

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



PARTIE II
Recettes illustrées
par des exemples
dans les 19 communes

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

Traduction 

Service Public Régional de Bruxelles

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

SECONDE PARTIE

4 – Recettes pour l'optimisation du réseau communal des voies lentes	3
<i>Recette 1: Soutenir les initiatives citoyennes</i>	4
<i>Recette 2: Voie lente à proximité des écoles</i>	5
<i>Recette 3: Contrats de quartier durables</i>	7
<i>Recette 4: Espace public, espace de séjour</i>	8
<i>Recette 5: Surmonter les barrières en toute sécurité</i>	10
<i>Recette 6: Identifier les impasses débouchantes</i>	11
<i>Recette 7: Deux issues pour les parcs et espaces verts</i>	13
<i>Recette 8: Réaménagement des parcs selon les tracés naturels</i>	14
<i>Recette: Rue réservée au jeu</i>	16
<i>Recette 10: Créer des coulées vertes</i>	18
<i>Recette 11: Occupation permanente des zones résiduelles</i>	19
<i>Recette 12: Chemins vicinaux sont la trame du maillage</i>	21
<i>Recette 13: Chemins pédestres à travers les bâtiments</i>	22
<i>Recette 14: Rendre les traversées obligatoires dans les nouveaux développements urbanistiques</i>	24
<i>Recette 15: Inspirer les maîtres d'ouvrage</i>	25
<i>Recette 16: Rue scolaire</i>	26
<i>Recette 17: Convention d'utilisation concernant les voies privées et de service</i>	28
<i>Recette 18: Cogestion</i>	29
<i>Recette 19: Placer des plaques nominatives sur les voies lentes</i>	30
<i>Recette 20: Organiser une activité la journée de la Voie lente</i>	32
<i>Recette 21: Événements sportifs balisés</i>	33
<i>Recette 22: rue à vivre</i>	34
<i>Recette 23: Expériences artistiques ou créatives</i>	35
<i>Recette 24: La servitude de passage de droit public</i>	37
<i>Recette 25: Les voies lentes à travers les parkings</i>	39

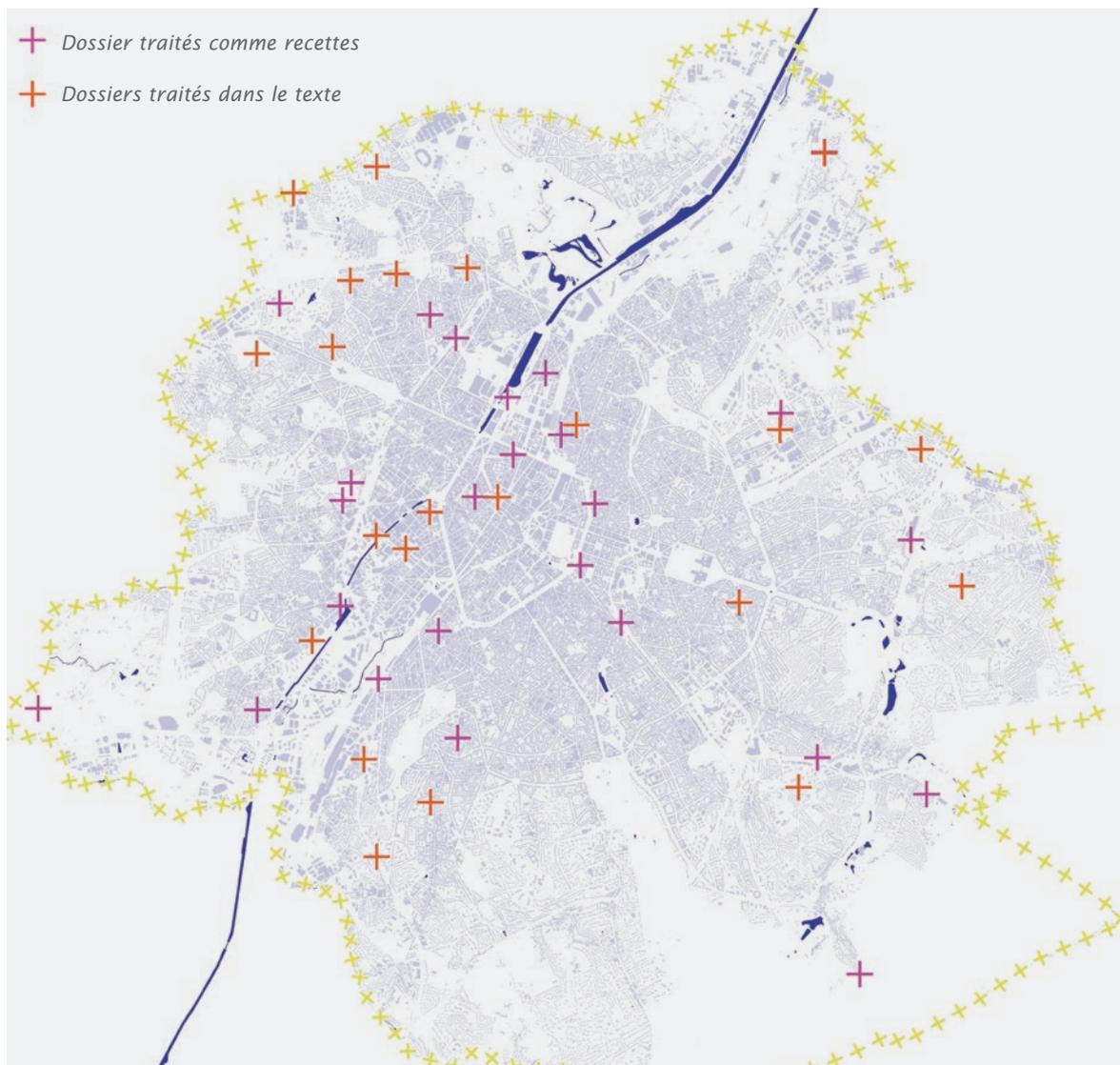
5 – Aperçu des exemples pratiques	41
6 – Bibliographie	43
7 – Abréviations	45
8 – Modèles de document	46
8.1 Acte authentique pour l'attribution d'une servitude de passage de droit public	46
8.2 Convention relative à l'ouverture et à la signalisation du/des chemin(s) privé(s) pour un maillage piétons communal	51
8.3 Mise en demeure de réouverture d'un chemin vicinal	54
8.4 Mise en demeure relative à la réouverture d'une servitude de passage de droit public	56

4- Recettes pour l'optimisation du réseau communal des voies lentes

Il faut que ce soit clair: pour gêner le piéton avec un réseau dense de voies lentes dotées tous les 50 mètres de chemins de traverse, l'intention de la Région de Bruxelles-Capitale, une politique communale des voies lentes est plus que nécessaire. Cette politique se base sur la situation actuelle et tend vers le meilleur réseau de voies possible à différents niveaux.

Dans le dernier chapitre, nous proposons 25 recettes que les communes peuvent mettre en œuvre afin d'améliorer le réseau des voies

lentes. Il s'agit toujours d'exemples bruxellois très concrets d'interventions et de mesures qui assurent un tissu de voies lentes plus robuste et plus fort au niveau local et supralocal. Ces recettes sont très diversifiées. Certaines sont le résultat d'une opportunité exploitée, d'autres d'un processus de fixation de plans et priorités. L'ensemble des recettes est un bel échantillon d'actions à court, moyen et long terme. Les recettes sont présentées dans l'ordre dans lequel elles apparaissent dans cette publication.



Recette I Soutenir les initiatives citoyennes

De plus en plus de gens se mobilisent pour leur quartier: pour une meilleure qualité de l'air, plus de cohésion sociale, plus de sécurité routière ou d'espace de jeux... Ces citoyens veulent 'faire' quelque chose: ils n'attendent pas les pouvoirs publics mais organisent des actions concrètes proches de leur environnement.

Il existe également de nombreuses dynamiques locales autour des voies lentes. En agissant en tant que commune ou administration publique sur les préoccupations et réalisations de ces initiatives ascendantes, vous augmentez l'adhésion et l'implication lors de vos réalisations.

DOSSIER Anderlecht, les citoyens formulent de propositions d'amélioration pour les voies lentes dans la cité-jardin La Roue

Description

La cité-jardin La Roue fut construite au début du XX^e siècle autour d'un réseau de petites places, passages et voies lentes réalisées par l'urbaniste Louis Van der Swaelmen. La cité compte 688 logements et couvre une superficie d'environ 19ha. Aujourd'hui, la cité-jardin se trouve à la périphérie de la ville, coincée entre une ligne ferroviaire, le canal et le Ring.



Anderlecht – Suggestions d'amélioration
pour La Roue.

Depuis des années, l'espace public et l'infrastructure lente y sont quelque peu négligés et sont souvent abusivement utilisés pour le stationnement de voitures. Suite au projet de rénovation de la cité-jardin, quelques rues et places ont à nouveau été aménagés avec les moyens de Beliris. Dans ce cadre, une attention particulière fut portée à la présence de verdure dans le quartier. Les services communaux concernés étaient le service Politique des Grandes Villes, Rénovation urbaine et le Foyer anderlechtois.

Les riverains interviennent dans ce projet pour – sous la direction du collectif ipé – créer un plan vert au moyen d'ateliers urbains publics. Ils organisaient des 'balades diagnostics' avec des habitants, fonctionnaires, politiciens locaux et le président des sociétés de logement social pour recenser les problèmes dans le quartier. Un des quatre chapitres du plan vert était consacré aux propositions d'amélioration au niveau des petits passages et voies lentes présents dans le quartier. Rien n'a été fait du rapport qui a découlé de cette initiative.

Dossiers similaires

- Haren: initiatives autour du Witloofweg et du Kleemputpad.
- Forest: initiatives autour du tunnel dans le quartier Wiels.



Une photo d'inventaire d'une venelle.
Photo: Steven Clays

Réseau	<input type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Anderlecht > Cité jardin la Roue	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	2011-2012	
Moyens/Financement	Beliris, budget pour cette partie inconnu	
Contact	Sophie Ghyselen et Amélia Ribeiro du Collectif ipé, info@ipecollectif.be; Commune d'Anderlecht, service Rénovation urbaine – Participation	
Plus d'infos/documents	– http://www.ipecollectif.be/projpla.htm – http://www.participation-anderlecht.be/IMG/pdf/2012_PlanVert-LaROUE_00_p1-6.pdf – http://www.participation-anderlecht.be/IMG/pdf/2012_PlanVert-LaROUE_02_p17-30.pdf http://www.environnement.brussels/sites/default/files/user_files/toolbox_cites_jardins_definitive.pdf	
Mots-clés	inventaire – cité jardin – passages – vert – entretien – initiative citoyenne – espace public – plan	

Recette 2 Voie lente à proximité des écoles

En Région de Bruxelles-Capitale, près de 4 enfants sur 5 se rendent à l'école à pied, à vélo ou en transports publics. Les alentours des écoles ne sont souvent pas adaptés à tant d'usagers actifs et la sécurité routière laisse souvent à désirer. La solution est l'implantation d'un accès à l'école totalement interdit à la circulation automobile dans un rayon d'1 kilomètre autour de toutes les écoles. En combinant voies lentes et rues scolaires, des itinéraires (temporaires) vers l'école sans voitures sont créés. Les écoles et administrations communales doivent y collaborer. Les communes doivent s'investir prioritairement au niveau des passages aux abords des écoles. Les écoles doivent relier leur domaine scolaire à ces voies lentes (un accès à l'arrière ou un portail est souvent suffisant), et prévoir éventuellement – en accord avec le voisinage – un passage permanent.

Qui plus est, il est intéressant d'établir une carte présentant les itinéraires aux alentours de l'école, mentionnant les itinéraires les plus

sécurisés pour les enfants se déplaçant à pied ou à vélo. Naturellement, les voies lentes y sont également mentionnées, ainsi que les pistes cyclables sécurisées, les rues à circulation automobile restreinte et les traversées. En outre, la carte montre aussi les points dangereux et les endroits où un surveillant habilité ou un agent de police est présent.

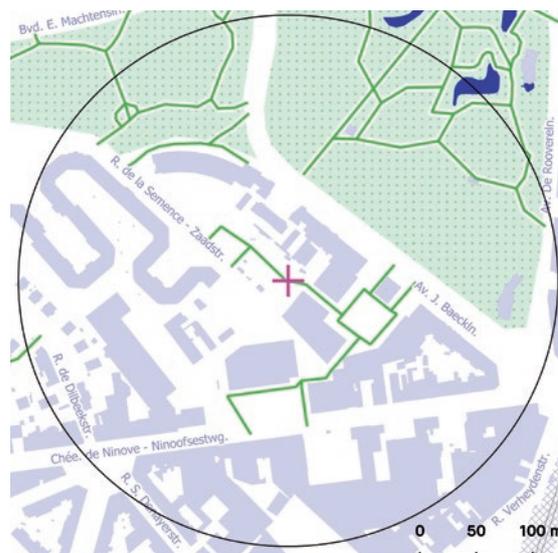
DOSSIER Molenbeek-Saint-Jean, une nouvelle école primaire donne une deuxième vie à un passage existant

Description

Depuis toujours, les riverains utilisent le passage piétonnier entre le parking d'un complexe commercial de l'avenue Joseph Baeck et la rue de la Semence. La liaison traversait un terrain avec des potagers familiaux et des broussailles. La zone est située à un jet de pierre de la Gare de l'Ouest et du parc Marie-José et de deux boulevards très fréquentés. À cet endroit, en 2012-2016, fut construite l'école primaire De Knipooog qui peut accueillir 400 élèves avec le financement de la Région.

À la demande des voisins, le passage piétonnier entre le quartier, les magasins et les boulevards fut maintenu. La voie lente a été maintenue d'une manière durable et revêtue en grande partie au moyen de pavés de bétons drainants. Conformément à la philosophie du bâtiment passif, les environs ont été aménagés le plus écologiquement possible. Une attention particulière a été prêtée à la perméabilité et la verdure, en dédiant de l'espace pour un potager. Le projet était porté par Bruxelles Environnement et la plateforme Urban. Le bâtiment a été reconnu comme bâtiment témoin de Bruxelles Environnement.

Sur le site de l'école même, la circulation automobile est autorisée dans une zone très limitée, et ce uniquement au début et à la fin de la journée scolaire. Toute la zone est aménagée en donnant la priorité à la mobilité active. À la tête de pipe de la rue de la Semence, un Kiss & ride a été aménagé pour les parents qui emmènent malgré tout leurs enfants en voiture.



Molenbeek-Saint-Jean – Environnement
EPC De Knipoog

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input checked="" type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Molenbeek-Saint-Jean > entre la rue de la Semence et l'avenue Joseph Baeck	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input checked="" type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Première étude: 2010 Ouverture: 2016	
Moyens/Financement	La construction de l'école a été financée par la Communauté flamande, Bruxelles Environnement et la Commune de Molenbeek-Saint-Jean; la Région de Bruxelles-Capitale a financé le réaménagement des alentours de l'école. Au total, environ 4 millions d'euros.	
Contact	De Knipoog: www.gbsdeknipoog.be , 02 414 35 40, deknipoog.1080@molenbeek.irisnet.be	
Plus d'infos/documents	– http://app.leefmilieubrussel.be/batex_search/Docs/fs_185_NL.pdf	
Mots-clés	école – débouchant – cheminement naturel – participation – perméable – kiss & ride – vélos	

Dossiers similaires

- Projet pilote autour des contrats école d'ADT qui se déroule dans trois écoles pilotes jusqu'à

la fin 2017 > objectif: développement des plans d'aménagement du territoire autour des écoles en tenant compte de la politique notamment dans le domaine de la mobilité. Un



Voie lente à proximité de l'école primaire
De Knipoog. Photo: Laura Nagels

contrat école est établi en collaboration avec les communautés, les écoles, les communes, les associations de quartier et les administrations régionales concernées.

- Chemins vicinaux à proximité des écoles à Evere (école primaire de Wegwijzer), à Molenbeek (athénée).
- Ganshoren: la rénovation complète d'une crèche a été adaptée au sentier pédestre qui la longe.

Recette 3 Contrats de quartier durables

Les Contrats de Quartier durables (CQD) sont des programmes de revitalisation urbains initiés par la Région de Bruxelles-Capitale, menés dans des quartiers fragilisés. La Région et les communes unissent leurs forces pour aborder intégralement un quartier dans un périmètre et une période préétablis. Le contrat de quartier devient de ce fait un outil important pour la rénovation urbaine. Le focus est mis sur le développement durable et la participation citoyenne. Dans un CQD, cinq types d'interventions peuvent être développées et financées, dont deux sont importantes pour les voies lentes: équipements de proximité et les infrastructures, d'une part, et les espaces publics, d'autre part. Le terrain d'action 'espaces publics' permet une amélioration qualitative de l'espace public et il donne explicitement la priorité aux modes actifs et à l'aménagement de l'infrastructure piétonne.

DOSSIER

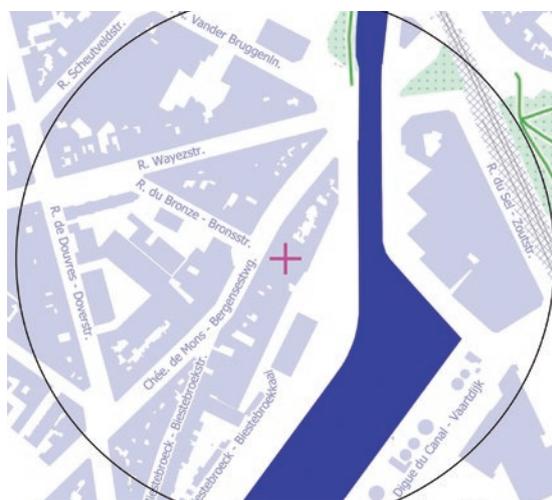
Anderlecht, le projet KAAI assure une liaison avec le canal

Description

Le contrat de quartier durable Biestebroek (2016-2019) touche notamment la zone entre la rue du Bronze, la rue Wayez et le canal Bruxelles-Charleroi. Un quartier densément bâti qui au fil des années a totalement perdu sa connexion au canal situé à deux pas. Un des projets développés par le bureau d'études ARTER Architects concerne la création d'une nouvelle liaison pour les piétons et cyclistes entre la partie située plus haut dans le quartier fortement bâti (chaussée de Mons) et le canal, qui est aujourd'hui presque inaccessible à partir du quartier.

La réalisation de cette liaison, qui est visible sur des photos aériennes de 1935 et 1953, exige la démolition de trois logements situés sur la chaussée de Mons. Les maisons concernées se trouvent précisément dans le prolongement de la rue du Bronze. L'espace libéré est aménagé comme une zone verte publique de haute qualité le long de laquelle sera construit un immeuble de 15 logements. Le résultat attendu: une liaison directe entre l'axe commercial de la rue Wayez et le canal, par laquelle le quartier est à nouveau relié à la voie navigable et la liaison historique est rétablie.

Les logements visés étaient à vendre au moment de l'approbation du projet. L'idée d'ouvrir l'îlot vers le canal au niveau de la chaussée de Mons cadre avec les recommandations du Plan particulier d'Affectation du Sol (PPAS) Biestebroek.



Anderlecht – Démolition de maisons pour
un passage

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input checked="" type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Anderlecht > à la chaussée de Mons dans le prolongement de la rue du Bronze, ce qui crée une ouverture entre la rue Wayez et le canal	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input checked="" type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input checked="" type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Prévu dans le programme quadriennal 2016-2019	
Moyens/Financement	Achat et démolition de logements: estimé à 2.365.000 euros Assainissement des terrains: estimé à 250.000 euros; Conception et aménagement du nouvel espace public: 155.727 euros	
Contact	Bureau d'études ARTER, Sébastien Heuss: info@arter.be, 02 513 77 95; Anderlecht, service Rénovation urbaine: Guy Van Beeck, gvanbeeck@anderlecht.brussels, 02 558 09 95	
Plus d'infos/documents	– http://participation-anderlecht.be/IMG/pdf/CQDB_Phase_03_NL.pdf	
Mots-clés	démolition – nouvelle liaison – eau – espace vert	



Anderlecht, carrefour chaussée de Mons et rue du Bronze. Photo: Hanne Van Herck

Recette 4 Espace public, espace de séjour

Il est possible de renforcer le réseau des voies lentes en créant davantage de liaisons. Cela va de soi. Une telle liaison ne doit pas nécessairement se limiter à un chemin étroit. Les environs de la voie, donc l'espace public, peut être conçu pour les piétons. En prêtant attention aux zones de repos, à la verdure, aux fontaines d'eau potable, aux espaces de jeux et aux autres éléments que

les riverains ont mis en avant lors d'une consultation. Ainsi, on fait littéralement de la place pour l'humain dans son quartier et dans sa ville. Ce type de zone de détente crée une nouvelle relation entre les riverains, entre les habitants et leur environnement. Ces espaces de séjour contribuent au bien-être et à la santé des citoyens.

DOSSIER Schaerbeek et Bruxelles-Ville, l'ancien lit de la Senne devient un espace de détente étendu parcouru par une voie lente

Description

L'ancien lit de la Senne, un cheminement sinueux à l'arrière des maisons dans le Quartier Nord à Bruxelles et Schaerbeek, est resté pendant des années une étroite zone en friche. Cette bande d'1,6km de long a été réaménagée et ouverte au public à l'initiative de Bruxelles Environnement. Ce nouveau parc a reçu le nom de Parc de la Senne.

La première partie du parc, située entre l'avenue de l'Héliport et la rue Masui et d'une superficie de 10000m², a été inaugurée fin septembre 2016. Les travaux de la deuxième partie, située entre la rue des Palais et la rue Masui, sont encore en cours. Pour 2018, la troisième partie, située entre la rue Masui et la rue de la Reine, doit être termi-

née. À plus long terme, le nouveau parc sera relié au canal au moyen d'une passerelle cyclable et piétonne au-dessus du canal, connectée au pont ferroviaire existant. Tout le tracé est une liaison douce entre la gare du Nord et l'extrémité du parc de Laeken. Pour réaliser une liaison aussi directe, il est encore nécessaire de trouver une solution pour le tracé à hauteur du terrain de Sibelga au niveau de la rue des Palais et du quai des Usines. Si Sibelga n'accorde aucun droit de passage sur son parking, les piétons devront faire un détour via la rue Masui prolongée et un tracé à encore développer sur le talus de chemin de fer jusqu'au canal.

Le parc est aménagé comme une longue promenade pédestre doté d'une grande valeur écologique. Les concepteurs ont prévu de nombreux



Parc de la Senne entre Schaerbeek et Bruxelles-Ville. Photo: Compagnie du Paysage

espaces de jeux et des terrasses avec des bancs, transats et tables de pique-nique. La nuit et par mauvais temps, le parc est fermé au moyen de grandes grilles grises.

Ce projet a un coût de 6,5 millions d'euros et est financé par Beliris au sein des contrats de quartier durables Masui et Reine-Progrès. La conception a été confiée à la Compagnie du Paysage de Paris. L'étude s'est déroulée de 2011 à 2015. La gestion du parc relève entièrement de Bruxelles Environnement. Le parc est entretenu quotidiennement et surveillé en permanence par quatre gardiens.

Dossiers similaires

- Jette, alentours de la gare.
- Ganshoren, avenue Van Overbeke.



Schaerbeek – Parc de la Senne

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Bruxelles-Ville et Schaerbeek > espace résiduel à l'arrière de la rue Masui, rue des Palais, débouchant au canal	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input checked="" type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	2011-aujourd'hui	
Moyens/Financement	Beliris: 6,5 millions d'euros	
Contact	Bruxelles Environnement: 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Plus d'infos/documents	– http://www.environnement.brussels/fiche/parc-de-la-senne – http://www.compagniedupaysage.com/projects/parc-de-la-senne/	
Mots-clés	espace résiduel – parc -liaison – bancs – jeux – biodiversité	

Recette 5 Surmonter les barrières en toute sécurité

La Région de Bruxelles-Capitale est coupée par un grand nombre de barrières: des axes de circulation très fréquentés, des voies ferrées, de vastes terrains industriels et le canal. Les piétons doivent souvent faire de grands détours pour vaincre ces importants éléments d'infrastructures. Les passerelles et tunnels pour piétons et cyclistes aident à traverser en toute sécurité. Mais ce type de liaisons n'est cependant aménagé que sporadiquement en raison des hauts coûts qui y sont liés. Il faut également porter attention aux dénivellations et – dans le cas des tunnels – au sentiment d'insécurité.

DOSSIER Auderghem, passerelle pour cyclistes et piétons au-dessus de boulevard des Invalides

Description

Le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer entre Bruxelles (Delta) et Tervuren a été transformé par Bruxelles Environnement en un itinéraire pédestre vert, faisant partie de la Promenade Verte. Le chemin a une valeur récréative, écologique et fonctionnelle, notamment du fait qu'il se trouve dans la vallée de la Woluwe.

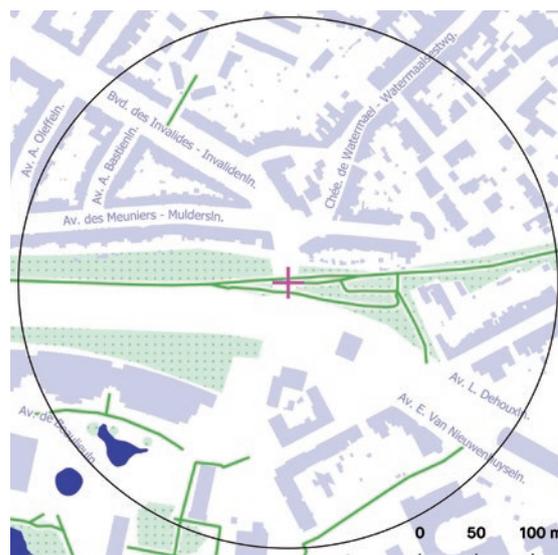


*L'imposante passerelle de la Promenade Verte.
Photo: bxlrio.blogspot.be*

La promenade est accessible via 17 accès, rendu chacun aussi visible que possible. Lors de l'aménagement, une grande attention a été portée à la verdure et à l'infrastructure de repos.

Le choix de ce cheminement impliquait la recherche d'une solution pour une immense barrière: la traversée à la hauteur de l'avenue Hermann-Debroux/E411. Pour que les nombreux promeneurs et cyclistes qui emprunteraient cet itinéraire puissent traverser le boulevard des Invalides en toute sécurité, Bruxelles Environnement a fait construire une passerelle de 60 mètres de longueur et 8 mètres de hauteur pour les piétons et les cyclistes. La passerelle a été conçue en béton coloré et bois par le bureau Dessin et Construction. Une attention particulière a été portée à l'accessibilité pour les cyclistes et promeneurs.

Détail piquant: pour pouvoir réaliser cette construction, l'autoroute a dû être rétrécie.



Auderghem – Passerelle Promenade Verte

Dossiers similaires

- Forest, tunnel sous la voie de chemin de fer dans le quartier Wiels.
- Laeken, passerelle au-dessus de la voie de chemin de fer à la Rue Fransman.
- Future passerelle Gosselies au-dessus du canal (début des travaux mars 2018).

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Auderghem > passerelle au-dessus du boulevard des Invalides, à hauteur de l'avenue Louis Dehoux et du viaduc Hermann-Debroux.	
Contexte spatial	<input type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Lancement de l'étude: 2004 Travaux: 2008-2010	
Moyens/Financement	Bruxelles Environnement, Beliris et SPF Mobilité et Transports : 6900000 euros	
Contact	Dessin et Construction: Yvon Mosseray, 071 43 48 83, courriel@dessin-et-construction.eu Bruxelles Environnement: 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Plus d'infos/documents	<ul style="list-style-type: none"> - http://www.huytbroeck.be/IMG/pdf_perscommuniqueninhuldin_gan_van_spoorwegwandeling.pdf - http://www.wbarchitectures.be/en/architects/Dessin_et_Construction/34 - http://www.publicspace.org/en/works/g090-promenade-cyclo-pedestre-du-chemin-de-fer 	
Mots-clés	pont – passerelle – espace résiduel – itinéraire – cyclistes – barrière – sécurité routière – universal design	

Recette 6 Identifier les impasses débouchantes

Depuis 2013, le code de la route a instauré le panneau de signalisation F45b, impasse débouchante. Il s'agit d'une voie sans issue pour les automobilistes, mais pas pour les piétons et/ou les cyclistes. Les gestionnaires de voirie peuvent adapter le signal F45b afin de clarifier la situation locale. Le signal F45 (voie sans issue) doit servir de base avec les 3 icônes complémentaires du signal F45b: la fine ligne, le piéton et/ou le cycliste.

Ce panneau contribue à un meilleur usage de notre voirie, en particulier pour promouvoir la marche et le vélo comme alternative à l'utilisation de la voiture. Les cyclistes et piétons qui ne connaissent pas un quartier, ont en effet tendance à ne pas utiliser les voies sans issue, alors qu'il

existe cependant souvent un passage pour eux. Les sondages montrent que 70 à 75% des voies sans issue sont en réalité des voies débouchantes.

DOSSIER Ganshoren, les gardiens de la paix recensent les voies débouchantes

Description

Le service Mobilité et Urbanisme de la commune de Ganshoren travaille en étroite collaboration avec une équipe de gardiens de la paix afin de surveiller la qualité de l'espace public pendant leur ronde quotidienne dans la commune.

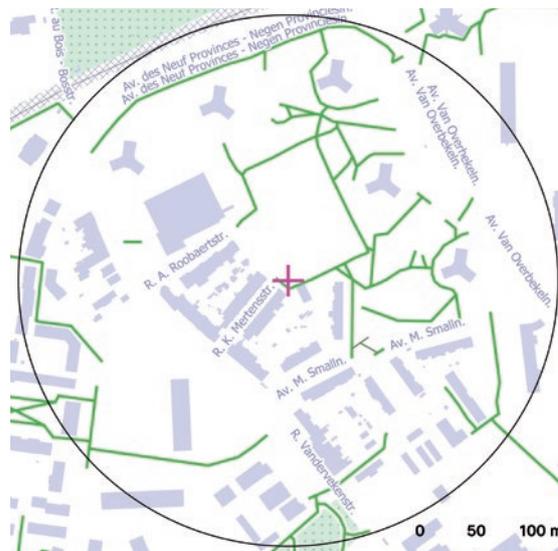
À la demande du service Mobilité, les gardiens de la paix ont établi un inventaire de toutes les voies sans issue qui disposent d'un passage pour les piétons et/ou les cyclistes. Mis à part un cas, il s'avère que toutes les voies sans issue sont débouchantes.



Cette rue sans issue débouche sur un escalier qui permet le passage des piétons.

Photo: Hanne Van Herck

Ensuite, le service Mobilité a adapté tous les panneaux de signalisation des voies concernées. Sur la plupart des signaux (F45), on a apposé



Ganshoren – Inventaire par gardiens de paix

un autocollant avec un piéton et/ou un cycliste. Certains panneaux ont été remplacés.

Dossiers similaires

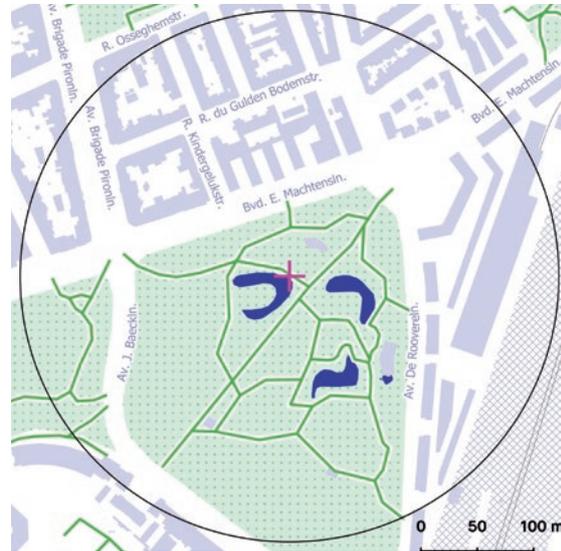
- Woluwe-Saint-Lambert: toute la commune en 2013.
- Anderlecht: un certain nombre de signaux ont été adaptés ou remplacés.

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Ganshoren, toute la commune	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input checked="" type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input checked="" type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	2014	
Moyens/Financement	Aucun	
Contact	Ganshoren, service Mobilité	
Plus d'infos/documents	– https://www.duurzame-mobiliteit.be/artikel/doodlopende-straat-wordt-doorlopende-straat	
Mots-clés	signal – inventaire – continu – cyclistes – promotion	

Recette 7 Deux issues pour les parcs et espaces verts

Les parcs, cimetières et jardins intérieurs dans les îlots sont – du fait de la présence de végétation – souvent des lieux agréables pour se promener ou se reposer. Beaucoup de ces espaces verts n'ont cependant qu'une entrée, ce qui est inadapté au passage de la circulation piétonne. Dans de nombreux cas, la création d'une entrée supplémentaire est relativement simple: l'ouverture d'une grille ou la réalisation d'une ouverture dans une clôture. Une intervention qui permet la traversée de tels espaces verts et qui facilite l'accès à ces espaces pour les riverains habitant du côté de la nouvelle ouverture. Il serait encore plus simple d'ouvrir les multiples clôtures de part et d'autre des parcs au sein des îlots.

DOSSIER Molenbeek-Saint-Jean, plusieurs issues pour le parc Marie-José



Molenbeek-Saint-Jean – Parc Marie-José

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Molenbeek-Saint-Jean > entre le boulevard Edmond Machtens, l'avenue De Roovere et l'avenue Joseph Baeck	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> immeuble à multiples étages <input checked="" type="checkbox"/> habitations adjacentes <input type="checkbox"/> habitations indépendantes <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement	<input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois <input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Projet: 1920 Restauration: 2015-2016	
Moyens/Financement	Beliris: 1 200 000 euros pour la restauration du parc	
Contact	Bruxelles Environnement: 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Plus d'infos/documents	– http://www.beliris.be/files/files/Projets/Parc-Marie-Jose/folder-mj-web.pdf – http://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/IF%20EV%20PARC%20MARIE-JOSE%20DEF%20FR	
Mots-clés	parc – vert – éclairage – tracé – traversabilité	

Description

Le parc Marie-José est un grand espace vert de 6 ha situé dans la vallée du Molenbeek. Le parc a été conçu par l'architecte et urbaniste Louis Van der Swaelmen et inauguré en 1922. Outre les drèves et les pelouses, les étangs et les massifs boisés, le parc compte également des plaines de jeux, des terrains de sport, une école et un centre de rencontre du CPAS. Le parc est connu en raison de ses arbres remarquables. Ce parc a fait l'objet d'une restauration par Beliris en 2015. Dans ce cadre, quelques chemins ont été rénovés, des escaliers et des nouveaux chemins ont été aménagés. Le bureau d'études AGORA a été désigné à cet effet. En 2016, la commune de Molenbeek-Saint-Jean transférait la gestion du parc Marie-José et du parc Albert adjacent à Bruxelles Environnement.

Le parc Marie-José est coïncé entre trois grandes avenues. Grâce à ses six entrées, le parc est faci-



*Les chemins dans le parc Marie-José sont magnifiques pour se promener.
Photo: Rita Florizoone*

lement traversable. Les piétons utilisent les liaisons par le parc, comme un raccourci, mais aussi comme un itinéraire vert et agréable.

Dossiers similaires

- Etterbeek, Jubileumgaard.
- Woluwe-Saint-Lambert, parc de Roodebeek.
- Ixelles, parc Ten Bosch.

Recette 8 Réaménagement des parcs selon les tracés naturels

Les piétons et cyclistes cherchent souvent le chemin le plus court entre deux points. Souvent, ces tracés fonctionnels ne correspondent pas aux chemins conçus sur la table de dessin, donnant naissance aux cheminements naturels, ou aux liaisons effectives créées par une utilisation régulière. Il s'agit très souvent d'angles courts qui sont coupés, pour atteindre plus rapidement la destination. Parfois, il s'agit aussi de tracés plus longs, où un chemin fait défaut.

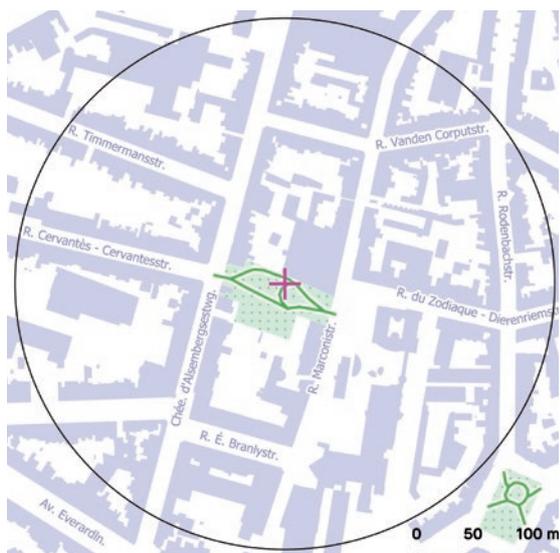
Lors des nouveaux développements urbanistiques et spatiaux, il est essentiel de tenir compte dès la phase de conception de ces tracés fonctionnels et des pôles qui attirent des flux de piétons, comme les arrêts de transports publics et les écoles, par exemple en utilisant les traces existantes. Une autre option est d'observer suffisamment longuement la manière dont les passants se déplacent dans la zone du projet.

DOSSIER Forest, le nouveau projet du parc Marconi suit les tracés

Description

Dans le cadre du contrat de quartier durable Albert, le parc Marconi a été l'objet d'un important réaménagement. Auparavant, ce lopin de terre d'environ 2 800 m² était essentiellement utilisé comme un raccourci. Un bel exemple de cheminement naturel non entretenu.

Suite à un processus participatif des riverains et enfants, dirigé par Trame, le bureau Suède 36 a décidé de valoriser le chemin de sorte qu'il soit également accessible aux personnes handicapées. L'objectif était une meilleure intégration



Forest – Parc Marconi

du chemin dans l'environnement. C'est pourquoi, on a installé une zone de pique-nique/rencontre, prévu plus de plantations et créé une plateforme temps libre qui peut faire office de podium, lieu de repos, toboggan, mur d'escalade... Outre, le sentier pédestre existant, un deuxième parcours dédié à la nature a vu le jour. Ce chemin est perméable.

Les grilles de l'ancien parc ont été retirées et l'accès a été placé au même niveau que le trottoir. La nuit, les entrées sont éclairées. Les deux entrées du parc sont dotées de panneaux d'informations reprenant le règlement, mais aussi sur lesquels les riverains peuvent mettre des messages.

Dossier similaire

- Woluwe-Saint-Lambert, site de l'UCL.



Un nouvel aménagement du parc à l'endroit où se trouvait déjà un passage auparavant. Photo: Suède 36

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Forest > entre la rue Marconi et la chaussée d'Alseberg, en face de la rue Cervantès	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Travaux: janvier à août 2016	
Moyens/Financement	Commune de Forest: 375 000 euros	
Contact	Commune de Forest, Charles Spapens, échevin de la revitalisation des quartiers	
Plus d'infos/documents	Rapport de participation: – https://drive.google.com/file/d/0BzZf0Sj1LIUU3hlaUNDeGhtbEO/edit	
Mots-clés	parc – jeux – éclairage – grilles – universal design – rencontre – perméable – vert	

Recette 9 Rue réservée au jeu

Une rue réservée au jeu est une rue fermée à la circulation, pour une durée déterminée, pendant les vacances scolaires. Objectif: créer de l'espace de sorte que les enfants puissent jouer tout à loisir. Toute la largeur de la voie publique est réservée pour les jeux. Seuls les cyclistes, automobilistes habitant dans la rue et les véhicules prioritaires peuvent encore emprunter la rue mais en roulant au pas. L'initiative est prise par les riverains qui introduisent une demande auprès de la commune. Une rue réservée au jeu peut avoir un ou plusieurs parrains et marraines. Ces personnes qui habitent dans la rue surveillent du coin de l'œil.

Le début et la fin de la rue sont fermés au moyen de barrières et d'un panneau de signalisation. En ralentissant temporairement la circulation automobile des rues, les enfants et les adultes ont la possibilité d'expérimenter l'espace public d'une autre manière.

DOSSIER Saint-Gilles, la commune motive les habitants à créer de rues réservées au jeu

Description

Depuis quelques années déjà, la commune de Saint-Gilles appelle systématiquement ses habitants à transformer leur rue en rue réservée au jeu pendant les vacances scolaires. Elle soutient les habitants intéressés au moyen de matériel pratique comme des tables, chaises et tentes, toute sorte de matériel de jeux et une bibliothèque de rue. La commune propose aussi des ateliers sur la réparation des vélos ou le recyclage.

En 2013, un règlement communal qui doit faciliter l'organisation d'une rue réservée au jeu, a été approuvé. Des rues réservées aux jeux ont déjà été créées dans les rues suivantes: rue Crick/rue Gustave Defnet, rue Jean Robies, rue de Lisbonne, rue du Danemark, rue du Monténégro, rue du Céléri, rue de la Filature, rue Alfred Cluysenaar, rue de Parme, rue d'Ecosse, rue du Mont-Blanc, la rue le long de la place Morichar et la rue Franz Gaillard.

Dossiers similaires

- Bruxelles-Ville: rue Léon XIII.
- Schaerbeek: rue F. Bossaert.
- Evere: Kleigroeveërfstraat.
- Anderlecht: règlement communal et soutien par le service jeunesse; aussi dans la rue Otlet.



Saint-Gilles – Expérience dans la Rue Emile Féron



Au moyen de cette image, l'administration communale de Saint-Gilles appelle ses citoyens à organiser des rues réservées au jeu.

Réseau	<input type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Saint-Gilles > rue Emile Féron	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input checked="" type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Première rue réservée au jeu en 2008, règlement depuis 2013.	
Moyens/Financement	Inconnu	
Contact	Commune de Saint-Gilles, Service des Affaires néerlandophones : na-an.1060@stgillis.irisnet.be, 02 533 98 60	
Plus d'infos/documents	– http://www.stgilles.irisnet.be/public/uploaded/Reglements/2013/reglement_communal_rues_reservees_au_jeu.pdf – http://www.stgilles.irisnet.be/public/uploaded/AFF_NL/FR_speelstraat_DEF.pdf	
Mots-clés	enfants – temporaire – jeux – espace public – participation	

Recette 10 Créer des coulées vertes

Le maillage vert et bleu développé par Bruxelles Environnement est un point de départ rêvé pour l'aménagement de nouvelles voies lentes. La densification du maillage vert et bleu peut aller de pair avec la densification de l'infrastructure pour les usagers actifs. Le mot d'ordre est ici continuité. Lorsque la structure verte existante est renforcée et les zones non vertes et de liaison sont transformées en esplanades, parcs linéaires et autres espaces verts traversables pour les piétons, des coulées vertes qui enrichissent le tissu urbain, apparaissent. Avec tous les avantages que cela comporte pour la biodiversité et le développement de la nature, la sécurité routière, la vitalité et la qualité de l'espace public et même le retour économique pour les commerçants.

DOSSIER Ixelles, un long parc relie l'Esplanade européenne et la gare Gerموir

Description

Juste au sud du quartier européen se trouve un quartier doté d'un fort relief et d'une tranchée fortement présente pour la voie de chemin de fer. Dans le cadre du Contrat de quartier Sceptre (2010-2016), il a été proposé après une étude des besoins auprès de la population locale d'aménager l'espace résiduel le long des voies de chemin de fer en parc étendu.



Ixelles – Construction du Park System

Cette coulée verte a reçu le nom de Park System et doit relier l'Esplanade européenne et la nouvelle gare Gerموir. Le bureau d'études IPE/KARBON a destiné explicitement ce long poumon vert en tant que liaison piétonne continue, de sorte que les sous-quartiers à proximité soient mieux reliés les uns aux autres. En outre, une attention particulière a été portée à la rencontre, aux jeux, à la culture et à la nature.

Pour aboutir à ce Park System, le tracé a été divisé en plusieurs tronçons. Un certain nombre de zones en jachère et le parc du Viaduc ont été réaménagés. Le bureau d'études NEY et les architectes MS-A ont conçu une passerelle entre la rue du Sceptre et la rue Gray, construite dans le talus de chemin de fer (propriété d'Infrabel). La passerelle enjambe un dénivelé de 17 mètres (sur une distance de 140 mètres) et se composera partiellement d'un escalier en béton avec une goulotte vélos. Le permis de bâtir a été demandé en 2012. Lors d'une phase antérieure, suite au contrat de quartier Blyckaert, une longue passerelle a déjà été construite entre la rue du Sceptre et le parc du Viaduc. Par cette intervention, ce parc est maintenant désenclavé via une deuxième entrée permettant un accès aisé au parc et au quartier européen pour les habitants de la rue du Sceptre.

Dossier similaire

- Saint-Josse-ten-Noode, Coulée verte: supprimer le chaînon manquant par une liaison verte entre Josaphat et le Quartier européen.



Un chemin dans le parc du Viaduc dans sa forme actuelle. Photo: Julien Claessens

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Ixelles > entre la place de l'esplanade européenne et la gare du Gerموir	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input checked="" type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input checked="" type="checkbox"/> autre > voie de chemin de fer
Durée	Etude: 2010-2012 Début des travaux: 2013	
Moyens/Financement	Beliris: 2 378 190,43 euros	
Contact	Contrat de quartier Sceptre – Chef de projet: Xavier Van Der Kelen, 02 643 59 83, xvanderkelen@elsene.irisnet.be; Communication: Isabelle Legrain, ilegrain@elsene.irisnet.be	
Plus d'infos/documents	– http://quartiers.brussels/1/qp/102 – http://www.elsene.irisnet.be/site/downloads/contrats/sceptre/permis_urbanisme.pdf – http://www.elsene.irisnet.be/site/nl/download/contrats/sceptre/rapportfinal.pdf	
Mots-clés	continuité – vert – longue distance – espace résiduel – voie de chemin de fer – universal design	

Recette I I Occupation permanente des zones résiduelles

Il existe partout dans la Région de Bruxelles-Capitale des terrains en friche ou des zones résiduelles qui ont un grand potentiel de liaisons lentes. Le maillage vert et bleu, le réseau de chemin de fer avec ses talus, longs, plats et étendus, mais aussi les parcelles inutilisées dans les zones résidentielles ou industrielles offrent des possibilités pour une infrastructure piétonne dense. En de nombreux lieux de la capitale, ces zones résiduelles sont déjà utilisées de manière informelle pour des potagers ou elles sont intégrées dans des projets temporaires. Il importe de maintenir les cheminements naturels existants et d'ouvrir de nouvelles liaisons pour obtenir des tracés les plus continus possible. Cela peut se faire à différents niveaux d'échelle: des conventions d'utilisation avec des propriétaires jusqu'aux grands projets de reconversion.

DOSSIER

Molenbeek et Laeken, un talus de chemin de fer en friche devient le parc de la ligne 28

Description

À la demande de Bruxelles Environnement et Beliris, la zone en friche située le long de la ligne ferroviaire 28 a été réhabilitée en un parc tout en longueur avec de nombreux espaces de jeux pour les enfants. Le parc commence à la station de métro Belgica et va jusqu'à la station Pannenhuis.

Le parc s'étend sur 686 m et a une superficie de 20 000 m². Une promenade est aménagée sur toute sa longueur. Très vite, le public a adopté ce parc, qui rejoint le parc à Tour & Taxis – Parckfarm et le parc que la commune de Molenbeek a fait aménager à l'avenue Jean Dubrucq (2007-2011) dans le cadre du contrat de quartier durable Escaut-Meuse. À terme, le parc sera encore prolongé entre Pannenhuis et Bockstael. La réalisation a été financée par Beliris et B-Holding.

Dossiers similaires

- Anderlecht: projet QUAI.
- Ixelles: Park System.



Molenbeek – Parc de la Ligne 28

- Anderlecht: Plaine X70: suite au Parckdesign 2012, un terrain en friche a été aménagé en potager traversable. Le site est entre-temps à nouveau fermé.



Espace de rencontre dans le nouveau Parc de la Ligne 28. Photo: Laura Nagels

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Molenbeek et Laeken > entre la rue Charles Demeer, l'avenue Jean Dubrucq et le boulevard Belgica (à prolonger dans une phase suivante jusqu'à Bockstaël)	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input checked="" type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input checked="" type="checkbox"/> autre > ligne ferroviaire
Durée	Travaux: 2013-2014	
Moyens/Financement	Beliris: 4 236 000 euros; B-Holding: 300 000 euros.	
Contact	Beliris, 02 739 06 00	
Plus d'infos/documents	<ul style="list-style-type: none"> – http://www.beliris.be/projets/parc-de-la-ligne-28.html – http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/Beliris_Projet_Parc_L28.pdf – http://canal.brussels/fr/content/un-nouveau-parc-bruxellois-le-parc-de-la-ligne-28 	
Mots-clés	zone résiduelle – voie de chemin de fer – réussite – public – parc – jeux	

Recette 12 Chemins vicinaux sont la trame du maillage

Toutes les communes de Belgique disposent – grâce à la loi des chemins vicinaux du 10 avril 1841 – d'un atlas dans lequel ont été dessinés tous les chemins vicinaux. Ces atlas sont encore utilisés quotidiennement par les administrations communales. Parce que la loi sur les chemins vicinaux est toujours d'application, l'ensemble des chemins vicinaux repris dans ces atlas sont encore valables, même s'ils ne sont plus visibles ou utilisables sur le terrain.

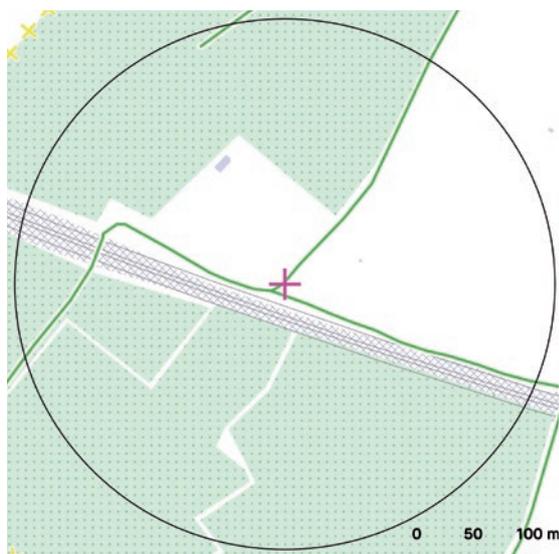
Quand une commune veut améliorer et densifier son maillage pour les usagers actifs, il lui est conseillé de toujours prendre comme base l'Atlas des chemins vicinaux. La réhabilitation des liaisons disparues ou à l'abandon peut permettre une meilleure harmonisation du maillage avec les besoins des piétons et cyclistes.

DOSSIER

Anderlecht: réhabilitation des chemins vicinaux à Neerpede

Description

Afin de permettre une meilleure accessibilité de Neerpede, la commune d'Anderlecht a décidé en 2003 de revaloriser le réseau de sentiers et chemins vicinaux. Dans un premier temps, elle



Anderlecht – Réparation de chemins vicinaux
à Neerpede

a remis en état 2,5 km de chemins et 2,5 km de sentiers, dont certains avaient totalement disparus. Cette réhabilitation s'est faite en utilisant des matériaux naturels et respectueux du caractère rural du lieu: le pavé pour les voies carrossables et la lave broyée (lavatith) pour les sentiers. Toutefois, un filet d'eau extra-large en béton a été prévu pour servir de bande confort pour les cyclistes.

Sept promenades piétonnes (de 4 à 11 km) et trois itinéraires cyclables (de 9 à 13 km, dont un pour les VTT) sont balisés. En outre, différents panneaux d'information ont été placés et deux brochures reprenant cartes et explications ont été publiées.

Environ deux tiers des chemins vicinaux avaient disparu à ce moment. Il existe aujourd'hui encore un grand nombre de chemins vicinaux qui existent encore juridiquement mais ne sont plus accessibles au public, surtout à la hauteur du terrain de golf. Notons également la disparition d'un certain nombre de liaisons en raison d'empiètement des parcelles agricoles et de l'intégration comme jardins privé.

Dossier similaire

- Bruxelles-Ville: inventaire des chemins vicinaux et pédestres à Haren.



La campagne à Anderlecht. Photo: Ludo Everts

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input checked="" type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Anderlecht, Neerpede	
Contexte spatial	<input type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input checked="" type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	2003-2004	
Moyens/Financement	Inconnu	
Contact	Anderlecht, Service des Voiries	
Plus d'infos/documents	<p>– Des versions numériques de ces cartes sont disponibles sur http://www.anderlecht.be/environnement/developpement-durable/promenades-a-neerpede-et-environs</p> <p>– Bokhorst Hermine, «Rénover les promenades. Des sentiers de lave à Neerpede », dans : <i>Le Soir</i>, 24-01-2003, p. 17; Philippe Debry, échevin à Anderlecht, 2000-2006, dans <i>Brusselmans et Lechat, Sauver et promouvoir les sentiers</i>, 2011 p. 44.</p>	
Mots-clés	chemins vicinaux – réhabilitation – signalisation – itinéraires – revêtement semi-dur	

Recette 13 Chemins pédestres à travers les bâtiments

Les voies lentes se trouvent aux endroits les plus inattendus. Certains sentiers passent même à travers des bâtiments, créant un lien étroit entre le bâtiment et l'environnement urbain. L'affectation fait littéralement partie de l'itinéraire. Ce type de sentiers assure remarquablement la densification du maillage piétons: une circulation moins concentrée, un itinéraire direct vers un arrêt de transports publics ou une autre affectation qui génère une forte circulation piétonne. Il ne faut pas qu'un passage public sur une parcelle ou dans un bâtiment soit une menace pour le maître d'ouvrage ou le propriétaire, mais plutôt une opportunité de contribuer à un meilleur fonctionnement de son propre site et de la ville dans sa globalité. La commune peut opter pour la conclusion avec le propriétaire ou le gestionnaire d'une convention d'utilisation qui détermine le responsable de l'entretien, si le passage est fermé la nuit, etc.

DOSSIER Saint-Josse-ten-Noode, aménagement d'un passage public lors de la rénovation d'un groupe d'habitations

Description

Dans les années 50, deux tours résidentielles, une petite et une plus grande, ont été construites entre deux rues parallèles. Ces deux complexes ne répondaient plus aux normes énergétiques et d'habitation actuelles et ont subi une profonde rénovation. Afin d'obtenir une bonne mixité des fonctions sur le site, les concepteurs A2M et Istema & Stubeco ont donné un caractère public à l'espace vert existant en le transformant en parc. En outre, une crèche a vu le jour sur le site.

Le facteur de liaison entre tous ces éléments est le nouveau sentier pédestre vert qui reliera les rues adjacentes entre elles. Cette voie lente traverse partiellement le plus grand immeuble. L'ouverture de l'étage inférieur de ce bâtiment permet la visibilité de l'espace entre les deux rues

ainsi qu'une ouverture vers le quartier. L'objectif est explicitement de permettre aux riverains d'utiliser cet espace vert et ces liaisons.

Bruxelles Environnement a reconnu cette rénovation comme un bâtiment pilote. L'ensemble du projet coûtera environ 12,7 millions d'euros et est financé par la commune (7,3%) et Beliris (le reste).



Saint-Josse-ten-Noode – Immeuble Linné-Plantes

Les travaux ont commencé en 2014. La réception du projet aura vraisemblablement lieu dans le courant de 2017.

Dossiers similaires

- Ixelles, Hotel Wiltcher's à l'avenue Louise.
- Evere, Hertogswegel.



Un plan du futur site Linné-Plantes.
Image : Architectes 2M

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input checked="" type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Saint-Josse-ten-Noode > entre la rue Linné et la rue des Plantes	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Début des travaux: 2014; fin prévue pour fin 2018	
Moyens/Financement	L'ensemble du projet coûtera 12 750 000 euros, dont la commune paiera 7,3% et Beliris le reste.	
Contact	Beliris	
Plus d'infos/documents	<ul style="list-style-type: none"> - http://www.beliris.be/files/files/Projets/Linne-plante/depliant-linneplante-web.pdf - http://app.leefmilieubrussel.be/batex_search/Docs/fs_168_NL.pdf 	
Mots-clés	passage dans bâtiment – espace vert – semi-public – droit de passage – crèche – ouverture vers la rue	

Recette 14 Rendre les traversées obligatoires dans les nouveaux développements urbanistiques

En intégrant une servitude de passage public sur un terrain avant qu'un développement urbanistique n'ait lieu, la commune crée un levier important pour la réalisation de nouvelles liaisons. Par ce droit public de passage, la commune peut décider de fournir un permis d'urbanisme uniquement lorsqu'un passage est prévu dans les plans.

DOSSIER Bruxelles-Ville, passage obligatoire par un îlot d'un nouveau complexe résidentiel

Description

Connu pour être le plus grand immeuble d'habitations de Bruxelles, le complexe de logements, bureaux et commerces UP-site, situé au quai des Péniches, a été construit en 2013. Ce complexe abrite des logements, de l'horeca, une crèche et la Huis van het Gemeenschapsonderwijs. Le projet, développé par Atenor, a obtenu un permis de bâtir en avril 2010.

Les prescriptions urbanistiques de la Ville de Bruxelles prévoient la traversabilité du complexe pour les piétons. Cette prescription a été réalisée: l'intérieur d'îlot est accessible aux piétons entre 6 h et 22 h.

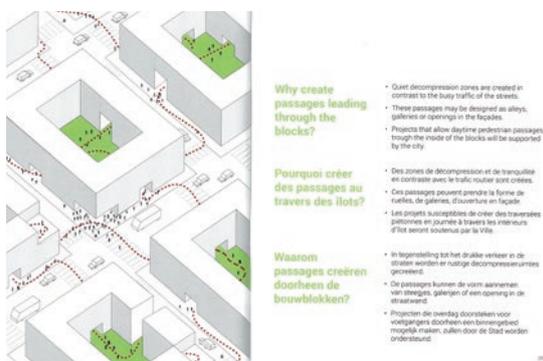
Les accès ont été aménagés de sorte que le piéton n'a pas l'impression qu'il s'agit d'un passage public: deux grandes grilles et la mention 'privé' sont peu accueillants. Ce n'est que lorsque le



Bruxelles – Passage UP-site-site

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input checked="" type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Bruxelles-Ville > îlot entre le quai des Péniches, la rue de la Dyle et le quai de Willebroeck	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input checked="" type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Travaux de construction: 2010-2013	
Moyens/Financement	Développement privé	
Contact	Ville de Bruxelles, service Urbanisme	
Plus d'infos/documents	– http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/Fiches%20Batiments.pdf (p.25-26)	
Mots-clés	lisibilité – caractère privé – urbanisme – grille – heures d'ouverture	

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input checked="" type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input checked="" type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Bruxelles-Ville > Quartier Léopold	
Contexte spatial	<input type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Publié en 2014	
Moyens/Financement	Inconnu	
Contact	Ville de Bruxelles, service Urbanisme – cellule Développement stratégique, urbplan@brucity.be, 02 279 30 07	
Plus d'infos/documents	– https://www.brussel.be/artdet.cfm/8443	
Mots-clés	publication – brochure – inspiration -traversabilité – usage temporaire – espace public	



Une page de la brochure de Bruxelles-ville, p.9

Recette 16 Rue scolaire

Une rue scolaire est une rue dédiée à la circulation qui est interdite à la circulation automobile de passage au début et à la fin de chaque journée d'école. Les parents qui amènent leurs enfants en voiture – à Bruxelles, il s'agit de 1 enfant scolarisé sur 5 – doivent se garer plus loin et accompagner leur enfant à pied jusqu'à l'entrée de l'école.

Cette mesure permet de supprimer les problèmes de stationnement et d'embouteillages liés au va-et-vient des voitures dans l'environnement immédiat de l'école. Le résultat: les enfants peuvent aller jusqu'à l'entrée de l'école

en toute sécurité à pied ou à vélo et se voient attribuer une part équitable de l'espace public. Un projet pilote gantois comptant sept rues scolaires qui est mis en place depuis 2013, montre que les riverains apprécient aussi cette solution d'interdiction de circulation pendant les heures de pointe scolaires.

DOSSIER Bruxelles centre, une rue comptant 4 écoles devient une rue scolaire

Description

Déjà en 1996, on pensait au réaménagement de la rue de la Braie, une rue morne comptant quatre écoles et un grand nombre d'initiatives liées au temps libre. Les écoles ont peu voire très peu d'espace extérieur. En plus du bon millier d'enfants qui empruntent quotidiennement la rue, un grand nombre de voitures fréquentaient les lieux. En juin 2007, le laboratoire urbain JES a organisé à la demande de la ville une semaine 'rue réservée au jeu'. L'objectif était d'établir des plans de réaménagement. Pendant cette semaine, YOTA (l'équipe participative du laboratoire urbain JES désignée à cet effet par la ville) a commencé à réfléchir avec des jeunes à l'aménagement de l'espace public dans le quartier. Durant les années qui suivirent, bon nombre d'ateliers participatifs ont été organisés. Une liste des besoins fut établie et des suggestions concernant l'aménagement et le mobilier de rue furent faites.



Bruxelles – Rue de la Braie temporairement sans voiture

En 2009, la rue fut occupée pendant une journée par les jeunes sous la forme de la Mout-StraatFeest. En 2010-2011, la rue est devenue une zone de rencontre. Du fait que la circulation



À l'école en toute sécurité dans la rue de la Braie.
Photo: Emma George

Réseau	<input type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Bruxelles-Ville > Rue de la Braie dans le quartier Dansaert	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input checked="" type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	2007-2012	
Moyens/Financement	Inconnu	
Contact	Ville de Bruxelles, service Mobilité; JES labo urbain, yota@jes.be, 02 411 68 83 Scholengemeenschap Buiten De Lijntjes, www.buitendelijntjes.be	
Plus d'infos/documents	<ul style="list-style-type: none"> – http://www.jesexpertise.be/downloads/066.pdf – http://www.bruzz.be/nl/nieuws/heraanleg-voor-dansaertwijk – http://www.bruzz.be/nl/nieuws/moutstraat-nog-altijd-autostraat – http://www.buitendelijntjes.be/nl/projecten/mautovrij-93.html 	
Mots-clés	école – sans voitures – aménagement temporaire – participation – enfants – jeux – zone résidentielle	

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input checked="" type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input checked="" type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Jette > entre la rue Léopold Ier, la rue Josse De Boeck, la rue Van Swae et la rue Baron de Laveleye	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input checked="" type="checkbox"/> autre > maison de repos
Durée	Pas d'application	
Moyens/Financement	Pas d'application	
Contact	Pas d'application	
Plus d'infos/documents	Document type en annexe de cette publication	
Mots-clés	convention – notaire – usage – maison de repos – rencontre	

Recette 18 Cogestion

La commune est responsable de la gestion de l'espace public. Cela signifie: la commune veille à ce que le réseau soit entretenu et reste accessible à tous les usagers. Toutefois, la commune peut impliquer les riverains dans la gestion de leur quartier. Quelques exemples



Evere – Habitants d'une maison de retraite participent à l'entretien

connus sont l'entretien des bacs à plantes ou des petits espaces autour des arbres ou poteaux d'éclairage sur les trottoirs. Faire intervenir les riverains dans la gestion des voies lentes, que ce soit pour tondre une pelouse ou pour signaler des trous ou des déversements clandestins, augmente l'implication au niveau du voisinage et renforce la cohésion sociale. En outre, les liaisons sont davantage utilisées. Dans d'autres villes et communes on expérimente un système de parrainage, où un riverain s'engage à emprunter régulièrement une ou plusieurs voies lentes et à signaler les problèmes éventuels via un système en ligne.

DOSSIER Evere, des promenades dans le jardin d'une maison de repos sont co-entretenuées par les riverains

Description

En 2010, une nouvelle aile, bâtie avec des matériaux durables, de la maison de repos Clos de la Quiétude est ouverte. Deux sentiers pédestres qui relient l'avenue de la Quiétude qui n'a pas d'issue avec l'avenue Henry Dunant et l'avenue de l'Optimisme traversent le jardin adjacent. Les deux liaisons existent depuis plus de 40 ans déjà.

Lors du développement de la nouvelle aile, des sentiers ont été maintenus et aménagés afin qu'ils soient accessibles aux personnes à mobili-

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Evere > entre l'avenue de la Quiétude, avenue de l'Optimisme et l'avenue Henri Dunant.	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input checked="" type="checkbox"/> autre > maison de repos
Durée	2010	
Moyens/Financement	Privé	
Contact	Bruxelles Environnement : 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Plus d'infos/documents	– http://app.bruxellesenvironnement.be/batex_search/Docs/fs_075_NL.pdf	
Mots-clés	cogestion – universal design – jardin – traversable	

té réduite. De plus, les résidents de la maison de repos sont impliqués activement dans l'entretien du jardin et des sentiers.

Dossier similaire

- Watermael-Boitsfort, une organisation coopérative des riverains assure elle-même la gestion des venelles dans la cité-jardin.



Les sentiers pédestres assure rencontres et délassément. Photo : Rita Florizoone

Recette 19 Placer des plaques nominatives sur les voies lentes

Une manière efficace pour inciter les riverains et passants à emprunter les sentiers, qu'ils soient nouveaux, anciens ou moins connus, est de placer des plaques nominatives au début et à la fin de chaque chemin. Une plaque nominative est plus que la désignation d'un nom de rue, cela indique aux gens que ce chemin est à usage public.

Pour le choix des noms, la commune peut s'inspirer des archives communales ou se renseigner auprès du cercle d'histoire locale. Souvent, les sentiers ont encore un nom connu par la population locale.

DOSSIER Auderghem, la commune place des plaques nominatives sur les voies lentes

Description

Dans la commune d'Auderghem, des plaques nominatives ont été placées au début et à la fin d'un grand nombre de sentiers. Ces plaques sont identiques à celles utilisées pour les noms de

Réseau	<input type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Auderghem, toute la commune	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Permanent	
Moyens/Financement	Pas d'application	
Contact	Auderghem, service Mobilité	
Plus d'infos/documents	Pas d'application	
Mots-clés	communication – signalisation – lisibilité – caractère ouvert	



Auderghem – Sentier des Aubépines

rues dans le cadre de la circulation automobile. Voici des exemples de voies lentes disposant d'une plaque: la rue de la Pente, le sentier des Aubépines et le sentier des Lilas.

Dossiers similaires

- Plaques nominatives à Uccle, Ganshoren, Anderlecht, Bruxelles-Ville et Haren.



Des plaques nominatives indiquent le caractère public. Photo: © Google Streetview

Recette 20 Organiser une activité la journée de la Voie lente

La Journée de la Voie lente est un week-end d'action qui a lieu tous les ans pendant le troisième week-end du mois d'octobre. Au cours de ce week-end, environ 300 activités sont organisées à Bruxelles, en Wallonie et en Flandre au niveau



Forest – Au long des sentiers inconnus
dans le quartier Wiels

des voies lentes. Que ce soit une promenade de sensibilisation à pied ou à vélo, une action de plantation, un jeu d'aventure ou une activité culturelle sur site: toutes les activités qui mettent en lumière les voies lentes sont les bienvenues.

L'organisation des activités est gérée par les pouvoirs locaux, les associations et les citoyens. La campagne est coordonnée par Sentiers.be et Trage Wegen.

DOSSIER Forest, promenade sur les chemins inconnus et menacés dans le quartier Wiels

Description

En 2016, le comité de quartier Quartier Wiels Wijk a organisé pour la première fois une promenade pendant la Journée de la Voie lente. Le dimanche, il a emmené un groupe d'une trentaine de personnes du quartier pour une promenade sur des voies lentes forestoises menacées, étonnantes et extrêmement charmantes.

Le comité de quartier a pris cette initiative suite à la suppression imminente d'un tunnel qui peut être un important maillon pour une liaison cyclable et pédestre sur une longue distance. Par conséquent, l'accent a également été mis sur la liaison entre les différents quartiers.

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Forest, quartier Wiels	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	(Octobre 2016)	
Moyens/Financement	Aucune	
Contact	Buurtcomité QuartierWielsWijk: quartierwielswijk@gmail.com	
Plus d'infos/documents	– http://www.tragewegen.be/component/ohanah/brussel-forest-vorst-verbind-de-buurten-met-elkaar-lions-les-quartiers?Itemid=706	
Mots-clés	promenade – événement – initiative citoyenne – relier – inventaire	

Cette promenade a permis de faire découvrir à des personnes qui habitaient depuis des années déjà dans le quartier plusieurs chemins qui leur étaient inconnus.

Dossiers similaires

- Anderlecht, comité de quartier la Roue.
- Haren, comité de quartier.



Beaucoup de monde pour la Journée de la Voie lente à Forest. Photo: Hanne Van Herck

Recette 21 Événements sportifs balisés

Pour un certain nombre de voies lentes, le dicton 'on n'aime que ce qu'on connaît' est d'application. Le potentiel des passages ou sentiers courts qui sont difficilement visibles depuis la rue, est souvent sous-utilisé. Une bonne signalisation est un atout, mais aussi l'organisation d'événements permet de mieux faire connaître au public ces maillons inconnus. Outre les exemples évidents comme les sentiers balisés, on peut aussi penser par exemple à des joggings à travers les immeubles et galeries.

DOSSIER Haren, un parcours santé sur des chemins vicinaux

Description

Le service Urbanisme de la ville de Bruxelles a développé un parcours santé sur les chemins vicinaux de Haren. Pour ce faire, il a travaillé en collaboration avec les riverains et le service Participation.

Le parcours de 3,5km peut être fait en 1 h 30 environ. Le long du parcours, quatre haltes thématiques ont été aménagées: alimentation et cultures potagères, biodiversité, éléments naturels et mobilité active.

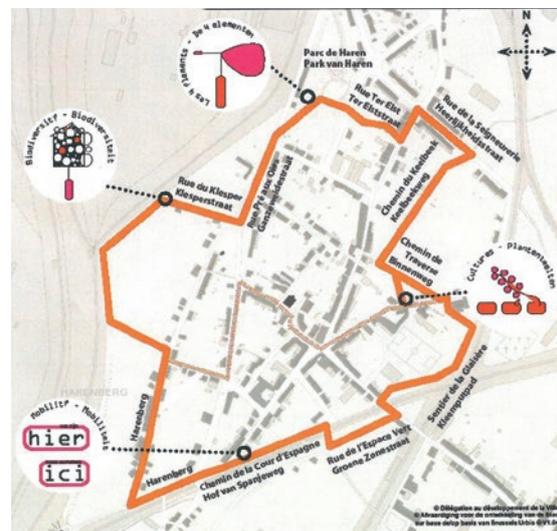
Les balisages du parcours ont été conçus par l'artiste Domitienne Cuvelier. Les promeneurs sont dirigés sur le bon chemin au moyen de couleurs. Ce projet a été financé par la Fédération Wallonie Bruxelles dans le cadre d'un appel à projets sur la santé.

Dossier similaire

- Ecotrail de Bruxelles sur le plus grand nombre de sentiers dépourvus de revêtement.



Bruxelles-Haren – Parcours de santé



Une carte du parcours santé

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Bruxelles-Ville, Haren > différentes rues	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input checked="" type="checkbox"/> parc ou bois	<input checked="" type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	2010-2011	
Moyens/Financement	Subside de la Fédération Wallonie Bruxelles, montant inconnu	
Contact	Ville de Bruxelles, service Urbanisme	
Plus d'infos/documents	– http://www.sante-communes.be/files/projets2010/CommuneBruxelles.pdf – https://www.bruxelles.be/dwnld/97407812/kaart%20gezondheidsparcours%2Epdf	
Mots-clés	santé – participation – balisage – biodiversité – potagers	

Recette 22 Rue à vivre

Pour augmenter l'adhésion à un quartier à circulation automobile restreinte, il est conseillé d'inviter les habitants à tester une nouvelle affectation de leur rue. Une rue à vivre est ici un excellent moyen. Une rue à vivre est une rue qui est interdite à la circulation pendant quelques semaines. L'espace public libéré est aménagé selon les souhaits de et par les habitants: les ingrédients fixes sont un espace de jeux pour les enfants, un espace de rencontre pour les adultes. Ce concept a déjà été expérimenté avec succès, à Gand, Anvers et Louvain. Les rues à vivre sont une étape pour arriver à des quartiers résidentiels à échelle humaine, où la voiture n'est pas la mesure de toute chose.

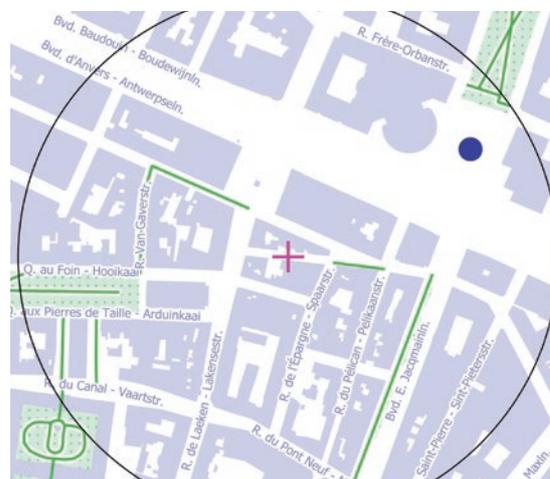
DOSSIER Bruxelles, la rue Saint-Jean Népomucène est la première rue à vivre de la Région

Description

En septembre 2016, la première rue à vivre de la Région de Bruxelles-Capitale a été aménagée dans la rue Saint-Jean Népomucène dans le quartier de l'Alhambra près du KVS.

Cette initiative venait des riverains et a été coordonnée par le service Participation de la Ville de Bruxelles. Après un processus participatif, il a été décidé d'interdire la circulation automobile dans la rue, d'y intégrer un projet de cultures potagères et du mobilier temporaire conçu par les habitants du quartier.

Après évaluation, la rue à vivre a été réitérée en 2017.



Bruxelles – Rue Saint-Jean Népomucène

Réseau	<input type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Bruxelles centre > rue Saint-Jean Népomucène	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre > maison de repos
Durée	Septembre – octobre 2016	
Moyens/Financement	Europe, LIFE fonds	
Contact	Comité Alhambra: comitealhambra@gmail.com Ville de Bruxelles, service Participation: org.particip@brucity.be , 02 279 21 30	
Plus d'infos/documents	– http://www.bruzz.be/nl/actua/eerste-leefstraat-brussels-gewest – http://www.comitealhambra.be/leefstraat.htm	
Mots-clés	tijdelijk gebruik – participatie – feest – moestuin – DIY – meubels - burgerinitiatief	



Les habitants conçoivent eux-mêmes leur rue à vivre. Photo: Het Laatste Nieuws

Recette 23 Expériences artistiques ou créatives

Confier la conception et l'aménagement de l'espace public à des artistes, créateurs et riverains, apporte souvent de nouvelles dynamiques et projets. Des projets artistiques comme Parckdesign et FestivalKanal l'ont prouvé à plusieurs reprises à Bruxelles. Un grand nombre d'installations et interventions réalisées dans le cadre de ces

festivals expérimentent les liaisons lentes ou la traversabilité des espaces résiduels. Ces expériences artistiques et créatives transforment des angles morts en jardins d'essais où les riverains et propriétaires peuvent essayer d'autres aménagements d'espace public.

DOSSIER

Saint-Josse-ten-Noode, Walking Madou transforme temporairement un tronçon d'une rue commerçante en zone piétonne

Description

Au pied de la tour Madou, à la chaussée de Louvain à Saint-Josse, le projet pilote Walking Madou a montré pendant une petite année la différence apportée par l'aménagement d'une rue commerçante interdite à la circulation. Seuls les piétons et cyclistes étaient autorisés dans la rue. Cette intervention faisait suite au réaménagement de la chaussée de Louvain.

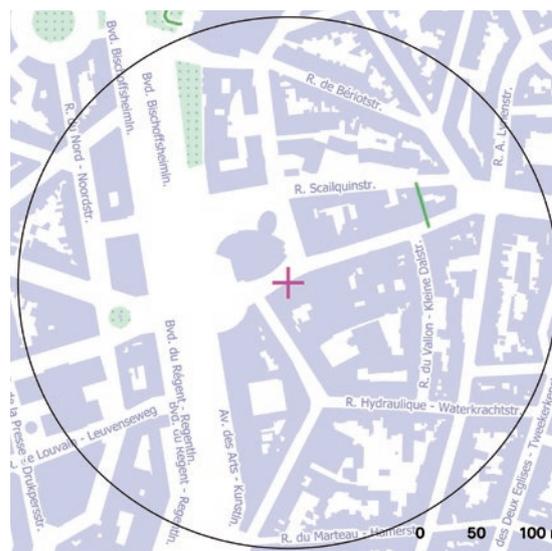
Les bureaux de conception désignés, Suède 36 et Atelier BLINK, ont opté pour une approche artistique de Walking Madou – avec des portions de rue, des épaves de voitures transformées en bacs à plantes, du mobilier de rue, etc. peints dans un jaune joyeux, donnant lieu à une forte médiatisa-

tion. L'espace libéré a été le théâtre d'événements organisés et spontanés: du cinéma, du football de rue, des danseurs, du commerce de plein air... Walking Madou a si drastiquement modifié la vie dans la rue qu'il y a eu un grand nombre de manifestations contre la décision de la commune d'autoriser à nouveau la circulation automobile. On notera la vitesse à laquelle ce projet a été réalisé: moins d'un mois et demi après la prise de décision, la réalisation était prête, et cela alors qu'un grand nombre d'administrations étaient impliquées: différents services communaux et régionaux, la STIB et Atrium. Ce projet est Lauréat du prix]Pyblik[qui récompense le meilleur espace public bruxellois en 2014.

En 2015, il a enfin été décidé d'interdire définitivement ce tronçon à la circulation automobile, à l'exception des bus et taxis. Un an plus tard, le nombre de piétons avait déjà augmenté de 10%.

Dossiers similaires

- Bruxelles-Ville: pont de Gijs Van Vaerenberg lors du FestivalKanal.



Saint-Josse-ten-Noode – Walking Madou

- Anderlecht: Plaine X70, en raison de Parck-design 2012.



La peinture jaune fait de la place pour les piétons. Photo: Suède 36

Réseau	<input type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input checked="" type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input type="checkbox"/> infrastructure <input type="checkbox"/> convention <input checked="" type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Saint-Josse-ten-Noode > Chaussée de Louvain entre la tour Madou et le carrefour avec la rue Marie-Thérèse	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input checked="" type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	Avril 2012 – mars 2013	
Moyens/Financement	Commune de Saint-Josse-ten-Noode, Atrium, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, STIB: 80 000 euros	
Contact	Saint-Josse-ten-Noode, service Urbanisme	
Plus d'infos/documents	<ul style="list-style-type: none"> – http://www.wbarchitectures.be/en/architects/Suede_36/Walking_Madou/696/ – http://www.stjosse.irisnet.be/index.php?id=10169 – http://www.bruzz.be/nl/nieuws/10-procent-meer-voetgangers-op-autovrije-leuvensesteenweg – photos: http://www.suede36.be/nl/content/walking-madou 	
Mots-clés	usage temporaire – rue commerçante – art – jeux – spontané – participation citoyenne	

Recette 24

La servitude de passage de droit public

De nombreuses voies publiques se trouvent sur des terrains appartenant à des particuliers ou dans des domaines privés appartenant aux pouvoirs publics. Il ne s'agit pas uniquement des chemins vicinaux ayant une assiette privée, mais aussi de droits publics de passage nés d'un usage public de longue durée. L'autorité peut imposer unilatéralement des servitudes publiques via des plans particuliers d'affectation du sol (voir exemple). Il s'agit d'une pratique relativement courante dans le cadre des lotissements et de projets de construction assez importants. Cela peut se faire aussi par un accord mutuel avec les propriétaires impliqués, l'administration communale peut activement instaurer un droit public de passage sur des propriétés de parties privées. L'étendue de ce droit (localisation, largeur, usagers de la voie, limitation dans le temps ou durant la journée) est fixée par un acte authentique comprenant les plans y afférents. En passant l'acte devant le notaire et en l'enregistrant

auprès du bureau de l'enregistrement, le droit de passage devient juridiquement contraignant.

DOSSIER

Watermael-Boitsfort, des piétons vont plus loin dans le Coin du Balai grâce à une servitude de passage de droit public



Une vue sur le passage. Photo: Rita Florizoone



Une vue sur le passage. Photo: Rita Florizoone

Description

Le Coin du Balai à Boitsfort est une protubérance remarquable du tissu urbain dans la Forêt de Soignes: une rue principale avec quelques ruelles



Watermael-Boitsfort – Coin du Balai

transversales, tortueuses et sans issues. Lorsqu'il a été procédé à une actualisation du plan particulier d'affectation du sol de ce quartier, des passages et des issues ont été prévues par le biais de la servitude publique de passage.

Dossier similaire

- Ixelles, Clos du Parnasse.

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input checked="" type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input checked="" type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Watermael-Boitsfort, entre l'avenue de la Foresterie, la chaussée de la Hulpe et la drève du Rembucher	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input checked="" type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	n.a.	
Moyens/Financement	n.a.	
Contact	n.a.	
Plus d'infos/documents	– http://www.watermaal-bosvoorde.be/nl/Bestanden/stedenbouw/bezemhoek	
Mots-clés	planification spatiale – droit de passage	

Recette 25 Les voies lentes à travers les parkings

Les piétons et les cyclistes utilisent souvent des parkings privés comme passage ou liaison plus sécurisée. Une bonne stratégie serait de densifier le réseau local des voies lentes en valorisant ces liaisons existantes, par la conclusion d'une convention d'utilisation avec le(s) propriétaire(s) et/ou avec le gestionnaire. Ce contrat peut reprendre des mesures relatives à l'entretien et à la surveillance. La limitation du passage (par exemple uniquement pendant la journée) peut permettre de répondre aux attentes du propriétaire ou gestionnaire. Il n'en va pas de même quand il existe déjà un droit de passage sur le parking en question, par exemple par utilisation de longue durée ou lorsqu'un chemin vicinal traverse le parking. Dans ce cas, aucune convention n'est nécessaire.

DOSSIER Woluwe-Saint-Lambert, le chemin vicinal sur le terrain du Woluwe Shopping a été aménagé en piste cyclable traversant le parking

Description

Le Woluwe Shopping Center est bâti sur un site traversé par le chemin vicinal 6. Ce chemin vicinal fut longtemps respecté, néanmoins lors de la rénovation de 2003, on a tenté de supprimer ce chemin de manière tacite. Le comité de quartier s'est battu pour le maintien du passage.

Le chemin est raccourci logique et sécurisé qui mène du quartier résidentiel à deux écoles situées un peu plus loin. La concertation et la persévérance du comité de quartier ont mené à une bonne solution pour toutes les parties: le chemin vicinal est à présent une piste cyclable et traverse le parking du Shopping Center. La commune assure une bonne visibilité et la connexion de la piste cyclable à la voirie.

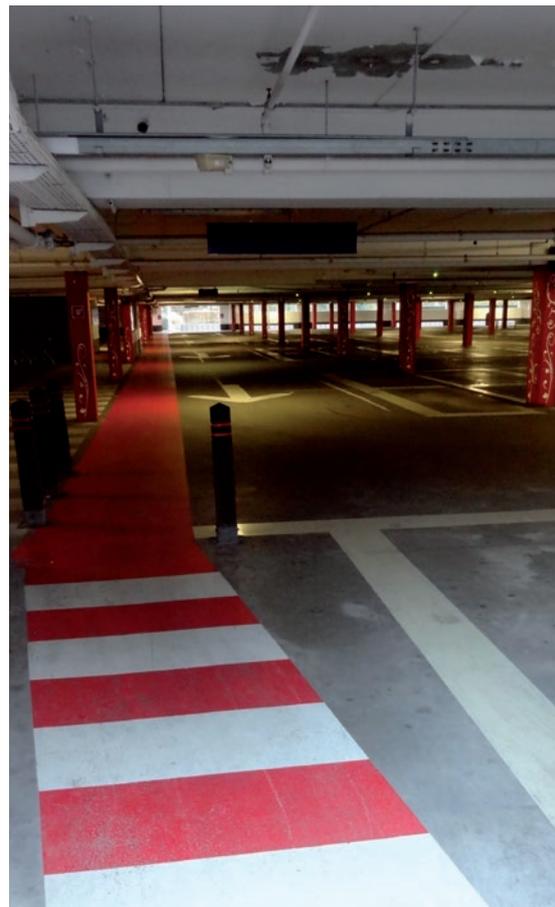
Cette solution garantit au chemin vicinal 6 un droit de passage par un bâtiment privé.

Dossier similaire

- Bruxelles-Ville: Parking 58 et la suppression imminente de la courte rue des Halles.

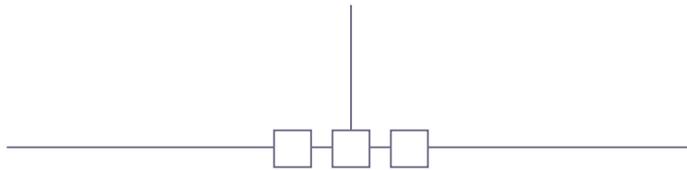


Woluwe-Saint-Lambert – Woluwe Shopping



Un ancien chemin vicinal devient un nouveau passage. Photo: Hanne Van Herck

Réseau	<input checked="" type="checkbox"/> relié <input type="checkbox"/> dense	<input type="checkbox"/> multifonctionnel <input checked="" type="checkbox"/> désenclavé
Nature de l'intervention	<input checked="" type="checkbox"/> infrastructure <input checked="" type="checkbox"/> convention <input type="checkbox"/> activité/événement	<input checked="" type="checkbox"/> signalisation <input type="checkbox"/> publication
Site/Commune	Woluwe-Saint-Lambert > entre la rue Saint-Lambert et le boulevard de la Woluwe	
Contexte spatial	<input checked="" type="checkbox"/> résidentiel <input checked="" type="checkbox"/> commerce et horeca <input type="checkbox"/> bureaux et services <input checked="" type="checkbox"/> enseignement <input type="checkbox"/> parc ou bois	<input checked="" type="checkbox"/> zone périurbaine <input type="checkbox"/> zone de calme <input type="checkbox"/> eau/canal <input type="checkbox"/> autre
Durée	2004-2004	
Moyens/Financement	Inconnu	
Contact	Woluwe-Saint-Lambert, service Mobilité	
Plus d'infos/documents	– www.johanna.be	
Mots-clés	traversable – usage public – solution – initiative citoyenne – chemin vicinal	



5- Aperçu des exemples pratiques

Textes-cadres dans la Partie I

▪ Woluwe-Saint-Pierre: clos Ferraris	6
▪ Uccle: Carré Tillens	6
▪ Jette: Chemin historique des moutons	7
▪ Berchem-Sainte-Agathe: Zavelenberg	7
▪ Etterbeek: passage le long du bâtiment d'une banque	7
▪ Anderlecht: Passage à RecyK	7
▪ Evere: Projet l'Uni-Vert dans le quartier Destrier	11
▪ Bruxelles-Ville: Suppression planifiée d'un passage inutilisé	13
▪ Woluwe-Saint-Lambert: Nombreuses voies lentes dans le quartier résidentiel Hof ten Berg	14
▪ Uccle: Voie lente vers la gare d'Uccle-Stalle	15
▪ Jette: Espace piétonnier à la gare et place Cardinal Mercier	16
▪ Ganshoren: Le chemin sur la berme centrale de l'avenue Van Overbeke invite tous les usagers	17
▪ Schaerbeek: Le parc Reine Verte relie le haut et le bas	19
▪ Le RER-vélo	20
▪ Anderlecht: Ruban jeu planifié Ysewyn	21
▪ Laeken: Une nouvelle passerelle cyclable et piétonne remplace une passerelle délabrée par-dessus la voie ferrée	23
▪ Laeken: réaménagement de l'espace public dans la Cité Modèle	24
▪ Watermael-Boitsfort: Sentiers le long des potagers familiaux du parc de la Héronnière	28
▪ Anderlecht: Il n'y aura pas de sentier pédestre suite à un permis de bâtir pour une école	30
▪ Forest: passage planifié mais non réalisé dans le quartier Bervoets nouvellement aménagé	30
▪ Ganshoren: La rénovation de la crèche utilise de manière optimale la voie lente présente à cet endroit	31
▪ Tenir l'inventaire à jour: les utilisateurs sont une aide	34
▪ Un budget entretien et une collaboration avec les agents de prévention	35
▪ Haren: Les riverains remettent les chemins en état et enlèvent les déchets	38
▪ L'Atlas des Chemins vicinaux bruxellois	40

Recettes dans la Partie II

▪ Anderlecht: Les citoyens formulent de propositions d'amélioration pour les voies lentes dans la cité jardin La Roue	4
▪ Molenbeek: Une nouvelle école primaire donne une deuxième vie à un passage existant	5
▪ Anderlecht: Le projet Kaai assure une liaison avec le canal	7
▪ Schaerbeek et Bruxelles-Ville: L'ancien lit de la Senne devient un espace lent étendu	8
▪ Auderghem: Une passerelle pour cyclistes et piétons au-dessus de boulevard des Invalides	10
▪ Ganshoren: Les gardiens de la paix recensent les voies débouchantes	11
▪ Molenbeek-Saint-Jean: Plusieurs issues pour le parc Marie-José	13
▪ Forest: Le nouveau projet du parc Marconi suit les tracés	14
▪ Saint-Gilles: La commune motive les habitants à créer de rues réservées au jeu	16
▪ Ixelles: Un long parc relie l'Esplanade européenne et la gare Gerموir	18
▪ Molenbeek et Laeken: Un talus de chemin de fer en friche devient le parc de la ligne 28	19
▪ Anderlecht: Réhabilitation des chemins vicinaux à Neerpede	21
▪ Saint-Josse-ten-Noode: Aménagement d'un passage public lors de la rénovation d'un groupe d'habitations	22
▪ Bruxelles-Ville: un passage obligatoire par l'îlot intérieur d'un nouveau complexe résidentiel	24
▪ Bruxelles-Ville publie la brochure «Towards een multifunctionele Quartier européen»	25
▪ Bruxelles-Ville: Une rue comptant 4 écoles devient une rue scolaire	26
▪ Jette: Les voies de service d'une maison de repos offrent des possibilités de passage	28
▪ Evere: Des promenades dans le jardin d'une maison de repos sont co-entretenuées par les riverains	29
▪ Auderghem: La commune place des plaques nominatives sur les voies lentes	30
▪ Forest: une promenade sur les chemins inconnus et menacés dans le quartier Wiels	32
▪ Bruxelles-Ville (Haren): Un parcours santé sur des chemins vicinaux	33
▪ Bruxelles-Ville: La rue Saint-Jean Népomucène est la première rue à vivre de la Région	34
▪ Saint-Josse-ten-Noode: Walking Madou transforme temporairement un tronçon d'une rue commerçante en zone piétonne	35
▪ Watermael-Boitsfort: Des piétons vont plus loin dans le Coin du Balai grâce à une servitude de passage de droit public	37
▪ Woluwe-Saint-Lambert: Le chemin vicinal sur le terrain du Woluwe Shopping a été aménagé en piste cyclable traversant le parking	39



6- Bibliographie

Aerts Jens, "Verdichting als motor van Brusselse stadsvernieuwing", dans: *Ruimte*, jg.6, n° 24, 2014, p. 58-63

Le béton dans les rues et les voies vertes. Infrastructure, Febelcem, 2011.

Bilande Arnaud, Dal Cynthia et al., «Tivoli, quartier durable: une nouvelle manière de faire la ville à Bruxelles?» dans: *Brussels Studies*, n° 100, 2016.

Brandeleer Céline, Ermans Thomas et al., *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, dans la série «Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale», n° 5, *Bruxelles Mobilité*, 2016.

Breteau Pierre, «À Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile», dans: *Le Monde*, 30/11/2016.

Brusselmans Denis en Lechat Benoît, *Sauver et promouvoir les sentiers. Mode d'emploi à l'usage de l'action locale*, Editions Etopia, Collection «Biens communs», 2011.

Bruxelles, ça marche! Tap Tap, da's rap! Carte piéton/stapperskaart, Bruxelles Mobilité, année?

Bokhorst Hermine, «Rénover les promenades. Des sentiers de lave à Neerpede», dans: *Le Soir*, 24-01-2003, p. 17.

Claris Susan en Scopelliti Demetrio, *Cities Alive. Towards a walking world*, ARUP, 2016.

Clays Steven (red.), *Slimme Mobiliteitsschakels. Aanpak doorsteekbaarheid steden & gemeenten*, Trage Wegen vzw en Mobiel 21, 2014.

Clays Steven, Vandevyvere Andy et al., *Wegwijs in de trage wegen. Van planning tot uitvoering*, Trage Wegen vzw en Provincie Limburg, 2011.

de Cannière Ann, «Parckfarm, du paysage à l'assiette», dans: *Ruimte*, jg.6, n° 24, 2014, p. 64-67.

Declève Bernard, De Lestrangle Roselyne, Deneff Julie, "Metrolab brabantSZenne, ontwerp wandelen doorheen drie gewesten", dans: *Ruimte*, jg. 6, n° 24, 2014, p. 44-49.

Degraeve Jean-Michel, "Stedelijke autobaan maakt plaats voor zachte mobiliteit", dans: *Tijdschrift Publieke Ruimte*, n° 18, 2016, p. 24-26.

De Smet Aurelie, «Le rôle de l'usage temporaire dans le (re)développement urbain: exemples bruxellois», dans: *Brussels Studies*, n° 72, 2013.

Plan communal de Mobilité de Koekelberg Phase 3: Programme d'actions, Commune de Koekelberg, 2011

PRDD. *Plan régional de Développement durable Un territoire au service des Bruxellois (Projet soumis à enquête publique), perspective.brussels*, 2016

Grietens Erik, *Recepten voor kernversterking. Hoe leg je als lokaal bestuur de basis voor een klimaatvriendelijke gemeente?*, Brussel, Bond Beter Leefmilieu, 2016.

Groen en blauw netwerk, Brussels Instituut voor Milieubeheer, 2000.

Le jeu dans la ville. Pour un maillage jeux à Bruxelles, Bruxelles Environnement, 2012.

Hubert Michel, Lebrun Kevin et al., "La mobilité quotidienne à Bruxelles: défis, outils et chantiers prioritaires", dans: *Brussels Studies*, n° 71, 2013.

Inspiratiegids ecologisch groen op bedrijventerreinen, VLM,

Kums Annelies en Van Doosselaere Stephane, "Genomineerden]Pyblik[-prijs 2016, Staalkaart van Brusselse eigenheid", dans: *Tijdschrift Publieke Ruimte*, n° 18, 2016, p.37-39.

Lebrun Kevin, Hubert Michel, et al., *Les pratiques de déplacement à Bruxelles: analyses approfondies*, dans la série «Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale», n° 3, Bruxelles Mobilité, 2014.

La Promenade Verte – De Groene Wandeling, Bruxelles Environnement – Leefmilieu Brussel, 2009.

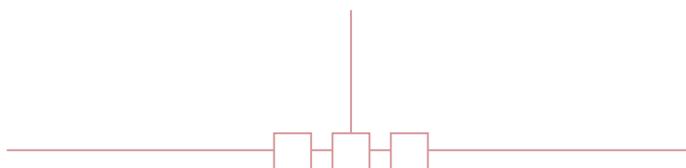
Moritz Benoit, «Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles», dans: *Brussels Studies*, n° 50, 2011.

Te Boveldt Geert en Van Herck Hanne, *STAPAS in Brussel. Eindrapport*, 2014.

Te Boveldt Geert, «Voetgangers in Brussel. Eindelijk de wind mee?», dans: *ALERT*, n° 384, 2013, p. 14-15.

Thiéry Philippe, *L'urbanisme en Région Bruxelles-Capitale, Stedenbouw in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Town planning in the Brussels-Capital Region*, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 2011.

Vilain Jan, «Nieuwe glorie voor modernistisch schoon», dans: *Tijdschrift Publieke Ruimte*, n° 20, 2016, p.10-11.



7- Abréviations

PPAS: Plan particulier d'Affectation du Sol

IBGE: l'ancien Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, appelé aujourd'hui Bruxelles Environnement

BRAL: Brusselse Raad voor het Leefmilieu

CoBAT: Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire

PRAS: Plan régional d'Affectation du Sol

PRD: Plan régional de Développement

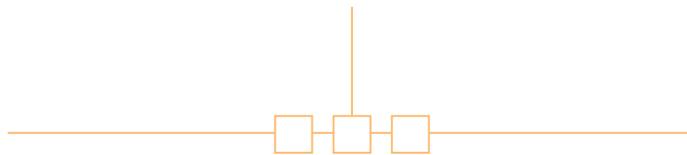
ICR: Itinéraire cyclable régional

ZIR: Zone d'intérêt régional (dans le PRAS)

SDRB: Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale

RRU: Règlement régional d'Urbanisme

ZEMU: Zone d'entreprise en milieu urbain



8- Modèles de document

8.1 Acte authentique pour l'attribution d'une servitude de passage de droit public

L'an deux mille, le

à

ont comparu

le (la) bourgmestre de la commune de

d'une part, la commune de,

représentée par

l'échevin(e) délégué(e) (numéro de registre national /

numéro de la carte d'identité) assisté(e) par

le/la secrétaire (numéro de registre national /numéro de la carte d'identité

), agissant :

- en exécution d'une ratification du Conseil Communal du,
- en exécution d'une ratification du Collège des Bourgmestre et Echevins du,
- et en vertu des articles 109 et 14, alinéa 1 de la nouvelle loi communale,

dénommé ci-après l'administration.

ET

d'autre part, (nom et prénoms)

..... (état civil),

né(e) le à

dont la profession est

le numéro de registre national: et

le numéro de carte d'identité

ou

de (nom de l'entreprise),
 dont le siège est à ,
 représentée par
 et par
 conformément à l'article des statuts ou conformément à la procuration du

.....
 dénommé ci-après deuxième comparant.

ou

le CPAS de
 représenté par président(e)
 (numéro de registre national /numéro de la carte d'identité
),
 assisté(e) par , le/la secrétaire
 (numéro de registre national /
 numéro de la carte d'identité), agissant:

- en exécution de la décision du conseil de
- et conformément à l'article 28 § 2 de la loi organique du 8 juillet 1976 relative aux CPAS

propriétaire de la parcelle sise à
 repris au cadastre sous division, section , n°

dont les comparants nous ont déclaré avoir conclu ce qui suit:

Sur la parcelle, reprise au cadastre sous division, section ,
 n° , sise à
 , un sentier pédestre est ouvert par
 premier comparant ,
 tel qu'indiqué sur le métré ci-joint, réalisé par un(e) géomètre-expert(e) juré(e)
 le Le sentier pédestre a une superficie de m².

Le présent titre est établi en faveur du sentier pédestre et à charge de la portion de parcelle susmentionnée , dénommée fonds servant, la servitude suivante et ce en faveur du fonds servant, et non de la personne, au profit de l'aménagement et de l'exploitation du sentier pédestre précité.

L'exercice de la servitude est réglé comme suit:

Article 1 : Le deuxième comparant ou ses successeurs en droit ou délégués octroie au premier comparant, le droit d'ouvrir le sentier pédestre précité en
..... conformément au tracé indiqué sur le plan graphique.

Article 2 : Le premier comparant est habilité à exécuter ou faire exécuter tous les travaux nécessaires dans le cadre de l'aménagement et de l'entretien du sentier pédestre au moyen des moyens de transport, matériaux et outils que lui ou son entrepreneur jugent nécessaires.

Article 3 : Le premier comparant s'engage à faire usage de la servitude mentionnée de telle manière à ce que ces travaux causent le moins de nuisances possibles pour les propriétaires, locataires ou autres utilisateurs éventuels du terrain. À la fin des travaux, le bien qui ne relève pas des limites physiques du sentier pédestre, est immédiatement remis dans son état initial.

Le premier comparant pourra commencer les travaux après une simple notification (ou après une notification écrite au moins jours avant le début des travaux) aux propriétaires et éventuels utilisateurs et à condition d'avoir respecté les arrangements repris à l'article 7 (facultatif) du présent acte.

Article 4 : Sans préjudice de l'indemnité forfaitaire convenue mentionnée à l'article 7 subséquent (facultatif), le premier comparant indemniserà après les travaux d'aménagement le propriétaire (ou utilisateur) pour tous les dégâts éventuellement causés par les travaux d'aménagement visés. Le montant du dédommagement sera fixé d'un commun accord; en l'absence d'un règlement à l'amiable, les dommages et intérêts seront fixés par un expert désigné par les deux parties.

Il en va de même pour la réparation des éventuels dégâts qui, dans le futur, seraient liés aux travaux d'entretien. À défaut d'accord, le montant des dégâts est finalement fixé par le juge de paix compétent.

Article 5 : D'autre part, le deuxième comparant s'engage à s'abstenir de toute action qui pourrait causer des dégâts au sentier pédestre ou qui pourrait en dissuader l'utilisation, et accorde au premier comparant en permanence un droit de passage à pied et avec tous les moyens de transport, matériaux et outils utiles de sorte que la surveillance et l'entretien soient toujours possible.

Article 6 : L'administration ne pourra faire valoir aucun droit de propriété ou autres droits sur le sentier pédestre hormis ceux repris dans cet acte.

Article 7 : (facultatif)

ou

Le (la) bourgmestre signataire déclare également avoir également donné lecture de l'article 203 du Code des droits d'enregistrement qui sanctionne la dissimulation de prix et ce comme suit: «En cas de dissimulation au sujet du prix et des charges ou de la valeur conventionnelle, il est dû individuellement par chacune des parties contractantes une amende égale au droit éludé. Celui-ci est dû indivisiblement par toutes les parties.»

Dont acte, établi en minute, dont tous les comparants déclarent avoir reçu le projet le

.....

Et, après lecture partielle commentée, les parties, ici présentes ou représentées comme indiqué ci-dessus, ont signé, avec nous, le (la)bourgmestre.

Pour l'administration (premier comparant),
Le (La) bourgmestre instrumentant,

Pour le deuxième comparant,

8.2 Convention relative à l'ouverture et à la signalisation du/des chemin(s) privé(s) pour un maillage piétons communal.

Entre

le propriétaire,
domicilié à,
dénommé ci-après 'le propriétaire'
et
la commune,
dont le siège social se trouve,
représentée par (nom),
..... (fonction),
dénommée ci-après 'la commune'

il est convenu ce qui suit:

Article 1: La présente convention a trait aux droits et obligations assumées par les deux parties dans le cadre de la réalisation d'un maillage piétons communal à

Article 2: Le propriétaire donne son accord pour:

- Permettre ce réseau sur le(s) chemin(s) qui est/son(s) sa propriété, mentionné sur la carte en annexe 1,
- Placer la signalisation de manière à ce que le promeneur puisse clairement suivre sa promenade.

Il s'agit:

- d'une signalisation minimale au début et à la fin du chemin, ainsi qu'aux endroits où le promeneur pourrait se tromper de chemin (par exemple: sortie à gauche ou à droite);
- d'une signalisation qui est constituée de (modalités d'exécution):
- D'indiquer le trajet sur les éventuelles cartes de l'ensemble du réseau et dont le(s) chemin(s) privé(s) peu(ven)t être promu(s) comme sentiers pédestres dans le cadre d'un maillage piétons pour un public plus large.
- D'utiliser le parcours et l'indiquer dans des moyens de communication comme des brochures, sites internet..., notamment:

Article 3: La commune concernée garantira en concertation avec le propriétaire, l'accessibilité permanente du chemin balisé sur le terrain privé. à savoir:

(énumérez)
.....
.....

[Quelques exemples : le ramassage de détritux; le nettoyage périodique de l'assiette; la coupe des herbes hautes ou des herbes adventices; la coupe et le ramassage des branches mortes ou gênantes des arbustes et/ou arbres.]

Article 4: En aucun cas, le propriétaire ne sera tenu pour responsable d'un éventuel accident qu'un usager du chemin pourrait avoir sur sa propriété.

Article 5: Cette convention pour l'ouverture du/des chemin(s) est conclue pour une période de ans
[généralement 5 ans].

À l'échéance de cette convention, les parties précitées se concertent pour décider de la reconduction ou non de la convention pour la même durée. Si le propriétaire veut renoncer à cette ouverture, le(s) chemin(s) reprendra (reprendront) le statut de chemin privé.

Article 6: La présente convention n'a aucune conséquence sur le statut actuel du/des chemin(s) en tant que chemin(s) privé(s), à caractère public ou non. Par conséquent, aucune servitude de passage de droit public n'apparaîtra par l'ouverture du/des chemin(s) privé(s) en question pour le maillage piétons, ce(s) chemin(s) n'acquerront pas non plus d'un caractère public auquel la commune pourrait ultérieurement se référer. Néanmoins cette convention peut annuler des droits publics existants sur la/les voie(s) privée(s) concernée(s), le cas échéant.

Remarques/compléments :

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Pour accord,.....
Fait à
en date du

en deux exemplaires originaux, dont chaque partie reconnaît avoir reçu un exemplaire signé.
Les annexes dont il est question à l'article 1 font partie intégrante de la convention.

Pour la commune

Pour le propriétaire

Le bourgmestre

Le propriétaire

8.3 Mise en demeure de réouverture d'un chemin vicinal

Objet: chemin vicinal n° situé entre les voiries/numéros de maison:
 et

Madame, Monsieur,

L'administration communale a reçu une plainte concernant *[objet, par ex. la mise en place d'une barrière]*

 sur le chemin vicinal entre *[rues/numéros de maison]*
 et

L'administration communale va rouvrir le chemin vicinal n° Lors d'une tournée de l'administration communale, il a été constaté que le chemin vicinal est fermé à hauteur de votre propriété. Vous trouverez en annexe un plan extrait de l'Atlas des Chemins vicinaux avec la localisation du chemin.
 Nous comprenons les éventuels désagréments que vous subissez *[par ex. vie privée]*.

C'est pourquoi nous vous proposons la solution suivante: *[par ex. Dès lors nous pouvons marquer notre accord sur la mise en place de la clôture le long du chemin afin de garantir votre vie privée.]*

Afin de clarifier le caractère public de ce chemin, nous vous prions de retirer *[la clôture/la barrière]* à l'entrée de ce chemin avant le (date). Si vous n'ôtez pas *[la clôture/la barrière]*, elle sera retirée par la commune et les frais y liés vous seront répercutés.

[éventuellement: indemnité]

Nous avons répondu à vos préoccupations par la mesure suivante: *[par ex. L'administration communale placera à ses frais au début du chemin un panneau portant la mention suivante 'veuillez respecter la tranquillité des riverains'.]*

.....

.....

.....

Nous espérons par cette proposition offrir une solution acceptable pour les différentes parties concernées.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes respectueuses salutations.

Le (La) secrétaire

Le (La) bourgmestre

8.4 Mise en demeure relative à la réouverture d'une servitude de passage de droit public

Objet: Voie lente située entre les voiries/numéros de maison:

.....

et

Madame, Monsieur,

L'administration communale a reçu une plainte concernant *[objet, par ex. la mise en place d'une barrière]*

.....

sur la voie lente entre *[rues/numéros de maison]*

.....

et

Cette voie lente n'est pas reprise dans l'Atlas des Chemins vicinaux Le Code civil (art. 2229) mentionne cependant que les voies obtiennent un droit public de passage si elles sont utilisées publiquement pendant 30 ans par les citoyens. Suite à cette 'prescription acquisitive', on parle de chemins vicinaux de fait. La présente voie lente traversant votre propriété est l'objet d'un usage public depuis plus de 30 ans ce qui en fait une servitude de passage de droit public. *[Arguments supplémentaires: par ex. De plus cette voie lente est dotée d'un éclairage public, ce qui entérine le caractère public de la voie.]*

Nous comprenons les éventuelles nuisances que vous subissez *[par ex. les véhicules motorisés qui empruntent également cette liaison]*:

.....

C'est pourquoi nous vous proposons la solution suivante: *[par ex. C'est pourquoi nous pouvons marquer notre accord sur le placement d'une barrière qui peut être ouverte à tout moment.]*

.....

.....

Toutefois, afin de mettre en évidence le caractère public de ce chemin, nous vous prions de retirer les panneaux d'interdiction placés à l'entrée de ce chemin avant le (date). Si vous n'ôtez pas vous-même *[la clôture/les panneaux]*, ils seront retirés par la commune et les frais y liés vous seront répercutés.

[éventuellement : indemnité]

Nous sommes prêts à répondre à vos préoccupations par la mesure suivante: *[par ex. L'administration communale placera à ses frais un panneau portant la mention 'chemin uniquement accessible aux piétons – veuillez toujours refermer la barrière'. De cette manière, il est clair pour les promeneurs qu'ils peuvent emprunter ce chemin tout en le préservant de la circulation motorisée.]*

.....

.....

.....

Nous espérons par cette proposition offrir une solution acceptable pour les différentes parties concernées.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes respectueuses salutations.

Le (La) secrétaire

Le (La) bourgmestre







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

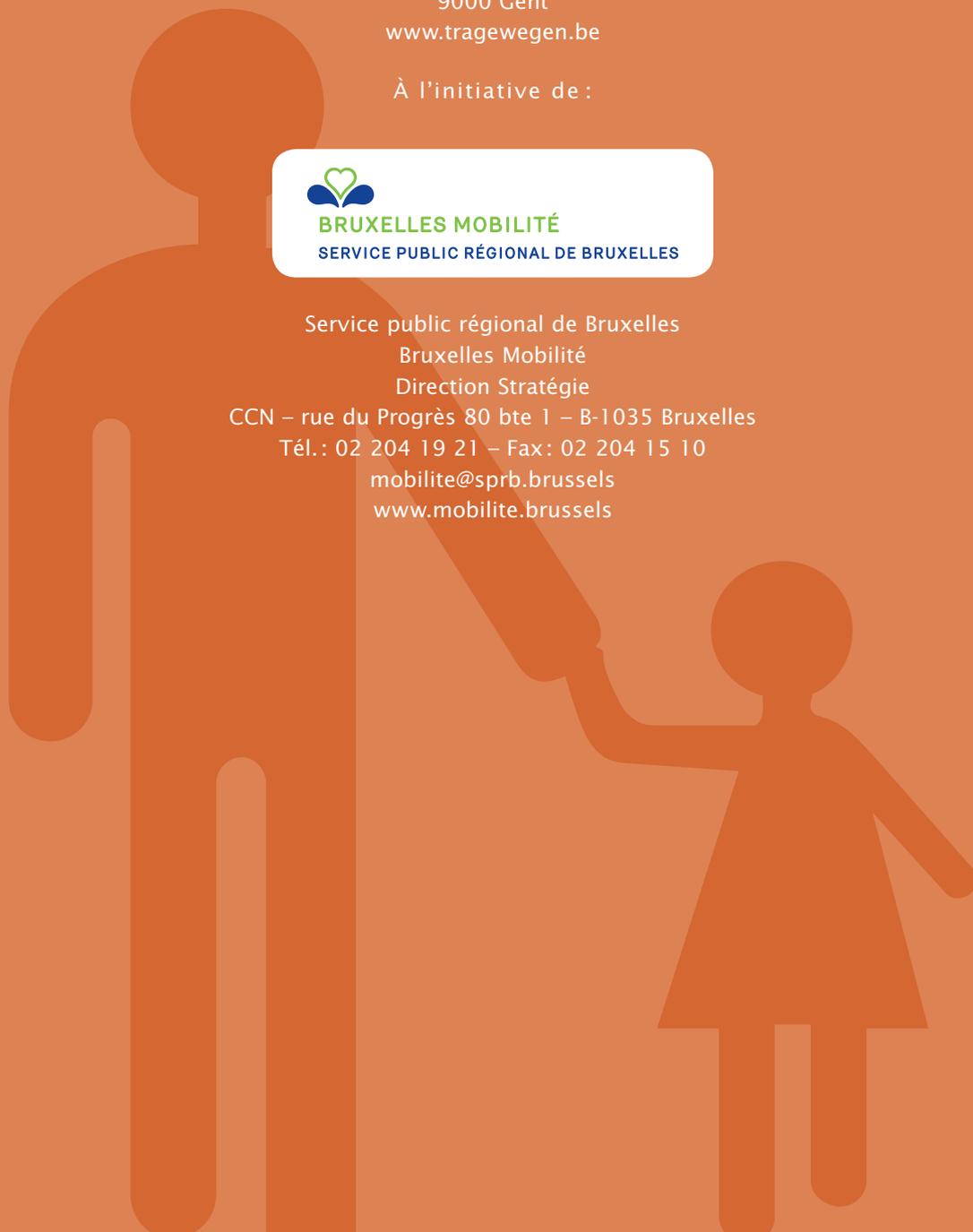
Service public régional de Bruxelles
Bruxelles Mobilité
Direction Stratégie

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