS	Analyse obligatoire des besoins des piétons. Note sur la vision de la mobilité à la demande. Procédure de demande d'avis. Révision du cadre des travaux subsidiés.	Visions idéales pour les itinéraires d'intérêt régional.	Qualité de l'espace piéton = souci prioritaire dans tous les projets. Itinéraires d'intérêt régional aménagés en tenant compte de la plus grande qualité.	BM

quel moment ? De cette manière, les concepteurs connaîtront les modalités à respecter, la procédure sera plus efficace et les avis seront plus cohérents.

Les **travaux subsidiés doivent encourager la marche**. La Région subsidie des travaux sur des voiries communales. IRIS II prévoit une révision de ce mécanisme en concertation avec les communes. Les subsides doivent aller à des travaux conformes aux objectifs d'IRIS II et à des aménagements en faveur des modes de déplacement actifs.

Par ailleurs, un nouveau type de projet sera lancé : **une vision pour les itinéraires piétons**. Cela peut concerner des parcours très fréquents, comme les chemins d'accès aux nœuds de transports publics ou aux centres commerciaux, ou des routes régionales sur de longues distances. Après un examen de la situation actuelle et des besoins, une vision intégrale comprenant tant la mobilité que l'espace public sera élaborée. La qualité fonctionnelle et la qualité de l'expérience doivent devenir optimales, dans une séquence cohérente de segments, points de repos et points de repère. Un projet pilote sera lancé à court terme afin d'affiner la méthode à suivre. Après l'élaboration d'un certain nombre de réseaux piétons locaux, les itinéraires régionaux qui les relient seront développés.

5.4 Priorité à la qualité permanente

La bonne conception d'un projet est essentielle. Mais, par la suite, la qualité pour les piétons doit être conservée en permanence, principalement en raison du fait que le piéton est particulièrement sensible aux problèmes se posant en matière de confort physique, de dalles descellées, aux feuilles glissantes et à l'éclairage défectueux.

Une **grande priorité** est donnée aux piétons **lors des travaux de rénovation, d'entretien, de réparations et de propreté**. À cet effet, la Région prend des mesures au niveau des voiries régio-

nales et sensibilise les communes vis-à-vis des voiries communales.

- À court terme, les trottoirs bordant les voiries régionales seront systématiquement renouvelés et réparés.
- Une équipe d'inspection renforcée donne davantage priorité aux réparations nécessaires pour les piétons.
- Les trottoirs et sentiers piétons, tout comme les pistes cyclables, sont dégagés en même temps que le reste de la voie publique en cas de chutes de neige et de feuilles. Dans ces situations, ce sont en effet ces usagers qui courent les plus grands risques de blessures des suites de glissade et de chute.
- Les dépôts sauvages de déchets présents sur les trottoirs sont rapidement éliminés et donnent lieu à des actions sévères (politique actuelle poursuivie et renforcée).
- Les citoyens sont encouragés à faire part des problèmes d'entretien urgents via le numéro vert de Bruxelles Mobilité.

Il sera demandé aux instances compétentes en la matière d'augmenter la poursuite d'infractions à la réglementation routière hostiles aux piétons. Il s'agit d'infractions qui n'entravent pas la circulation automobile mais bien celle des piétons et mettent ceux-ci en danger parce qu'elles les rendent moins visibles et les obligent à opérer des contournements risqués. Il s'agit principalement du stationnement sauvage sur les trottoirs, les passages pour piétons, à moins de 5 m des croisements et au niveau des arrêts de bus. L'Agence régionale de stationnement a dans ses missions d'organiser un **service de dépannage** et collaborera avec les communes et zones de polices afin d'aborder cette problématique. La police a reçu pour mission d'opérer des contrôles plus stricts, principalement en matière de respect de priorité des piétons dans les zones de traversée non protégées, et des contrôles de vitesse dans les zones 30.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.4 – PRIORITÉ À LA QUALITÉ PERMANENTE	Priorité à l'entretien, à la propreté et au contrôle. Renforcement des risques de sanction, notamment via les contrats de mobilité.	Trottoirs des voiries régionales rénovés.	Qualité permanente garantie.	BM, Agence de stationnement, police

À ce sujet, de nouveaux accords ont été conclus avec la police dans le cadre des **contrats de mobilité**, ce qui permet déjà aux communes de bénéficier d'une présence accrue de la police au niveau des carrefours.

De plus, nous plaçons auprès du gouvernement fédéral pour la dépenalisation d'un certain nombre de ces infractions : cela devrait permettre une intervention plus rapide et efficace et, parallèlement, des revenus supplémentaires pour les communes.

5.5 Stimuler la politique communale en faveur des piétons

La Région souhaite soutenir les communes pour que le piéton soit également choyé au niveau des voiries communales. Cela apporte de surcroît de la valeur ajoutée à l'échelle locale pour les habitants. À cet effet, la Région élabore des instruments de politique et soutient financièrement l'établissement de politiques communales et les réalisations bénéficiant aux piétons.

- La Région soutient la mise en œuvre d'un **audit communal portant sur la politique « piétons » (WALKPAD)**, suivant le modèle de l'audit sur la politique « vélo » (BYPAD). La force de cette approche réside dans la consti-

tution d'un groupe de travail composé de piétons, responsables politiques et techniciens. Ensemble, ils élaborent une liste de questions structurée permettant d'éclairer tous les aspects de la politique « piétons ». Une reconnaissance sur le terrain fait également partie du processus. Chacun dispose ainsi d'un aperçu des points forts ainsi que des points faibles et des points d'action concrets qui peuvent faire l'objet d'accords. L'audit peut être réitéré périodiquement afin de mesurer les avancées.

- Au niveau de l'approche et dans les cahiers des charges pour les **Plans Communaux de Mobilité**, le volet « piétons » est davantage étoffé. Des **instruments complémentaires** seront également développés afin de soutenir l'exécution de mesures spécifiques pour les piétons.
- La Région cofinance la mise en place de **plans zone 30**. La Région s'engage à créer des effets de porte sur les voiries régionales. En 2012, un **Toolbox sur le trafic de transit** a été mise à la disposition des communes. Celui-ci reprendra les bonnes pratiques et directives permettant d'entamer les phases de communication et de sensibilisation.
- En concertation avec les communes, le **mécanisme des travaux subsidiés** a été **revu** afin de donner priorité aux aménagements en faveur des modes de déplacement actifs (voir plus

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.5 – STIMULER LA POLITIQUE COMMUNALE EN FAVEUR DES PIÉTONS	Audits WALKPAD. Instruments complémentaires PCM. Fonds modes de déplacement actifs. Toolbox sur le trafic de transit.	Renforcement des zones 30 avec mesures physiques.	Toutes les rues locales plus agréables pour les piétons.	BM, communes.

haut). Nous examinons la possibilité de créer un *fonds modes de déplacement actifs* permettant d'établir des mesures favorisant piétons et cyclistes sur les voiries locales. Une partie du budget pour les travaux subsidiés peut être réservée à cet effet.

- La Région encourage les communes à établir *temporairement des périmètres sans voiture et des rues réservées au jeu*.

Ailleurs dans ce plan d'action, il a déjà été décrit dans les détails que la Région stimulera et soutiendra le développement de réseaux piétons locaux, dans le cadre d'une première phase via des projets pilotes (voir ailleurs dans ce document).

5.6 Les transports publics urbains en tant que partenaire actif

Pour les transports publics, qui dit valoriser le piéton dit valoriser le voyageur. La qualité du voyage dans les véhicules, les stations et les arrêts des transports publics fait naturellement partie du cœur de métier de la STIB. Et c'est déjà important pour les piétons. Mais nous allons davantage travailler à la qualité des trajets à pied pré- et post-transport. En effet, pour le voyageur, la distance parcourue à pied avant et après le voyage en transports publics fait partie intégrante

de son trajet : un trajet à pied agréable, pré- et post-transport, est donc indispensable pour rendre les transports publics plus attrayants. Il faut en outre porter une attention particulière aux besoins et sensibilités spécifiques des différents groupes cibles, tels que les personnes à mobilité réduite, les femmes, les enfants, les personnes âgées, etc. Ces besoins doivent se traduire par un sol adapté, un éclairage, l'absence de barrières, des espaces ouverts et à l'écart du danger, etc. Lors de chaque (ré)aménagement de l'infrastructure des transports publics, des mesures seront mises en œuvre afin de garantir une meilleure accessibilité et sécurité autour des arrêts pour les piétons (ex : réalisation de nouvelles perméabilités, l'optimisation et/ou la sécurisation des traversées, le jalonnement vers l'arrêt/la station, prise en compte des cheminement naturels des piétons...).

Nous devons **sensibiliser les usagers des transports publics à la complémentarité entre la marche et les transports en commun**. Les transports publics pourront ainsi transporter davantage de voyageurs sur les trajets trop longs pour permettre la marche. C'est important, car la STIB est confrontée à un défi gigantesque consistant à transporter toujours plus de voyageurs. Les voyageurs ont donc besoin d'informations sur les temps d'attente et durées de trajet, mais également sur les distances et itinéraires pedestres.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.6 – LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN TANT QUE PARTENAIRE ACTIF	Initiatives en faveur des piétons dans le contrat de gestion de la STIB. Normes de qualité pour les chemins d'accès vers les arrêts et les nœuds.	Réalisation de chemins d'accès, d'aménagements pour les piétons, d'informations à l'attention des piétons.	Qualité pour les piétons et qualité pour les voyageurs intégrées.	BM, STIB

Concrètement, la STIB positionne le piéton au centre de sa **vision intermodale**, au sein de laquelle la complémentarité avec le vélo et le partage de voitures est déjà très élargie. Les transports publics ne sont pas moins que les **bottes de sept lieues** du piéton actif, mobile et urbain. Les transports publics sont par essence un service au piéton, accroissant son autonomie et lui ouvrant les portes de l'ensemble de la ville. Et, dans les transports publics, le piéton reste toujours un piéton. Il est évident que les sociétés de transport en commun doivent

tenir compte des besoins des piétons dans leur communication. Un certain nombre d'**initiatives innovantes** en découlent sur le plan de l'offre de services, et de celle de la STIB avant tout. Ces initiatives peuvent être élaborées dans le cadre du nouveau **contrat de gestion**.

- **Intégrer l'accès aux arrêts dans le concept de la qualité des arrêts.** La STIB et Bruxelles Mobilité disposent déjà de normes de qualité spécifiques pour les arrêts et stations, qu'elles aménagent. Avec les gestionnaires



des voiries et de l'urbanisme, il est examiné comment l'accès aux arrêts peut être amélioré (emplacement adéquat des arrêts, traversées et chemins d'accès). À cet effet, un groupe de travail transversal entamera à court terme sa mission. Le GO10 fait figure de référence en la matière.

- **Offrir au voyageur des informations à l'attention des piétons.** À Bruxelles, la distance moyenne séparant deux arrêts de transports publics est relativement courte: 300 m pour les arrêts de bus, 400 m pour les arrêts de tram et 500 m pour les stations de métro; en somme, toutes des distances parcourables à pied. Outre des informations dynamiques aux arrêts, des informations sur la distance de marche (exprimées en temps) jusqu'aux prochains arrêts et jusqu'à d'autres lieux à proximité seront également disponibles: cela permettra au piéton de décider de poursuivre à pied ou de faire une course rapide en attendant. Sur les cartes locales présentes dans le métro, les principales destinations pour piétons et les temps de marche seront indiqués.

5.7 Encourager la marche par l'intermédiaire de la gestion de la mobilité

La politique en faveur des piétons, tout comme l'ensemble de la politique durable en matière de mobilité, ne concerne pas seulement le volet de l'offre – rendre les rues plus accueillantes pour les piétons – mais également celui de la demande – stimuler les personnes à opter plus souvent pour la marche. Cela s'effectue en partie par l'intermédiaire de la promotion, qui est abordée au chapitre suivant. Mais la marche doit également revêtir davantage d'importance au niveau des instruments de politique afférents à la gestion de la mobilité, principalement les plans de transport des écoles et des entreprises¹⁵ et les permis d'exploitation.

Les plans de déplacements doivent servir d'instruments permettant de rassembler des informations sur l'accessibilité des piétons aux entreprises et aux écoles. Sur cette base, la Région doit rassembler les informations concernant la qualité des voiries, les plaintes et les remarques et proposer des améliorations pour l'accessibilité des différents organismes qui sont concernés par la transmission de ces plans aux différentes entités responsables: la Région, les communes, la STIB...

La Région de Bruxelles-Capitale **renforce le soutien apporté aux Plans de Déplacements Scolaires**. Toutes les écoles établissent un pré-diagnostic. Les écoles qui décident de rallier la méthode proposée par un Plan de Déplacements Scolaires peuvent bénéficier pour cela d'un soutien financier. En ce moment, près d'une école sur trois dispose déjà de son propre plan. Les enquêtes révèlent des informations très intéressantes sur les distances par rapport au domicile et les moyens de transport. Les enquêtes ont également révélé que les enfants apprécient l'autonomie et aiment se rendre seuls à l'école. L'ambition formulée pour les piétons est la suivante: **que 80 % des enfants résidant à maximum 1 km de l'école s'y rendent à pied** (cela représente un tiers de tous les élèves). C'est la situation que connaît Londres actuellement. Pour ce qui est de Bruxelles, nous estimons atteindre actuellement le chiffre de 65 % seulement. Chaque école définira un objectif spécifique sur la base de son propre profil (lieux de résidence, proportion actuelle d'élèves se rendant à pied à l'école). Le plan stratégique prévoit des mesures visant à convaincre les enfants – et leurs parents – de marcher davantage: balades de reconnaissance sur les chemins menant à l'école, amélioration de l'environnement scolaire et des chemins d'accès (par la commune et/ou la Région), formation sur la sécurité routière, etc. Le système des rangs à pied sera renforcé. L'ensemble de ces mesures, avec une protection approfondie et la maîtrise du trafic

¹⁵ Ordonnance du 14 mai 2009.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.7 – ENCOURAGER LA MARCHÉ PAR L'INTERMÉDIAIRE DE LA GESTION DE LA MOBILITÉ	70 % des élèves habitant à max. 1 km à pied. Enquêtes dans les écoles en général. Plans de transport des entreprises à partir de 100 travailleurs.	80 % des élèves habitant à max. 1 km à pied. Soutien des écoles et entreprises.	90 % des élèves habitant à max. 1 km à pied. Toutes les entreprises attentives aux piétons.	BM

aux abords des écoles (voir 4.1), doit faire en sorte que d'ici 2020, 80 % des enfants bruxellois scolarisés qui habitent à moins d'1 km de l'école s'y rendent à pied ou à vélo. Nous encourageons également les entreprises à **soutenir des mesures dans le cadre de plans de déplacement**. Dorénavant, à partir de 100 employés (au lieu de 200), les entreprises sont obligées d'élaborer un Plan de Déplacements Scolaires. La distance domicile-lieu de travail est généralement plus longue et seuls 3,6 % des travailleurs l'effectuent à pied. Toutefois, ils sont 46 % à se rendre au travail en transports publics et donc aussi à pied¹⁶. Les entreprises doivent insister auprès de communes et de la Région pour la réalisation de chemins d'accès de bonne qualité, principalement pour rejoindre les transports publics. L'entreprise doit également veiller davantage à l'aménagement d'accès piétons à son site plus nombreux et de trajets piétons de qualité sur son site, et plus particulièrement en ce qui concerne les parkings.

Pour les cheminements piétons sur les sites concernés par les demandes de permis d'environnement, le GO10 peut en effet constituer un outil intéressant. Les rapports et études d'incidences qui accompagnent les permis d'environnement pourront également aborder la question de l'accessibilité optimale de ces activités pour

les piétons et formuler des recommandations qui pourront si nécessaire être relayées vers les autorités compétentes, afin d'encourager la marche et la qualité des itinéraires et accès piétons.

5.8 Mesurer, c'est savoir

Nos connaissances sur la marche (et le vélo) doivent reposer sur des bases aussi approfondies et professionnelles que celles concernant les déplacements en voiture et en transports publics. Nous devons en savoir plus sur les piétons et leur comportement, sur leur degré de satisfaction et sur les freins à la pratique plus intense de la marche. Les piétons ne doivent plus représenter une inconnue parmi les chiffres et statistiques. C'est également nécessaire pour mesurer l'impact, suivre et corriger les actions émanant du Plan Piéton. Après avoir collecté les données, il faut accorder une attention particulière aux différents groupes cibles : personnes à mobilité réduite, femmes, enfants, personnes âgées, etc.

Les données clés sont rassemblées dans un **tableau de bord** clair portant sur le **Plan Piéton**. Celui-ci comprend des indicateurs d'impact pour les objectifs de mobilité stratégiques (voir plus haut). Il est actualisé tous les deux ans et

¹⁶ Chiffres pour les entreprises de plus de 200 travailleurs – 2010.

est commenté dans le rapport d'avancement du coordinateur du Plan Piéton.

Pour alimenter ce tableau de bord, plusieurs initiatives ont été développées.

- Un **baromètre piétons** a été mis en œuvre. À intervalles réguliers, les piétons (sur place) et les Bruxellois sont interrogés au sujet de leurs comportements et expériences en tant que piétons, de leur satisfaction vis-à-vis des mesures prises et de leurs besoins pour renforcer la marche. La méthode repose sur les critères de qualité du GO10 afin de tenir intégralement compte de tous les besoins du piéton. Ce baromètre a également été harmonisé à la lumière du baromètre de satisfaction existant de la STIB et des enquêtes de satisfaction à développer autour de la politique «vélo», des taxis, etc. Ces instruments de sondage spécifiques constituent ainsi le point de départ d'un baromètre de mobilité global.
- Nous allons affiner les **statistiques afférentes aux piétons en ciblant les étapes à pied**. Les chiffres devraient nous permettre d'en savoir davantage sur les personnes qui marchent, sur les raisons motivant ou décourageant ce choix; sur le rôle de la marche pré- ou post-transport; et également sur la manière dont les personnes parcourent de courtes distances (à pied ou non).

- À court terme, les résultats de l'enquête **MOBEL** (1999) et l'actualisation dans le cadre de l'enquête **BELDAM** (2010) sont soumis à une analyse approfondie axée sur les piétons et font l'objet de comparaisons mutuelles. Outre la radiographie traditionnelle des déplacements à pied de porte à porte (la marche étant le moyen de transport principal), les boucles de déplacement intégrales sont analysées: la jonction d'étapes jusqu'à ce que nous atteignons à nouveau notre point de départ. Ce n'est qu'alors que l'on obtient une véritable vision du rôle de la marche en tant que moyen de déplacement pré- ou post-transport, de l'enchaînement complexe de motivations et du comportement réel pour les déplacements courts à distance de marche dans ces chaînes. Sur la base de cela, nous évaluerons la méthode et pourrons mieux aborder l'analyse de la marche.
- Outre cela, une **enquête quantitative supplémentaire** est organisée. Des enquêtes intermédiaires sur les comportements en matière de déplacement (entre les enquêtes décennales globales) ont lieu. Des indicateurs portant sur la convivialité pour les piétons viennent compléter le monitoring à l'échelle du quartier.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.8 – MESURER, C'EST SAVOIR	Tableau de bord indicateurs clés. Baromètre piétons. Analyse MOBEL/BELDAM. Comptage des piétons dans des sections de comptage fixes.	WALKPAD tous les cinq ans. Programme d'enquête qualitatif et quantitatif portant sur les comportements des piétons et le ressenti de ceux-ci.	La connaissance des piétons, donnée centrale de la politique de mobilité.	BM

- Tout ceci est complété par une **enquête qualitative** : questions sur la perception et sur l'expérience subjective, observation du comportement sur le terrain, utilisation d'enregistrements vidéo.
- En outre, les données afférentes aux piétons sont systématiquement rassemblées dans une **base de données piétons**. On y retrouve des données émanant de différentes sources : enquêtes issues des plans de transport des écoles et des entreprises, comptages des piétons d'Atrium, comptages des piétons effectués dans le cadre de travaux d'infrastructure, données « voyageurs » dans les pôles des transports publics (SNCB, STIB), statistiques en matière d'accidents, plaintes...
- Sur le terrain, les **piétons seront comptés au minimum deux fois par an en une série de sections de comptage fixes** (comme c'est déjà le cas pour les cyclistes). L'objectif est de suivre ainsi l'évolution globale, indépendamment des comptages liés à certains projets spécifiques.
 - Nous sélectionnons une série de lieux et d'itinéraires importants, principalement dans les centres à forte densité répartis dans le Pentagone, la première couronne et la seconde couronne. Les sections de comptage dans les zones commerçantes où Atrium opère déjà des comptages ne manqueront certainement pas d'être reprises.
 - À ces endroits, une radiographie initiale de la qualité pour les piétons est établie en fonction du GO10. Lors de chaque comptage, les adaptations observées au niveau de l'environnement sont décrites.
 - Nous effectuons donc au moins deux fois par an des comptages quantitatifs ; ceux-ci portent en premier lieu sur les flux de piétons. Nous comparons ceux-ci aux données de comptage afférentes aux personnes véhiculées en transports publics et en voiture (émanant d'autres sources) et les confrontons aux espaces piétons disponibles (degré de saturation).

- Outre les flux, nous comptabilisons également les activités de séjour (debout ou assis) dans les espaces publics fortement fréquentés : nombre, nature (assis, en train de lire, de converser...) et durée du séjour.
- Aux endroits les plus importants, une observation qualitative des comportements vient compléter cela.

Tous les cinq ans, un **WALKPAD** régional (audit sur la politique en faveur des piétons) est organisé et porte sur l'ensemble de la politique en faveur des piétons afin d'évaluer les progrès réalisés.

5.9 Diffuser et échanger les connaissances

La politique en faveur des piétons doit devenir le souci de chacun, non seulement de tous les acteurs de la mobilité, mais également de manière transversale, tant au niveau de la Région que des communes. C'est pourquoi nous devons informer et mettre le piéton à l'ordre du jour des forums d'échange et des formations.

Le **colloque piétons** annuel deviendra un rendez-vous fixe. Lors de ce forum, nous informons tous les acteurs des avancées du Plan Piéton, nous transmettons nos connaissances et notre expérience et nous sensibilisons chacun au rôle qu'il peut jouer. Nous mettons également la politique en faveur des piétons à l'ordre du jour d'autres forums, dans d'autres domaines, comme les Midis de l'urbanisme.

Le Plan Piéton et le Plan Vélo sont présentés aux conseillers en mobilité des communes et institutions lors d'une **formation CeMa spécifique articulée autour des modes de déplacement actifs**. Il s'agit d'une approche interactive comprenant des visites sur le terrain de manière à permettre aux participants de se rendre totalement compte des besoins des piétons en matière de qualité. À cet égard, les besoins des personnes à mobilité réduite font l'objet d'une attention particulière.

Régulièrement, de nouvelles **formations complémentaires sont organisées. Elles portent sur les nouveaux cahiers du Vade-mecum Piétons.**

Des observations relatives à la politique piétonne sont également intégrées dans les formations existantes (ex: Pyblik). De plus, une formation spécifique intitulée **Entreprendre pour les piétons** est également organisée. L'objectif est de stimuler le réflexe « piétons » lors des décisions en matière de conception, grâce à une combinaison de transfert de connaissances et de travail autour de cas concrets.

En termes de politique en faveur des piétons, les villes peuvent beaucoup apprendre les unes des autres. Bruxelles est à l'initiative d'un **réseau international de villes piétonnes**. Avec Edimbourg, Genève, Lyon, Munich et Zurich, des échanges existaient déjà lors de l'élaboration du

Plan Piéton et ces villes sont demandeuses d'un échange structurel. L'objectif est d'échanger et d'actualiser (benchmarking) des données sur une base périodique, d'échanger des expériences, de travailler à favoriser les compétences via des visites de travail ou des échanges de personnel, etc. En la matière, des possibilités de cofinancement européen existent. Dans ce cadre, des **visites d'information** sont organisées pour un large groupe de décideurs politiques, de techniciens, d'acteurs et de parties prenantes.

La Région de Bruxelles-Capitale travaillera également activement **à l'innovation et à la recherche sur la politique en faveur des piétons** et participera activement aux projets de recherche européens s'articulant autour de ces thèmes, en collaboration avec les instituts de recherche bruxellois.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.9 – DIFFUSER ET ÉCHANGER LES CONNAISSANCES	Colloque piétons annuel. Formation concept. Réseau de villes piétonnes.	Colloque piétons annuel. Participation aux projets de recherche européens.	RBC comme référence en matière d'établissement et d'échange des connaissances sur les piétons.	BM







**Leviers pour
la promotion et l'image :
la marche quotidienne
est agréable et efficace**



La marche constitue une manière agréable, moderne et efficace de se déplacer à Bruxelles. C'est de cela que nous devons convaincre un nombre maximum de personnes. Mais il reste des endroits où la marche ne peut être considérée comme agréable. Nous y travaillons et les résultats doivent être mis en valeur. Toutefois, dans les esprits, il y a une foule de préjugés vis-à-vis de la marche. La marche, plus que d'autres moyens de transport, est victime d'une image négative injustifiée. Notre première mission consiste à changer cette image. Cela fait partie intégrante de la politique en faveur des piétons. Et Bruxelles doit petit à petit acquérir une image de ville piétonne.

À court terme, une **stratégie de promotion 2011-2016** a été élaborée. Celle-ci assurera une approche cohérente en termes d'image, de communication dans la ville, de promotion pour les groupes cibles et de marketing urbain. Nous en précisons ici les lignes de force à long terme.

Les campagnes qui traduisent cette stratégie de promotion dans des actions concrètes sur le terrain seront de préférence actives et participatives. Les mesures positives encourageant les gens à se déplacer à pied jouissent à cet égard de la préférence. Les groupes cibles pourront ainsi découvrir par eux-mêmes les avantages intrinsèques de la marche.

Bons exemples venant de Suisse et de France



La mobilité douce, ça marche pour tous

6.1 Véhiculer une image forte

Pour promouvoir la marche via des actions de communication, nous avons besoin d'une vision claire sur le message clé que nous souhaitons véhiculer. La mobilité durable, l'environnement et la santé constituent des arguments rationnels forts que nous devons certainement intégrer à cette approche. Mais nous aurions tort de nous



orienter vers des campagnes moralisatrices, chicanières et culpabilisantes. Fondamentalement, nous devons éveiller tout d'abord un sentiment positif vis-à-vis de la marche dans la ville, établir des **associations positives** avec le style de vie et avec une image positive de Bruxelles en tant que ville. Le logo « I walk Bru » exprime cette vision.

Ci-dessous, nous reprenons les lignes de force de cette image. Par l'intermédiaire d'une **étude de la perception et de l'attitude**, nous affinons davantage encore cette image/ce message. Cette image doit en outre trouver un prolongement cohérent dans toutes les actions de communication et de promotion. Les campagnes orientées spécifiquement sur la marche doivent alterner avec les campagnes sur les modes de déplacement actifs et l'intermodalité avec les transports publics.

IMAGE DE LA MARCHÉ À ÉVITER	IMAGE SOUHAITÉE DE LA MARCHÉ
Uniquement pour la détente.	Rapide et agréable pour les déplacements quotidiens.
Agréable uniquement ailleurs (nature, autre ville).	La meilleure manière de s'imprégner de son propre quartier et de sa ville.
Lent, limité aux courtes distances.	Malin et rapide de porte à porte, les transports publics font office de bottes de sept lieues, tout est plus proche que vous ne le pensez.
Pénible et démodé.	Tendance, grâce à des accessoires modernes (sac à dos, musique dans les oreilles, applications pour smartphone...).
Seul dans la foule.	Aloning : marcher fièrement seul. Togethering : marcher fièrement ensemble.
Fatigant, épuisant.	Sain, actif ; on ressent immédiatement les bienfaits de 30 minutes de marche quotidienne.
Uniquement s'il n'y a pas d'autre solution.	Choix délibéré, libre.
Limites, obstacles, détours.	Liberté de mouvement, autonomie pour chacun, liberté de s'arrêter, de parler, de faire demi-tour, d'entrer et de sortir d'un lieu.
Puanteur, bruit, pollution.	Bâtiments.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
6.1 – VÉHICULER UNE IMAGE FORTE	Étude de la perception et définition de l'image. Campagne annuelle.	Campagne annuelle.	Image très positive véhiculée par la marche.	BM

6.2 Faire découvrir la ville et rendre celle-ci lisible

C'est dans la rue que nous marchons. Pour cette raison, nous devons également communiquer dans la ville elle-même, sur le terrain. Et pas en disant aux piétons ce qu'ils doivent faire ni où ils doivent marcher. Nous devons leur offrir des aides leur permettant de définir facilement leurs propres itinéraires, de naviguer à travers la ville.

La **carte** combinée **pour piétons et cyclistes** comportera, outre les itinéraires cyclistes, des informations sur les sentiers piétons, les temps de trajet et les distances à pied. Elle fait partie d'un pack de bienvenue pour les nouveaux habitants, les entreprises, les touristes (séjour), etc. La Région aide les communes à élaborer des versions locales.

S'y ajoute un **fléchage pour les piétons et des cartes affichées dans la rue**. Le choix s'est porté sur des plans de ville à l'échelle des piétons sur lesquels figurent des points de repère et les distances de marche. Le temps de marche sera également visuellement indiqué. Bruxelles est une mosaïque de quartiers qui n'a de cesse d'étonner mais qui est, de par ce fait, peu transparente et assez déroutante. Les quartiers et destinations sont souvent proches mais cela n'apparaît pas toujours très clairement sur le terrain. C'est pourquoi l'approche à l'aide de cartes est davantage indiquée que les fléchages classiques : elles fournissent plus d'informations, permettent de voir où les différents endroits se trouvent les uns par rapport aux autres et à quelles dis-

tances ils se situent, elles permettent à chacun de définir son itinéraire de manière autonome et permettent à terme de se forger une image mentale de la ville¹⁷. Ces cartes doivent partir de la perspective et de la distance de marche pour le piéton et dépasser les frontières communales. Les cartes intègrent de préférence les **points de repère dans l'espace public**.

Les piétons pourront échanger leurs expériences, itinéraires et astuces via une plateforme interactive « La ville sous vos pas ». Via Internet, les réseaux sociaux et des applications pour smartphones, le citoyen pourra par exemple proposer et partager ses itinéraires favoris, tant du point de vue fonctionnel que récréatif, et tout un chacun pourra interagir, organiser des promenades, etc.

La possibilité d'attirer l'attention sur les améliorations et les réalisations accomplies pour les piétons, grâce à un **logo « piéton » visible dans la rue**, sera étudiée en tenant compte des règles d'urbanisme en vigueur. Pour les petites améliorations passant inaperçues, comme par exemple une amélioration au niveau d'une zone de traversée ou la réparation d'un trottoir, un autocollant arborant le logo « piéton » peut être apposé¹⁸. Les plus grandes réalisations, comme l'installation (partielle) d'un chemin pédestre ou d'un réseau local dans un centre, peuvent être inaugurées de manière festive et/ou être accompagnées d'événements et de balades de découverte. La Semaine de la Mobilité chaque année, au mois de septembre, comprendra un volet particulièrement étoffé consacré aux piétons.

¹⁷ Cette approche est inspirée du projet **LEGIBLE LONDON**.

¹⁸ Genève a déjà recours à cette méthode dans le cadre de son Plan Piéton.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
6.2 – FAIRE DÉCOUVRIR LA VILLE ET RENDRE CELLE-CI LISIBLE	Réalisations visibles avec le logo. Cartes des itinéraires pédestres et cyclistes. Concept et projet d'essai pour le fléchage.	Fléchage par zone pour les piétons. Plateforme TIC interactive.	Toute une gamme d'informations de navigation à disposition des piétons.	BM

6.3 Convertir les groupes cibles à la marche quotidienne

La marche et la politique en faveur des piétons sont régulièrement portées à l'attention du grand public par l'intermédiaire d'**événements (festifs)**, avec des événements ponctuels, de l'art (éphémère) dans l'espace public, toute au long de l'année et plus particulièrement lors de la Semaine annuelle de la Mobilité et du dimanche sans voiture. Il s'agit d'événements tout indiqués pour redécouvrir le plaisir de la marche en ville et mettre en évidence les réalisations accomplies.

Lors de l'élaboration du Plan Piéton, les promenades réalisées en ville se sont révélées être une approche particulièrement louable et productive permettant d'évaluer la convivialité pour les piétons à des endroits concrets. La Région va **encourager** l'organisation de **ces promenades en ville en tant qu'instrument de sensibilisation**. Dans le cadre de projets locaux dans les centres, quartiers commerçants, schémas directeurs et grandes interventions urbanistiques, il est recommandé que tous les acteurs sortent marcher ensemble : chacun sera ainsi conscient des défis locaux pour la marche.

Pour travailler efficacement à un changement de comportement, nous devons **segmenter** : répondre de manière ciblée aux besoins et attitudes des groupes cibles. L'optique est toujours de mettre en avant les aspects attractifs de la marche pour le groupe cible, de présenter ceux-ci sous leur meilleur jour et de les récompenser. Vous trouverez ci-dessous une énumération provisoire des groupes cibles et des possibilités, en fonction du type de déplacement, des tranches d'âges et des styles de vie.

- *Je me rends à pied à l'école.* Soutien au niveau des plans de transport des écoles, via la promotion des rangs, un brevet piéton, des cartes d'itinéraires...
- *Je vais faire mes courses à pied.* Actions récompensant les piétons, cartes d'itinéraires, etc. (en collaboration avec Atrium, les associations de commerçants, etc.)...
- *Je me rends au travail à pied.* Actions récompensant les piétons (loterie)...
- *Je marche dans mon nouveau quartier.* Accueil de nouveaux habitants à l'aide d'une carte d'itinéraires piétons, d'une balade de bienvenue...

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
6.3 – CONVERTIR LES GROUPES CIBLES À LA MARCHÉ QUOTIDIENNE	Plan de promotion stratégique.	Évaluation d'impact et nouveau plan de promotion.	Promotion régulière de la marche.	BM

- *Je marche toute ma vie durant.* Faire redécouvrir la marche aux aînés.
- *Je marche en sécurité.* Droits et obligations, comportement prudent, itinéraires de sécurité routière éducatifs...
- *Je marche pour ma santé.* Concours articulés autour du quart d'heure de marche (10 000 pas)...
- *Je marche avec style et c'est fun !* «Walking chic», suivant l'exemple du «Cycle chic» – les choix tendance pour les jeunes des villes ; la marche comme moyen d'expression : en flânant, en dansant, en adoptant la *silly walk* attitude.

Les actions de promotion seront systématiquement soumises à une **évaluation d'impact**, par exemple en ayant recours à une méthode de type MaxSumo : définition préalable des objectifs, du public et des cibles ; monitoring durant l'action ; évaluation et enseignements a posteriori.

6.4 Bruxelles comme ville piétonne exemplaire

En tant que ville conviviale pour les piétons, Bruxelles est également très attractive sur le plan international. Cet aspect doit être également intégré au marketing urbain.



OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
6.4 – BRUXELLES COMME VILLE PIÉTONNE EXEMPLAIRE	Présence lors du congrès WALK 21. Promotion intégrale des balades guidées.	La qualité de l'espace piéton au centre du marketing urbain. Marketing axé sur les groupes cibles (habiter, travailler, tourisme).	RBC référence européenne en tant que ville piétonne.	Visit Brussels, BM

Bruxelles participera activement au congrès annuel **WALK 21**. Ce forum est tout indiqué pour bâtir la réputation de Bruxelles en tant que ville piétonne auprès d'acteurs internationaux, qu'il s'agisse de techniciens ou de décideurs politiques.

Une stratégie a été mise en œuvre pour la **promotion des piétons dans le cadre du marketing urbain**. Progressivement, la politique « piétons » et les réalisations sont davantage mises en avant. À moyen terme, le thème « Bruxelles, ville agréable pour les piétons » doit prendre une place de premier plan parmi les qualités majeures de la Région. Ce marketing urbain s'adressera, par l'intermédiaire d'une approche

spécifique, à différents groupes cibles : habitants potentiels de Bruxelles, entreprises pouvant potentiellement s'installer à Bruxelles, touristes d'un jour.

Une offre étoffée de balades guidées axées sur des thèmes variés dans différents quartiers de la ville est déjà proposée actuellement. L'habitant et le visiteur doivent pouvoir disposer facilement d'une vue complète de cette offre. La Région apportera son soutien par l'intermédiaire d'une **plateforme consacrée aux balades urbaines et d'une publication annuelle offrant un aperçu de celles-ci**.





Le tableau d'ambition

Le tableau d'ambition propose un aperçu succinct du Plan Piéton. Toutes les parties et leviers y sont repris, avec la même numérotation que dans le texte.

Pour ce qui est des leviers, l'ambition est d'envisager celles-ci à trois échéances : la vision à l'horizon 2040 ; les points d'action concrets pour cette législature jusqu'en 2016 ; et la phase intermédiaire en 2020. Les acteurs pilotant chacun des points sont également mentionnés.

Ce tableau fera office de tableau de planning et d'instrument de suivi. Il sera transmis lors de chaque évaluation bisannuelle.

INTRODUCTION

Cinq raisons de mettre en place un Plan Piéton.

Un choix politique fort.

Ambition : faire de Bruxelles une ville piétonne exemplaire d'ici 2040.

VISION STRATÉGIQUE

1	UNE POLITIQUE PIÉTONNE EST NÉCESSAIRE Marcher pour une ville durable	OBJECTIFS STRATÉGIQUES 2040
1.1	MARCHER POUR UN BRUXELLES ET DES BRUXELLOIS DÉBORDANT DE VITALITÉ	Marcher dans le cadre d'une vision urbaine durable.
1.2	VISION STRATÉGIQUE DE LA MARCHÉ	Marcher dans le cadre d'une politique de mobilité durable. 1. La marche est le pivot des modes de transport bruxellois. 2. Marcher, c'est profiter de Bruxelles. 3. Marcher soutient l'économie bruxelloise. 4. La marche ouvre Bruxelles à tous.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
2 LEVIERS POUR LA VILLE PIÉTONNE Critères pour un bon aménagement	LE GO10 1. Réseau. 2. Concept. 3. Trafic.			
3 LEVIERS DANS LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL	FACTEURS DE SUCCÈS CRUCIAUX POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ			
3.1 VISION DE L'AMÉNAGEMENT SPATIAL : VILLE MOSAÏQUE DE CENTRES À ÉCHELLE PIÉTONNE	Vision spatiale polycentrique dans le PRDD.	Principaux réseaux de transports publics (RER) et vélo (partagé) réalisés.	Condensation des centres et réduction du trafic.	AATL, BM
3.2 VISION DE L'URBANISME : GARANTIR LE CHEMINEMENT NATUREL DU PIÉTON	Procédures en urbanisme examinées et le cas échéant adaptées. Cheminement naturel garanti lors d'un (re)aménagement.	Cheminement naturel garanti lors d'un (re)aménagement.	Cheminement naturel garanti lors d'un (re)aménagement.	BM, AATL
3.3 VISION DU TRAFIC : ZONES DE SÉJOUR POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE – ADAPTER LA GESTION DU TRAFIC AU PIÉTON	Mesures de gestion du trafic appliquées sur 50 % du réseau. 66 % des voiries communales en zone 30 à moindre frais. « Zone de séjour » inscrite dans le PRDD et d'autres instruments. Élaboration d'un module concernant les lieux de passage pour les PRD.	Mesures de gestion du trafic sur 100 % du réseau. 100 % des voiries communales en zone 30 à moindre frais. 20 km de zones piétonnes (2018). 5 lieux de passage terminés.	Mesures de gestion du trafic sur 100 % du réseau. Toutes les voiries communales durablement en zone de séjour. 40 km de zones piétonnes. Tous les lieux de passage en zone de séjour.	BM, communes

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4 LEVIERS SUR LE TERRAIN Projets concrets aux endroits stratégiques	PROJETS DE MISE EN ŒUVRE			
4.1 RÉSEAUX PIÉTONS LOCAUX DANS LES CENTRES	3 projets pilotes.	10 projets. Élaboration et début de la jonction au sein d'itinéraires régionaux.	Tous les centres agréables pour les piétons. Itinéraires régionaux reliés entre eux.	BM, communes
4.2 NŒUDS DE TRANSPORTS PUBLICS EN TANT QU'ESPACES PIÉTONS URBAINS	Poursuite de la rénovation des abords des grandes gares. Exigences de qualité et visions idéales pour les gares de RER, les gares existantes et les mesures Vicom TP de surface.	Toutes les stations de RER réaménagées Début du programme sur les chemins d'accès vers les nœuds de transports publics (rayon de 500 m).	Toutes les grandes gares et gares de RER = espaces piétons urbains.	BM, SNCB, STIB
4.3 QUARTIERS COMMERÇANTS POUR LES PIÉTONS	Mise à jour de l'enquête dans 4 quartiers commerçants. Lancement de 1 ou 2 projets de quartiers commerçants agréables pour les piétons. Lancement de quartiers pour piétons.	Lancement du programme d'action pour des quartiers agréables pour les piétons.	Tous les quartiers commerçants prioritaires agréables pour les piétons.	BM, ATRIUM, STIB
4.4 QUARTIERS RÉSIDENTIELS POUR PIÉTONS	10 km piétonniers réalisés.	20 km piétonniers réalisés.	40 km piétonniers réalisés.	BM, communes
4.5 UN URBANISME À TAILLE HUMAINE	Inscrire les principes piétonniers dans les règles et directives d'urbanisme. 90 % des places réaménagées suivent les principes d'IRIS II. Inventaire des sentiers piétons et servitudes.	Suivi, évaluation et adaptation de la qualité des espaces piétons dans la pratique de l'urbanisme. 90 % des places réaménagées suivent les principes d'IRIS II.	Qualité des espaces piétons = priorité de l'urbanisme. 90 % de toutes les places aménagées selon les principes d'IRIS II.	AATL, BM
4.6 DES PROJETS URBAINS EN TANT QUE MODÈLES DE LA VILLE PIÉTONNE	Élaboration de schémas directeurs et de plans d'affectation du sol selon GO10. Début de la réalisation de Tour & Taxis, Reyers, Botanique, quartier européen.	Avis des piétons lors de l'élaboration des schémas directeurs et plans d'affectation du sol.	Projets stratégiques exécutés en tenant compte de la plus grande qualité des espaces piétons.	AATL, ADT, BM

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
4.7 DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS PENSÉS POUR LES PIÉTONS	Objectif d'un cœur piétonnier dans le Pentagone. Grands boulevards et cordons vert-bleu dans le PRDD. Vision globale idéale pour les grands boulevards. Plan des priorités pour le cordon vert-bleu. Début des réalisations, entre autres aux abords des écoles, dans les quartiers commerçants, dans le maillage vert-bleu.	Mesures de mobilité exécutées dans le cœur piéton. Début du réaménagement des grands boulevards. Maillage vert-bleu prioritaire réalisé.	Cœur piéton comme centre-ville exemplaire, habitable et dynamique. Grands boulevards intégralement rendus agréables pour les piétons. Réseau vert-bleu est entièrement réalisé.	BM, AATL, IBGE, communes
4.8 VISION ZÉRO EN CE QUI CONCERNE LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS	Exécution du Plan stratégique pour la sécurité routière. Tests de solutions innovantes. Étude et réaménagement points noirs pour les piétons.	-50 % de piétons gravement blessés ou tués (EGSR).	Aucun (o) piéton gravement blessé ou tué.	BM, IBSR, police
5 LEVIERS POUR LES POUVOIRS PUBLICS Ancrer la marche dans toutes les compétences.	ANCRAGE ORGANISATIONNEL ET INSTRUMENTS			
5.1 EXÉCUTER LE PLAN	Manager Piéton. Commission Modes de déplacement actifs.	Rapports d'avancement et encadrement.	Politique en faveur des piétons = priorité transversale.	BM
5.2 AFFINER ET APPLIQUER LES NORMES ET DIRECTIVES	Vade-mecum Piétons. Vade-mecum Dimensionnement de la voirie. Test d'innovations. Modifications nécessaires répertoriées et apportées au cadre réglementaire.	Règlements et procédures modifiés pour de meilleurs projets.	Culture piétonne adoptée par les fonctionnaires, concepteurs et entrepreneurs.	AATL, BM
5.3 DONNER PLUS DE POIDS AU PIÉTON DANS TOUS LES PROJETS	Analyse obligatoire des besoins des piétons. Note sur la vision de la mobilité à la demande. Procédure de demande d'avis. Révision du cadre des travaux subsidiés.	Visions idéales pour les itinéraires d'intérêt régional.	Qualité de l'espace piéton = souci prioritaire dans tous les projets. Itinéraires d'intérêt régional aménagés en tenant compte de la plus grande qualité.	BM
5.4 PRIORITÉ À LA QUALITÉ PERMANENTE	Priorité à l'entretien, à la propreté et au contrôle. Renforcement des risques de sanction, notamment via les contrats mobilité.	Trottoirs des voiries régionales rénovés.	Qualité permanente garantie.	BM, Agence de stationnement, police.
5.5 STIMULER LA POLITIQUE COMMUNALE EN FAVEUR DES PIÉTONS	Audits WALKPAD. Instruments complémentaires PCM. Fonds modes de déplacement actifs. Toolbox sur le trafic de transit.	Renforcement des zones 30 avec mesures physiques.	Toutes les rues locales plus agréables pour les piétons.	BM, communes

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS				
LEVIERS	2016	2020	2040	DIRECTION
5.6 LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN TANT QUE PARTENAIRE ACTIF	Initiatives en faveur des piétons dans le contrat de gestion de la STIB. Normes de qualité pour les chemins d'accès vers les arrêts et les nœuds.	Réalisation de chemins d'accès, d'aménagements pour les piétons, d'informations à l'attention des piétons.	Qualité pour les piétons et qualité pour les voyageurs intégrées.	BM, STIB
5.7 ENCOURAGER LA MARCHÉ PAR L'INTERMÉDIAIRE DE LA GESTION DE LA MOBILITÉ	70 % des élèves habitant à max. 1 km à pied. Enquêtes dans les écoles en général. Plans de transport des entreprises à partir de 100 travailleurs.	80 % des élèves habitant à max. 1 km à pied. Soutien des écoles et entreprises.	90 % des élèves habitant à max. 1 km à pied. Toutes les entreprises attentives aux piétons.	BM
5.8 MESURER, C'EST SAVOIR	Tableau de bord indicateurs clés. Baromètre piétons. Analyse MOBEL/BELDAM. Comptage des piétons dans des sections de comptage fixes.	WALKPAD tous les cinq ans. Programme d'enquête qualitatif et quantitatif portant sur les comportements des piétons et le ressenti de ceux-ci.	La connaissance des piétons, donnée centrale de la politique de mobilité.	BM
5.9 DIFFUSER ET ÉCHANGER LES CONNAISSANCES	Colloque piétons annuel. Formation concept. Réseau de villes piétonnes.	Colloque piétons annuel. Participation aux projets de recherche européens.	RBC comme référence en matière d'établissement et d'échange des connaissances sur les piétons.	BM
6 LEVIERS POUR LA PROMOTION ET L'IMAGE	IMAGE ET PROMOTION DE LA MARCHÉ			
6.1 VÉHICULER UNE IMAGE FORTE	Étude de la perception et définition de l'image. Campagne annuelle.	Campagne annuelle.	Image très positive véhiculée par la marche.	BM
6.2 FAIRE DÉCOUVRIR LA VILLE ET RENDRE CELLE-CI LISIBLE	Réalisations visibles avec le logo. Cartes des itinéraires pédestres et cyclistes. Concept et projet d'essai pour le fléchage.	Fléchage par zone pour les piétons. Plateforme TIC interactive.	Toute une gamme d'informations de navigation à la disposition des piétons.	BM
6.3 CONVERTIR LES GROUPES CIBLES À LA MARCHÉ QUOTIDIENNE	Plan de promotion stratégique.	Évaluation d'impact et nouveau plan de promotion.	Promotion régulière de la marche.	BM
6.4 BRUXELLES COMME VILLE PIÉTONNE EXEMPLAIRE	Présence lors du congrès WALK 21. Promotion intégrale des balades guidées.	La qualité de l'espace piéton au centre du marketing urbain. Marketing axé sur les groupes cibles (habiter, travailler, tourisme).	RBC référence européenne en tant que ville piétonne.	Visit Brussels, BM





Réalisé par: Région de Bruxelles-Capitale
Bruxelles Mobilité
Direction Stratégie
CCN – rue du Progrès 80 bte 1 – B-1035 Bruxelles
Tél.: 02 204 19 21 – Fax: 02 204 15 10
bruxellesmobilité@mrbc.irisnet.be
www.bruxellesmobilité.irisnet.be

Photos © Scorpix, 2013

Lay-out Dominique Boon

Éditeur responsable Camille Thiry
rue du Progrès 80 – 1035 Bruxelles



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST