

## L'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité ?

On marche beaucoup à Bruxelles, autant voire plus que dans de nombreuses villes européennes de référence. Pourtant, la marche est rarement considérée comme un plaisir et s'apparente même à un parcours d'obstacles. Longtemps parent pauvre de la planification de la mobilité, la marche est cependant remise à l'honneur depuis 2012 avec le Plan Piétons et le Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE).



Sur 100' de déplacement,  
**41'**  
se font en marchant.

### On marche de plus en plus à Bruxelles

On marche beaucoup à Bruxelles: autant qu'à Barcelone, Genève, Helsinki, Zürich ou Londres... et nettement plus qu'à Bordeaux, Munich, Copenhague, Berlin, Liège ou Anvers! Parmi tous les déplacements internes à la Région, 37% se font exclusivement à pied, avec une forte augmentation depuis 10 ans (+33% en 2010 par rapport à 1999). Les distances parcourues sont plus courtes à pied qu'avec d'autres modes de déplacement, mais le temps passé par les piétons en rue est beaucoup plus long: sur 100 minutes de déplacement, 41 minutes se font en marchant. Enfin, la marche se combine souvent avec d'autres modes de déplacements: dans 75% des déplacements, une partie au moins se fait à pied pour rejoindre un transport en commun, une voiture ou un service de véhicule partagé (voiture, vélo ou taxi). De plus, sur de courtes distances, le recours à la marche est important mais pourrait l'être encore davantage (au détriment de la voiture ou des transports en commun y libérant des places par exemple).

### Pourquoi marche-t-on autant ?

Sans doute parce que la ville s'y prête. Dans cette mosaïque polycentrique de quartiers et de noyaux divers caractéristique de la Région bruxelloise, la proximité est déjà une réalité: on trouve souvent une réponse à ses besoins à une distance de marche raisonnable (2 km) de son logement ou de son lieu de travail. Par ailleurs, à Bruxelles, un ménage sur trois ne dispose pas de voiture. Les motivations de marcher sont multiples: temps de déplacement relativement fixe, pas de stationnement à chercher, contact social, vie de quartier, déplacement pour le plaisir et non lié à un trajet, séjour dans l'espace public...



## L'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité ?

### Mais marcher n'est toutefois pas toujours un plaisir

Pourtant, marcher est souvent assimilé à une course d'obstacles. Des balades exploratoires à pied avec des citoyens de tous horizons comme avec des personnes à mobilité réduite amènent toujours à ce constat. Même si la diversité des quartiers et des ambiances est très appréciée, le côté pratique des déplacements à pied pose de sérieux problèmes. D'autant que la structure de la ville n'est pas très lisible: les gens méconnaissent les bons itinéraires et ont tendance à surestimer aussi bien les distances que le temps de trajet à pied.

### Trop de trafic

Le premier problème cité est toujours l'omniprésence du trafic, qui génère de l'insécurité, du bruit et de la pollution, ce qui stresse le piéton et nuit à sa santé autant qu'à son bien-être. Le maillage fin d'axes routiers multiplie les effets de barrière qui empêchent de circuler facilement à pied: difficile ainsi de marcher 1 km sans devoir traverser des flux importants de voitures, de faire un détour à un carrefour ou d'attendre à un feu de circulation. Avec une percolation fine du trafic, peu de mesures contre le transit et une vitesse autorisée de 50 km/h sur 55% du réseau local, on est loin encore de disposer de quartiers apaisés. Et en cas d'accident, les conséquences sont lourdes: 40% des tués et blessés graves sont des piétons (données 2015).



### Un manque de confort

La qualité fonctionnelle des aménagements est encore trop souvent insatisfaisante. Même si de bonnes pratiques se répandent, on peut difficilement se projeter dans un trajet à pied de bonne qualité sur toute la distance parcourue. Et ce qui est particulièrement vrai pour les personnes à mobilité réduite (PMR) l'est aussi pour les autres, avec des revêtements inconfortables ou mal entretenus et des obstacles multiples (barrières, mobilier urbain, étals et terrasses, stationnement illégal), qui limitent la liberté de mouvement et mettent en danger le piéton, notamment lorsqu'il traverse.

### Le piéton longtemps oublié

Cette situation est le fruit de décennies de négligence du piéton en faveur des infrastructures routières et des transports en commun. Jusqu'au premier Plan régional de mobilité (IRIS 1), datant de 1998, le piéton était même invisible dans les chiffres qui ne traitaient que des «modes de déplacement mécanisés». Le service minimum pour piétons était assuré essentiellement en imposant des contraintes au piéton lui-même pour le protéger du trafic.

### La marche revalorisée

Aujourd'hui, le changement de cap est clair: la marche a été redécouverte comme un mode de déplacement urbain à part entière. L'intérêt croissant pour des enjeux d'accessibilité, de qualité de l'espace public et de santé publique a lancé le mouvement. Le Plan Stratégique Piéton de 2012 de la Région de Bruxelles-Capitale est, à ce titre, précurseur. Il englobe, en effet, le déplacement des PMR dans une vision forte de la marche, orientée vers la notion «d'accessibilité universelle», pour consolider cette pratique. Plusieurs démarches d'audit et de mise en test sont aujourd'hui bien avancées, jetant les bases pour des plans d'actions concrets, notamment l'audit intégral de l'accessibilité (PAVE)\*, la revalorisation des voies lentes (STAPAS), l'audit d'accessibilité des arrêts de la STIB ou le projet pilote de plans piétons sur les abribus. L'intérêt pour la marche se répand donc rapidement, surtout auprès des autorités locales.



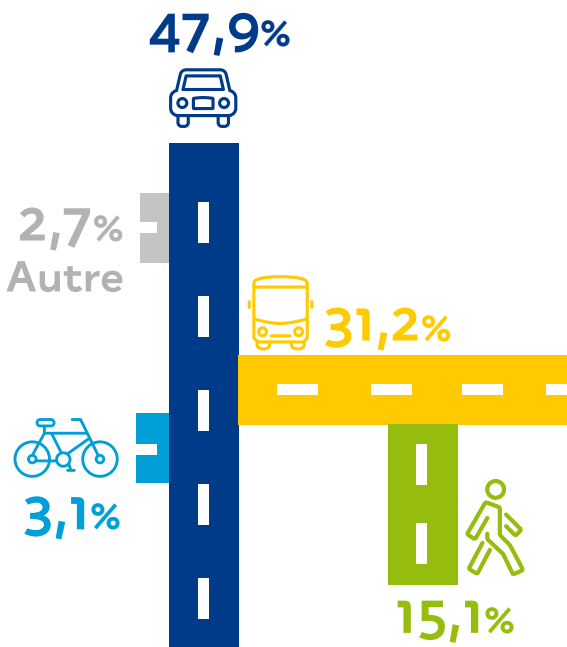
## L'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité ?

### La recherche de convivialité

En parallèle, la qualité de présence dans l'espace public est remise à l'honneur dans des projets d'aménagement. Les projets orientés vers un espace partagé ou piétonnier sont largement appréciés et souvent cités comme des sources de fierté. Le principe du piétonnier au centre-ville, la place communale de Molenbeek-Saint-Jean, le projet de la place Keym à Watermael-Boitsfort, le projet de réaménagement de la Place du Miroir à Jette, le projet de la place Dumont à Woluwé-Saint-Pierre et de la chaussée d'Ixelles sont autant d'exemples qui partagent cette même philosophie. La mise en piétonnier des boulevards du Centre est aussi un projet majeur qui illustre l'avancée de la dynamique en faveur des piétons dans la Région. Le projet de PRDD prévoit aussi de nombreux projets de mise en priorité pour les piétons.

### Parts modales selon la contribution à la distance totale (déplacements internes en RBC)

Source: Beldam 2010

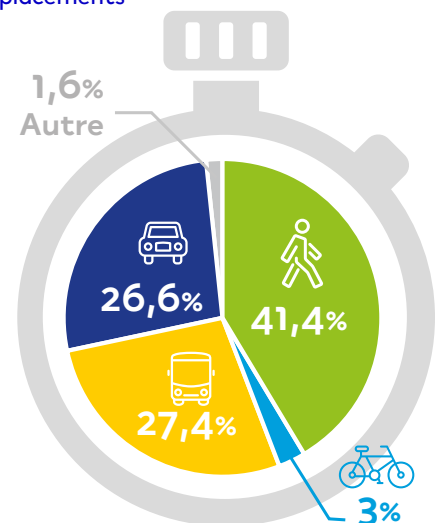


### L'accessibilité au centre des préoccupations

\*Le Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE) est une première concrétisation du Plan Stratégique Piétons. L'ambition de ce plan est de développer une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite sur tout le territoire de façon constante et organisée. Le principe est d'abord de déterminer, dans chaque commune, le réseau structurant piéton communal, en classant toutes les voiries en 3 catégories: itinéraire piéton principal, itinéraire piéton de liaison ou maillage de base. On disposera ainsi d'une carte régionale du réseau piéton, y compris des liaisons intercommunales. Dans un deuxième temps, un état des lieux des trottoirs et des espaces piétons permet de relever tous les problèmes d'accessibilité par déambulation. Géo-référencée, chaque constatation fait l'objet d'une recommandation dont le coût est chiffré et alimente une banque de données. L'opération qui couvre 3.600 km d'aménagements piétons va durer 5 ans. Les communes et la Région vont ainsi pouvoir utiliser cet inventaire pour restaurer l'accessibilité pour tous des aménagements piétons lors des entretiens et des réaménagements. La carte du réseau structurant piéton permet de déterminer des priorités en privilégiant les itinéraires principaux et de liaison. Cette manière de travailler permet ainsi d'aborder le confort piéton de la même manière sur tout le territoire régional.

### Parts modales selon la contribution à la durée totale (déplacements internes en RBC)

Source: Beldam 2010





## L'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité ?

### Evolution de la répartition modale des déplacements courts en lien avec la RBC, selon la distance déclarée

Source: MOBEL 1999 et BELDAM 2010

