

Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale



PARTIE I De l'importance des voies lentes pour les pouvoirs locaux

Le vade-mecum piétons en Région de Bruxelles-Capitale offre un soutien technique à tous les acteurs impliqués dans l'amélioration de l'infrastructure piétonne et la promotion de la marche à pied à Bruxelles.

Texte et cartographie 

Trage Wegen

Avec la collaboration de 

Pierre-Jean Bertrand et Grégory Moors de Bruxelles Mobilité

Merci 

aux bénévoles responsables des inventaires
et aux fonctionnaires communaux pour les entretiens

Photos 

Trage Wegen et les bénévoles responsables des inventaires

Cette brochure est téléchargeable sur
www.tragewegen.be et sur www.bruxellesmobilite.be

Beschikbaar in het Nederlands

Éditeur responsable: Camille Thiry (Bruxelles Mobilité)
Juin 2018

Table des matières

PREMIÈRE PARTIE

1 – Introduction	2
1.1 Les voies lentes: un atout pour une commune conviviale et durable	2
1.2 Origine du projet	3
1.3 Public-cible	3
1.4 Contenu	4
2 – Voies lentes dans la capitale: défis et opportunités	6
2.1 Voies lentes: urbaines et actuelles	6
2.1.1 Les voies lentes: des joyaux urbains	6
2.1.2 Repenser la ville: les voies lentes en tant que supports pour un développement urbain durable	9
2.1.3 Les piétons au centre: la demande et l'attention pour des raccourcis et parcours urbains se fait de plus en plus pressante	10
2.1.4 Politique régionale: une région urbaine à l'échelle des piétons et des cyclistes	12
2.2 Les voies lentes participent à renforcer le maillage piéton	23
2.2.1 STAPAS: Cartographie des voies lentes	25
2.2.2 Optimiser la qualité du maillage	26
2.2.3 Les défis en Région de Bruxelles-Capitale	29
3 – Vers une politique communale des voies lentes	32
3.1 Introduction: focus sur le maillage et l'interdisciplinarité	32
3.2 Les ingrédients d'une politique locale des voies lentes	32
3.2.1 Développement d'une vision: le plan communal des voies lentes	33
3.2.2 Le patrimoine communal de voies lentes	34
3.2.3 Maintien et entretien	34
3.2.4 Développer et renforcer le maillage	36
3.2.5 Communication et sensibilisation	37
3.3 Lien avec les autres domaines de gestion communale	39
3.3.1 Gestion des voiries: la place de la commune dans la police de la voirie en Région de Bruxelles-Capitale	40
3.3.2 Plan de mobilité	42
3.3.3 PAVE	42
3.3.4 La police de l'urbanisme	43

I - Introduction

I.1 Les voies lentes: un atout pour une commune conviviale et durable

Les voies lentes sont les voies, chemins ou routes interdits à la circulation automobile. Elles sont réservées aux piétons et aux cyclistes qui en déterminent le rythme. Spontanément, nous venions à l'esprit des pistes cyclables rurales ou des sentiers pédestres idylliques. Mais une ville comme Bruxelles regorge également de voies lentes. Pensez aux nombreuses venelles, aux rues interdites à la circulation automobile, aux petits passages dans les quartiers résidentiels, aux zones piétonnes ou liaisons vertes dont la capitale foisonne.

Cette publication est un plaidoyer pour une politique active en matière de voies lentes dans les communes bruxelloises. Les voies lentes désenclavent la ville et proposent des solutions aux problèmes de circulation. Par leurs actions en faveur des voies lentes, les décideurs politiques concrétisent la transition vers une mobilité urbaine durable et ils réduisent la part des déplacements automobiles au profit d'une circulation plus durable.

Mais les voies lentes, c'est bien plus qu'une question de mobilité. Une voie lente, c'est bien plus qu'un simple chemin. Le long des voies lentes, les possibilités de vécu de la nature, de délasserment, d'exercice physique, d'espace de jeux et d'animations sont accrues. Développer le réseau urbain de voies lentes signifie créer des espaces publics pour les jeunes et les moins jeunes. Les voies lentes, un récit mobilisateur développé par divers utilisateurs: habitants du quartier, navetteurs, joggeurs, personnes âgées, enfants qui jouent, personnes en quête de calme, amateurs de nature, cavaliers, adeptes de rollerblades, etc. Bref: tous les Bruxellois profitent des voies lentes de qualité dans leur quartier.

En collaboration avec le gouvernement régional, les 19 communes bruxelloises peuvent dévelop-

per une gestion plus attentive des voies lentes. Cette publication est une source d'inspiration afin de profiter pleinement du potentiel des voies lentes dans un contexte urbain. Nous brosons une série de principes, donnons des indications et présentons des recettes pratiques. Nous démontrons comment les voies lentes peuvent être porteuses d'une ville durable, saine et agréable à échelle humaine.



Anderlecht. Photo: Emma Denorme



Schaerbeek. Photo: Sophie Kersuzan

1.2 Origine du projet

Cette publication décrit de nombreuses facettes d'une politique locale dans le cadre des voies lentes. Elle résulte d'une mission que Bruxelles Mobilité et le cabinet du secrétaire d'Etat à la mobilité ont attribué à Trage Wegen. Dans le cadre de ce marché, appelé STAPAS, Trage Wegen en collaboration avec une équipe de volontaires bruxellois a procédé au recensement de toutes les voies lentes. Cela s'est déroulé en deux phases: entre avril 2013 et juin 2014, toutes les voies lentes et agréables pour les piétons ont été inventoriées. Cette opération s'est matérialisée par un atlas de poche à destination des piétons et un site internet routable qui aident les piétons à trouver un itinéraire court ou agréable le long des voies lentes. Simultanément, le réseau des voies



be walking be.Brussels: l'atlas et la carte pour abribus. Photo: Hanne Van Herck

lentes et agréables pour les piétons a été passé au crible, tant au niveau quantitatif que qualitatif. En 2016, le ministre de la Mobilité poursuit le projet STAPAS. L'objectif: une application smartphone pour les piétons ainsi qu'une réédition de l'atlas de poche. Entre avril et décembre 2016, le premier inventaire STAPAS a été actualisé et soumis à un deuxième contrôle sur le terrain.

Cette publication aide les décideurs politiques locaux à mettre en place une politique en matière de voies lentes dans les communes bruxelloises. Il est ressorti d'une analyse des besoins en ligne auprès des conseillers communaux en mobilité qu'ils avaient besoin de plus d'outils concrets pour mener une politique communale en faveur des voies lentes. Les thèmes mis en lumière par cette analyse sont variés: des questions pratiques comme l'entretien et la signalisation, approche et planification spatiale, questions juridiques concernant les statuts, réglementations et conventions d'utilisation, ainsi que la sensibilisation du public. Nous avons approfondi ces sujets lors de l'atelier STAPAS avec un safari urbain dans le quartier nord de Bruxelles (juin 2016) et lors des entretiens approfondis avec les différents conseillers en mobilité au cours de l'été et l'automne 2016.

1.3 Public-cible

Cette publication est d'abord une source d'informations pour les professionnels impliqués au niveau local dans la conception, la planification et la gestion des voies lentes. Les décideurs politiques et fonctionnaires communaux y trouvent de l'inspiration et des indications afin de mettre également ce thème à l'agenda politique de leur commune. En tant que donnée multithématique, les voies lentes s'inscrivent dans divers domaines politiques: urbanisme et domaine public, mobilité et sécurité routière, sports et loisirs, environnement et nature, jeunesse, patrimoine, etc.

Le développement du réseau de voies lentes dans la capitale est influencé par les 19 communes bruxelloises, mais aussi par d'autres acteurs. Différents services publics ou organismes régionaux esquissent les grandes lignes de la programmation locale des voies lentes: Bruxelles Mobilité, qui promeut une politique active des voies lentes, mais aussi par exemple Bruxelles Environnement, Bruxelles Développement urbain ou l'Agence de Développement Territorial. Des bureaux de consultance et d'étude, entreprises de construction routière et gestionnaires de

terrain déterminent également la conception, l'aspect et la qualité de chemins piétonniers et pistes cyclables de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces différents groupes d'acteurs trouvent dans cette publication une série de principes et points de repère visant à stimuler l'intégration locale des voies lentes.

Last but not least, cette publication montre la voie aux Bruxellois qui tous les jours se déplacent à pied ou à vélo dans leur ville. Ce sont d'abord les usagers locaux et les passionnés des voies lentes qui continuent à attirer l'attention sur une infrastructure méconnue. Grâce à cette publication, nous leur donnons un soutien et nous traduisons leurs préoccupations en propositions politiques concrètes.

I.4 Contenu

Ce cahier est divisé en trois parties. Le chapitre introductif fait un gros plan sur le potentiel des voies lentes dans la Région de Bruxelles-Capitale : comme support d'une quiétude urbaine et véhicule d'un développement urbain durable, comme environnement favorable aux piétons. Un réseau de voies lentes fort et élaboré apparaît comme un fil rouge dans les différents outils politiques régionaux qui font de Bruxelles une métropole à échelle humaine.

Dans le chapitre suivant, nous approfondissons les ingrédients de la politique des voies lentes au niveau communal : connaître la situation actuelle



Berchem-Sainte-Agathe. Photo : Dominique Boon



Woluwe-Saint-Lambert. Photo: Hanne Van Herck

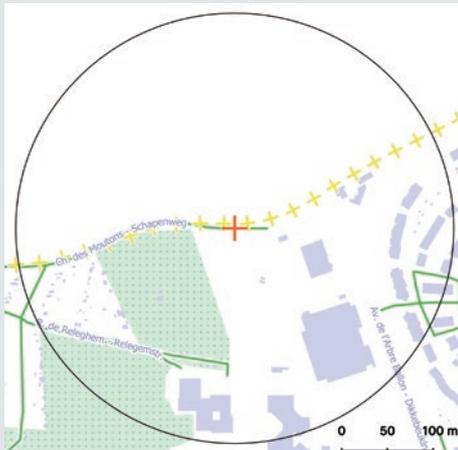
du réseau de voies lentes, détailler comment celui-ci peut être amélioré, maintenir ce qui existe, veiller au futur renforcement du réseau et communiquer avec le citoyen. Les démarches politiques sont associées aux outils administratifs à la disposition de la commune. Ce chapitre explique également les principaux principes juridiques en matière de voies lentes applicables dans la Région. Ces deux chapitres sont truffés de petits exemples pratiques et de photos liés à la Région.

La partie 2 de ce cahier fournit au lecteur 25 recettes concrètes applicables par les communes afin de renforcer le réseau local des voies lentes. Ces exemples pratiques varient en termes de taille et de budget et sont dispersés sur tout le territoire de la Région.

À la fin de ce cahier, le lecteur trouve – outre une bibliographie – les documents-type nécessaires qui peuvent être utilisés dans leur pratique quotidienne.



■ Chemins vicinaux champêtres



Jette – Sentier des Moutons historique

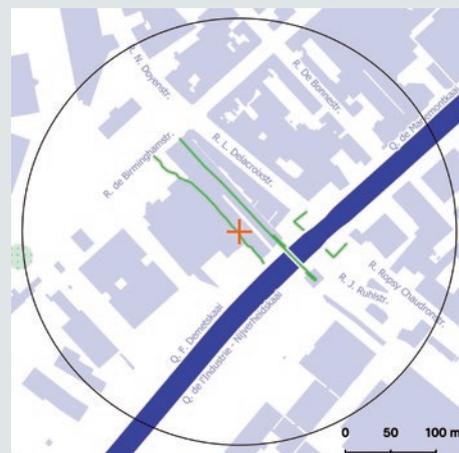


Berchem-Sainte-Agathe – Zavelenberg

■ Liaisons prévues dans les développements urbanistiques



Etterbeek – Raccourcis à travers la banque



Anderlecht – Passage de RecyK



Uccle – Carré Tillens. Photo: Rita Florizoone



Anderlecht – RecyK. Photo Ecopole

Les voies lentes sont également associées en toute flexibilité aux processus de développement spatial; elles forment pour ainsi dire un espace fluide qui suit l'évolution de l'espace bâti. Elles peuvent faire une utilisation intelligente des espaces résiduels et utiliser ou réutiliser d'autres structures.

Au gré des voies lentes, les habitants peuvent mieux connaître et s'approprier leur ville ainsi que participer à sa création. En tant que réseau de déplacement, le réseau des voies lentes est accessible et inclusif. Les voies lentes sont une fenêtre sur le monde extérieur; elles désenclavent, relient et créent différentes gradations de l'espace public.

Les habitants marquent de leurs empreintes le panorama de la ville au moyen de leurs déplacements. Parfois littéralement, comme lorsqu'un sentier apparaît suite aux nombreux passages des piétons ou cyclistes. Ces voies, 'raccourcis' ou 'cheminements naturels' informels non revêtus sont des voies lentes exemplaires: elles montrent comment la ville prend forme grâce à l'intervention de ses habitants, qui brodent un dédale de voies personnelles à travers la ville. Ils adaptent de cette manière leur rythme propre à celui des autres ainsi que leur environnement dans un processus imprévisible, continu et illimité.



1- Etterbeek, Ghislain Thonon; 2- Woluwe-Saint-Pierre, Ghislain Thonon; 3- Bruxelles ville, Hanne Van Herck;
4- Uccle, Jean Leseul; 5- Watermael-Boitsfort, Sarah Moutury; 6- Haren, Camille Baar;
7- Ixelles, Hanne Van Herck; 8- Jette, Hanne Van Herck; 9- Uccle, Marion Schubert;
10- Schaerbeek, Ghislain Thonon; 11- Etterbeek et Ixelles, Julien Claesens; 12- Evere, Denis Marechal

2.1.2 Repenser la ville: les voies lentes en tant que supports pour un développement urbain durable

L'architecture, l'urbanisme et l'aménagement du territoire considèrent traditionnellement l'espace urbain comme une juxtaposition de zones, lieux ou parcelles. Le développement urbain classique devait d'abord fixer des destinations, remplir des lieux, construire des formes et relier des endroits. Cette interprétation fortement statique est aujourd'hui de plus en plus souvent remplacée par une vision dynamique qui met l'accent sur les relations (spatiales), les interactions, les flux, les mouvements, etc. La ville ne se présente plus comme un patchwork de lieux délimités et statiques, mais comme un champ de forces dynamique, un entrelacement complexe de processus. Ces lieux ne sont pas antérieurs à ces processus, mais ils en sont le précipité ou la cristallisation provisoire. Les processus et mouvements laissent des traces spatiales et physiques et ces traces donnent forme à la ville.

Penser en termes de voies (lentes) correspond à ce regard actuel et dynamique sur l'espace urbain. Il existe un échange continu entre les habitudes de déplacement et l'infrastructure routière. Des voiries sont planifiées, créées, aménagées ou supprimées. Elles s'usent, sont pourvues d'un revêtement, se déplacent, s'entrelacent ou disparaissent. L'impact d'une voirie dépasse son propre tracé; elle détermine son propre envi-



Entre Schaerbeek et Evere. Photo: Laura Nagels

ronnement. Les voiries catalysent les développements, génèrent des lieux et influencent des comportements, des pensées, des impressions, des idées. Elles proposent des directions, des orientations et des perspectives et déterminent le vécu de l'environnement. Bref, les voiries sont des 'créatrices d'espace'. Elles structurent l'espace et dirigent les développements. C'est leur force: elles peuvent être intégrées de manière consciente en tant qu'axes ou supports dans le cadre des développements de quartiers ou urbains, c'est une sorte de squelette flexible pour le changement urbain.

Le rôle de créatrice d'espace et la productivité des voies ressortent très clairement de l'impact du réseau de voiries automobiles. Dans une ville comme Bruxelles, l'émergence de la culture automobile a entraîné beaucoup de béton, d'autoroutes urbaines, de quartiers amputés, de zoning commercial, d'aires de stationnement. Les coûts sociaux de l'auto-mobilité urbaine sont aujourd'hui incontestables: occupation de l'espace, pollution, congestion, surcharge, insécurité, coûts de l'infrastructure, etc. Nous pouvons nous demander si le développement des voies lentes peut avoir un effet tout aussi radical sur l'aménagement du territoire. Une voie lente peut-elle influencer la forme, la fonction et le vécu de ses espaces adjacents, comme les voiries automobiles l'ont fait? Quel type de ville se déploiera lorsque nous mettrons à profit tout le potentiel productif du réseau de chemins lents?

La conception urbaine que les voies lentes peuvent appuyer est celle d'une ville durable à échelle humaine. Cette ville n'est plus un simple espace de passage pour les voitures, mais plutôt



Woluwe-Saint-Lambert. Photo: Steven Clays

un espace florissant, vivable et humain. En se basant sur cette conception, le réseau des voies lentes peut d'abord être mis en œuvre en vue de renforcer le maillage bleu vert. En reliant les différents espaces verts et bleus de la ville (cours d'eau, parcs, jardins, toitures vertes, forêts en bord de ville, etc.), on donne naissance à un tissu cohérent qui peut servir plusieurs objectifs sociaux: réservoirs d'eau, purification de l'air, favorisation de la biodiversité, refroidissement de l'îlot de chaleur urbain, etc. Les voies lentes permettent non seulement de mettre en évidence la topographie et l'hydrographie de Bruxelles, mais aussi de l'accentuer.

Les voies lentes ne font pas uniquement fonction de support des services d'écosystèmes, elles jouent également un rôle social particulier. Les cyclistes et piétons ne sont pas enfermés dans le cocon de la voiture et ont bien davantage de possibilités d'interagir avec l'environnement. Plutôt que de rediriger les voies lentes vers les zones de circulation, elles peuvent être aménagées comme des espaces de détente, de loisirs et de convivialité. L'ossature des voies lentes peut en outre être agrémentée au moyen d'initiatives durables qui font bouger les piétons et les cyclistes: des terrains de jeux extérieurs, des zones vertes, des centres de soin, des initiatives communautaires, des marchés, de l'industrie locale, des ateliers de réparation et de fabrication, des établissements locavores, des points vélo, des jardins familiaux, des écoles et de cueillette. De cette manière, des activités de transition écologique et de services aux personnes dotés d'une valeur ajoutée sociale démontrable se développent tout au long de ces voies.

2.1.3 Les piétons au centre: la demande et l'attention pour des raccourcis et parcours urbains se fait de plus en plus pressante.

Dans les grandes villes européennes, le débat sur la distribution inégale de l'espace public entre les voitures, d'une part, et les piétons et cyclistes, d'autre part, fait plus que jamais rage. Les statistiques démontrent que la notion d'*arrogance of space* n'est pas dénuée de fondement. À Paris, plus de la moitié de la surface de l'espace public est le terrain exclusif des voitures. Alors que seuls 13% des déplacements se font en voiture. L'étude néerlandaise *Van wie is de stad?* aboutit à des constats équivalents: 55% de l'espace est réservé aux voitures, en marche ou à l'arrêt¹.



Woluwe-Saint-Lambert. Photo: Boris Feron

Il en va de même à Bruxelles. En 2014, la surface des trottoirs et espaces publics piétons représentait seulement 37% de la surface totale de la voie publique, soit 6% de plus qu'en 2005. Ces statistiques dissimulent des chiffres encore plus pénibles: dans une ville faite pour les voitures, les piétons sont les victimes par excellence – quatre blessés graves sur dix sont des piétons. Leurs temps d'attente aux feux de signalisation sont excessivement longs. Les trottoirs sont dans un état médiocre. Plus subtile: les piétons doivent très souvent faire des détours parce que leurs tracés naturels ne sont pas aménagés. Le manque de passages pour piétons engendre des détours considérables, ce qui amène à nouveau à une exposition plus importante à l'insécurité routière et à la mauvaise qualité de l'air. Malgré tout, les Bruxellois continuent à marcher. Les chiffres de 2010 démontrent que 75,1% des déplacements dans Bruxelles se font entièrement ou partiellement à pied. Et ce chiffre continue à augmenter. Près de 60% des Bruxellois marchent au moins 5 jours par semaine pendant plus de 10 minutes².

1. *Van wie is de stad?* p. 5

2. Brandeleer, Ermans et al, *Le partage de l'espace public...*, p. 53-57.

D'un point de vue géographique, Bruxelles a tout pour devenir une ville piétonne. La ville est compacte et densément bâtie. La structure urbaine multipolaire est un atout. Les anciens centres de village situés en dehors du Pentagone peuvent devenir des nœuds dans un réseau piéton régional. Dans ces centres, les piétons trouvent tous les services et équipements dont ils ont besoin à distance pedestre. Le rythme de l'urbanisme d'avant-guerre – avec des lotissements limités et des îlots d'habitation pas trop grands – engendre une variété visuelle agréable pour les piétons. La géographie bruxelloise avec ses nombreuses différences de niveaux pose moins de problème aux piétons qu'aux cyclistes.

Dans une ville à échelle humaine, un environnement résidentiel sain et vivable: de plus en plus de citoyens s'y installent. Surtout à Bruxelles, où des facteurs tels que le boom démographique et le flux journalier de navetteurs accentuent encore la demande d'espace et de quiétude. Nombreuses sont les initiatives citoyennes qui chacune à leur manière œuvrent en faveur de l'espace pour les piétons, plus de sécurité routière et un environnement sain: un comité de quartier à Forest qui lutte pour le maintien d'un tunnel qui est indispensable pour le développement de liaisons cyclistes et pedestres sécurisées dans le quartier; des groupes d'action qui luttent pour le maintien des derniers sentiers vicinaux à Haren ou à Uccle; une asbl comme Johanna.be qui milite contre la construction d'un shopping-center pour réhabiliter un sentier vicinal disparu; un collectif de quartier qui milite en faveur de la valorisation d'une petite aire de repos verte comme le parc Faider à Ixelles; des citoyens qui réalisent eux-mêmes des mesures de particules fines dans le cadre de Bruxsel'air; une initiative culturelle comme BESSST qui se concentre sur le silence et les lieux de calme dans une ville animée. Un constat équivalent est ressorti des démarches participatives préalables au développement des contrats de quartier durable. Très souvent, les riverains ont des propositions visant une mise en adéquation de l'espace public avec les aspirations des adultes et des enfants ou la création des nouvelles liaisons lentes entre les rues, places et quartiers. Par exemple, la construction de RecyK à Anderlecht fut mise en œuvre en vue de créer une nouvelle promenade pedestre entre le quai Fernand Demets au niveau du canal et la rue de Birmingham. L'attractivité immédiate d'un grand projet comme l'aménagement du parc de la ligne 28 à la frontière entre Molenbeek et Bruxelles-Ville indique un réel besoin social d'espace et de quiétude. Les citoyens réclament de

Evere: Projet l'Uni-Vert dans le quartier Destrier

Les locataires de logements sociaux de ce quartier se sont groupés dans un Quartier durable participatif. En collaboration avec Buro Brak/ Atelier d'Architecture Citoyen Destrier, ils ont créé lors de différentes sessions participatives un plan global pour leur cité, comportant le réaménagement de l'espace public en vue de le rendre durable et d'accès limité pour les voitures. Ensuite, la commune prévoit la réalisation d'un couloir vert à la hauteur du Mail de la Hacquenée.



Evere – Initiative de quartier Uni-Vert

Comment imaginez-vous

LE MAIL DE LA HACQUENÉE?



Vendredi 8 et Samedi 9 Avril 2016,
Uni-Vert vous invite à réfléchir ensemble au futur
du Mail de la Hacquenée du quartier Destrier

Vendredi 8 Avril, rendez-vous au Mail de la Hacquenée
14-18h Ateliers d'info et d'architecture pour tous

Samedi 9 Avril, rendez-vous à la Maison Destrier
09-30-10h Petit-déjeuner convivial
10-13h Atelier de construction
13-14h Lunch convivial
14-17h Atelier de construction
17-18h Réunion conviviale pour tous

Photo: Maison Destrier

plus en plus clairement une répartition équitable de l'espace public, au profit d'une meilleure prise en compte des piétons.



Recette 1 Soutenir les initiatives citoyennes

2.1.4 Politique régionale: une région urbaine à l'échelle des piétons et des cyclistes

La Région de Bruxelles-Capitale caresse l'ambition d'une capitale pour les piétons et les cyclistes, tel que le montrent les plans régionaux et programmes de développement qui font la part belle aux voies lentes. Nous recourons à ces plans pour y trouver de l'inspiration et la facilité d'utilisation pour les pouvoirs locaux. La politique régionale offre en effet un cadre fort dont les options politiques communales (voir chapitre *Vers une politique communale des voies lentes*) peuvent se prévaloir.

■ Plan Piéton stratégique

En 2012, la Région de Bruxelles-Capitale fut la première région à approuver un Plan Piéton stratégique. Quintessence de ce plan: mettre le piéton au centre en améliorant l'infrastructure. Le plan est très clair: aujourd'hui, marcher à Bruxelles n'est pas suffisamment confortable, ni sécurisé. Partant des principes du cadre de référence GO10, la Région souhaite se moderniser pour devenir une ville où les piétons bénéficient de plus d'espace. Ou, comme indiqué dans le Plan Piéton: le piéton sera gâté. Comme mentionné: il s'agit d'un plan stratégique. Il incite fortement les pouvoirs locaux à se retrousser les manches.

Les principaux ingrédients de cette stratégie: un réseau dense pour les déplacements à pied, des espaces de qualité et une circulation sécurisée. En ce qui concerne les voies lentes, c'est essentiellement la directive qui présuppose l'importance d'un maillage de 50 mètres pour la réalisation des passages piétonniers³. Les voies lentes concrétisent des éléments structurants de la poli-



Woluwe-Saint-Lambert. Photo: Steven Clays

3. Plan Piéton stratégique, p. 42.

tique prévue par le Plan Piéton. Elles s'inscrivent tout naturellement dans l'approche inviter/gâter/qualité optimale pour les piétons. Par définition, les voies lentes rencontrent les exigences de qualité d'un environnement urbain pour les piétons.

À la lumière du cadre de référence GO10 du Plan Piéton, la valeur ajoutée des voies lentes est visible. Grâce à des exemples pratiques, nous concrétisons également le rôle crucial joué par les pouvoirs locaux.

1. Maillage fin

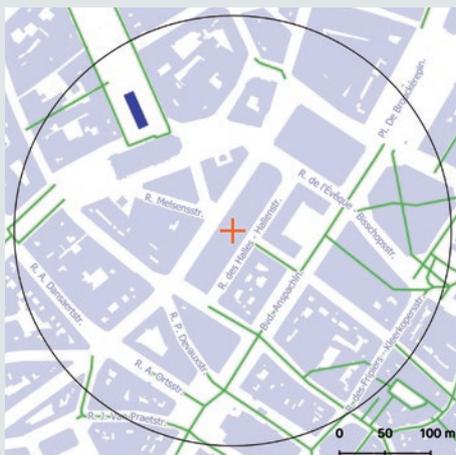
Des sentiers sécurisés et agréables sont tout d'abord utilisés par les riverains directs; dans un environnement résidentiel direct, ils forment un lieu de rencontre pour les personnes qui font une petite promenade, vont courir, sortent le chien, etc. Le développement d'un maillage étendu aux

itinéraires cyclistes et pédestres est seulement possible si un nombre suffisant de maillons sont reliés aux liaisons plus longues. Un réseau piéton dense de qualité dans la Région de Bruxelles doit partir d'un inventaire intégral de toutes les liaisons courtes, raccourcis, impasses et chemine-ments très locaux et discrets. Dans le cadre des efforts pour donner forme à la proximité spatiale entre les modèles résidentiels, professionnels et commerciaux, ces maillons peuvent fournir des liaisons intéressantes. Le plan veut en finir avec les barrières et fixe comme règle de base un passage possible tous les 100 m.

Ce principe n'est pas encore acquis, comme le montrent les dossiers comme celui de la courte rue des Halles à Bruxelles-Ville (voir encadré).

Bruxelles-Ville: suppression planifiée d'un passage inutilisé

Traversant le Parking 58, à la limite de la zone piétonnière au cœur de Bruxelles, il existait un passage utilisé jusqu'il y a quelques années par le public. Ce passage suit le cheminement de la courte rue des Halles, qui existait déjà avant les deux parties du bâtiment en 1956 et a été surélevé en 1962. Il y a quelques années, l'accès a été fermé pour des raisons de sécurité. Ce passage inutilisé est un maillon essentiel entre le quartier Sainte-Catherine et la zone piétonnière du boulevard Anspach. La ville de Bruxelles veut supprimer la courte rue des Halles pour construire un centre administratif. Elle sera remplacée par un passage accessible au public uniquement pendant les heures d'ouverture du bâtiment. Cette décision va à l'encontre du rapport d'incidence sur l'environnement de la zone piétonnière de SUM (2015).



Bruxelles – Rue Courte des Halles disparaît



Halles centrales pour l'aménagement du Parking 58.
Photo: alob46.wordpress.com

2. Des tracés directs et continus

Le plan ambitionne un flux piétons sans interruptions, des cheminements naturels et des trajets à toutes les échelles. Bien que le réseau urbain des voies lentes semble dans un premier temps fragmenté, il est possible de l'intégrer dans des itinéraires continus qui rencontrent les souhaits des utilisateurs. Les voies lentes traduisent le passage naturel qui résulte des différents déplacements des piétons. Lesdits cheminements naturels, raccourcis créés de manière informelle,

sont le prototype des voies lentes et illustrent l'interdépendance entre le déplacement (marche, promenade) et le chemin (voie, chemin). Un chemin naît, s'érode ou s'use lorsqu'il est largement utilisé. Inversement: un chemin tombe en désuétude, est envahi ou disparaît lorsqu'il n'est plus utilisé. Le focus sur les voies lentes peut mettre en évidence cette interaction entre les habitudes naturelles quotidiennes des piétons et la réalité urbanistique.

Woluwe-Saint-Lambert: nombreuses voies lentes dans le quartier résidentiel Hof ten Berg

Dans le nord de la commune, dans le quartier Hof Ten Berg, les piétons disposent d'un grand nombre de voies lentes reliées entre elles. Elles font le lien entre la très empruntée avenue Marcel Thiry et les rues résidentielles. Ce trajet d'environ 400m est totalement interdit à la circulation. Il ressort des photos aériennes que ces liaisons existaient déjà au début des années 70.

Ce quartier compte deux écoles, un centre de jeunes et un centre de quartier. Les sentiers sont pavés au moyen de klinkers et couvrent un certain dénivelé. Les liaisons sont très utilisées pour se rendre à l'école. La Promenade Verte suit partiellement ce trajet.



Woluwe-Saint-Lambert – Route continue Hof ten Berg



Une longue liaison le long de l'école. Photo: Hanne Van Herck

3. Intermodalité fluide

Le vaste réseau de transports en commun de la capitale permet une accessibilité durable. On veillera à une bonne harmonisation spatiale entre les moyens de transport en commun et le potentiel des voies lentes pour les déplacements en amont et en aval (par ex. en reliant les réseaux de voies lentes aux nœuds multimodaux). Comme l'in-

dique le Plan Piéton, la marche sur des distances plus courtes peut considérablement désengorger les transports publics. Des initiatives comme les cartes piétonnes de rue détaillées que Bruxelles Mobilité a placées dans le courant de 2017 sur les abris de transports publics dans trois communes bruxelloises, facilitent l'usage du réseau hyperlocal des voies lentes.

6. Excellent confort physique

L'accessibilité et le passage de sentiers ou raccourcis discrets sont souvent mis à mal: les voies sont fermées, reprises illégalement, désaffectées ou coupées par de lourds travaux d'infrastructure. À Bruxelles aussi, l'accès des voies lentes utilisées de longue date n'est pas toujours préservé. Le Sentier de la Glaisière à Haren ou le Delleweg à Uccle en sont l'illustration. Outre l'accessibilité, le confort d'utilisation des voies lentes est un point d'attention continu. Pour ce faire, il est préférable d'utiliser un cadre de développement et d'équipement multifonctionnel: suivant les fonctions et l'environnement du chemin, les projets et mesures diffèrent. Chaque chemin doit faire l'objet d'un choix en matière de revêtement, limitations de certains utilisateurs, plantations, écoulement des eaux, entretien, identifiabilité, intégration paysagère, etc.



Keelbeekweg à Haren. Photo: Caroline Jadot

7. Universel

Idéalement, les voies lentes proposent un accès social, durable, large et inclusif à la mobilité: tout le monde peut se déplacer en toute sécurité et autonomie le long de voies lentes, y compris les jeunes enfants, les personnes à mobilité réduite et autres groupes pour lesquels la sécurité routière est un point d'attention. Lors des grands développements urbanistiques et processus de planification, il est essentiel que l'accès aux équipements

soit garanti pour tous. L'intégration des liaisons interdites à la circulation dans ces projets garantit que les jeunes et moins jeunes aient la possibilité de faire un tour afin de visiter des connaissances, promener le chien, jouer à l'extérieur...

Ganshoren: Le chemin sur la berme centrale de l'avenue Van Overbeke invite tous les usagers

En 2011-2012, cette large avenue résidentielle a été réaménagée au moyen de deux tronçons de voirie séparées. Alors que les riverains demandaient un plus grand nombre de places de stationnement, l'administration communale a choisi de ne pas augmenter le nombre d'emplacements, mais de vouer l'espace disponible aux piétons. À cet effet, le bureau d'études a créé un large chemin serpentant au milieu de la voirie. Ce chemin a été recouvert d'asphalte jaune et doté de nombreux bancs et canisites. Grâce à l'aménagement plane, clair et structuré du chemin, celui-ci est également largement utilisé par les personnes moins mobiles.



Ganshoren – Avenue van Overbeke



Un chemin serpentant dans la berme centrale. Photo: Rita Florizoone

8. Aimants

Les équipements de base à échelle locale (écoles, commerces de quartier, plaines de jeux, infrastructures de loisirs...) sont encore trop souvent exclusivement accessibles en voiture, et ce également à Bruxelles. L'optimisation des réseaux de voies lentes existants permettrait une augmentation de la qualité de l'accessibilité au niveau local.



Recette 2 Voie lente à proximité des écoles

9. Sécurité garantie

L'exposition aux accidents, le risque d'accident et la gravité des accidents sont insignifiantes lors des déplacements sur des voies lentes, en comparaison avec les déplacements sur d'autres types de voiries. La séparation structurelle des piétons et cyclistes de la circulation motorisée contribue à une sécurité (routière) objective et subjective accrue, à l'attrait du déplacement, à la lisibilité de l'espace, etc. Dans ce sens, une attention particulière doit être portée au raccor-



Uccle. Photo: Jean Leseul

dement des voies lentes à l'infrastructure pour la circulation automobile.

10. Circulation calme

Les voies lentes échappent en grande partie à la pression exercée par les moyens de transport motorisés sur la qualité de vie (utilisation de l'espace, pollution de l'air, nuisances sonores...) et des déplacements (intraversabilité, insécurité



Les voies lentes sont par définition sûres pour les cyclistes et les piétons. Photo: Reg Carremans

routière, effet barrière...). Surtout quand on conjugue les conséquences de la pression automobile sur la qualité de l'environnement et la présence d'une population socialement défavorisée, les voies vertes peuvent constituer un véritable atout pour créer un contexte de vie plus agréable.

■ Le Plan régional de Développement durable

Le Plan régional de Développement durable adopte 'la ville des courtes distances' comme modèle de développement spatial, ce qui doit mener à une augmentation du nombre de déplacements piétons sur une distance courte de 43% en 2016 à 50% en 2025. Pour ce faire, la Région veut améliorer l'infrastructure pour les piétons et aménager des liaisons piétonnes qui relient les quartiers entre eux. En outre, la Région se propose de disposer de 25 km de zone piétonnière pour 2025 et 40 km pour 2040⁴. Une ambition modeste: aujourd'hui, la Région dispose déjà de 20 km de zone piétonnière, ce qui correspond à environ 20 ha, soit 0,75% de la surface de la voirie bruxelloise. Nous devons relativiser cette ambition: à Strasbourg ou Nancy, ce chiffre est de plus de 4%. De plus, la plupart des zones piétonnières se trouvent dans le Pentagone⁵.

Les communes bruxelloises sont très bien placées pour réaliser cette ville de courtes distances. C'est en effet au niveau politique local que la plupart des décisions urbanistiques en termes d'îlots d'habitation et de lotissements individuels

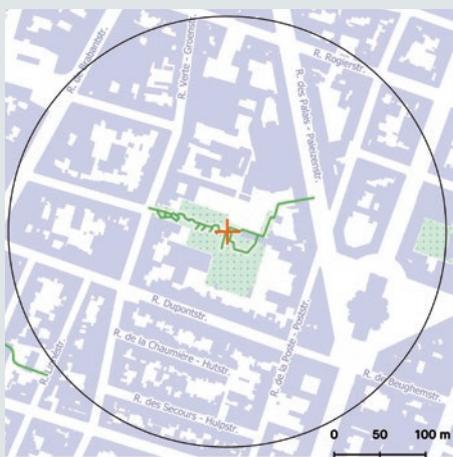
4. Synthèse du Projet de plan régional pour le développement durable, p. 66.

5. Brandeleer, Ermans et al, Le partage de l'espace public..., p. 59.

Schaerbeek: Le parc Reine Verte relie le haut et le bas

En 2007, Bruxelles Environnement a procédé à la restauration du parc Reine Verte. Le parc, d'une superficie de 5000 m² et d'une déclivité de 20 m, était délaissé. Suite à un concours d'aménagement, une équipe composée d'un architecte et d'un architecte paysagiste a été désignée. Ils ont été à l'écoute des riverains.

Les deux sentiers pédestres dans le parc relient la rue Verte et la rue des Palais. En dépit du grand dénivelé, ils sont faciles d'accès. Un chemin est une liaison directe avec les escaliers et les talus; l'autre chemin serpente et entre davantage en contact avec l'espace vert. Des arbres et arbustes ont été plantés, ce qui améliore la qualité de la promenade. Surtout pour les enfants. Le parc est ouvert du lever du soleil au coucher du soleil.



Schaerbeek – Parc de la Reine Verte



Un parc qui relie. Photo: Geert te Boveldt

sont prises quotidiennement (voir dans ce cadre aussi le chapitre *Lien avec les autres domaines de gestion communale*).

Recette 3 **Contrat de quartier durable**

Recette 4 **Espace public, espace lent**

Plan Vélo

Le dernier Plan Vélo de Bruxelles Mobilité date de 2010 et correspond au plan IRIS II et au plan Vélo 2005-2010. Le plan stipule que la Région de Bruxelles-Capitale aura un réseau complet de grands axes cyclables pour 2020, qui sont des itinéraires efficaces, sécurisés et confortables dotés d'une capacité suffisante pour un nombre

croissant de cyclistes à Bruxelles. Le plan se base sur les voies principales de la Région. Ces rues doivent avoir une piste cyclable séparée ou – si ce n'est pas possible – une bande réservée aux bus/piste cyclable partagée. En outre, il faut intégrer ce qu'on appelle les axes verts, à savoir des che-



Schaerbeek. Photo: Inge Paemen

mins qui ne font pas partie d'une rue. Il s'agit des voies lentes situées sur les anciennes assiettes de voie des chemins de fer de ceinture ou des liaisons cyclables existantes comme le chemin dans le Bois de la Cambre. Afin de garantir l'interconnexion des liaisons cyclables actuelles et futures, le Plan Vélo prévoit également une dizaine de passerelles cyclables et un ascenseur vélo entre la rue du Trône et la rue Gray à Etterbeek. Un certain nombre sont déjà terminés, comme la piste cyclable sur le pont Van Praet. D'autres sont encore en phase de réalisation (passerelle Gosselies, Pont de la Petite Ile).

Le Plan Vélo suit les idées déjà formulées dans le plan IRIS II: faire de la place pour les vélos demande des investissements dans l'infrastructure cycliste et des mesures visant à diminuer la pression automobile, comme le prélèvement kilométrique, l'instauration de la zone 30 et la coupure des rues. Lors du réaménagement des rues, il est nécessaire de toujours donner la priorité aux cyclistes, piétons et transports publics et la capacité routière pour le transport individuel est diminuée. L'espace libéré doit être autant que possible destiné aux autres modes de déplacement.

Le RER-vélo

Un des programmes du plan Vélo est le développement d'un réseau express régional pour les cyclistes entre les communes de la périphérie flamande et Bruxelles. Les parlements bruxellois et flamand ont approuvé ledit RER-vélo en 2008 et 2010. Les plans ont été concrétisés en 2012: les deux régions développent un réseau d'itinéraires cyclables dans un rayon d'environ 15 km autour de Bruxelles. Le réseau doit aboutir à 400 km de pistes cyclables qui formeront 32 itinéraires interconnectés. Quinze itinéraires, pour un total de 280 km, ont été désignés comme prioritaires. Des parties d'itinéraire existent déjà, notamment le long de voies ferrées, du canal et même des autoroutes. Bien que le RER-vélo vise d'abord les trajets domicile-travail et domicile-école-travail et les déplacements récréatifs en vélo, l'interconnexion de ces tronçons peut aussi fournir des liaisons intéressantes pour les piétons.

Dans ce cas également, les pouvoirs locaux jouent un rôle important. Par les règlements complémentaires sur la circulation routière et la gestion du réseau routier communal, ils disposent

des clés pour mettre à disposition une infrastructure à mailles fines. Suite à la réalisation de l'audit Bypad, les communes disposent également d'un plan vélo communal.

Recette 5 Surmonter les barrières en sécurité



Recette 6 Identifier les rues continues



■ Le maillage vert et bleu



Woluwe-Saint-Pierre. Photo: Ghislain Thonon

La Région de Bruxelles-Capitale regorge de parcs, bois et jardins. Ces espaces verts sont fortement concentrés dans la périphérie de la ville. Le maillage vert et bleu est une stratégie de Bruxelles Environnement visant à développer progressivement à travers la région un réseau d'espaces verts, en accordant la priorité aux zones situées dans le centre qui ont le plus grand besoin d'espaces ouverts et de verdure. Pour obtenir un réseau agréable d'utilisation pour les piétons et cyclistes, de nouveaux espaces verts ont été aménagés. Une deuxième tactique est la connexion des zones vertes nouvelles et existantes en les dotant de rangées d'arbres et de plantes, en améliorant les chemins pédestres et pistes cyclables et en créant les chaînons manquants. Les espaces résiduels comme les accotements de voies ferrées et les rives des cours d'eau assument une nouvelle fonction en tant que ruban vert. Les barrières sont supprimées par l'aménagement de passerelles piétonnes. Tout cela en visant une continuité verte⁶.

6. Maillage vert et bleu, p. 3-6.

Il est évident que les voies lentes jouent un rôle crucial dans ce récit. Non seulement, elles donnent littéralement l'accès aux espaces verts bruxellois, mais aussi elles renforcent la fonction sociale de la rencontre et de l'éducation que Bruxelles Environnement attribue explicitement au maillage vert et bleu. Les exemples sont légion: l'aménagement du Parc de la Senne à la limite entre Schaerbeek et Bruxelles, l'aménagement de la passerelle piétonne particulière sur la Promenade Verte à Auderghem ou l'interconnexion des chemins le long des rives de la Senne à Anderlecht. Un grand nombre de ces exemples sont abordés en détail dans le chapitre relatif aux recettes. L'entretien du maillage vert et bleu est une responsabilité partagée de Bruxelles Environnement et des communes.

Recette 7 Deux issues pour les parcs et espaces verts

Recette 8 Réaménagement des parcs selon les tracés naturels

■ Maillage jeu

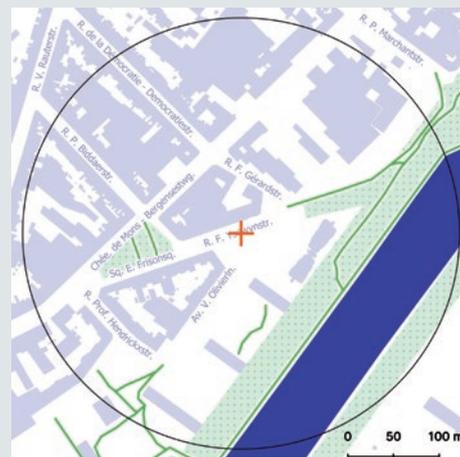
Dans une ville où peu de familles disposent d'un jardin, les aires de jeux publiques sont très importantes. Bruxelles compte environ 300 plaines et aires de jeux gérées par la Région ou les communes, à savoir une zone de jeu pour 435 enfants entre 2 ans et demi et 12 ans. Il existe une grande diversité entre ces espaces de jeu: il y a des endroits informels dans la rue, des zones de jeu plus petites dans les quartiers ou alors de grands espaces de jeu qui attirent les enfants de toute la commune et même d'autres communes. Ces aires de jeux sont réparties de manière inégale dans la ville, au point que certains quartiers ne disposent d'aucun endroit adapté. C'est pourquoi, Bruxelles Environnement a développé une stratégie pour que ces quartiers pauvres en jeux soient en tête de liste pour l'aménagement de nouvelles infrastructures de jeux ou pour la rénovation des plaines de jeux existantes.

Idéalement, la distance maximale jusqu'à une plaine de jeux est pour un enfant de 300 mètres, ce qui correspond à environ 10 minutes de marche. Pour les jeunes, cette distance s'élève à 500 mètres. À terme, la Région veut que chaque

enfant dispose d'une aire de jeux à une telle distance de son domicile. En outre, il est nécessaire de prêter attention à un accès adapté aux enfants de ces zones via les voies lentes, et ce entre les

Anderlecht: Ruban jeu planifié Ysewyn

Dans le cadre du Contrat de Quartier durable Biestebroek, le bureau d'architectes Arter planifie un espace vert partagé entre la chaussée de Mons et le canal. Cette liaison qui donne priorité aux modes actifs et doit offrir une solution à la problématique de l'eau part du square Elsa Frison et aboutit au carrefour de la rue F. Ysewyn/rue Fr. Gérard. Cette liaison sera également utilisée pour créer un espace de jeux.



Anderlecht – Ysewyn ruban de jeu planifié



D'un espace de stationnement vers un espace de jeux? Photo: Hanne Van Herck

zones de jeux elles-mêmes, mais aussi entre le lieu de résidence et les destinations principales des enfants. Il va de soi qu'un itinéraire continu et adapté aux enfants vers la plaine de jeux sera synonyme d'une plus grande liberté pour les enfants. La stratégie maillage jeu de Bruxelles Environnement indique que lors du choix de l'implantation, il est nécessaire de porter fortement attention à «la proximité de voies adaptées à la mobilité active (pistes cyclables, piétons, voies de circulation ralenties ou zones 30); l'entrée de la plaine de jeux sera (...) en lien direct avec les voies de mobilité active»⁷.



Molenbeek. Photo: Rita Florizoone

Lorsque les enfants se rendent sur leurs aires de jeux favorites par les voies lentes, le déplacement fait automatiquement partie du jeu. En effet, les enfants mentionnent eux-mêmes qu'ils ont besoin d'espace pour jouer, plus que de structures de jeux. Il leur manque souvent d'espaces ouverts 'jouables'. À cet égard, dans la ville, les chemins sont des espaces naturels de jeux par excellence: du fait qu'ils sont interdits à la circulation, souvent verts, avec ici et là un arbre, un talus ou un autre élément qui inspire aux jeux, ce sont des endroits de rêve où les enfants peuvent, à leur guise, rouler à vélo, partir à la découverte, se rencontrer. Grâce à cela, et à leur propre imagination, les enfants mettent rapidement en place un jeu enrichissant. Les voies lentes permettent une ouverture sur des espaces de jeux spécialisés et de les intégrer dans un environnement plus large. Elles renforcent le maillage de jeu que les enfants s'approprient facilement.

Recette 9 Rue réservée au jeu



Recette 10 Créer des rubans verts



■ Contrats de quartier durables

Les Contrats de Quartier durables (CQD) sont des programmes de revitalisation urbaine initiés par la Région de Bruxelles-Capitale, menés dans des quartiers fragilisés. Ils sont conclus entre la Région, la commune et les habitants du quartier bruxellois et couvrent plusieurs années. Les premiers CQD ont été lancés en 1994. L'accent est mis sur le développement durable et la participation citoyenne. Dans ce cadre, cinq types d'opération sont développées et financées, dont deux sont importantes pour les voies lentes: les équipements de proximité et les infrastructures, d'une part, et les espaces publics, d'autre part. Le terrain d'action 'infrastructures' s'occupe essentiellement des équipements pour les jeunes.

Comme l'indique le paragraphe précédent, les voies lentes et les cheminements piétons s'intègrent bien dans ce concept. Le terrain d'action 'espaces publics' agit non seulement sur une amélioration qualitative de l'espace public, mais il donne aussi explicitement la priorité aux modes actifs et à l'aménagement de l'infrastructure piétonne.



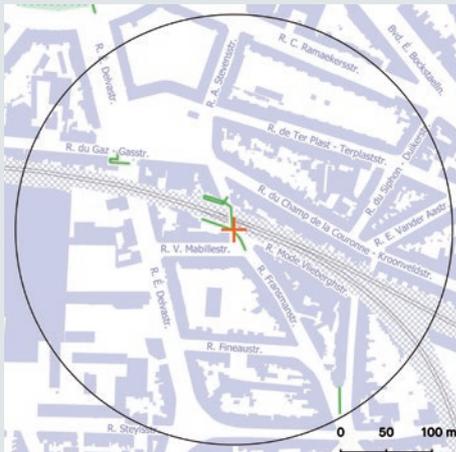
Forest, terrain vague Wiels.
Photo: QuartierWielsWijk

7. *Le jeu dans la ville*, 2012, p. 49-50 et p. 93-96

Recette 11 Occupation permanente des espaces résiduels

Laeken: Une nouvelle passerelle cyclable et piétonne remplace une passerelle délabrée par-dessus la voie ferrée

Suite au contrat de quartier Léopold à Léopold, une passerelle ancienne et dangereuse enjambant la voie ferrée a été remplacée par une nouvelle passerelle cyclable et piétonne futuriste. Celle-ci revêt une importance capitale pour les usagers de la route actifs qui se déplacent entre Jette et Laeken. En effet, la ligne ferroviaire coupe brutalement la rue Fransman en deux tronçons. Un projet judicieux avec des socles donne naissance à un nouvel espace public sur la passerelle.



Laeken – Passerelle du chemin de fer



Architecture raide. Photo: Serge Brison pour Ney and partners

2.2 Les voies lentes participent à renforcer le maillage piéton

Une voie lente en cache une autre. Ensemble, elles forment un maillage qui contribue à un espace public animé. Ce réseau de chemins et voies est un lieu de séjour rêvé des piétons et cyclistes, des enfants et adultes. Dans leur diversité, ils enrichissent le réseau des voiries. Ils sont un complément aux places à circulation automobile restreinte, zones résidentielles et au réseau des voies agréables pour les piétons – toutes les rues ordinaires où l'impact de la circulation automobile est limité au profit des piétons et cyclistes ou qui grâce à des trottoirs larges et confortables contribuent à un espace public agréable à échelle humaine. Chaque maillon du réseau contribue à un espace lent continu, où la qualité des déplacements et de détente priment. Une voie lente n'est donc pas une finalité en soi, mais un ingrédient essentiel d'une ville traversable et durable.

Aujourd'hui, le peu d'espace disponible pour les piétons est morcelé par une succession de barrières infranchissables: le canal, des voies ferrées et les voies rapides urbaines comme la Petite Ceinture ou le boulevard Lambertmont.



Anderlecht. Photo: Geert Van Cauwenberghs

En outre, les grandes et monotones zones de bureaux et d'industries ainsi que les zones interdites comme le site de l'OTAN ou le site VRT/RTBF ne répondent pas aux besoins des piétons. Même les vastes parcs, zones piétonnières par excellence à première vue, peuvent être des obstacles. Clos de toutes parts par des portes

et des grilles, souvent le chemin le plus court ne le traverse pas. De plus, généralement, ils ne sont pas accessibles le soir. Conséquence: la différence entre la distance pédestre réelle et la distance à vol d'oiseau est grande à Bruxelles. La lisibilité des itinéraires piétons est souvent un problème, ce qui renforce entre deux lieux la distance psychologique dans le cadre d'un déplacement à pied. Un tissu continu et connecté de chemins à la mesure des piétons et cyclistes peut offrir une réponse à ces demandes. La valorisation et la densification du réseau des voies lentes donne naissance à un maillage efficient et confortable pour des personnes de passage ou pour un riverain qui souhaite faire un tour pour se détendre. Un maillage de voies lentes dense invite de lui-même à son utilisation. En effet, comme une voirie de plus grande capacité attire toujours davantage de voitures, des chemins

entretenus et attirants attire aussi plus de piétons et cyclistes. Il ressort de l'enquête que les personnes qui habitent à moins d'un kilomètre d'une voie lente nouvellement aménagée comptabilisent jusqu'à trois quarts d'heure d'exercice physique de plus par jour qu'avant. Et cela vaut tant pour les hommes que les femmes, tant pour les jeunes que les moins jeunes⁸.

Le développement d'un maillage dense pour les piétons et les cyclistes va plus loin que l'aménagement d'un chemin par ci ou d'une rue commerçante sans stationnement par là. Des projets de logements et de bureaux innovants doivent accorder une place centrale aux piétons et les îlots d'habitation existants doivent rendre plus attrayants les déplacements sans voiture. Le réseau de voies lentes existant peut encore être renforcé par l'aménagement de rues à faible

Laeken: réaménagement de l'espace public dans la Cité Modèle

Imaginée par l'architecte Renaat Braem, la Cité Modèle de Laeken est un vaste quartier d'immeubles qui s'inspire du modernisme utopique de Le Corbusier, avec de hautes tours résidentielles baignant dans un environnement de verdure, loin du chaos de la ville. Ce site fut construit entre la fin des années '50 et les années '70. Les plans originaux restèrent inachevés, rognant essentiellement sur les équipements collectifs et le domaine public, notamment les itinéraires pédestres. Il en résulta un espace ouvert triste et peu attrayant.

Tant les bâtiments que le parc furent l'objet d'une profonde rénovation à la demande notamment du Foyer Laekenois. La revalorisation de l'espace extérieur a mené à une diversification fonctionnelle de l'espace, avec un réseau réfléchi de petites places et de liaisons pour les cyclistes et les piétons, basé sur les tracés naturels. Il en résulte un parc paysager de 3 ha doté de nombreux raccourcis et d'un escalier piéton monumental.



Laeken – Réaménagement de la cité Modèle par les lignes de désir



Espace dans le quartier de hautes tours. Photo: Vincent Van Heghe

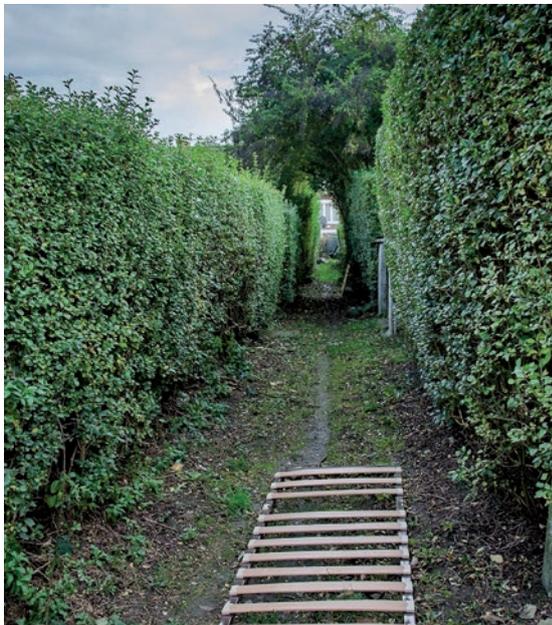
8. Goodman A., Sahlqvist S., Oglivie D., "New Walking and Cycling Routes and Increased Physical Activity: One- and 2-Year Findings From the UK iConnect Study", *American Journal of Public Health*, 2014, 104 (9) p. 38-46.

densité de trafic ou interdites à la circulation, la planification de passages par des îlots intérieurs ou l'affectation d'espaces résiduels comme espaces de passage. En cas de lotissements ou de zones d'extension de l'habitat, les voies lentes peuvent structurer la mobilité interne, mais également donner forme à la connexion au reste de la ville ou de la commune. La liaison avec les transports publics et les nœuds multimodaux sont essentiels. Les voies lentes sont des maillons majeurs des maillages vert et bleu qui veinent l'espace bâti et offre de l'espace pour l'animation publique.

Recette 12 **Les chemins vicinaux en tant que base;**

Recette 13 **Chemins piétonniers à travers les bâtiments**

Recette 14 **Rendre les passages obligatoires dans les nouveaux développements urbanistiques**



Anderlecht. Photo : Patrice Deramaix & Geneviève Kinet

La cartographie du réseau actuel de voies lentes en tant que maillons essentiels dans la réalité métropolitaine est une première étape pour renforcer le maillage comme un tout. Ensuite, la qualité du maillage actuel doit être optimisée: en misant sur la cohérence, la densification, le désenclavement et la multifonctionnalité. Cela permet de voir les possibilités et les points d'achoppement du maillage actuel et de déterminer quels quartiers et chemins doivent avoir la priorité.

2.2.1 STAPAS: Cartographie des voies lentes

Savoir ce dont vous disposez est la première étape dans le développement d'un réseau de voies lentes métropolitain robuste. Pour obtenir une carte et une banque de données actualisées de toutes les voies lentes de la Région, Trage Wegen a inventorié, avec l'aide de nombreux bruxellois prêts à rendre service, deux fois tous les chemins situés dans la Région de Bruxelles-Capitale. Cet inventaire, qui a eu lieu entre 2013 et 2017, appelé STAPAS, est constitué de huit volets :

1. Au cours de l'automne 2013, une première carte de travail théorique, reprenant le plus grand nombre possible de voies lentes, fut établie: chemins et voies qui existent aujourd'hui, qui n'existent plus à ce jour mais qui devraient exister d'un point de vue légal et aussi les chemins dont il est difficile de dire s'ils peuvent être utilisés publiquement ou non. Toutes les voies lentes de la région se voient attribuer un numéro unique. Pour ce faire, on a utilisé les sources suivantes: l'Atlas des Chemins vicinaux⁹, le fichier routes d'OpenStreetMap¹⁰ et les cartes de l'IGN. Cette carte de travail théorique a été divisée en 203 cartes de 1 km².
2. Au cours de la deuxième phase (juin à décembre 2013), une visite de terrain a été organisée en vue de vérifier toutes les voies lentes reprises sur les cartes de travail théoriques. Ce contrôle de terrain a été en grande partie réalisé par des volontaires qui habitent et travaillent à Bruxelles. Ils ont rassemblé pour chaque chemin ou chaque ensemble de voies une information objective dans une fiche inventaire. Les voies ont été documentées au moyen de photos. Les chemins inexistant, inaccessibles ou non repris ont été documentés.

9. Les plans d'ensemble que nous avons retrouvé au service Patrimoine, ont été géoréférencés. Tous les chemins vicinaux qui ne coïncident pas avec une rue ont été dessinés. Les documents modifiés n'ont pas été pris en compte parce qu'ils n'ont pas encore été numérisés. Au total, il s'agit de 929 voies.

10. Le fichier roads de OpenStreetMap.org est basé sur les données Urbis du CIRB et est conforme aux licences du CIRB. Le fichier est complété et mis à jour par des volontaires. Nous avons exporté le fichier en février 2013. Dans ce fichier, on a fait une sélection sur la base des critères suivants: Champ "type" = 'bridleway' OR type = 'footway' OR type = 'pedestrian' OR type = 'steps' OR type = 'elevator' OR type = 'track' OR type = 'path'; Champ "maxspeed" < 30. Au total, il s'agit de 4987 voies.



Uccle. Photo: Jean Leseul

3. Toutes les fiches de terrain complétées ont été intégrées dans une banque de données au cours du printemps 2014. En vue de coupler cette banque de données à un projet GIS, toutes les informations recueillies lors des visites de terrain ont été liées à une information géographique sur la carte.
4. En outre, toutes les voies lentes qui ne se trouvaient pas encore sur la carte de travail et qui ont été découvertes lors de l'inventaire de terrain, ont été dessinées dans le projet GIS. Cet inventaire complété a servi de base pour le premier atlas à destination des piétons STAPAS et à un planificateur d'itinéraire en ligne qui ont été publiés en juin 2014.
5. Au cours du printemps 2016, une nouvelle exportation du fichier *roads* d'*OpenStreetMap* a été comparée à l'inventaire STAPAS finalisé mi 2014. Cette analyse a dévoilé dans quelle mesure le maillage avait subi des modifications: il y a eu de nouvelles voies lentes, d'autres ont disparu. En outre la localisation précise de toute une série de morceaux de tracé a été modifiée. Toutes les parties de tracé qui n'étaient pas reprises dans les deux fichiers, ont été sélectionnées. Une nouvelle carte de travail des voies lentes a été créée. Les tronçons qui sont restés inchangés depuis

2014 ont été indiqués en vert; les tronçons qui ne se trouvaient pas dans les deux datasets ont été repris en rouge et un nouveau numéro leur a été attribué, de sorte qu'un contrôle sur le terrain puisse à nouveau avoir lieu. La carte a à nouveau été divisée en cartes de 1 km².

6. Des volontaires se sont chargés – conformément à la méthode de travail de l'étape 2 – d'une ou plusieurs mini-cartes pour une visite de terrain. La fiche inventaire était une version légèrement améliorée par rapport au premier tour. Cette deuxième période d'inventaire s'est déroulée d'avril à décembre 2016.
7. Les nouvelles données de terrain ont été intégrées dans la banque de données, directement au moyen du programme GIS Quantum GIS afin de limiter les risques d'erreurs. L'intégration des données s'est achevée au printemps 2017.
8. Toutes les données mises à jour dans l'inventaire STAPAS sont des open data. L'ensemble des données a été publié sur Mobigis, la plateforme open data de Bruxelles Mobilité¹¹. L'inventaire a été chargé dans OpenStreetMap. De cette manière, toutes les données sont entretenues en permanence par la communauté et les données sont publiquement accessibles à tous.

2.2.2 Optimiser la qualité du maillage

Le réseau de chemins lents est dynamique et évolue avec la réorganisation des espaces, avec les mutations spatiales et le mode de vie changeant des personnes. Dans un certain sens, il s'agirait plutôt de parler d'un tissu vivant que d'un réseau statique fonctionnel. Si nous le comparions à un système circulatoire du territoire: les voies lentes fournissent la zone d'oxygène et assurent la circulation à différents niveaux d'échelle.

Les pistes cyclables rapides, les chemins de longue distance sur les assiettes de voies de chemin de fer ainsi que les tunnels et passerelles cyclables et piétonnes qui relient les quartiers entre eux, structurent le tissu au niveau régional. Ce sont des conducteurs intercommunaux qui donnent une direction, offrent une perspective et désenclavent. Elles sont surtout appréciées pour leur sécurité routière, leur confort et leur caractère direct. Les usagers de ce type de chemins viennent souvent de loin. Consécutivement à ces voies lentes supralocales, les sentiers pédestres

11. <http://data-mobility.brussels.mobigis/fr/>



Evere. Photo: Laura Nagels

apparaissent autour et à travers les îlots d'habitation, des liaisons dans des parcs, un passage vers la gare, une école ou un centre commercial. Ce sont des maillons locaux mais cruciaux dans un réseau qui désenclavent au niveau des quartiers et relient des territoires. Pour beaucoup, elles fonctionnent comme un ouvre-boîte de la ville. Elles mêlent fonctions actives et lentes: commerce et loisirs, habitat et biodiversité... Les maillons les plus fins du réseau sont les sentiers ultralocaux qui pénètrent profondément dans le tissu d'un quartier tels des vaisseaux capillaires. Un cheminement naturel érodé par les pas de l'homme à travers un lopin de terrain vague, un escalier entre deux rues avec un dénivelé, un raccourci par un îlot: il n'existe pas de plus petits maillons. La valeur fonctionnelle et utilitaire de ces segments ne doit pas être sous-estimée. Elles rendent l'espace réellement traversable, irriguent en quelque sorte l'environnement. Elles créent une cohérence spatiale et sociale.

L'optimisation de ce tissu multicouche dynamique est une mission qui relève tant des communes que de la région. Les pouvoirs locaux doivent œuvrer pour la valorisation des maillons existants, au niveau (hyper)local et intercommunal. Les communes sont tenues de relier et imbriquer les voies lentes isolées dans le tissu urbain. Cette attitude ne requiert pas d'exploit architectural ou d'intervention fortement dispendieuse. Il s'agit d'obtenir des résultats palpables sur l'environnement direct de vie et de résidence. Cela peut se

faire d'une manière rentable, abordable et réversible. La perspective d'un chemin déterminé est à cet égard subordonnée à la qualité du tissu dans sa globalité. Quatre critères servent d'indicateurs de cette qualité: la **cohérence**, la **densité**, la **multifonctionnalité** et la mesure dans laquelle le maillage est **accessible** pour tous.

■ Cohérence

On tire le meilleur parti des voies lentes lorsqu'elles font partie d'un réseau interconnecté et ce à différents niveaux d'échelle. Un réseau cohérent se ramifie via une continuité de liaisons lentes ou de boucles, complétée au niveau inférieur par des 'terminaisons isolées', comme des culs-de-sac à vocation résidentielle.

Cahier GO10 Principe 2 – itinéraires continus



Saint-Josse – Cheminement naturel au Botanique.
Photo: Reg Caremans

■ Densité

Chacun doit pouvoir faire un petit tour dans son environnement résidentiel direct via les voies lentes. Le maillage ou la distance entre les voies lentes parallèles, doit donc être peu élevé, surtout dans les zones résidentielles, faisant apparaître des réseaux denses qui augmentent l'accessibilité des destinations ou nœuds dans le réseau. Au plus le maillage est dense, au plus l'utilisateur a d'options et au plus court est la distance de déplacement pour l'utilisateur actif. Un maillage dense contourne les barrières et ouvre la ville.

Cahier GO10 Principe 1 – maillage dense



Watermael-Boitsfort. Photo: Sarah Moutury

■ Multifonctionnalité

Le réseau forme un espace partagé pour les différentes fonctions, qui se mêlent efficacement les unes aux autres. Une même voie lente peut fournir différents services sociaux: espace de déplacement, liaison naturelle, espace de jeux et de rencontre, réservoir d'eau, îlot climatique, etc.

Cahier GO10 Principe 4 – environnement

■ Désenclavé

Le maillage des voies lentes doit être accessible de deux manières. D'abord, les sentiers doivent être aménagés de manière à ce que les passants les utilisent spontanément. En d'autres termes: elles doivent être autant que possible visibles, accessibles et attrayantes. En effet, un bon maillage désenclavé rallie un grand nombre d'utilisateurs

Watermael-Boitsfort: Sentiers le long des potagers familiaux du parc de la Héronnière

Le parc de la Héronnière est un parc tout en longueur dans la vallée du Watermaalbeek. Le parc est né suite à une protestation des riverains contre le développement immobilier. Il a été aménagé et est géré par Bruxelles Environnement comme un des maillons importants du maillage vert et bleu. Outre la valeur écologique, le parc a également fait l'objet d'une fonction sociale formelle. Les ingrédients essentiels pour les deux objectifs sont les voies lentes non revêtues qui traversent le parc et désenclavent le complexe des potagers familiaux au sud du parc.



Watermael-Boitsfort – Parc de la Héronnière



Photo: Rita Florizoone

et renforce l'adhésion sociale aux voies lentes. Il est ressorti de l'inventaire que l'accessibilité physique des 112 km de voies lentes à Bruxelles est limitée dans le temps : il est impossible de les utiliser le soir et la nuit parce que les parcs, îlots ou galeries qu'ils traversent, sont fermés. Cela implique que les personnes qui se déplacent à pied après les heures de bureau, doivent souvent faire d'importants détours.

En outre, les Bruxellois doivent être mieux informés de la présence de voies lentes dans leur quartier. Une première base a été posée par les outils piétons de *be walking be.Brussels*. L'atlas piéton imprimé, l'application smartphone et les cartes grandeur nature affichées à l'arrière d'une centaine d'abribus permet la découverte des passages et chemins inconnus.



Ixelles. Photo: Thierry Jiménez

2.2.2 Les défis en Région de Bruxelles-Capitale

Les défis en matière de voies lentes ne peuvent être dissociés des questions plus générales dans le domaine de l'environnement et de la nature, de la mobilité et de la planification spatiale. Bruxelles est confrontée à toute une série de problèmes : congestion du trafic, perte en matière de biodiversité, croissance démographique, changement climatique, etc. Les questions sont diverses, complexes et un certain nombre de tendances inquiétantes s'intensifient.

Les cyclistes et les piétons sont encore toujours victimes d'accidents graves dans le trafic. Les accidents dramatiques apparaissent brièvement dans l'actualité pour disparaître aussi rapidement dans une sorte d'amnésie collective. La Belgique

est aussi dans le top mondial des bouchons et chaque Belge perd une année de vie en bonne santé en raison de la pollution de l'air.

En développant le réseau de chemins lents, les pouvoirs locaux contribuent à la résolution de ces problèmes sociaux. Néanmoins, le potentiel des voies lentes reste sous-exploité. Dans de nombreux cas, le fossé entre le statut juridique et l'accessibilité physique d'un chemin continue à être l'objet de malentendus et d'insécurité juridique. De nombreuses personnes n'ont dans leur quartier encore aucun accès à un réseau efficace aux chemins pédestres et cyclables de qualité.

Les programmes de planification spatiale ne font pas encore assez la part belle aux piétons ou aux cyclistes. Il est rare que les choix politiques exploitent réellement le potentiel multifonctionnel des voies lentes.



Haren. Photo: Camille Baar

Une meilleure harmonisation des différents niveaux de décision est essentielle. Pas évident, parce que la réalisation des liaisons lentes est transdisciplinaire. Un autre défi est de veiller à ce que les voies lentes imposées dans le cadre des développements urbanistiques, soient effectivement réalisées et soient attrayantes pour le public. Mais bien trop souvent, les passages promis restent fermés par une barrière ou des panneaux découragent toutes sortes d'usages des nouvelles liaisons.

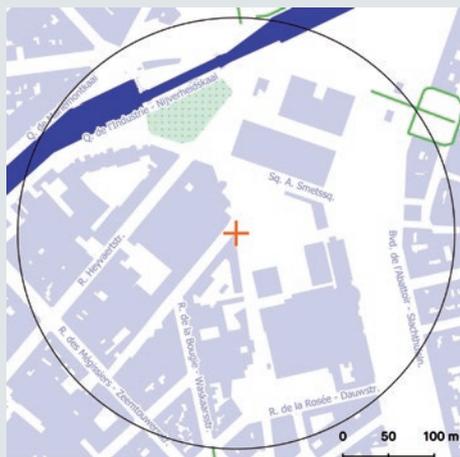
Bien que le maillage des voies lentes bruxellois semble à première vue morceler et fragmenté, il existe un grand nombre de **possibilités** de développer des itinéraires continus et un réseau dense de liaisons.

Les nombreux espaces résiduels le long des voies ferrées, des zones industrielles et du canal offrent un grand potentiel pour densifier le réseau des voies lentes, créer des liaisons sur des longues distances ou supprimer des petits maillons manquants.

Recette 11 **Occupation permanente de zones résidentielles**

Anderlecht: un sentier pédestre ne verra pas le jour suite à un permis de bâtir pour une école.

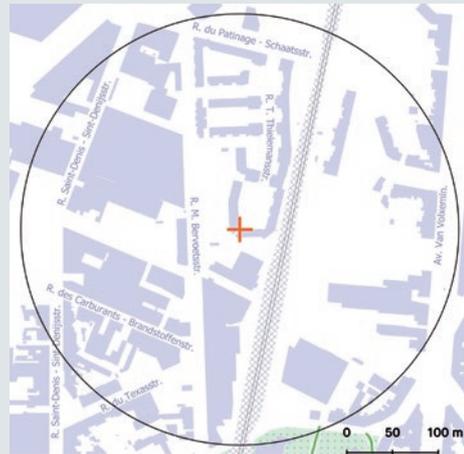
Bruxelles Environnement planifiait une nouvelle promenade verte dans l'ancien lit de la Petite Senne à la Porte de Ninove. Ce quartier densément habité nécessite une verdurisation et des espaces de loisirs. Le lit de rivière comblé est une zone de calme et offre une belle possibilité pour traverser la Porte de Ninove en direction du parc de la Rosée. La liaison était prévue dans le contrat de quartier durable Passer et le PRDD. Mais le permis de bâtir pour l'extension d'une école de la ville de Bruxelles, précisément à l'endroit où la promenade rejoint la rue, a rendu le projet impossible.



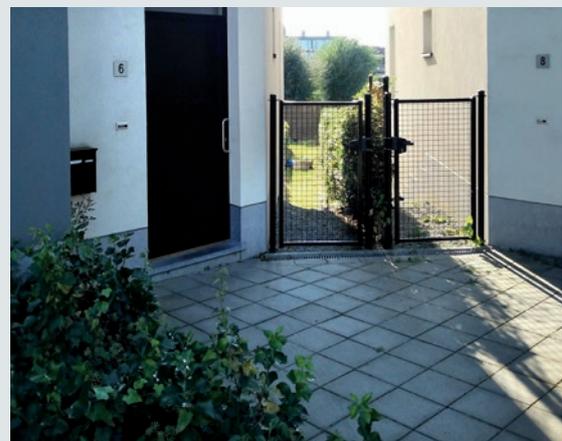
Anderlecht – Parc le long de la Senne annulé

Forest: passage planifié mais non réalisé dans le quartier Bervoets nouvellement aménagé

Ce quartier moderne durable a été aménagé en 2009-2013, à la périphérie de la zone industrielle à Forest. Sur le terrain situé derrière la rue Van Volxem, on a bâti 239 logements et une dizaine d'ateliers ainsi que trois nouvelles rues et deux places. Par la suite, d'autres lotissements sont venus s'ajouter. Une grande importance a été portée à un espace public de qualité afin de stimuler les rencontres. Les plans autorisés prévoient un passage entre la tête de pipe de la rue Toots Thielemans et la Rue Marguerite Bervoets, mais la voie lente n'a pas été réalisée.



Forest – Raccourci non réalisé dans un lotissement



L'espace pour un passage existe, mais est inutilisé. Photo: Hanne Van Herck

Il existe des exemples pratiques à de nombreux endroits de la capitale: le parc de la Ligne 28 entre Molenbeek et Bruxelles-Ville, la Promenade Verte le long du canal, au niveau de l'écluse d'Aa à Anderlecht. À terme, un nouveau chemin lent dans la berme de la ligne ferroviaire 161 à Schaerbeek pourrait faire la liaison entre la place E. Verboekhoven, la chaussée d'Helmet et la Chaussée de Haecht.

Il existe également des opportunités dans l'environnement bâti. La réalisation des passages dans les bâtiments existants ou planifiés est notamment un moyen efficace pour densifier le maillage. Une première étape consiste à s'inspirer des architectes ayant les meilleures pratiques.

Recette 15 **Inspirer les maîtres d'ouvrage**

L'aménagement des alentours actuels et nouveaux des écoles offre aussi une opportunité de renforcement du maillage de voies lentes. Dans ces abords, la sécurité routière doit être la préoccupation première, par exemple en interdisant temporairement les rues avoisinantes à la circulation par le biais d'une 'rue école', et en créant des nouvelles voies d'accès lentes.

Recette 16 **Rue scolaire**

Une dernière opportunité qui doit être mentionnée, sont les nombreux kilomètres de voies de desserte dont regorge la région. Celles-ci – situées par exemple le long de terrains industriels ou d'îlots d'habitation, ne sont que sporadiquement utilisées par des voitures. En concluant une convention d'utilisation, ces voies privées pourraient devenir des voies lentes.

Recette 17 **Convention d'utilisation concernant les voies privées et de service et Documents types**

Ganshoren: La rénovation de la crèche utilise de manière optimale la voie lente présente à cet endroit.

La crèche Bammeke, située à la limite entre Ganshoren et Jette, a été remplacée par une construction neuve. Elle se trouve le long d'une liaison lente entre la drève des Lignages et la drève de Rivieren qui est très utilisée par les parents qui déposent leurs enfants à pied. Lors de la conception, l'architecte a veillé à ce que le bâtiment bénéficie d'un contact visuel et pratique avec la voie lente. Le projet s'est déroulé de 2014-2016.



Ganshoren – Design crèche adapté à un sentier



Les architectes font usage de la voie lente dans leur projet. Photo: Laura Nagels

3- Vers une politique communale des voies lentes

3.1 Introduction : focus sur le maillage et l'interdisciplinarité

Par où commencer? Voilà la question que se posent les pouvoirs locaux lorsqu'ils décident de développer et renforcer le maillage de chemins lents. Heureusement, ils ne partent pas d'une feuille blanche, grâce à l'inventaire STAPAS et les expériences des autres communes. Il apparaît de plus en plus clairement que le développement d'une vision communale en termes de politique des voies lentes est une étape fondamentale. Dans ce chapitre, nous présentons les éléments essentiels de ce qui doit mener à un plan stratégique des voies lentes pour les pouvoirs locaux bruxellois.

Nous proposons de déplacer le focus vers la qualité du réseau dans son ensemble. L'optimisation du tissu des voies lentes se fait – comme indiqué au paragraphe *Optimiser la qualité du maillage* –



Auderghem. Photo : Chislain Thonon

en jouant sur les notions de cohérence, de densité, de multifonctionnalité et d'accessibilité de ces voies. Il est essentiel que les pouvoirs locaux développent ce réflexe. Ce n'est qu'ainsi qu'ils pourront veiller à ce que l'on profite pleinement de tous ces petits maillons existants. Un travail interdisciplinaire est en outre un must. La large palette de fonctions sociales que remplit le maillage de voies lentes, implique la participation d'au minimum les services communaux Mobilité, Aménagement du Territoire, Rénovation urbaine, Environnement et Participation.

3.2 Les ingrédients d'une politique locale des voies lentes

Comment se traduit l'ambition de développer un réseau qualitatif et dense pour les usagers actifs dans un cadre stratégique communal? Pour pouvoir répondre à cette question, nous devons avoir une vue sur les éléments constitutifs d'une politique locale des voies lentes.

Une telle politique se base sur **deux axes** :

- 1- la gestion et l'entretien du réseau actuel : intervention contre l'occupation illégitime (par ex. fermeture, construction...), maintien de la propreté et de la sécurité (par ex. planning d'entretien)...
- 2- le développement et le renforcement du réseau : poursuivre le développement du réseau en ajoutant de nouveaux maillons (par ex. des passages dans des îlots, démolition de barrières...) en augmentant la qualité du réseau (par ex. le rendre plus visible à partir des connexions à la voie régulière, le rendre praticable, le verduriser...).

Pour aboutir à une politique des voies lentes communale, la commune devra donc reprendre successivement les éléments décrits ci-après.



Etterbeek. Photo: Marion Schubert

3.2.1 Développement d'une vision: le plan communal des voies lentes

Afin de travailler de manière systématique à l'entretien, au développement et au renforcement du réseau de chemins lents local, une vision des voies lentes locale est donc indispensable et doit

être concrétisé dans un plan des voies lentes. Par ailleurs, un plan des voies lentes n'est pas nécessaire en lui-même, il peut par exemple être un volet du plan communal de mobilité.

■ Un plan des voies lentes en quelques mots

Le plan donne une image de la situation actuelle du patrimoine des voies lentes et esquisse le cadre de sa préservation. En outre, le plan des voies lentes concrétise le développement et le renforcement du réseau des voies lentes: où faut-il ajouter des passages? Quelles barrières doivent être supprimées? Quelles rues peuvent être transformées en voie lente? Enfin, un plan des voies lentes porte l'attention nécessaire à la sensibilisation et la communication. Tous ces éléments sont développés dans les paragraphes suivants.

■ Participation

Il est préférable d'impliquer les habitants de la commune dans la conception du plan des voies lentes. Un parcours participatif communal sur mesure en est la clé. Une série de moments où les habitants peuvent apporter leur contribution, permet de détecter les défis et les opportunités dans le domaine des voies lentes. Ces moments peuvent être très variés: une promenade de repérage le long de chemins inconnus situés dans la commune, des groupes thématiques avec des associations de copropriétaires ou une soirée

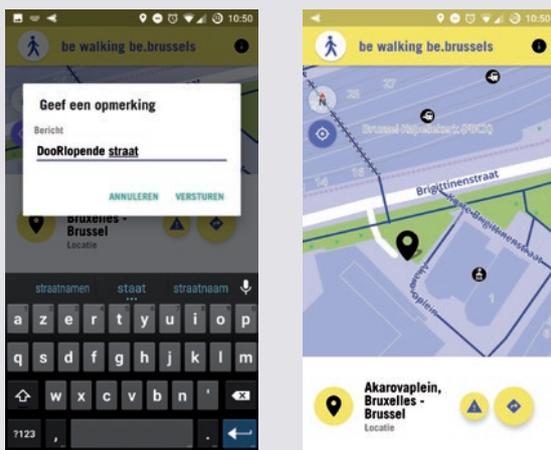


Ixelles. Photo: Matthias Verhelst

informative sur le plan dans sa globalité. Les démarches participatives formelles sont également importantes: avant de finaliser le plan des voies lentes, il est bien d'organiser une enquête publique sauf si c'est un volet du plan communal de mobilité soumis à enquête publique par ailleurs. De cette manière, chaque habitant a la possibilité de s'exprimer.

Tenir l'inventaire à jour: les utilisateurs sont une aide!

L'inventaire STAPAS a été réalisé en GIS et est une banque de données statique. Suite à la création de l'application pour smartphone *be walking be.Brussels*, permettant au marcheur de rechercher l'itinéraire pédestre le plus court ou le plus agréable entre deux points situés à Bruxelles, les données de l'inventaire ont été liées à *OpenStreetMap*, une banque de données cartographique en ligne, affinée et actualisée en permanence par les utilisateurs. Cette opération permet une consultation et modification libres des données de l'inventaire STAPAS. Les utilisateurs d'OSM qui constatent qu'une voie lente est interrompue ou modifiée, peuvent actualiser eux-mêmes les données cartographiques. Via l'app, ils peuvent signaler un problème ou un changement qui sera vérifié et ratifié par la communauté OSM.



Ces captures d'écran montrent comment les remarques sont transmises.

3.2.2 Le patrimoine communal de voies lentes

Une stratégie des voies lentes doit toujours partir d'un aperçu actuel du réseau sur le territoire de la commune. Un **inventaire actualisé** est par conséquent nécessaire: quelles sont les voies ouvertes et dans quel état sont-elles?



Uccle. Photo: Thérèse Baeckeland

Comme mentionné au chapitre 2.2.1, toutes les voies lentes de la Région de Bruxelles-Capitale ont été cartographiées. Ces données sont à la disposition directe et libre des pouvoirs locaux sous la forme de la banque de données STAPAS, qu'ils peuvent intégrer dans leurs propres systèmes GIS. Ces données permettent à la stratégie locale des voies lentes de prendre son envol.

3.2.3 Maintenance et entretien

En tant que gestionnaire de voirie, la commune assure le maintien et l'entretien de quasiment toutes les voies lentes présentes sur son territoire¹². La responsabilité de la commune peut donc également être engagée en cas d'absence d'entretien¹³. Une stratégie des voies lentes doit par conséquent prendre en compte les aspects suivants pour remplir son rôle de gestionnaire de la voirie:

12. Les zones vertes et les parcs relevant de la compétence de Bruxelles Environnement ne sont donc pas gérés par la commune.

13. Voir *Beeckman, Aansprakelijkheid van de Wegbeheerder*, 2012.

Un budget entretien et une collaboration avec les agents de prévention

La commune d'Uccle fixe annuellement un budget pour l'entretien des chemins vicinaux, qui est attribué via un marché public à une entreprise. Lorsque les riverains n'entretiennent pas leurs haies, ils sont mis en demeure.

Le service Mobilité de la commune de Ganshoren travaille en étroite collaboration avec les agents de prévention. Dès que des haies commencent à devenir gênantes, ils avertissent les riverains; si elles ne sont pas taillées, les riverains risquent une amende SAC; une suite est donnée en cas de non-paiement.



*Un sentier pédestre à Uccle.
Photo: Damiaan De Backer*

■ Un planning d'entretien

Il est préférable de gérer l'entretien des voies lentes dans un plan d'entretien, que le service technique et le service des espaces verts peuvent utiliser pour la planification et l'exécution. Un tel plan d'entretien décrit voie par voie la nature de l'entretien à réaliser, estime les coûts fixes et indique si certains travaux d'entretien peuvent être sous-traités ou non. On peut vérifier par exemple si des particuliers ou des associations ne peuvent pas assurer une partie de l'entretien en échange d'une indemnisation déterminée. Ou sous la forme d'une cogestion (voir Il est préférable de coupler la cartographie du plan d'entretien à l'inventaire STAPAS). Suite à un plan



Woluwe-Saint-Lambert. Photo: Rita Florizoone

d'entretien, la commune est tenue de prévoir des crédits budgétaires suffisants.

Recette 18 Cogestion



■ Mission de maintien en service du réseau

Lorsque l'accessibilité ou l'accès libre à un mailon du réseau de voies lentes est mis en péril, la commune doit intervenir en tant que gestionnaire de voirie. À cet effet, la commune dispose d'une palette de compétences pour la mise en œuvre de cette obligation. D'office, la commune peut faire retirer les blocages et fermetures, tout comme elle peut le faire pour les rues ordinaires. Un certain nombre d'affaires peuvent également être réglées par des sanctions administratives issues de la réglementation SAC. Outre l'intervention officielle, une commune peut aussi intervenir d'un point de vue juridique lorsqu'il est porté atteinte à l'intégrité du réseau des voies lentes.

Dans le cadre d'une stratégie des voies lentes, ces aspects sont stipulés dans des directives instituant une veille sur la conservation des voies lentes pour tous les services communaux impliqués dans la gestion des voiries. Ces directives peuvent prendre la forme d'une note de service communale qui explique quels services ou agents sont chargés par exemple de constater les infractions, prendre des mesures administratives, etc. À la fin de cette publication, vous trouvez quelques...

...documents type qui peuvent vous aider pour la mise en demeure d'un citoyen ou la remise en service d'une voie fermée.



■ Veille administrative

Les traversées et sentiers pédestres doivent également être préservés administrativement. Dans le cadre d'une stratégie des voies lentes, le service communal compétent pour l'aménagement du Territoire est tenu de contrôler systématiquement l'inventaire STAPAS lors de la vérification des permis (voir aussi *Instrumentaire urbanistique*).



Ixelles. Photo: Matthias Verhelst

Un autre point important est le renforcement de l'information immobilière. L'existence d'un sentier pédestre ou un passage par une parcelle ou un lotissement doit être communiqué par la commune au notaire qui sollicite une information immobilière. Ici, il est préférable de fixer tous ces traitements administratifs dans une note de service pour fournir plus de clarté aux services communaux.

■ Motiver les services communaux

Ce volet du plan des voies lentes s'aligne sur l'augmentation des connaissances sur les voies lentes au sein de la commune. Prévoyez suffisamment de formations au sein de l'administration communale, par exemple concernant les voies lentes au niveau juridique. Les formations peuvent être pratiques: comment une voie est adaptée dans le cadre de l'accessibilité intégrale aux personnes à mobilité réduite?



*Ixelles – Une collaboration avec l'Aménagement du Territoire et l'Urbanisme est indispensable.
Photo: Matthias Verhelst*

3.2.4 Développer et renforcer le maillage

Le choix politique stratégique régional en vue d'offrir un maillage dense aux piétons doté de passages tous les 50 mètres, doit être traduit dans le plan communal des voies lentes. Sur la base de la situation actuelle (voir 3.2.2), une stratégie concrète visant à développer et renforcer le réseau des voies lentes est conçue. À cet effet, un ensemble de possibilités doit être examiné: les passages dans des îlots, l'utilisation de voies de service pour les piétons et cyclistes, la réouverture des chemins vicinaux délaissés... Dans la partie 2 de ce cahier, nous énumérons toute une série de recettes qui peuvent être utilisées par les



Etterbeek. Photo: Marion Schubert

communes en vue de poursuivre le développement du réseau de chemins lents.

L'introduction de mesures sur le terrain est ensuite une question de priorités, mais aussi de saisir des opportunités. Le plan des voies lentes développe non seulement une vision du réseau de chemins lents communal, mais il décrit également les actions concrètes que la commune entreprendra à court, moyen et long terme.

3.2.5 Communication et sensibilisation

Un plan communal des voies lentes vise également l'utilisation et la connaissance du réseau communal des voies lentes. De ce fait, l'implication des habitants dans le cadre des voies lentes augmente et la demande d'un réseau dense se fera plus pressante. Nous parcourons les éléments concrets de ce volet du plan des voies lentes.

■ Signalisation et communication: plaques nominatives, cartes et atlas, panneaux de signalisation

La signalisation sur le terrain est élémentaire: un marquage ou un panneau matérialise le droit de passage et augmente l'identifiabilité des voies lentes. En outre, leur mention sur les cartes amène les gens à les emprunter et facilite la navigation. Aujourd'hui, les applications numériques de navigation évoluent très rapidement, mais les cartes en papier restent aussi essentielles. Enfin, les bornes d'information sur le terrain peuvent servir de nœuds et interfaces multimédia.

Les actions qui peuvent être entreprises dans le plan des voies lentes sont par conséquent évidentes: un plan des panneaux de signalisation, un screening des impasses débouchantes ou la publication d'un plan communal qui mentionne toutes les voies lentes. La Région de Bruxelles-Capitale y contribue largement avec les produits *Be Walking be.Brussels*: les cartes piétonnes placées dans les abribus bruxellois, l'édition d'un atlas de poche de l'ensemble de la Région destinés aux piétons et l'app piétonne peuvent aller de pair avec des actions communales.

👁️ Recette 19 Placer des panneaux nominatifs le long de voies lentes

👁️ Recette 6 Identifier les impasses débouchantes



Woluwe-Saint-Pierre – Une plaque nominative clarifie immédiatement le caractère public.

Photo: Ulrich Beuter

■ Événements

Outre la mention et la promotion du réseau des voies lentes, l'expérience est prépondérante. Les activités sur, le long et par les voies lentes rassemblent les personnes et permettent l'exploration du réseau. Dans un plan des voies lentes, l'organisation de telles activités est reprise comme une action. En outre, il semble logique de les intégrer à la dynamique annuelle de la Journée de la Voie lente.

👁️ Recette 20 Organiser une activité lors de la Journée de la Voie lente

Dans le cadre de cet événement national, les communes en collaboration avec des clubs de marcheurs ou des associations locales peuvent également proposer des activités. En outre, tout au long de l'année, il existe bien d'autres moments où le réseau local des voies lentes peut être mis sous le feu de la rampe: le Jane's Walk (2^e semaine de mai) ou le Dimanche sans Voiture (mi-septembre), pour n'en citer que quelques-uns.

L'événementiel vaut aussi pour des activités qui n'ont pas lieu sur des voies lentes en tant que telle. Via le plan des voies lentes, la commune peut développer un réflexe visant à encourager les visiteurs d'événements (plus importants) qui ont lieu dans la commune à opter pour un mode de déplacement actif: à pied ou à vélo.

👁️ Recette 21 Événements sportifs balisés

La conception de fiches d'accessibilité (mentionnant les voies lentes) pour les salles de concert et complexes sportifs situés dans la commune peut alors est reprise en tant qu'action dans le plan des voies lentes.

■ Soutenir et promouvoir des initiatives (citoyennes)

Les voies lentes peuvent stimuler la visibilité et notoriété des divers sites ou initiatives, permettant des liens et des partenariats intéressants. Il peut s'agir d'itinéraires thématiques ou éducatifs donnant vie à un récit. Différents endroits apparaissent comme des nœuds dans un tissu significatif: parcs, sites naturels, terrains de jeux, centres culturels, initiatives de transition, etc. Via des actions dans le plan des voies lentes, la commune peut soutenir des sites et les initiatives y afférentes. La commune peut ainsi par ex. associer systématiquement les écoles au réseau des voies lentes en créant avec elles des cartes présentant les itinéraires aux alentours de l'école.

Comme indiqué ci-dessus: le Bruxellois s'engage pour les voies lentes et l'espace public. Le plan des voies lentes peut soutenir cet engagement, par exemple en participant au développement d'un espace collectif, désenclavé par une voie lente.



La commune d'Auderghem soutient une école dans le projet Chemins au naturel.
Photo: Rita Florizoone

Haren: les riverains remettent les chemins en état et enlèvent les déchets.

Les habitants de Haren se chargent depuis des années déjà de valoriser et préserver les chemins vicinaux de leur village. Une des nombreuses initiatives qu'ils ont prises, est le nettoyage annuel des déversements clandestins et le débroussaillage des chemins pédestres. Ils nomment ces activités Brektabeen.

Entre le site du Keelbeek où est planifiée la nouvelle prison de Haren, et le parc, surnommé par les harennois le parc Teletubbies, ils ont remis en état une liaison qu'ils ont appelée Liaison Liberté Champêtre/Verbinding Landelijke Vrijheid. À l'aide d'un panneau nominatif. Ils ont également développé dans cette zone des promenades balisées.



Bruxelles-Haeren – Citoyens réparent les sentiers



Chemin vicinal à Haren. Photo: Caroline Jadot

■ Expérience de restriction temporaire de la circulation

Enfin, l'expérience peut également être intégrée dans un plan des voies lentes. Faire tester aux gens un espace sans circulation automobile peut être une stratégie pour tester quelques actions liées au plan des voies lentes. Une partie de la rue qui est aménagée avec les habitants comme une rue à vivre peut être un précurseur d'une rue qui deviendra ensuite une voie lente permanente. En outre, une intervention artistique suite à un événement ou un festival comme Parckdesign peut mener à de nouvelles perspectives dans le cadre de la mobilité lente au niveau des quartiers.

👁️ Recette 22 Rue à vivre

👁️ Recette 23 Expérience artistique et créative

Le temporaire peut être un objectif en soi: l'espace lent peut être agrandi pendant les vacances scolaires en faisant une demande de rues réservées au jeu auprès de la commune. En collaboration avec les parents, une école peut être soutenue afin d'organiser des rues scolaires, de sorte à augmenter la sécurité routière autour des écoles.

👁️ Recette 16 Rue scolaire

3.3 Lien avec les autres domaines de gestion communale

Quel est le rapport entre le plan des voies lentes et les domaines de compétence d'un pouvoir communal? La réponse est double:

1- Un plan stratégique des voies lentes est lié à des compétences régulières de la commune. En tant que gestionnaire de voirie, la commune est l'instance responsable d'une grande partie du réseau des voies lentes. Il découle de cette gestion des voiries légalement obligatoire que la commune maintient en état, entretient et préserve également son réseau des voies lentes. Le paragraphe 3.3.1 précise ces points dans son plan des voies lentes. Dans le domaine de l'urbanisme et de la planification spatiale, la commune exerce aussi ses compé-

tences légales en tant qu'autorité délivrant les permis. Il en résulte que l'objectif de mettre en place et de renforcer un réseau cohérent de voies lentes doit aussi être une priorité pour les services qui délivrent les permis de construire et s'occupent de la planification territoriale en application du plan stratégique des voies lentes. Vous trouverez de plus amples explications à ce sujet au paragraphe 3.3.4.

2- Le plan des voies lentes est lié à la planification communale. Les pouvoirs locaux se chargent de la planification afin de pouvoir exercer une politique communale cohérente. Un plan des voies lentes peut être une partie d'un plan communal de mobilité (voir 3.3.2). Les voies lentes importantes peuvent faire partie du PAVE communal en tant qu'élément du réseau piéton structurant (3.3.3). Afin de concrétiser et réaliser les actions décrites dans le plan des voies lentes, une commune peut utiliser des plans particuliers d'affectation du sol (voir 3.3.4).

Les paragraphes suivants proposent un aperçu des principales compétences et outils au niveau local, pouvant être utilisés pour mettre en pratique la politique des voies lentes.



Evere. Photo: Denis Marechal

3.3.1 Gestion des voiries : la place de la commune dans la police de la voirie en Région de Bruxelles-Capitale

La commune est formellement le gestionnaire de voirie de ce qu'on appelle la petite voirie, composée de toutes les voies publiques qui ne sont pas des voiries régionales. La plupart des voies lentes sont donc des petites voiries : elles relèvent de la gestion de la commune. Cependant il existe des exceptions : les voies lentes qui traversent les parcs et les bois, qui sont gérées par la Région, ne sont – à proprement parler – pas des petites voiries publiques. La commune ne se charge par conséquent pas de leur gestion.

La gestion des voiries doit être prise au sens large : les pouvoirs locaux sont tenus de veiller à ce que les voies soient libres et accessibles en toute sécurité. Selon la police de la voirie, ils ont le **devoir d'entretien** pour toutes voies publiques au sens administratif du terme. Les pouvoirs locaux exercent aussi le **pouvoir de police** sur toutes voies utilisées pour la circulation publique. Cela signifie que les communes peuvent déterminer via un règlement additionnel quels usagers de la route peuvent utiliser quelle voie, mais aussi que les pouvoirs locaux peuvent toujours intervenir afin de garantir la sécurité de l'usage de la route.

L'Atlas des Chemins vicinaux bruxellois

En 1841, toutes les villes et communes de Belgique étaient tenues d'établir un inventaire de leurs voies et chemins locaux, pour éviter que des riverains ne s'approprient illégalement des parties de la voie publique et pour garantir la libre circulation des biens et services. Cet inventaire devait être consigné dans un atlas. Le réseau des voies publiques qui existait de facto à ce moment, a été officiellement reconnu et s'est vu octroyé un droit de passage. Partout des géomètres se sont mis au travail afin de mesurer et dessiner les chemins.

L'atlas se compose de plans dessinés pour l'ensemble d'une commune sur la base du plan cadastral primitif à l'échelle 1/10000^e et de plans de détails à l'échelle 1/2500^e. Les géomètres ont rassemblés sur ces cartes les infor-

mations suivantes : le nom de chaque chemin, la direction, un numéro, la longueur, la largeur, le responsable de l'entretien, une carte d'identité des parcelles contiguës et des données sur le propriétaire concerné.

Chaque Atlas a été réalisé en deux exemplaires : un original conservé et géré par l'administration communale et une copie certifiée conservée par l'administration provinciale concernée. Pour Bruxelles, il s'agissait de la province du Brabant. C'était également la province qui – sur la base d'une demande de la commune – accordait ou non l'autorisation de supprimer, déplacer ou modifier des chemins vicinaux. Les documents modificatifs originaux qui en découlaient, devaient être conservés dans l'Atlas communal, une copie était ajoutée à l'atlas provincial.

Suite à la scission de la province de Brabant le 1^{er} janvier 1995, les exemplaires de l'atlas des chemins vicinaux des communes bruxelloises ont été transférés à la Région de Bruxelles-Capitale, et sont consultables auprès de la direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme.



La version papier de l'Atlas des chemins vicinaux est très souvent consultée à Ganshoren.
Photo : Hanne Van Herck

Les voies lentes n'ont pas un **statut juridique** univoque et intégral. Nous préférons distinguer 4 statuts de voies et les parcourons l'un après l'autre¹⁴.

14. Pour un aperçu plus en détail voir le rapport final STAPAS, 2014.

■ Chemins vicinaux

Une catégorie importante de voies lentes est le **chemin vicinal**. Ce statut a été introduit par la Loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux. Attention: la notion de 'chemin vicinal' ne peut être assimilée à la notion de 'voie lente'. Beaucoup de chemins vicinaux ont été élargis au cours des décennies passées et sont devenus des rues et des voies de communication, en particulier dans la Région de Bruxelles-Capitale. Tous les chemins vicinaux ne sont donc pas 'lents' et, comme indiqué précédemment, toutes les 'voies lentes' ne sont pas des 'chemins vicinaux'.

Les chemins vicinaux sont repris dans l'Atlas des Chemins vicinaux (voir texte dans le cadre). Il existe deux formes de chemins vicinaux: les sentiers, qui en règle générale ont moins de 1,65m de large et les chemins qui sont plus larges. La plupart du temps, les sentiers sont des servitudes de passage de droit public sur des terrains privés et les chemins ont une assiette qui appartient à l'administration publique. Dans les deux cas, elles restent des voies publiques d'un point de vue administratif.



Auderghem. Photo: David Kuborn

Pour la partie rurale de Bruxelles, une commune peut encore toujours se baser sur le réseau des chemins vicinaux lors du développement d'un réseau local.



Recette 12 Chemins vicinaux sont la trame du maillage

■ Les voiries communales au sens strict du terme

Toutes les petites voies qui ne sont pas des chemins vicinaux et dont l'assiette est la propriété du pouvoir local appartiennent aux voiries communales au sens strict. Les voies lentes dont il est question ici, sont souvent des pistes cyclables en site propre (mais pas celles en site propre qui font partie d'une voie publique). D'autres exemples sont les raccourcis par des îlots d'habitation.

Généralement, ce type de sentiers est initialement aménagé par un promoteur immobilier, ensuite transférées à la commune, puis repris dans son domaine public. Il n'existe pas de carte intégrale de ces voies, mais elles apparaissent dans les plans de lotissement distincts.

■ Servitudes de passage de droit public

Ce statut juridique est le moins connu. Il s'agit des petites voies ayant une assiette privée sur laquelle la commune a obtenu une servitude de passage suite à un usage public de longue durée. Elles n'apparaissent pas dans l'Atlas des Chemins vicinaux et ne sont pas reconnues par la commune comme chemin vicinal. Dans certains cas, ces chemins ont été fixés par le biais d'une servitude contractuelle ou d'un plan particulier d'affectation du sol. Dans la doctrine francophone, ils sont souvent appelés «voiries innommées»

Elles se distinguent des chemins vicinaux du fait que l'assiette est privée, parce qu'elles ne relèvent pas des règles administratives de la Loi sur les chemins vicinaux. Il n'existe aucun aperçu géographique de ces types de voiries.



Woluwe-Saint-Lambert. Photo: Rita Florizoone

En affectant, en tant qu'administration communale, des moyens pour l'entretien de cette catégorie de chemins, la qualité du maillage local de voies lentes peut être améliorée.



Recette 24 Servitude de passage de droit public

■ Voies lente en situation existante de fait de voie publique

Le quatrième statut juridique des voies lentes est à proprement parler une catégorie résiduelle. Il s'agit des nombreuses voies utilisées par le public, mais qui, d'un point de vue administratif, ne sont pas des voies publiques. La notion de voie publique est donc ici expliquée au sens du code de la route: le fait que le public utilise notoirement la voie.

Cette énorme catégorie résiduelle comporte un certain nombre de voies emblématiques: les chemins de halage le long des canaux (juridiquement parlant, ce sont des chemins de service pour

la navigation et le gestionnaire des voies navigables), les voies lentes dans les bois et parcs de la Région ou les anciennes assiettes de voies de chemin de fer sur lesquelles, aujourd'hui, on se promène et fait du vélo. La commune exerce son pouvoir de police sur ces voies, mais elle n'est pas gestionnaire de voirie.

3.3.2 Plan de mobilité

Depuis quelques années la plupart des communes dispose d'un plan communal de mobilité. Les objectifs principaux du plan: une meilleur mobilité et accessibilité, plus de sécurité routière et une meilleur qualité de vie pour les habitants.

Pour y parvenir, la marche, le vélo et les transports publics sont stimulés et l'intermodalité encouragée.

Grosso modo la sécurité routière doit être augmentée et l'espace public rendu plus agréable. Le plan communal de mobilité comporte 3 volets: un diagnostic, un scénario de mobilité et un plan d'action avec des propositions concrètes et des responsables pour la mise en œuvre.



Jette. Photo: Lukas Vanacker

L'administration communal devra profiter d'un révision de son plan ou du prochain plan pour intégrer une véritable politique en matière de maintien et de développement des voies lentes en complément au réseau piéton.

Elle peut aussi choisir de développer en premier lieu les projets de son plan communal qui renforcent le réseau de voies lentes.

3.3.3 PAVE

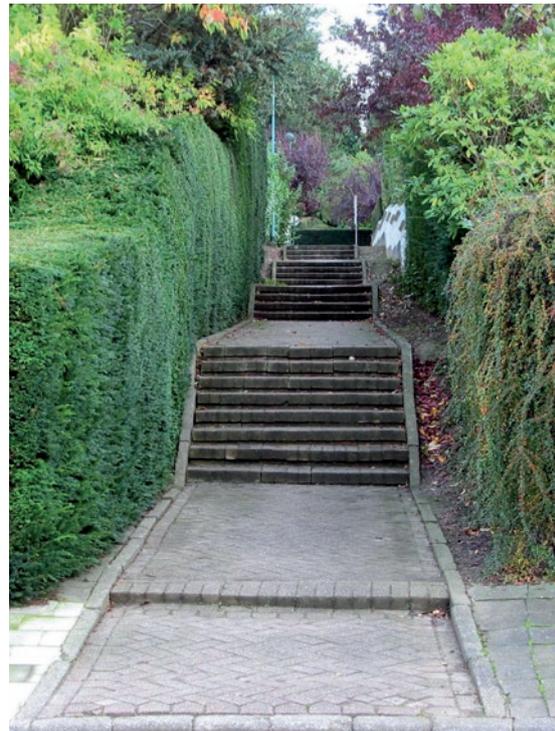
D'ici 2018, toutes les communes bruxelloises disposeront d'un plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE). Le plan analyse les trottoirs et espaces publics dédiés aux piétons, comme les traversées et les places. Un PAVE a deux objectifs: d'une part, identifier le réseau structurant piéton par l'entremise des fonctionnaires communaux, des experts et des habitants. Une distinction sera faite entre le maillage de base, les itinéraires de liaison et les itinéraires piétons principaux. Cette analyse permettra d'identifier les différents niveaux de densité du réseau piéton et de définir des priorités d'interventions. Les problèmes sur les itinéraires où circulent beaucoup de piétons seront prioritaires.

D'autre part, il y aura un état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics. Dans ce cadre, il est tenu compte du rapport entre l'espace piéton disponible et le nombre de piétons, de l'état du revêtement, ou des obstacles ou inégalités, du dénivelé, de la présence de traversées, d'arrêts de bus et de tram, de l'éclairage et du mobilier urbain. La continuité de l'itinéraire piéton est cruciale. L'audit tient compte des besoins des personnes ayant un handicap, de sorte que la sécurité et le confort de tous les piétons soient pris en considération.

Le diagnostic de terrain est complété par des recommandations priorisées. Au moyen du logiciel fourni, une commune peut réaliser un plan pour l'amélioration de son infrastructure piétonne, tant au niveau du planning, de l'exécution que de la budgétisation. Il est tenu compte de la responsabilité et du planning des autres instances, comme la Région de Bruxelles-Capitale, Beliris et la STIB¹⁵.

Le PAVE ne concerne que les voiries et donc pas les voies lentes a priori sauf si par leur fréquentation elles sont reprises comme itinéraire principal

ou de liaison ce qui est très rare. Cela ne veut pas dire que lors du réaménagement des voies lentes on ne garde pas l'objectif de les rendre elles aussi accessibles pour tous. Quand ce n'est pas possible, on peut essayer de trouver une alternative accessible: dans un parc on peut créer un parcours accessible, le reste l'étant moins.



Woluwe-Saint-Pierre. Photo: Ghislain Thonon

3.3.4 La police de l'urbanisme

Idéalement, une politique communale des voies lentes est étroitement liée à la politique urbanistique au niveau local. Le développement d'un réseau cohérent et dense pour les usagers actifs est en effet un processus. La pratique communale quotidienne dans le domaine de l'aménagement du Territoire a par conséquent un impact important. Chaque îlot traversé par des cheminements rend le tissu urbain plus attractif pour les piétons. La somme de toutes les petites décisions forme progressivement un réseau robuste de voies lentes.

Nous parcourons brièvement la police de l'urbanisme que la commune a à sa disposition en

15. Les PAVE finalisés et approuvés sont disponibles sur <http://data-mobility.brussels/>.

mentionnant chaque fois la manière dont un pouvoir local peut intégrer ces instruments dans le renforcement de son réseau des voies lentes.

■ Réglementation: le CoBAT et les règlements

Le **Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire**, couramment appelé CoBAT, régit l'urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale. Il définit les outils qui fixent les règles particulières auxquelles sont soumis les projets. Les outils les plus fréquemment utilisés sont les plans d'affectation du sol, les règlements d'urbanisme et les permis de lotir. Cette réglementation régionale ne porte actuellement aucune attention particulière à la densité de l'infrastructure piétonne¹⁶.

Les règlements d'urbanisme déterminent les règles applicables aux constructions et à leurs abords (gabarit, hauteur...). Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) couvre, comme le PRAS, l'ensemble du territoire régional. Les Règlements Communaux d'Urbanisme (RCU) complètent les prescriptions du RRU au niveau local. Voici ce qui y figure concernant les voies lentes. Dans son RCU, une commune peut fixer par exemple qu'aucun mur aveugle ne peut donner sur des

passages publics. Elle peut aussi fixer des règles de distance concernant les clôtures longeant les sentiers pédestres ou déterminer la hauteur minimale et maximale des haies et murs. L'avantage est que ces règles sont identiques pour tous les projets de la commune.

■ Planification spatiale: les plans d'affectation du sol

Les plans d'affectation sont le projet de l'aménagement du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Un plan d'affectation fixe avec précision la fonction spatiale (l'"affectation"): logement, bureaux, commerces, espaces verts, industrie... Le **Plan régional d'Affectation du Sol** (PRAS) couvre l'ensemble du territoire de la Région. Le PRAS est le plan de référence pour l'aménagement du territoire à Bruxelles, parce qu'il fixe la/les fonction(s) de chaque parcelle du territoire de la région. Chaque autorisation délivrée doit être conforme au PRAS. En 2013, le plan a été partiellement modifié suite à la croissance démographique dans la Région. Cette modification est appelée le PRAS démographique et permet



Anderlecht. Photo: Emma Denorme



Uccle. Photo: Marion Schubert

16. Le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire a été adopté par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 avril 2004 (MB 26.V.2004, 1ère éd.) et ratifié par l'ordonnance du 13 mai 2004 (MB 26.V.2004, 2de éd.); le code a été modifié à 22 reprises. Les piétons ne sont mentionnés que deux fois dans le Code : le chapitre sur les projets soumis à un rapport d'incidence mentionne que les tunnels uniquement dédiés aux piétons et cyclistes, ne sont pas soumis à l'établissement d'un tel rapport. (Annexes Art. N.1 n° 8 et Annexes Art. N.2 n° 19) > <https://urbanisme.irisnet.be/pdf/cobat/22bis-cobat-coordination-officieuse-bdu-decembre.pdf>

la construction d'habitations sur différents territoires qui sont encore actuellement des zones industrielles, en les remplaçant par des « zones d'entreprises en milieu urbain » (ZEMU).

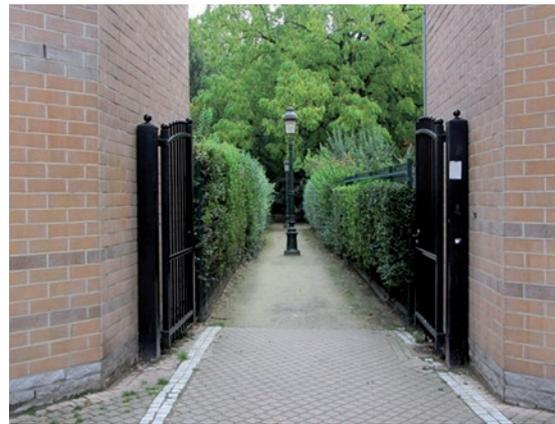
Un **Plan particulier d'Affectation du Sol** (PPAS) précise ou modifie le PRAS pour le territoire qu'il concerne. Un PPAS peut créer des leviers pour une politique communale des voies lentes. De cette manière le pouvoir local peut transposer au niveau de plusieurs îlots ou même d'un quartier sa stratégie spatiale par des règles qui sont obligatoires. Ainsi, une commune peut procéder à l'amélioration des déplacements des modes actifs au moyen d'ouvertures ou de liaisons pour les piétons ou cyclistes. Lorsque des particuliers ou promoteurs privés souhaitent réaliser leur projet, ils doivent suivre les dispositions du PPAS et par conséquent contribuer à la construction du réseau local des voies lentes.

■ La mise en œuvre: permis de lotir et permis d'urbanisme

Les plans d'affectation du sol précités sont réglementaires: ils fixent le cadre dans lequel des développements spatiaux peuvent avoir lieu.

L'impact majeur pour les voies lentes est réalisé au moyen de la **politique des permis**. C'est le secteur privé qui est à l'initiative de la plupart des projets que le pouvoir local doit contrôler. Nous pensons aux promoteurs immobiliers, mais surtout aux habitants de la commune. Si la commune veut faire usage d'un réseau de voies lentes fort, alors elle doit traduire cette ambition dans des conditions obligatoires au niveau des permis de lotir et des projets de constructions. Ces conditions sont des opportunités de créer les liaisons souhaitées ou de remettre en état des chemins disparus. Ou encore de créer des espaces publics attrayants ou des espaces semi-publics.

Le **permis de lotir** permet à la commune de déterminer la configuration d'un projet de construction: où viennent les voies publiques, où doivent venir les passages publics? Le terrain à (re)lotir comporte-t-il un chemin vicinal? Mais un permis de lotir va bien au-delà de tout ça. Via les prescriptions réglementaires, la commune peut s'exprimer précisément sur chaque aspect du projet: l'implantation, le gabarit permis, la conception et les matériaux à utiliser... Grâce à un tel permis de lotir, un pouvoir local dispose de tous les éléments pour contraindre à placer des traversées publiques. En déterminant par exemple qu'un passage doit relier les entrées



Jette. Photo: Jérôme Lescanne

des magasins ou maisons, la commune fixe dès la planification dans les prescriptions de lotissement la fondation d'un passage attrayant.

Le **permis d'urbanisme** autorise des projets sur un lotissement. Le rôle de la commune a plutôt trait dans ce cas au contrôle. La commune contrôle si l'affectation spatiale correspond bien à celle mentionnée dans le plan d'affectation: est-ce qu'on n'a pas mis une maison d'habitation à un endroit où devait venir un bâtiment commercial? Le demandeur tient-il compte des prescriptions des règlements urbanistiques de la Région et de la commune? Toutes les conditions fixées dans un permis de lotir éventuellement mentionné plus haut sont-elles bien suivies? Tient-on compte de l'emplacement d'un chemin vicinal? Ce permis est donc la conclusion: la commune devra contraindre à placer un passage ou une voie lente planifiée au niveau d'une parcelle.

En outre, une commune peut faire contribuer le promoteur immobilier à rendre traversables les nouvelles réalisations en fixant une **charge d'urbanisme**. Cet instrument oblige le promoteur immobilier à utiliser une partie des bénéfices du projet immobilier dans des actions qui profitent à tous les habitants de Bruxelles. Cette charge est donc un prix payé par le promoteur pour obtenir un permis pour un projet immobilier, une extension ou un changement d'affectation. Elle complète la demande de permis. La charge urbanistique peut avoir deux formes. Soit elle contraint le promoteur immobilier à réaliser lui-même un espace public, une voie lente ou un espace vert au sein du projet autorisé. Soit elle oblige le promoteur à verser une somme d'argent, permettant à la commune de réaliser un passage public.

▪ **La commune en tant que conseiller**

Chaque commune bruxelloise a une **commission de concertation** des matières d'urbanisme. Cet organe consultatif se compose toujours des représentants de la commune et de la Région: Bruxelles Développement urbain et Bruxelles

Environnement. La commission doit donner un avis sur les demandes de permis nécessitant un tel avis. Via cet avis, la commune peut donc faire entendre sa politique communale des voies lentes. Les avis sont consultatifs pour l'autorité qui délivre le permis. Même s'il s'agit de la commune.







Réalisé par:

TRAGE
WEGEN >
V

Trage Wegen vzw
Kasteellaan 349A
9000 Gent
www.tragewegen.be

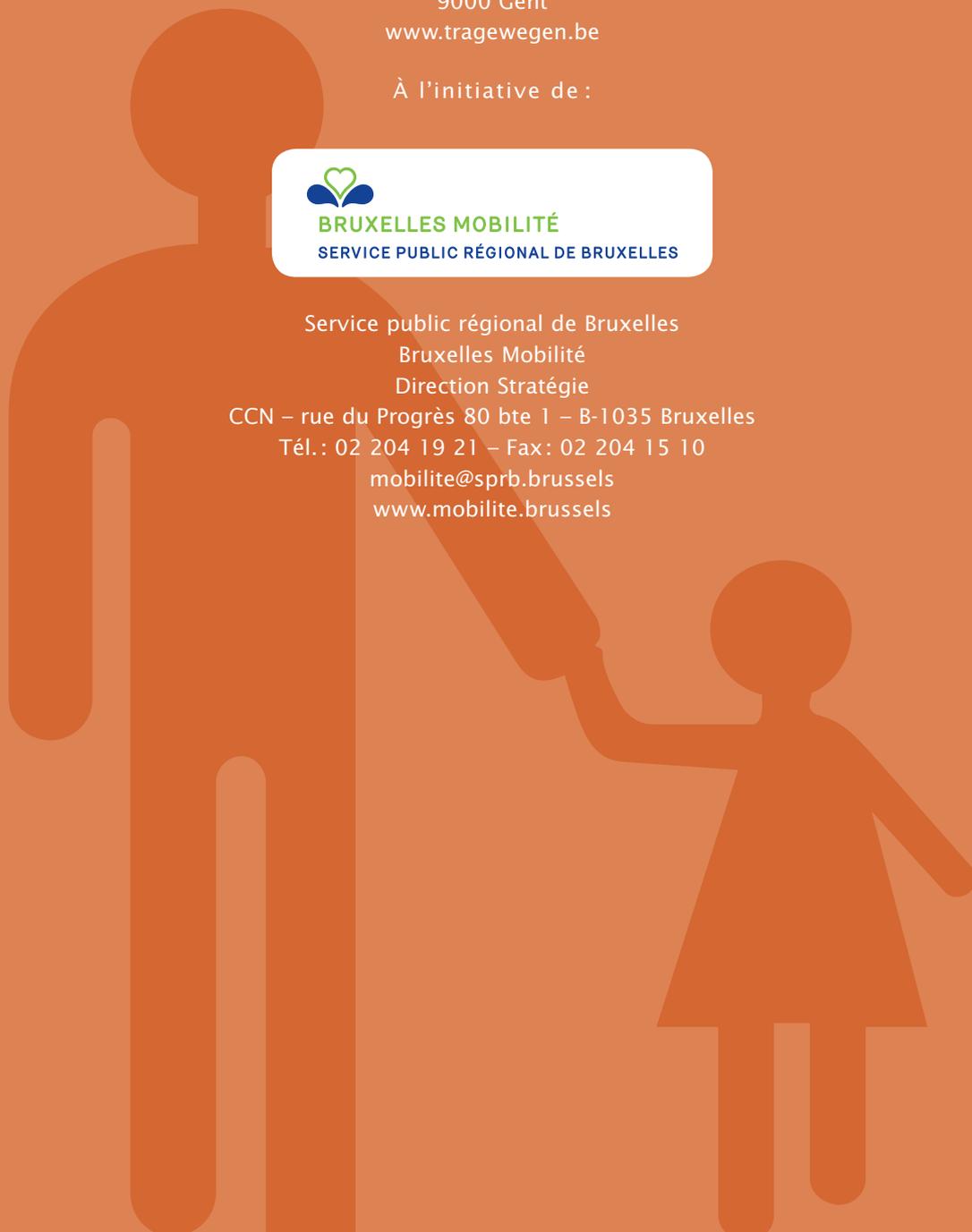
À l'initiative de :



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Service public régional de Bruxelles
Bruxelles Mobilité
Direction Stratégie
CCN – rue du Progrès 80 bte 1 – B-1035 Bruxelles
Tél.: 02 204 19 21 – Fax: 02 204 15 10
mobilite@sprb.brussels
www.mobilite.brussels





RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST