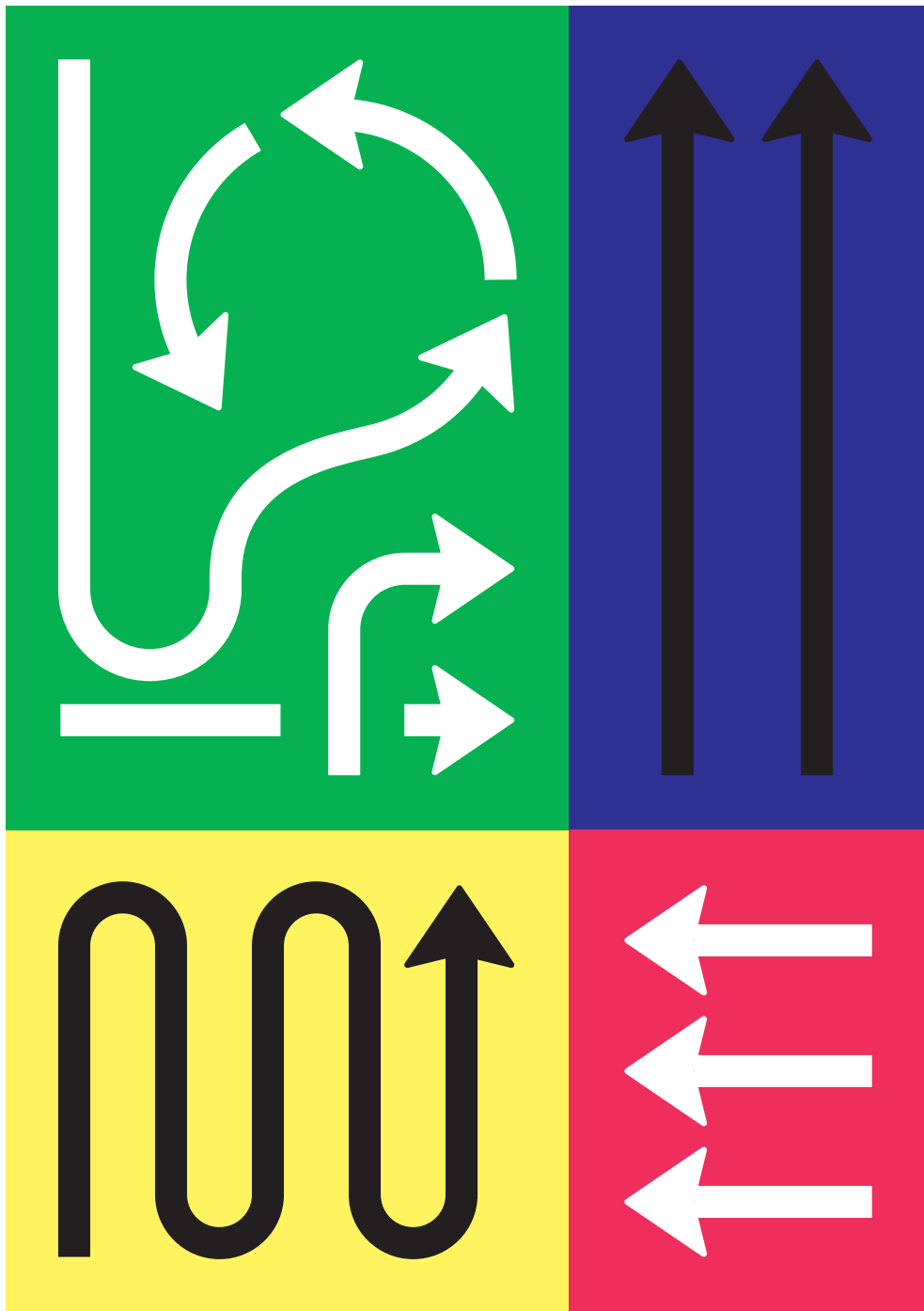


L' Autre Atelier



Le BRAL est un mouvement urbain qui œuvre pour rendre Bruxelles plus durable. Avec nos membres et nos partenaires, nous luttons pour une ville saine, inclusive et respectueuse de l'environnement. De la mobilité à l'urbanisme, nous plaçons les Bruxellois au cœur de notre action. Nous les soutenons grâce à nos connaissances et mettons en lumière leurs initiatives. Ensemble, nous défendons notre vision auprès des pouvoirs publics. Autour de la table quand c'est possible, sur les barricades s'il le faut. Nous sommes critiques mais constructifs, un brin rebelles mais toujours nuancés

Heroes for Zero est un mouvement civique qui fait campagne pour la « Vision zéro », l'objectif réalisable de zéro mort et zéro blessé grave dans les accidents de la route à Bruxelles. La Vision zéro repose sur le principe selon lequel chaque mort sur la route est un mort de trop. Les objectifs de Heroes for Zero sont :

1. La sécurité routière : nous voulons réduire le nombre de victimes de la circulation afin d'atteindre zéro décès et zéro blessure grave dus à la circulation.
2. La qualité de vie : nous voulons permettre à tous les utilisateurs de se déplacer efficacement et en toute sécurité, mais aussi leur offrir davantage d'espaces de rencontre et de partage.
3. La santé : l'amélioration de la sécurité routière permet de développer les modes de transport actifs et de réduire la pollution atmosphérique.
4. Une transition poursuivie de manière socialement équitable, en tenant dûment compte de la diversité des résidents et des visiteurs. Pour ce faire, nous accordons une attention particulière aux plus vulnérables : les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ;

Heroes for Zero soutient les collectifs locaux /0 tels que le 1140/0 à Evere, le 1060/0 à Sint-Gilles (1060/0), le 1082/0 à Berchem-Sainte-Agathe...

L'asbl Filter Café Filtré Atelier est née du mouvement citoyen Filter Café Filtré et vise à développer des solutions concrètes et des visions spatiales pour l'avenir par le biais de la recherche en design, avec pour objectifs une meilleure qualité de l'air, la sécurité du trafic, des villes plus vivables et adaptées aux enfants.

En plus de faire entendre leur voix sur la touche, les militants ont rapidement ressenti le besoin de prendre des mesures concrètes. L'atelier crée un climat constructif dans lequel sont organisés des ateliers au cours desquels parents, enfants, administrateurs scolaires, résidents locaux, experts et architectes réfléchissent à des solutions spatiales pour leur quartier et leur ville. Les résultats constituent un « plaidoyer constructif » en faveur de villes plus vivables et plus saines. L'ambition est d'élargir le débat sur les rues des écoles et de faire un saut qualitatif à différentes échelles : le bâtiment scolaire (XS), la rue (S), le quartier (M), l'arrondissement (L), la ville (XL), la région (XXL).

L'Atelier se concentre sur des lieux spécifiques, des thèmes et différentes échelles de la ville : de l'infrastructure urbaine telle que l'avenue Charles Quint ou le boulevard Léopold II aux rues de quartier telles que les rues d'été dans le quartier Maritime, une boucle sportive dans le Pentagone, jusqu'à l'échelle la plus petite : le bâtiment (scolaire) dans les écoles en plein air. Les trajets combinent des ateliers d'experts et des ateliers participatifs, un urbanisme tactique et des visions à long terme de l'avenir où la créativité l'emporte.

1.	Introduction	3
1.1	L'autre atelier	4
1.2	Guide de lecture	5
2.	Parcours	7
2.1	Molenbeek	8
2.2	Schaerbeek	14
2.3	Berchem-Sainte-Agathe	20
2.4	Forest	26
3.	Conférences	35
3.1	Quartiers apaisés, grands axes invivables ?	36
3.2	Quartiers apaisés, la mort du commerce ?	42
3.3	Quartiers apaisés, PMR lésées ?	48
4.	L'Atelier Horizon	55
4.1	Molenbeek	56
4.2	Schaerbeek	60
4.3	Berchem-Sainte-Agathe	62
4.4	Forest	66
5.	Conclusions	69

1 Introduction

1.1

L'Autre Atelier

Avec la deuxième édition de L'AutreAtelier, les associations Heroes for Zero, Filter Café Filtré Atelier et BRAL unissent à nouveau leurs forces. Alors que la première édition était consacrée au plan d'action sécurité routière 2021-2030, nous nous intéressons aujourd'hui aux plans de circulation. Nous nous intéressons à la fois aux plans issus du Plan Régional de Mobilité Good Move et aux plans venant des communes, comme dans le quartier Maritime. Nous voulons ainsi contribuer à la sécurité routière et à une politique de mobilité plus durable et montrer que la diminution du trafic motorisé dans les quartiers résidentiels bruxellois est une bouffée d'air frais pour tout le monde. Nous voulons stimuler le débat social autour des plans de circulation mais aussi l'objectiver. La publication fournit des arguments pour entamer un dialogue avec les politiciens, les fonctionnaires, les bureaux d'études, les commerçants, les partisans et les opposants aux plans de circulation, etc.

Pour ce faire, nous avons utilisé la même formule habituelle que précédemment, à savoir un programme composé de promenades, de conférences et d'un atelier de conception, dans chacun desquels le caractère participatif a joué un rôle clé. Tant les citoyens que les collectifs, les organisations et les experts ont échangé leurs points de vue au cours de ces événements.

Les quatre promenades "Boots on the Ground" à Molenbeek, Schaerbeek, Berchem-Sainte-Agathe et Forest sont représentatives des plans de circulation à leurs stades respectifs : avant, pendant et après leur mise en œuvre.

Lors des conférences "Sticky Issues", nous avons tenté de répondre à certaines questions sensibles et récurrentes concernant les plans de circulation. Les plans de circulation sont-ils responsables de l'augmentation du trafic sur les grands axes ? Sont-ils néfastes pour le commerce ? Créent-ils des désagréments supplémentaires pour les personnes handicapées ?

L'Atelier Horizon rassemble toutes les informations issues des promenades et des conférences. Les images de conception qui en résultent nous montrent visuellement comment les choses peuvent être faites différemment et mieux aux endroits problématiques que nous avons rencontrés lors de nos promenades. Enfin, la publication que vous avez entre les mains réunit tous ces éléments.

Cependant, nous n'aurions jamais pu imaginer que nous serions si peu à la pointe de l'actualité. Notre promenade à Molenbeek a été précédée d'un conseil communal mouvementé où, malheureusement, le filtre temporaire de la Vanderstichelenstraat a été interrompu prématurément. Notre promenade à Schaerbeek était prévue deux jours après les violentes manifestations sur la place Stephenson contre l'introduction du plan de circulation. Les commerçants étaient sur les dents lors de l'introduction de certains quartiers apaisés, que notre deuxième lecture a pu aborder gentiment et contrecarrer de nombreux arguments. Kinumai a été élue organisation de l'année à "Brussel Helpt", ce qui a mis en lumière les problèmes de mobilité des personnes handicapées et a fait de notre troisième conférence un sujet brûlant. Nous ne savons pas si nous avons de la chance ou non, mais nos conférences et nos promenades ne pourraient pas être plus d'actualité.

1.2

Guide de lecture

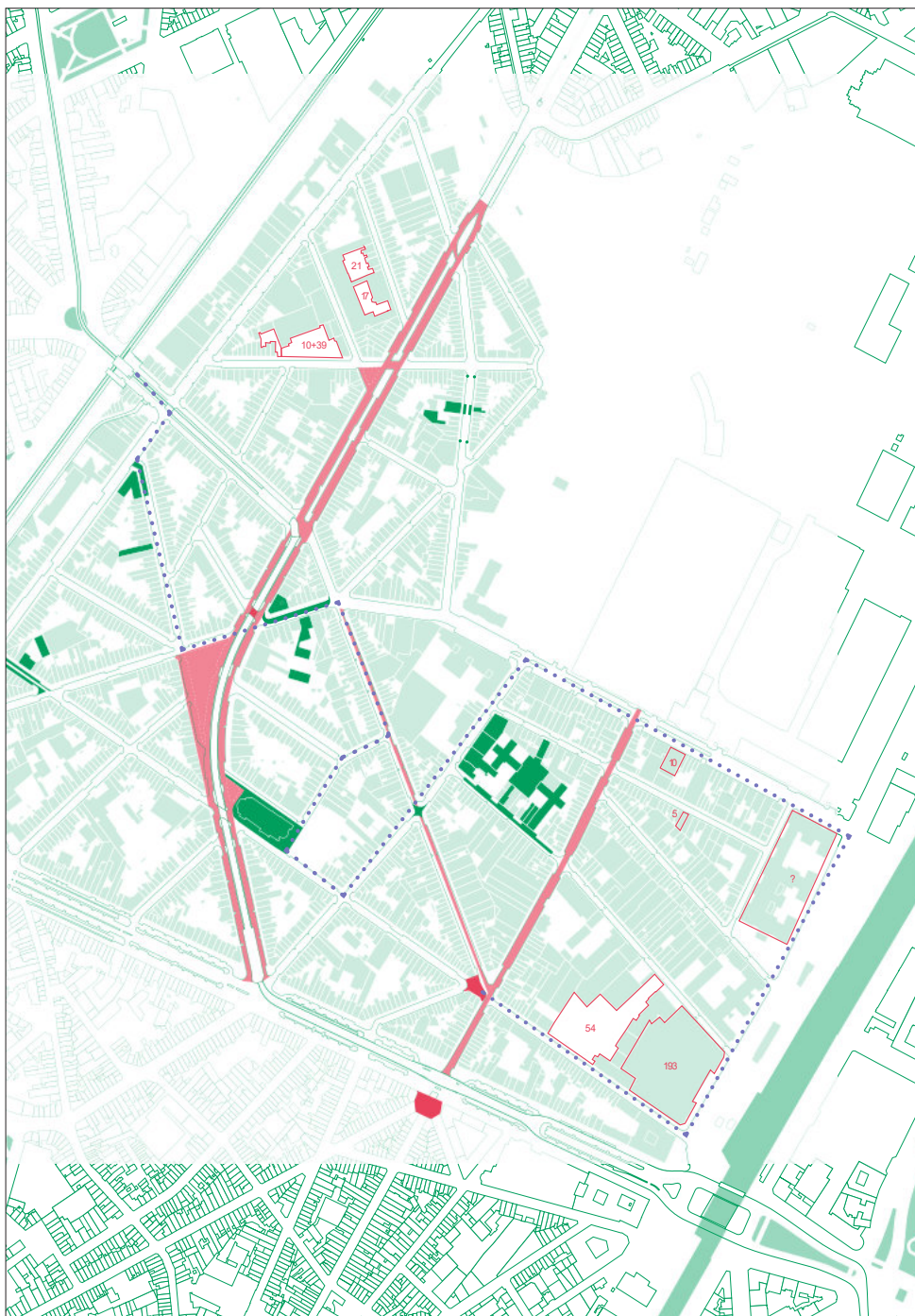
Le chapitre 2 est un compte-rendu des quatre promenades "Boots on the Ground". Des guides locaux nous ont conduits à travers leur commune pour décrire la situation en termes de sécurité routière et de mobilité. Les participants ont pu constater de visu l'existence de goulots d'étranglement connus et mieux les comprendre grâce aux explications fournies. Qu'est-ce qui est louable, qu'est-ce qui peut être amélioré et comment pouvons-nous en tenir compte dans le plan de circulation ? Dans chaque cas, le rapport se compose d'une carte et d'une description de l'itinéraire pédestre, suivies d'observations et d'indications de solutions pour certains endroits concrets de cet itinéraire.

Le chapitre 3 est une compilation des idées tirées des trois conférences sur les questions épineuses. Pour ces conférences, nous avons invité des orateurs inspirés et inspirants à parler de leur sujet d'expertise. Nous avons synthétisé leurs présentations et les avons complétées par des citations des invités au débat qui connaissent bien le contexte bruxellois et ont fait part de leurs réflexions sur le sujet.

Dans le chapitre 4, nous présentons les projets issus de l'Atelier Horizon. Des aides visuelles sont utilisées pour représenter et perpétuer les idées issues des conférences et des promenades.

Enfin, le chapitre 5 présente les conclusions que nous avons tirées pour cette édition de L'Autre Atelier.

2. Parcours



Itinéraire

Nous commençons près du métro Belgica, à l'entrée du parc L28, un nouveau parc allongé situé le long du périphérique ouest (ligne 28). Nous suivons le boulevard Belgica et arrivons à un croisement avec l'avenue Jean Dubrucq. Nous le traversons et suivons à droite.

La première rue à gauche nous mène à la rue de la Meuse, qui s'est transformée en un phare de tranquillité pendant la première semaine d'août dans le cadre d'OpenStreets Mariti-e-m-e, un projet de Filter Café Filtré Atelier et de ses partenaires locaux. Nous marchons jusqu'au square des Libérateurs. Nous empruntons ensuite le boulevard du Jubilé et nous dirigeons vers la rue Picard.

Nous arrivons ensuite à l'intersection de la rue Vanderstichelen et de la rue du Laekenveld. Nous suivons la rue Vanderstichelen et prenons la première à droite vers la place Saint-Rémi. Via la rue de l'Intendant, nous descendons vers la rue Vandenboogaerde, que nous prenons à gauche jusqu'à la prochaine intersection, où nous débouchons sur le filtre temporaire.

Nous continuons jusqu'à la rue Picard et la suivons à droite. Au bout de la rue Picard se trouve l'avenue du Port. De l'autre côté de la rue, nous apercevons le pont Suzan Daniel. Nous suivons la piste cyclable le long du canal en direction de Saintelette où nous nous arrêtons au carrefour. Nous suivons le boulevard Léopold II sur la droite.

L'intersection suivante se trouve à l'arrêt de métro Ribaucourt. Nous prenons la rue Ribaucourt à droite et nous nous dirigeons vers la rue de l'Intendant pour arriver à la cerise sur le gâteau du quartier, la petite place devant L'Authentique.

→ Le reportage vidéo de cette promenade est disponible sur le site web : www.a-atelier.be/fr/evenementen/molenbeek

Observations et solutions

Cette promenade se poursuit dans le quartier Maritime de Molenbeek. Benjamin, guide professionnel et habitant de Molenbeek, nous guide à travers ce quartier où nous examinerons tout ce qui concerne l'habitabilité, le trafic et l'infrastructure de circulation pour les cyclistes et les piétons, ce qui est bien conçu et ce qui pourrait être amélioré.

Nous commençons au parc L28, près de la station de métro Belgica. La L28 était une importante ligne de train de marchandises, reliée à la gare maritime, une gare de marchandises très importante où se trouve aujourd'hui Tour & Taxis. Au cours de cette promenade, nous parcourons ce quartier, une partie du boulevard Léopold II et le canal.

Nous nous intéressons également aux Rues d'Été. Certaines rues seront fermées à la circulation pendant une ou deux semaines. De nombreuses activités sont organisées pour les enfants, mais il existe également un programme pour les adultes avec du théâtre, de la danse, de la musique, etc. Nous examinons deux de ces Rues d'Été.

1. Station de métro Belgica

Nous commençons au croisement de la station de métro Belgica, près de l'entrée du parc L28.

Observation : Nous voyons une infrastructure routière très simple qui n'est prévue que pour les piétons, pas pour les cyclistes. Il s'agit d'un simple passage zébré sans feux de signalisation. Si un cycliste veut traverser cet endroit, il doit le faire en marchant.

Solution : Des infrastructures de circulation supplémentaires, telles que des feux de signalisation et un passage pour vélos permettant aux cyclistes de traverser facilement cet endroit seraient nécessaires.

2. Avenue Jean Dubrucq

L'avenue Jean Dubrucq souffre d'un problème de courses clandestines. La nuit, des jeunes font la course dans ce quartier, causant du bruit et d'autres problèmes.

Observation : Nous voyons une bande rouge sur la route large indiquant où les cyclistes doivent rouler. Cependant, il ne s'agit pas d'une piste cyclable, car aucune ligne blanche ne l'indique. Même avec une ligne blanche, on ne pourrait pas parler ici de piste cyclable protégée. Il y a quatre voies pour les voitures et beaucoup d'espace pour les trams. Il est regrettable que cette avenue reste si peu accueillante pour les cyclistes.

Solution : Il faudrait une piste cyclable séparée et protégée. Rendre cette rue à sens unique serait également une bonne chose, car cela réduirait le trafic de transit.

3. Rue de la Meuse

Cette rue à première vue calme a beaucoup de problèmes avec le trafic de transit en direction de boulevard du Jubilé. Les Rues d'Été de ce quartier couplées à l'été chaud ont également révélé le manque chronique d'arbres et leur ombre rafraîchissante.

4. Square des Libérateurs

Observation : Dans ce quartier, c'est l'une des rares endroits avec un peu de verdure. Les rues environnantes sont dépourvues d'arbres, ce qui devient douloureusement évident pendant les chaudes journées d'été. Cependant, de nombreux arbres offrent de l'ombre sur cette place, ce qui permet de se rafraîchir sous le soleil étouffant de l'après-midi. Il s'agit d'un exemple de bonne planification urbaine, où nous plantons des arbres non seulement parce qu'ils sont beaux et qu'ils fournissent de l'oxygène, mais aussi parce qu'ils rafraîchissent l'air.

Observation : Plus loin, on voit deux arbres dans une rue, mais c'est trop peu. Il en faudrait au moins huit de plus pour la rendre plus agréable.

Solution : Dans cette rue, on pourrait supprimer des places de parking pour installer des bancs et planter des arbres.

5. Boulevard du Jubilé

Le Boulevard du Jubilé est l'exemple même d'un beau et large boulevard urbain avec beaucoup de verdure. Par définition, un grand boulevard devrait avoir une piste cyclable bien séparée en 2022. Malheureusement, ce n'est pas le cas ici.

Observation : Sur le Boulevard du Jubilé, nous voyons six voies, mais là encore, pas de pistes cyclables.

Solution : Il serait intéressant de transformer une ou deux voies réservées aux voitures en voies cyclables protégées.

6. Rue du Laekenveld

Observation : Au début de la rue du Laekenveld, nous voyons une place où convergent cinq rues. Il y a beaucoup d'espace qui permet aux voitures de faire de grands virages. C'est très dangereux pour les cyclistes, et c'est aussi l'un des coins les plus intéressants du quartier.

Solution : Un rond-point et la création de plus d'espace pour les usagers actifs de la route seraient bénéfiques à cet endroit.

7. Place Saint-Rémi

Il s'agit d'une nouvelle place qui n'a pas encore été nommée officiellement, mais les habitants l'appellent la place Saint-Rémi. Il y avait autrefois une rue continue, mais elle a été coupée, ce qui a réduit le trafic de transit dans le quartier.

Observation : Sur la place, des équipements de jeux ont été installés pour les enfants du quartier. Molenbeek est la deuxième commune la plus pauvre de Belgique. La construction de cette place est donc un soulagement pour tout le quartier. C'est un excellent exemple de la façon dont un quartier densément peuplé, doté de peu d'espaces verts et d'installations sportives et ludiques minimales, peut encore se renouveler grâce à ces interventions.

8. Rue Vanderstichelen

À l'intersection de la rue Vanderstichelen et de la rue Vandenboogaerde, on peut voir les vestiges d'un filtre de circulation temporaire. Ce dispositif a été mis en place pour limiter le trafic de transit. En voiture, il est beaucoup plus rapide de couper ici si l'on vient de Belgica et que l'on veut se rendre au centre-ville, plutôt que de faire le tour par le boulevard du Jubilé et le boulevard Léopold II. Ce filtre a mis fin à ce raccourci.

Quelques citoyens se sont opposés au filtre. Ils ont commis des actes de vandalisme, lancé une pétition et se sont montrés bruyants, voire grossiers, devant le conseil municipal. Malheureusement, cela a suffi à faire retirer le filtre, car ces personnes disaient représenter l'ensemble du quartier, ce qui n'était évidemment pas le cas. La municipalité a déclaré qu'elle présenterait un nouveau plan de circulation dans les trois mois. Cinq mois plus tard, la discussion sur ce sujet battait toujours son plein...

Solution : Ce filtre aurait dû faire l'objet d'une phase de test complète. Il faut s'attendre à des résistances et donner aux gens le temps de s'y habituer. La limitation du trafic de transit, tout en permettant au trafic de destination de continuer à passer, aurait apporté une valeur ajoutée en montrant au voisinage le potentiel d'un quartier sans voitures.



3. Rue de la Meuse



6. Rue du Laekenveld



7. Place Saint-Rémi



8. Rue Vanderstichelen



9. Rue Picard



10. Pont Suzan Daniel / Avenue du Port



11. Sainctelette / Boulevard Léopold II

9. Rue Picard

La rue Picard a été la toute première rue d'été du quartier Maritime. Ils devraient être autorisés à entrer dans une coupe ici, non ?

Observation : Plus loin dans la rue Picard, nous voyons des voitures garées sur la piste cyclable. La piste cyclable est apparemment utilisée par les garagistes de ce quartier comme parking gratuit pour les voitures en attente de réparation. Cette situation est problématique pour tout cycliste qui souhaite passer en toute sécurité à cet endroit. De plus, il y a très peu d'espace pour marcher sur le trottoir.

Solution : Il est dommage que les trottoirs et les pistes cyclables ne soient pas plus grands, alors qu'il y a de la place. Une séparation claire des pistes cyclables est également nécessaire. L'élargissement de l'espace devant les garages permettrait aux garagistes d'y placer leurs véhicules.

10. Pont Suzan Daniel / Avenue du Port

Le pont Suzan Daniel est l'un des ponts les plus récents de Bruxelles. Il s'agit d'un pont principalement destiné aux transports publics, mais les cyclistes et les piétons peuvent également l'emprunter. Les voitures y sont en revanche interdites.

Le pont s'ouvre sur l'avenue du Port, où l'on peut voir une piste cyclable construite en 2005. C'était très progressiste à l'époque, car il n'y avait pas encore beaucoup de cyclistes. Mais ce qui était inattendu, c'est que les piétons ont commencé à l'utiliser aussi. Cela rend la piste cyclable et piétonne partagée beaucoup trop étroite pour les milliers de cyclistes et de piétons qui passent ici chaque jour.

Observation : Il y a maintenant une voie avec le tracé d'une piste cyclable, ce qui permet aux piétons et aux cyclistes de l'utiliser en même temps. De l'autre côté, il y a également une voie mixte pour les piétons et les cyclistes, mais avec le tracé d'un trottoir. La différence d'allures des piétons et des cyclistes pose cependant problème.

Solution : Créer une séparation claire des voies afin que les piétons et les cyclistes ne soient plus sur la même voie. Il suffit pour cela de rétrécir le profil de la route, d'interdire le stationnement des deux côtés et de supprimer cette voie.

11. Sainctelette / Boulevard Léopold II

En arrivant à Sainctelette, l'intersection avec le boulevard Léopold II, nous voyons l'une des intersections les plus dangereuses de Bruxelles. La voiture et les transports publics dominent.

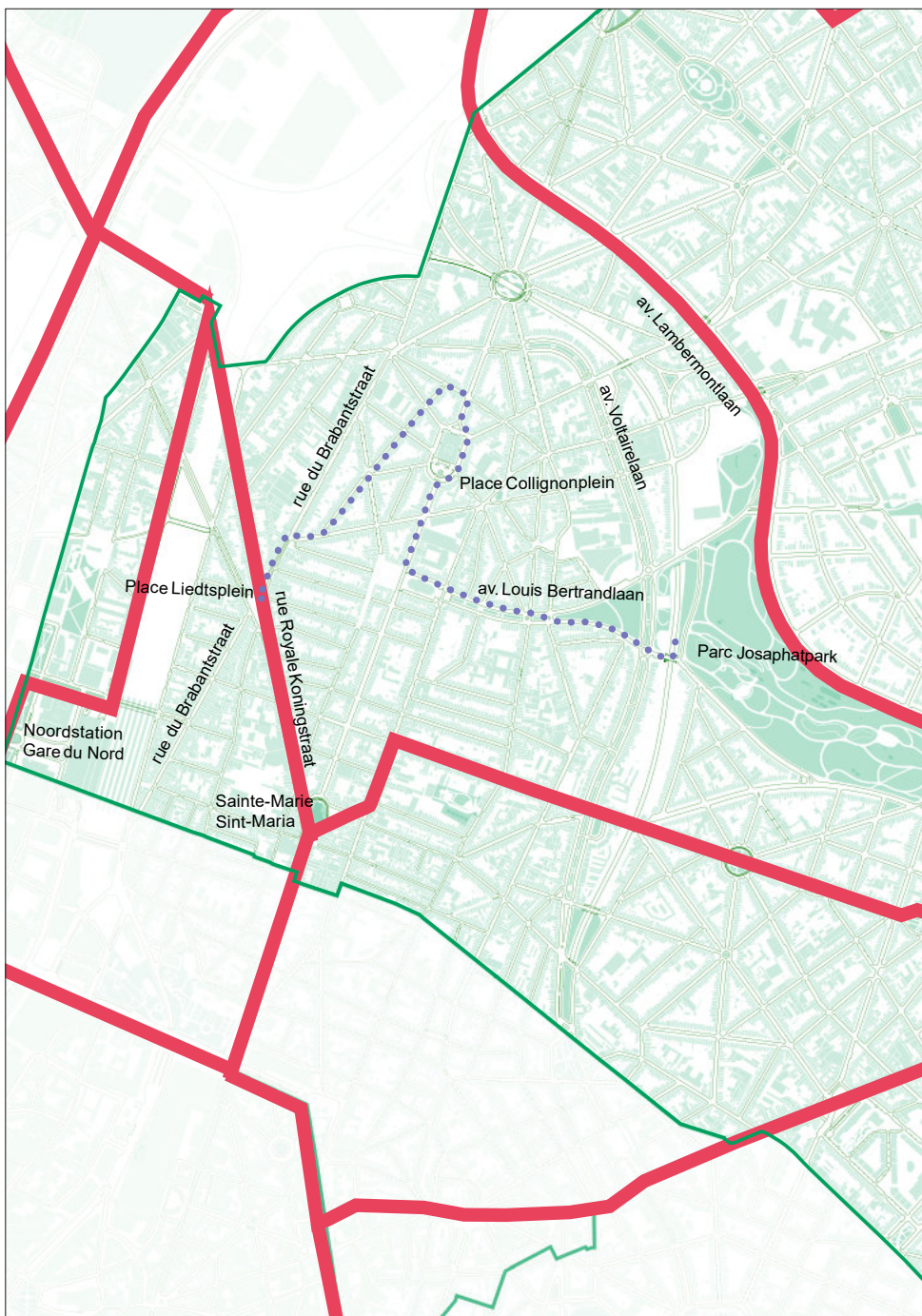
Observation : En tant que piéton, vous avez un long chemin à parcourir pour traverser la rue. Il est donc difficile de traverser à temps. Pour les cyclistes, c'est difficile parce que la piste cyclable s'arrête soudainement, sans plus d'informations sur la direction à prendre. Légalement, il faut descendre de vélo à cet endroit, mais en réalité, la plupart des cyclistes se joignent au trafic, ce qui est illégal et très dangereux. Cette situation changera totalement lorsque les travaux de construction du canal seront achevés en 2024. Nous constatons également que le boulevard Léopold II n'est pas équipé de pistes cyclables.

Solution : En donnant plus d'espace aux usagers actifs de la route, on rendrait cet endroit beaucoup plus sûr.

12. Rue de l'Intendant

Enfin, nous arrivons à l'intersection de la rue Vanderstichelen et de la rue de l'Intendant. En coupant la rue de l'Intendant en 2017, le quartier a été doté d'une nouvelle place centrale : un espace de détente pour les passants et les habitants avec une terrasse pour les entreprises de restauration.

Observation : Ici, une jolie place a été créée en plaçant une coupe. Cela a permis de réduire le trafic de transit et de rendre le quartier plus calme. C'est un exemple parfait de ce qu'un filtre bien placé peut accomplir.



Itinéraire

Nous commençons notre visite au milieu de la place Liedts, ce cœur vivant du quartier de Brabant. D'importants travaux sont actuellement en cours pour la construction du métro 3, ce qui rend la circulation encore plus chaotique que d'habitude. En passant par la rue Gallait, nous avons poursuivi notre chemin jusqu'aux rues Rubens et Vondel. Dans ce quartier résidentiel situé à l'ouest de la place communale, on trouve un certain nombre de filtres de circulation, des endroits où la circulation motorisée est limitée principalement par une barrière, qui ont été construits il y a 15 ans, bien avant que Good Move n'existe. Dans la rue Rubens, nous rencontrons le comité Rubens 2030, qui souhaite que des mesures supplémentaires soient prises pour réduire le trafic de transit dans la rue.

Nous nous dirigeons ensuite vers la place du Pavillon, un endroit plein de commerces animés mais avec l'un des carrefours les plus insondables de la région. Il y aura bientôt ici un filtre qui séparera les deux principaux flux de trafic. Nous nous éloignons de l'enchevêtrement de voitures pour aller en direction de la place Stephenson, qui sera dotée d'un nouveau parc grâce au récent plan de circulation. Il était temps, car actuellement, il faut plus de 15 minutes de marche pour se rendre de ce quartier à l'espace vert le plus proche. [Pour des raisons de sécurité, cette partie de la marche n'a pas eu lieu à cause des manifestations violentes contre le filtre sur cette place la même semaine.]

De là, nous montons vers la place Colignon, où le comité Imagine Colignon a travaillé pendant des années pour obtenir une vraie place publique – sans parking – devant l'hôtel de ville. En 2019, un compromis a été proposé par la municipalité, acceptant qu'une petite section soit rendue sans voiture. Mais la plupart des parkings sont malheureusement restés. La rue Royale Sainte-Marie, qui va d'ici à l'église Sainte-Marie, vient d'être repavée. Elle est désormais en sens unique et comporte des pistes cyclables des deux côtés. Un peu plus haut encore se trouve la chaussée de Haecht, où Stephanie Verbraekel a trouvé la mort après avoir été fauchée par un chauffard en novembre 2017. Cette terrible tragédie a été le point de départ du groupe d'action 1030/0. Un mémorial a été créé à cet endroit par l'artiste Jean-François D'Or.

De là, on descend vers le célèbre parc Josaphat, où la moitié de Schaerbeek se rassemble les jours de beau temps. Nous nous promenons

sur l'avenue Louis Bertrand, l'un des plus beaux joyaux architecturaux de Bruxelles avec un incroyable échantillon d'architecture fin de siècle. L'avenue sera bientôt rénovée, ce qui, sans surprise, suscite de nombreuses réactions.

Après une visite au mât de Lalaing, une œuvre d'art de classe mondiale qui se trouve un peu à l'abandon au milieu d'un rond-point, nous arrivons à l'avenue Ambassadeur Van Vollenhoven. Cette avenue, qui traverse le parc de part en part, est devenue définitivement piétonne en 2020 après quelques actions réussies du 1030/0. Avec sa pente descendante et sa courbe douce, elle est actuellement le parcours cycliste préféré de nombreux enfants de Schaerbeek. Nous faisons une petite promenade le long de l'avenue des Azalées, réaménagée l'année dernière dans le cadre de la première phase de Good Move, et enfin nous terminons par un verre à La Laiterie, magnifiquement située au milieu du parc Josaphat !

→ Le reportage vidéo est disponible sur le site web : www.a-atelier.be/nl/evenementen/schaerbeek

Observations et solutions

Le groupe local de Heroes for Zero à Schaerbeek, 1030/0, prend en charge cette marche. Le guide, Pieter, nous fait passer par de nombreuses situations de trafic intéressantes et y insère ici et là sa propre critique.

1. Place Liedts

La place Liedts est une place tristement célèbre, car elle est très complexe au niveau de la sécurité routière. Les grands travaux du métro 3 qui s'annoncent ne feront qu'aggraver la situation. Ces travaux sont très contestés. Le métro remplacera la ligne très utilisée de tram 55. En conséquence, les habitants doivent parcourir 30 mètres sous terre pour leurs déplacements locaux et bénéficient de moins d'arrêts. Le coût est lui aussi très élevé. Actuellement, le budget est de 2,3 milliards d'euros, mais on pense déjà qu'il se dirige plutôt vers 3 milliards d'euros. Plusieurs comités d'action locaux s'opposent au projet de métro. Ceux-ci ont du mal à se faire entendre car toutes les décisions ont déjà été prises.

Observation : Le tram 55 est aujourd'hui principalement utilisé pour les petits trajets qui ne peuvent pas être assurés par le métro. Avec le budget du

2.2

Schaerbeek

méto (la création d'un tunnel de 10 km), on pourrait construire 200 km de voies pour les trams et 11 000 km de pistes cyclables.

2. Rue Gallait

La rue Gallait se trouve dans la zone d'influence de la place Liedts et de la rue de Brabant, avec un certain nombre de petits et grands magasins, plusieurs écoles, une salle de sport et le centre communautaire De Kriekelaar. Il en résulte un trafic important causé par les véhicules à la recherche d'une place de stationnement. Ce dernier point est certainement l'enjeu de nombreuses discussions.

Observation : L'itinéraire du tram 55 passe par la rue Gallait. L'un des problèmes de ce tram est qu'il partage de nombreux tronçons de son parcours avec des voitures, ce qui l'implique dans de nombreux embouteillages. La rue est partagée avec les cyclistes, ce qui crée souvent des situations dangereuses. Comme il s'agit d'une longue piste droite, les gens y roulent souvent trop vite, ce qui attire les adeptes des courses de rue.

Solution : Le filtre de la place du Pavillon réduirait le trafic automobile de transit. Une piste cyclable séparée serait préférable ici, car les cyclistes et les trams partagent la même voie. Mais cela se ferait au détriment des places de parking.

3. Rue Rubens

La rue Rubens relie dans les deux directions la chaussée de Haecht à la place Liedts.

Observation : En raison des projets de Good Move, il est très probable que cette rue bénéficierait d'une circulation plus importante une fois que les projets seront mis en œuvre. Un comité de quartier favorable à Good Move a été créé en réponse à cette demande. Il souhaite des règles supplémentaires pour cette rue et est assisté par 1030/0.

Solution : Faire de la rue Rubens une rue à sens unique ou au moins installer des dispositifs de modération du trafic aiderait beaucoup.

4. Rue Vondel

Via la rue Vondel, nous arrivons à un véritable filtre de circulation « historique ». Cette mesure a été introduite il y a une quinzaine d'années. La

rue Vondel a été coupée et les autres rues sont devenues à sens unique. Cela a rendu l'ensemble du quartier plus calme même si Kadizi, un grand magasin de meubles qui est un peu malheureux dans ce quartier, attire encore pas mal de trafic.

Une bataille féroce fait également rage autour des places de stationnement. Même en payant 30 euros pour une carte de résident, la municipalité distribue jusqu'à 130 cartes de résident pour les 100 places de parking disponibles.

Observation : Des véhicules sont systématiquement garés illégalement au rond-point créé sur le filtre, à cause de l'excès de cartes de résidents et au manque de contrôle sur le stationnement sauvage.

Solution : Il serait plus logique que les cartes de résidents soient limitées au nombre de places de stationnement réelles et que le stationnement sauvage soit davantage contrôlé.

5. Place Colignon

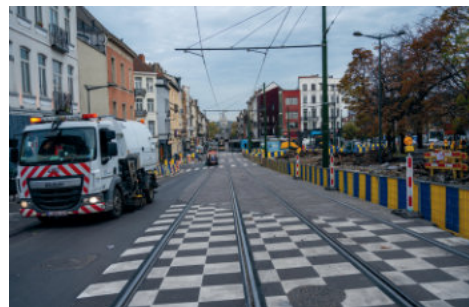
La place Colignon, située devant l'hôtel de ville, est l'une des nombreuses places de Bruxelles qui a été transformée en parking à l'époque et qui a donc perdu sa fonction de lieu de rencontre. Un tel stationnement rend impossible toute interaction sociale devant la mairie. L'objectif principal du comité de quartier Imagine Colignon est de retirer les voitures de la place. C'est une promesse faite avant les élections de 2018 par la quasi-totalité des partis politiques. Une fois les élections terminées, la mise en œuvre de ces promesses a été plus difficile que prévue. Le compromis qui en a résulté est aujourd'hui visible : une petite zone de la place a été rendue interdite aux voitures, et même pour cela, il y a parfois des exceptions, par exemple à l'occasion d'un mariage.

Observation : La place est un peu à double emploi, ni chair ni poisson. Des enfants jouent et des personnes âgées sont assises sur un banc. Un mariage s'y déroule bientôt. Le ballon des enfants roule continuellement sous les voitures. La foule des mariés cède le passage à une voiture, tandis que les personnes âgées s'arrêtent un instant de discuter pour ne pas élever la voix à cause du bruit de la voiture qui se gare.

Solution : La circulation des voitures est réduite, ce qui est déjà une amélioration en soi, mais une place sans voiture serait idéale. Un système

2.2

Schaerbeek



1. Place Liedts



2. Rue Gallait



4. Rue Vondel



5. Place Colignon



6. Place Lehon



8. Avenue Louis Bertrand



9. Avenue Ambassadeur Van Vollenhoven

de « kiss & ride » permettant aux personnes ayant des difficultés à marcher de se rendre à l'hôtel de ville pourrait également fonctionner.

6. Place Lehon

À Schaerbeek, il y a presque un comité de quartier à chaque coin de rue. Le comité de quartier de la place Lehon a réussi à empêcher la construction d'un parking souterrain sous la place. Si le parking avait été construit, la place n'aurait peut-être pas été utilisée pendant deux ou trois ans. C'est une place très fréquentée, remplie l'après-midi d'enfants qui jouent au basket, au football ou apprennent à faire du vélo. Il s'agit d'un centre important pour la vie sociale du quartier.

Observation : Elle n'est pas très bien aménagée, il y a peu de verdure, mais les gens font avec ce qu'ils ont. C'est une bonne chose que le comité ait fait prendre conscience à la municipalité de la valeur de cette place pour la cohésion sociale du quartier.

7. Rue Royale Sainte-Marie

Avec la rue Royale Sainte-Marie, nous sommes au cœur de la deuxième phase de Good Move. Dans le cadre de Good Move, la rue est devenue à sens unique vers le centre-ville et a été dotée de larges pistes cyclables. Les contrôles de police effectués en 2019 ont montré que seuls 20 % des automobilistes respectaient la zone 30. La chaussée de Haecht, qui lui est parallèle, est devenue à sens unique dans l'autre direction. C'est une rue difficile en termes de sécurité routière, ce qui a été tristement mis en évidence par l'accident mortel de Stephanie Verbraekel en 2017.

Solution : Des mesures strictes de limitation de la vitesse dans ce quartier pourraient éviter de telles situations fatales.

8. Avenue Louis Bertrand

L'avenue Louis Bertrand est la plus belle avenue de Schaerbeek. Cette avenue a été créée au début du 20^e siècle comme une sorte d'entrée vers le parc. Le secteur de l'horeca est très présent dans la région, et il ne fera que se renforcer.

L'intersection avec la rue Kessels est dangereuse, car de nombreux accidents s'y produisent. En 2020, le 1030/0 a soutenu trois jours de manifestations des résidents contre l'insécurité routière.

Observation : Il s'agit d'une rue large avec une bande de stationnement. Les intersections sont assez complexes à franchir.

Solution : On pourrait facilement construire une piste cyclable à cet endroit si l'on supprimait les places de stationnement.

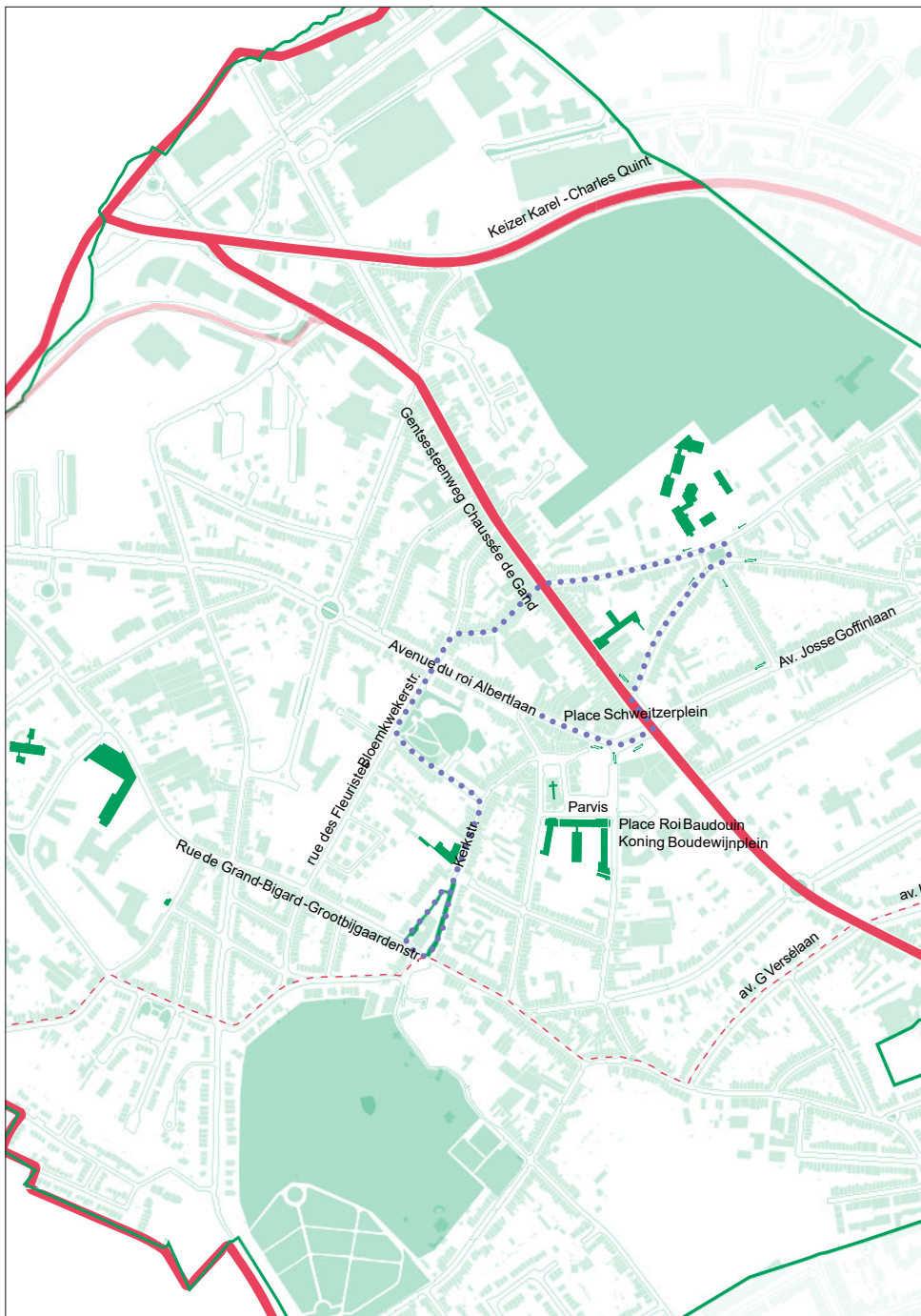
9. Avenue Ambassadeur Van Vollenhoven

Le dernier arrêt est l'avenue Ambassadeur Van Vollenhoven. Cela rappelle de bons souvenirs aux personnes actives dans le 1030/0, car cette avenue a été rendue sans voiture directement grâce à leur action. Jusqu'en 2018, l'avenue était un lieu de passage pour les voitures, ce qui créait des situations dangereuses compte tenu du fait que les enfants venaient souvent y jouer. Elle a ensuite été transformée en rue réservée aux jeux sans voitures, ce que certains riverains ont regretté car ils ne pouvaient pas s'y garer. Elle est ensuite redevenue accessible aux voitures.

En 2020, avec la pandémie, elle a été à nouveau fermée à la circulation par un courrier de 1030/0 à la municipalité. Ce fut un grand succès. Après une phase de test de six mois, il est apparu clairement que cet endroit était important pour de nombreuses personnes, par exemple pour apprendre aux enfants à faire du vélo. Par après, des jeux d'enfants ont été peints sur le revêtement de la route pour démontrer avec des résultats probants que celle-ci était mieux sans voitures.

Observation : De nombreux conflits ont eu lieu à Schaerbeek pendant la période où nous avons préparé cette promenade. Cela montre qu'il y a encore du travail à faire dans certains endroits de cette municipalité. Par ailleurs, des endroits comme celui où nous nous trouvons aujourd'hui montrent que si l'on rend ces espaces aux cyclistes et aux piétons pendant une période prolongée, peu de gens souhaitent revenir à la situation antérieure, car la plupart d'entre eux commencent alors à en percevoir la valeur ajoutée. Un plus grand nombre d'espaces publics permet aux gens de se rencontrer.

2.3 Berchem-Sainte-Agathe



2.3 Berchem-Sainte-Agathe

Itinéraire

Nous nous réunissons près du 'Nouveau Berchem' au début de la Rue de l'Église, l'une des plus anciennes rues de Berchem-Sainte-Agathe. Nous traversons ensuite l'avenue du Roi Albert jusqu'à la Place Dr.Schweitzer, une place récemment réaménagée, dominée par une circulation chaotique. Bien que tous les modes de transports soient là, personne n'est véritablement satisfait. Heureusement, des améliorations rapides sont possibles.

Nous traversons ensuite la Chaussée de Gand, une route régionale, jusqu'à la rue Openveld. Cela nous amène à un domaine dans lequel la Région bruxelloise va fortement investir dans les années à venir (ce qu'on appelle la Cité Moderne). Nous longeons la rue des Combattants, lieu pour lequel la municipalité a récemment organisé une enquête publique concernant son réaménagement.

Nos pas nous mènent alors à la Chaussée de Gand, une route qui a beaucoup de trafic à absorber, et en effet, c'est l'une des artères principales de ce côté-ci de Bruxelles. À certaines heures, il est parfois vraiment difficile de traverser cette chaussée en toute sécurité.

Nous continuons avec la Rue Hubert Blauwet vers l'intersection de l'avenue du Roi Albert et de la Rue des Fleuristes. Cette dernière est une voie qui facilite beaucoup la circulation nord/sud dans la commune, en partie pour les voitures qui veulent éviter la Place Dr.Schweitzer. Bien que la situation prioritaire de ce carrefour ait récemment été ajustée, il est encore trop fréquenté.

En passant par le parc Pirsoul, où les enfants jouent mais où les voitures passent souvent trop vite, nous retournons à la Rue de l'Église. Il s'agit de l'un des exemples réussis d'utilisation d'un secteur résidentiel dans une rue autrefois passante, et fait partie des parcours que la municipalité prévoit pour les usagers de la route vulnérables (parcours scolaire, cyclistes, etc.). Malheureusement, cet itinéraire traverse encore et toujours la rue de Grand-Bigard. Il s'agit probablement de la plus grande artère pour le trafic de transit à Berchem. Bien qu'il y ait plusieurs passages à niveau, les gens roulent souvent trop vite ici. Les voitures empruntent cet itinéraire pour quitter les routes principales de Flandre vers Molenbeek ou Bruxelles-ville (en évitant l'Avenue Charles-Quint et la Chaussée de Ninove).

La promenade se termine par un verre bien mérité au De Kroon (dit La cantine).

→ Le reportage vidéo de cette promenade est disponible sur le site web : www.a-atelier.be/fr/evenementen/sint-agatha-berchem

Observations et solutions

Cette marche est organisée par 1082/0, la section locale de Heroes for Zero à Berchem-Sainte-Agathe. Laurens, notre guide, nous emmène à quelques endroits centraux de Berchem-Sainte-Agathe, en passant par des carrefours et des écoles, des rues animées et calmes, et des améliorations réussies et moins réussies de la situation de la circulation

1. Le Parvis

Nous commençons au centre de Berchem près de trois places qui représentent plutôt bien la mobilité dans cette commune et peut-être aussi à Bruxelles. Le départ de la promenade se fait près du « Parvis ». Le Parvis n'a pas de nom officiel. Il s'agit d'une place nouvellement créée qui fait toujours partie de la rue de l'Église. C'était autrefois une rue où il y avait de la circulation et traversée par les voitures.

Observation : Le Parvis est un très bon exemple de ce qui peut être fait. Il s'agit d'un tronçon sans voiture où les cyclistes sont en sécurité, où les enfants peuvent jouer, où les gens peuvent marcher et s'arrêter pour discuter. Quel contraste avec les autres places voisines. Néanmoins, certaines améliorations sont possibles. Des parties de la place sont encore occupées par des places de parking et des voitures occupent encore de l'espace sur certains tronçons où cela n'est pas forcément nécessaire (la rue Courte en est un exemple).

2. Place Dr.Schweitzer

Juste à côté se trouve la place centrale de Berchem, la place Dr.Schweitzer. C'est une place où tous les modes de transport sont confrontés les uns aux autres, ce qui est source d'agitation et de chaos. On voit ici les intérêts de la Région se conjuguer avec ceux de la commune et de la STIB.

Observation : Une première situation peut être observée lorsque le trafic en provenance de l'avenue du Roi Albert et de la rue des Soldats Charles-Quint et la Chaussée de Ninove pénètre sur la place. Les voitures et les cyclistes

2.3 Berchem-Sainte-Agathe

veulent circuler sur la place Dr.Schweitzer en même temps que les bus et les trams, ainsi que les piétons qui souhaitent la traverser. Bien souvent, la présence d'un bus ou d'un tram crée un conflit permanent avec les véhicules qui tournent à gauche ou à droite depuis l'autre direction. Il y a beaucoup de malentendus et de presque-accidents qui se produisent à cet endroit. C'est un exemple typique d'une mauvaise conception du trafic. Le tram entre même en conflit avec le reste du trafic à deux reprises, depuis l'avenue Josse Goffin et l'avenue du Roi Albert.

Solution : Une modification possible serait de détourner la circulation de l'avenue Albert vers la rue des Soldats et de la fermer sur la place Dr.Schweitzer. Cela soulagerait le trafic sur la place, mais augmenterait la circulation dans le quartier. Une autre option consisterait à fermer la rue des Soldats.

Observation : La place est divisée en quatre sections et aucune n'est attrayante. Il y a un peu de place devant la Brasserie Paul, mais la circulation est si dense que personne n'est tenté de boire une pinte à l'extérieur. Les trois autres sections sont en partie des parkings, ce qui est dommage, car elles pourraient être utilisées à meilleur escient... Sur la partie de la place où se trouve le magasin Carrefour, on peut encore comprendre qu'il y ait deux places de parking pour les personnes handicapées. De l'autre côté de la place, cependant, il y a un autre tronçon où il n'y a qu'un seul restaurant et rien d'autre. C'est un coin gris et terne occupé par des parkings.

Solution : Supprimer une partie des parkings afin de créer davantage d'espace public pour le quartier. Si nécessaire, des places de stationnement peuvent être installées ailleurs, là où elles sont moins gênantes.

3. Place Roi Baudouin

La place Roi Baudouin est la dernière des quatre places. Elle comprend actuellement deux écoles, mais tout ce qui se trouve devant est en fait une zone de stationnement.

Observation : Là encore, tout l'espace de ce lieu central sert maintenant de parking, tout comme la place précédente.

Solution : L'un des projets de la municipalité est de construire sur cette place le bâtiment de l'adminis-

tration municipale avec un parking souterrain. Cela permettrait d'éviter que des voitures stationnent en surface. La question qui se pose alors est de savoir à qui ce parking conviendrait-il ? Ce parking devrait servir à remplacer les places de stationnement existantes, et non à attirer davantage de trafic automobile. Les fonctionnaires municipaux devraient également être encouragés à se rendre au travail en transports publics ou à vélo.

4. La Rue des Combattants et la Rue Openveld

La rue Openveld est le point de départ de la Cité Moderne, l'un des quartiers-jardins de Bruxelles, divisé entre Berchem et Ganshoren. Il s'agit en fait d'un monument, mais avec des logements de très mauvaise qualité en cours de rénovation dans le cadre d'un important plan de développement de la Région bruxelloise.

Observation : Un peu plus loin, un test de restriction de la circulation est en cours ; un mini plan de circulation, en quelque sorte. La rue n'est pas entièrement piétonne, mais comporte des mesures de modération de la circulation, car il s'agit d'un quartier qui souffre du trafic de transit. Il faut également plus de calme en période scolaire. Pas question de parler de rue scolaire ici, de sorte que le fait d'amener et de récupérer des enfants entraîne un certain chaos dans la circulation. Dans le cadre du réaménagement de la rue des Combattants, l'accent semble être mis sur l'entretien (un nouveau revêtement routier) et non sur l'aspect que pourrait (et devrait) avoir la rue de demain.

Solution : En ce qui nous concerne, ce quartier devrait être totalement dépourvu de voitures. Il devrait être destiné aux personnes qui vivent ici, et non au trafic de transit. L'expérimentation du concept de la rue scolaire pourrait également donner d'excellents résultats. Ici, la municipalité attend l'initiative du quartier, mais elle ferait mieux d'être une force motrice et stimulante.

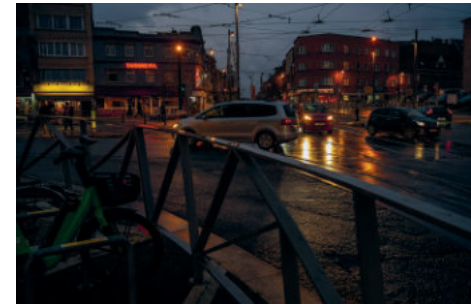
5. Rue des Fleuristes

Observation : La rue des Fleuristes est une rue à sens unique empruntée par un trafic discret pour éviter la place Dr.Schweitzer et/ou le dernier tronçon de la chaussée de Gand. La circulation se fait à travers un quartier qui est en fait résidentiel. En outre, vous pouvez voir qu'un autre tronçon de la rue est utilisé comme axe nord-sud entre deux

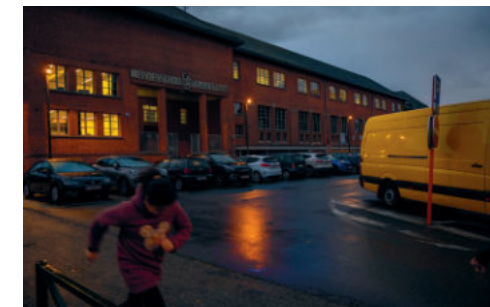
2.3 Berchem-Sainte-Agathe



2. Place Dr.Schweitzer



2. Place Dr.Schweitzer

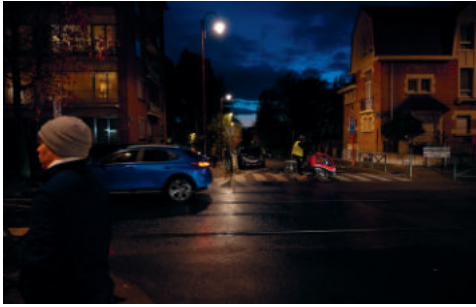


3. Place Roi Baudouin



4. La Rue des Combattants et la Rue Openveld

2.3 Berchem-Sainte-Agathe



5. Rue des Fleuristes



6. Rue de Grand-Bigard

2.3 Berchem-Sainte-Agathe

rues. D'un côté, il y a la rue de Grand-Bigard et de l'autre l'avenue Albert.

Il y a aussi les trams qui sont dépassés par des automobilistes impatientes ou des trottinettes. À cela s'ajoute à la circulation en sens inverse et les piétons qui traversent. Non loin de là se trouve également l'un des terrains de jeux les plus fréquentés de toute la région. C'est un lieu où se croisent de nombreux parents avec enfants, mais aussi des personnes âgées, car il y a de nombreuses maisons de retraite à proximité.

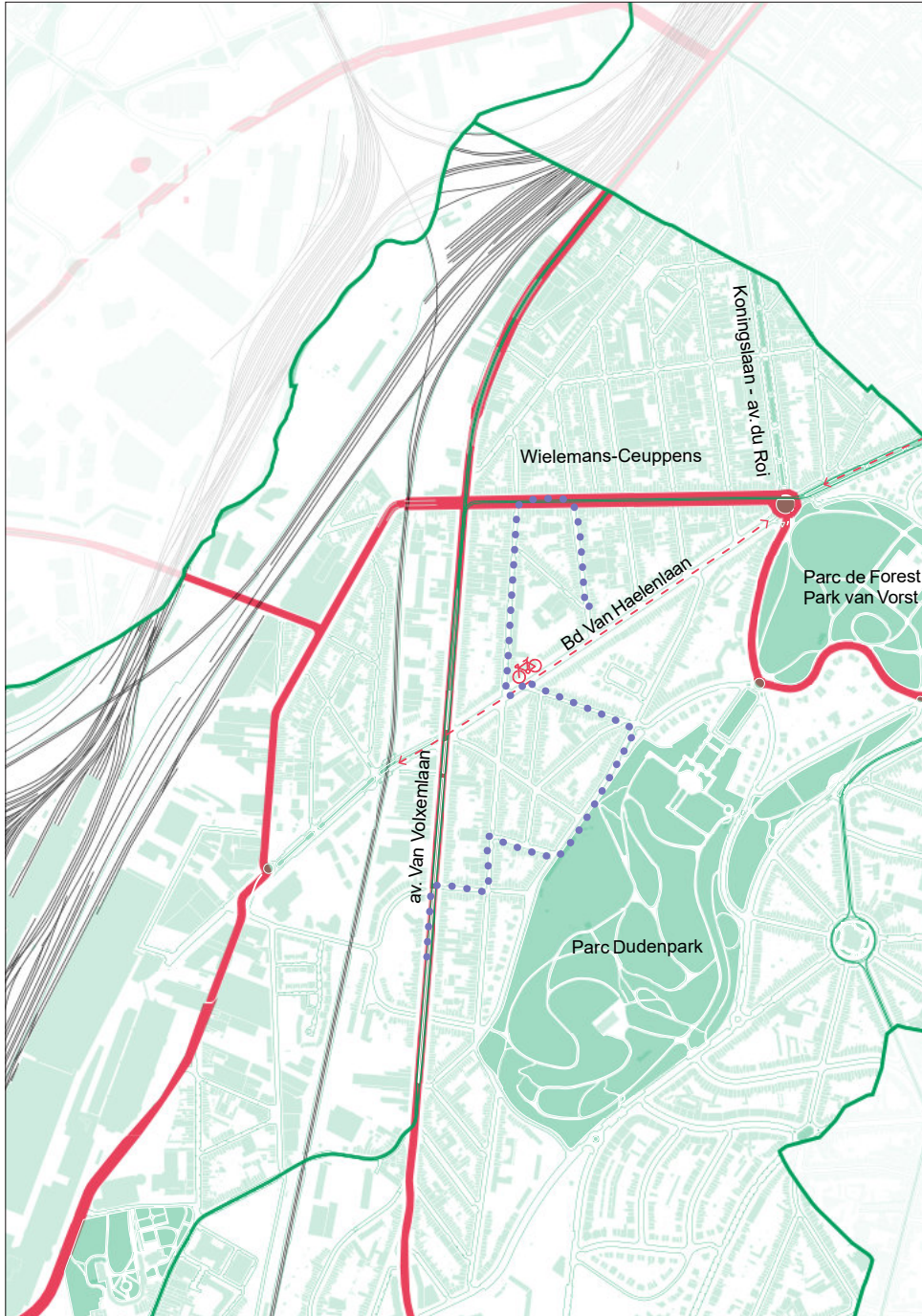
Solution : Rendre impossible l'accès de cette zone au trafic de transit changerait beaucoup de choses.

6. Rue de Grand-Bigard

La rue de Grand-Bigard nous mène à l'un des plus beaux endroits de Berchem. C'est aussi la partie la plus ancienne de Berchem, avec peut-être le bâtiment le plus ancien de Bruxelles-Ouest : l'église. La rue de Grand-Bigard est également l'une des plus anciennes de cette partie de Bruxelles, avec la Rue de l'Église et la chaussée de Gand. Il est possible de se promener dans les espaces de verdure de la forêt située derrière l'église.

Observation : Il est donc d'autant plus tragique que le quartier soit traversé par le trafic de transit empruntant la rue de Grand-Bigard. Celui-ci cherche son chemin depuis le ring jusqu'à Molenbeek, en passant par le centre de Bruxelles, etc. Il s'agit d'un itinéraire qui permet d'éviter toute la place Dr.Schweitzer, ainsi que l'avenue Charles-Quint. En raison du dénivelé, les voitures y roulent souvent à plus de 30 km/h.

Solution : Cette route est essentielle afin de rendre tout le quartier sans voiture. Il serait préférable de couper cette rue afin que les voitures ne puissent plus aller d'est en ouest et d'ouest en est. La rue est conçue pour le trafic local plutôt que pour le trafic de transit.



Itinéraire

Nous commençons notre promenade dans l'avenue Van Volxem. Les trams, les cyclistes, les piétons et les voitures empruntent cette belle avenue bordée d'imposants manoirs, d'une haute rangée d'arbres et entourée de chaque côté d'une voie de stationnement. Une avenue reliant Saint-Gilles, la gare du Midi et le centre-ville de Bruxelles.

Nous tournons ensuite dans la rue des Alliés. Cette rue est parallèle à l'avenue Van Volxem. Bien que l'avenue Van Volxem soit envisagée comme un axe de transit pour les voitures, les dispositions actuelles en matière de circulation permettent à la rue des Alliés de servir de raccourci pour les automobilistes qui souhaitent contourner les feux de signalisation de l'avenue Van Volxem. Ainsi, un grand nombre de piétons et cyclistes sont mis en danger en essayant de se frayer un chemin dans cette rue aux nombreuses intersections. Sur le chemin de l'école, mieux vaut surveiller attentivement ses enfants. Et il vaut mieux y repenser à deux fois avant de les y envoyer à vélo. C'est dommage, car cette rue a le potentiel pour devenir un véritable axe de promenade et de cyclisme ainsi qu'un lieu de séjour agréable, compte tenu des nombreux commerces de proximité qui y ont récemment vu le jour. Malheureusement, la municipalité prévoit dans son nouveau plan de circulation récemment annoncé non pas une diminution, mais une augmentation du trafic de transit dans cette rue.

Après la rue des Alliés, nous descendons jusqu'à l'intersection du boulevard Guillaume Van Haelen et de l'avenue Van Volxem. Cette intersection abrite un magasin à chaque coin de rue, allant d'un magasin bio et d'un Delhaize à un café et bientôt une boulangerie artisanale.

Vous souhaitez vous rendre jusqu'au magasin bio après votre cappuccino ? Faites tout de même attention, car ici aussi l'espace public est principalement conçu pour les voitures. Bien que le boulevard Guillaume Van Haelen soit censé être une route de quartier locale, jusqu'à 10 000 véhicules par jour traversent le quartier à cet endroit.

Il est temps de se rendre à la fromagerie. Nous pourrions passer par le Centre Culturel BRASS, le centre d'art moderne expérimental Wiels ou le marais bien connu qui se cache derrière, mais depuis l'intersection Wielemans-Ceuppens/Van Volxem, on décide tout de même de ne pas passer par ces perles.

Après la fromagerie, nous nous dirigeons vers la nouvelle épicerie fine bio 'Épicerie Horta' en suivant l'avenue Wielemans-Ceuppens que nous venons d'évoquer. Pour terminer notre promenade, nous irons en direction du Dekkera, un bar local.

Pour cela, nous devons marcher le long du boulevard Guillaume Van Haelen. Comme indiqué plus haut, il y a encore beaucoup de choses à améliorer, mais marcher le long de cette partie du boulevard donne aussi de l'espoir.

Après tout, il y a plus d'un an, une centaine de citoyens ont formé une chaîne humaine à cet endroit pour réclamer plus de sécurité routière et une voie cyclable séparée. Très vite, une bande cyclable est apparue sur une partie de la rue, avec des coussins berlinois et des radars !

D'ailleurs, si vous aimez les actions ludiques pour plus de sécurité routière, le quartier de l'Union est le bon endroit. Que diriez-vous du dessin surréaliste qui est récemment apparu sur la Chaussée de Bruxelles, ou de l'action de traversée il y a environ 2 ans ? Cela a plus de goût. Santé !

→ Le reportage vidéo de cette promenade est disponible sur le site web : www.a-atelier.be/fr/evenementen/vorst

Observations et solutions

[Au cours de la promenade elle-même, il a été décidé d'emprunter un itinéraire différent de celui qui avait été tracé précédemment. Par conséquent, les lieux que nous avons observés et pour lesquels nous avons cherché des solutions différents de ceux de l'itinéraire précédent]

Avec la promenade à Forest, nous considérons principalement le quartier de l'Union en termes de commerce et de mobilité. Eric, qui vit à Forest depuis son enfance et qui est actif dans le groupe local Heroes for Zero à Forest (1190/0), nous guide à travers ce quartier.

Nous constatons une évolution positive en matière d'échanges commerciaux à Forest. Ces dernières années, on a assisté à un retour marqué du commerce de détail, malgré la forte croissance de la population. À cet égard, il sera intéressant de voir comment ces facteurs affectent la mobilité.

C'était différent auparavant. Comme dans beaucoup d'autres villes, Bruxelles est devenue

2.4

Forest

une ville automobile au cours des dernières décennies. Cela est dû à l'illusion qu'une ville n'est pas économiquement viable sans voiture. Il faut apparemment que les gens puissent venir dans les commerces en voiture et s'y garer, sans quoi rien ne fonctionnera. Cela a commencé à Bruxelles avec l'exposition de 1958 et s'est poursuivi jusque dans les années 1990, lorsqu'on a commencé à se poser des questions. À l'époque, cela a déclenché un exode des populations qui se sont installées dans les zones rurales parce qu'elles pouvaient se rendre rapidement en ville en voiture. Ensuite par exemple, le centre commercial Drogenbos doté d'un immense parking en extérieur a été ouvert en périphérie de Bruxelles.

Il en va de même pour la rue Timmermans. À l'époque, il y avait deux boulangers au coin de la rue, tout comme un petit magasin plus loin et d'autres petits métiers. Les centres commerciaux tels que Drogenbos ont entraîné la fermeture de ces boulangeries et commerces de détail. Une fois qu'ils ont disparu, les grands centres eux-mêmes ont commencé à installer des magasins à proximité, comme le Carrefour Express.

Pour inverser cette tendance, nous devons faire ce qu'ont fait Amsterdam dans les années 1970, l'Allemagne dans les années 1980 et Paris actuellement. Nous devons revenir à une mobilité plus locale, où les gens se déplacent davantage à pied et à vélo vers les commerces. Nous pourrions à nouveau ouvrir des petites boutiques et des boulangeries.

Et la tendance commence à s'inverser à Forest. Le commerce de détail reprend pied. En effet, le trafic automobile est désormais tellement saturé qu'il est futile d'aller chercher une miche de pain à Drogenbos. En regardant les chiffres, on peut constater qu'au cours des trois dernières années ce sont les petites entreprises qui ont le plus ouvert leurs portes depuis 20 ans. Et cela se ressent dans ce quartier.

1. Avenue Van Volxem

L'avenue Van Volxem est un axe important où passent de nombreuses voitures, mais elle est également très fréquentée par les cyclistes et les piétons. Il existe également une piste cyclable balisée, mais elle est régulièrement interrompue par des voitures en stationnement. À cause du tram, elle disparaît aussi ici et là aux arrêts. Bien que le plan régional de mobilité Good Move

prévoit que les principaux axes de liaison automobile doivent être équipés de pistes cyclables séparées et qu'une pétition en faveur de pistes cyclables sur cette avenue ait recueilli plus de 600 signatures, les travaux réalisés par Vivaqua, qui ont duré quatre ans, n'ont pas été mis à profit pour construire une piste cyclable séparée. Même dans le plan de mobilité municipal qui vient d'être approuvé, la municipalité n'a pas l'intention d'aménager des pistes cyclables sur cette avenue. L'absence d'infrastructures cyclables sûres est incompréhensible, car demandez à n'importe quel cycliste de Forest quel est le chemin le plus rapide pour se rendre au centre de Bruxelles et il vous répondra l'avenue Van Volxem.

Observation : Ici, il y a deux voies pour les automobilistes, à côté deux voies de stationnement et enfin une piste cyclable qui présente des lacunes en termes de sécurité. Pensez également aux enfants et aux personnes âgées qui souhaitent se déplacer à vélo.

Solution : Une solution à laquelle vous pourriez penser serait de diriger les cyclistes vers la rue parallèle, la rue des Alliés. Toutefois, celle-ci est plus en pente que l'avenue Van Volxem, et donc moins agréable pour les cyclistes. En outre, cela donnerait encore plus l'impression que les grands axes sont davantage destinés aux voitures qu'aux cyclistes, ce qui n'est pas conforme au principe STOP. C'est surtout aux arrêts de tram que l'on voit la piste cyclable disparaître, obligeant les cyclistes à s'engager sur la chaussée. Il serait préférable, lorsqu'il y a un arrêt de tram, de conserver la piste cyclable, mais de supprimer le stationnement des voitures à cet endroit. Cela augmenterait également la visibilité de ceux qui traversent.

Observation: Un panneau d'affichage se trouve à l'arrêt de tram. Celui-ci est positionné de telle sorte qu'il obstrue toute visibilité, tant pour les automobilistes que pour les piétons, lorsque ces derniers veulent traverser le passage pour piétons. Les piétons ne sont pas visibles pour les voitures et vice versa. C'est une situation très dangereuse.

Solution: Ce panneau n'a pas lieu d'être et doit être enlevé afin que tous les piétons puissent traverser en toute sécurité sans risquer d'être heurtés par un véhicule.

2.4

Forest

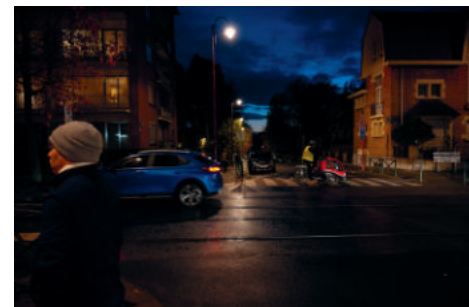


fig. a



fig. b



1. Avenue Van Volxem



1. Avenue Van Volxem



1. Avenue Van Volxem



2. Rue des Châtaignes



2. Rue des Châtaignes



3. Rue du Stade



4. Chaussée de Bruxelles



3. Rue du Stade



4. Chaussée de Bruxelles

2. Rue des Châtaignes

Observation : Au bout de la Rue des Châtaignes, nous voyons des bornes sur le trottoir. Celles-ci ont été installées pour empêcher les voitures de se garer sur le chemin piétonnier. Le sentier devient alors plus petit qu'il ne l'était à l'origine. La voiture prend de la place sur le trottoir, même si elle n'est pas physiquement présente. Il en va de même pour l'installation de bornes de recharge électrique ou de panneaux de signalisation. Au lieu de la placer sur la route, elles sont placées sur le chemin piétonnier.

Solution : Lorsque des infrastructures de circulation sont mises en place pour les voitures, elles doivent également être placées dans l'espace réservé aux voitures et ne doivent pas prendre encore plus d'espace aux usagers actifs de la route.

Depuis les années 80-90, certaines règles ont été mises en place pour faciliter les déplacements des personnes handicapées. Par exemple, les bordures ne peuvent avoir que 2 cm de haut, ce qui est rarement respecté à Forest.

Observation : Au passage à niveau situé au bout de la rue, une personne en fauteuil roulant ne pourrait pas passer. Des dalles podotactiles ont également été placées pour les personnes malvoyantes, ce qui est une bonne chose en soi, mais elles mènent à un endroit de l'autre côté où les personnes malvoyantes peuvent facilement se heurter à une borne. Les terrasses sont aussi généralement des obstacles pour les personnes malvoyantes, étant donné que ces dernières utilisent les murs des maisons comme guides lorsqu'ils suivent un sentier.

Solution : La pose de dalles podotactiles nécessite une certaine spécialisation. Il faut s'assurer qu'une personne possédant ce savoir-faire se trouve sur place au moment de la pose de ces dalles. Il est indispensable de veiller à ce que ces dalles soient placées de manière réfléchie afin qu'elles aboutissent dans un endroit sûr où il n'y a pas d'obstacles.

3. Rue du Stade

La rue du Stade comprend un parking en épi le long du côté droit de la route. Cela fonctionnerait s'il s'agissait d'une rue à sens unique, mais ce n'est pas le cas. La première voiture de la file peut toujours voir qui arrive, mais toutes les voitures

derrière elle ne peuvent pas voir le trafic venant en sens inverse. Elles doivent sortir presque complètement de leur place de parking avant de voir quoi que ce soit, ce qui constitue un danger mortel. Ce même système existe également sur l'avenue Jupiter, où toutes les voitures sont donc garées dans le mauvais sens.

Observation: Ici, il y a deux voies pour les voitures, un parking en épi sur la droite et une voie de stationnement sur la gauche. La voiture prend donc beaucoup de place dans cette rue. On peut également voir une place de stationnement pour personnes handicapées qui n'est pas très bien placée, car une personne handicapée ne pourrait pas accéder à la bordure du trottoir à cet endroit, à moins d'utiliser un véhicule avec un hayon.

Solution : Ces parkings en épi n'ont pas leur place dans une ville et nous espérons qu'ils ne dureront pas. Par chance, l'interdiction de ce type de stationnement deviendra bientôt une réalité selon les plans de la Région bruxelloise.

4. Chaussée de Bruxelles

Nous nous arrêtons à La Pimienta, un établissement situé sur la Chaussée de Bruxelles, près du parc Duden. L'établissement a installé une structure en bois sur le sentier pédestre où les clients peuvent dîner. Le trafic de transit est également très important sur cette chaussée.

Observation : On aperçoit la voiture du propriétaire, avec la moto de quelqu'un à côté. La moto prend de la place sur le trottoir, où se trouvent également des bornes. À côté, il y a une trottinette électronique, de sorte qu'il n'y a pratiquement pas de passage pour les piétons. Il est pratiquement impossible de passer avec un fauteuil roulant. Ceci, combiné à la construction en bois, rend très difficile pour les personnes malvoyantes de trouver leur chemin. Il y a manifestement un problème d'accessibilité, alors qu'il s'agit d'une rue menant à une école.

Solution : Faire comprendre aux restaurateurs que la réglementation sur l'accessibilité des espaces publics aux personnes handicapées doit être respectée pourrait faire avancer les choses.

5. Entrée du parc Duden

Observation : Le parc Duden est utilisé comme espace de détente, mais aussi comme point de passage pour les piétons entre les quartiers du « haut » et du « bas » de Forest. À l'entrée de la Chaussée de Bruxelles, de nombreux enfants passent également. Cependant, nous ne voyons pas de passage piéton. Le groupe d'action 1190/0 a demandé à plusieurs reprises que des passages piétons pratiques soient aménagés dans cette rue, mais ces demandes sont restées lettre morte jusqu'à présent. Une action s'en est suivie, au cours de laquelle de faux passages en forme de pipes de Magritte, « Ceci n'est pas un passage piéton », ont été installés sur la route. Après quelques jours, ils ont été retirés. La police a donné un avis défavorable sur les faux passages piétons, car ils constituent un danger pour la sécurité routière. Cependant, ils n'ont jamais donné plus d'explications.

Solution : Il est clair qu'un passage piéton est nécessaire à cet endroit pour créer une situation de circulation plus sûre.

6. Boulevard Guillaume Van Haelen

Nous arrivons au boulevard Guillaume Van Haelen. La présence de nombreuses écoles dans le quartier fait que beaucoup de parents sont inquiets lorsque leurs enfants doivent traverser ce boulevard.

Observation: Nous voyons ici un passage piéton où un îlot de barrières a été créé au milieu de la route pour protéger les piétons des voitures. Pourtant, des accidents se produisent régulièrement et les barrières sont brisées. Il y a maintenant des marquages fluorescents et des indications supplémentaires, mais c'est toujours un tronçon dangereux. L'îlot ne convient pas non plus aux cyclistes, car il est trop étroit pour faire demi-tour. Pour remédier à ce problème, un passage pour vélos a été installé à côté. Il n'est pas évident pour les personnes en fauteuil roulant d'utiliser l'îlot car elles ne pourraient pas passer si quelqu'un venait de l'autre côté.

Solution : Il a été décidé de protéger les usagers actifs de la route derrière des barrières, ce qui ne fonctionne manifestement pas. Des mesures de limitation de la vitesse sur cette route seraient plus efficaces, étant donné que la sécurité ne peut être garantie pour

les nombreux enfants qui doivent passer par là pour se rendre à l'école à vélo ou à pied.

7. Avenue Wielemans-Ceuppens

Le réaménagement de cette avenue a été déclaré prioritaire par la majorité pour cette mandature. À juste titre, car cet axe important, qui remplit également une fonction commerciale de grande ampleur, a besoin de toute urgence d'une répartition plus équitable de l'espace public. Cependant, ce réaménagement met du temps à arriver....

Observation: Actuellement, la rue a deux voies de circulation et quatre voies de stationnement pour les voitures, mais pas de piste cyclable et seulement des trottoirs trop étroits et mal entretenus.

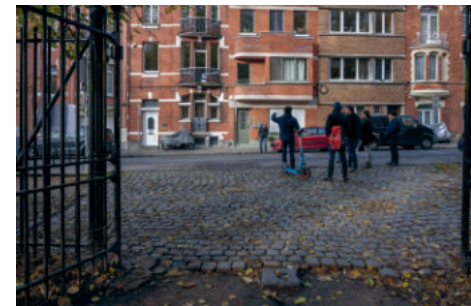
Solution: La reconstruction promise de cette avenue serait une bonne chose. Une attention accrue à la bonne construction de trottoirs et de pistes cyclables clairement séparés est certainement souhaitable.



5. Entrée du parc Duden



6. Boulevard Guillaume Van Haelen



5. Entrée du parc Duden



6. Boulevard Guillaume Van Haelen

3. Conférences

FREDERIC HERAN est un économiste français, urbaniste et maître de conférences à l'université de Lille. Il est notamment l'auteur du livre « Le retour de la bicyclette : Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050 » (2014).

RISTOF DE MESMAEKER est directeur-chef de service du département Planification de Bruxelles Mobilité et, à ce titre, responsable de la planification de la mobilité dans la Région bruxelloise. Le département est responsable de la mise en œuvre, du suivi, du contrôle et de l'évaluation de Good Move : études de mobilité, réalisation de quartiers sans voitures, sensibilisation au transfert modal, suivi des nouveaux services de mobilité et coopération avec les opérateurs publics (STIB, Parking.brussels, Port de Bruxelles, De Lijn), Mobility as a service (MaaS), politique de stationnement, etc. ainsi que de la politique régionale de sécurité routière.

RIEN VAN DE WALL est urbaniste et travaille à la Vereniging Deltametropool à Rotterdam. Lors de ses études à la VUB (2014), il s'est penché sur l'avenir de la Petite Ceinture bruxelloise. Il indique sur son site web KleineRing.be la façon dont celle-ci pourrait se transformer d'une autoroute urbaine en un véritable espace public. Il a ensuite collaboré avec BRAL et d'autres organisations bruxelloises pour former Bye Bye Small Ring/ Welcome to the Small Ring.

OLIVIER FOURNEAU est coordinateur de projet à Inter-Environnement Bruxelles (IEB). L'association est une fédération de plus de 80 comités de quartier. Le fonctionnement de l'IEB, actif sur l'ensemble de la Région bruxelloise, s'inscrit dans une perspective de transformation selon les principes de la solidarité, de l'émancipation sociale et de la démocratie urbaine. L'IEB insiste sur le droit de définir et de défendre collectivement son environnement (social, environnemental, économique, politique, culturel, etc.).



La présentation complète est disponible sur notre site web : www.a-atelier.be/fr/evenementen/grands-axes

3.1 Quartiers apaisés, grands axes invivables ?

Présentation du conférencier invité : Frédéric Héran

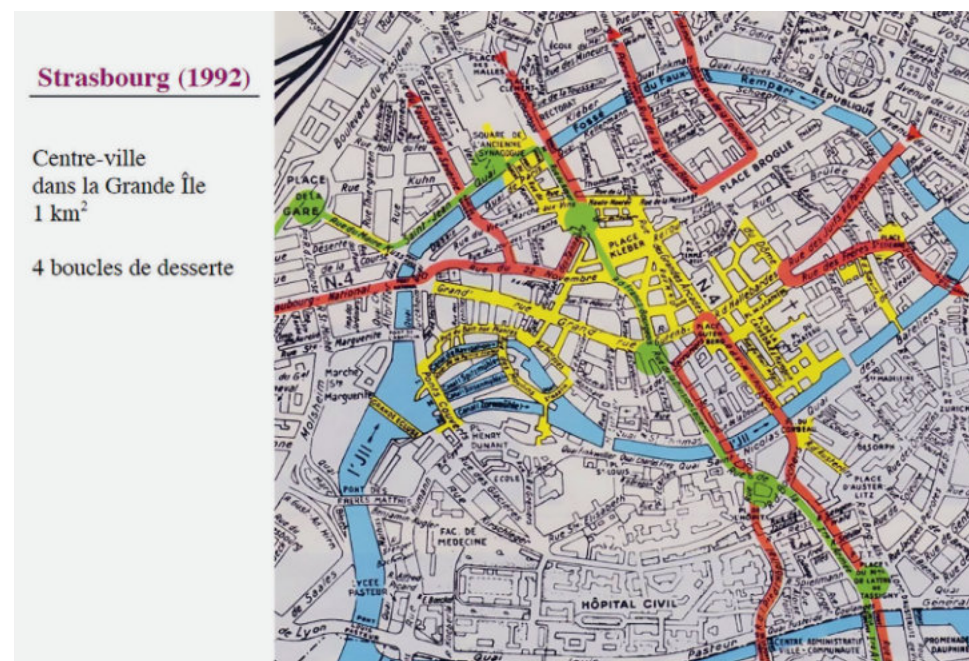
Problématique : Les rues des quartiers de Bruxelles sont utilisées comme des voies alternatives pour éviter les grands axes, ce qui entraîne un trafic rampant à l'origine de nombreuses difficultés : embouteillages, pollution de l'air, nuisances sonores, sécurité routière...

L'histoire : Ce problème est en fait aussi vieux que la voiture elle-même. Dès les années 1940, les citoyens ont proposé de rendre les quartiers sans voiture. Pendant longtemps, ces demandes ont été peu entendues, car le lobby automobile était particulièrement dominant et parvenait même à reporter la faute sur les piétons (le jaywalking) notamment, de sorte que la voiture gagnait de plus en plus de pouvoir dans les rues.

Cependant, il existe également de nombreux exemples édifiants de villes qui ont interdit le trafic de transit dans le centre-ville, parfois depuis un demi-siècle : Ferrare (1969), Göteborg (1970),

Bologne (1972), Besançon (1974), Groningue (1977), Strasbourg (1992), Poitiers (2010), Lille (2016), Gand (2016), Bruxelles (2022). En fait, en Italie, plus de 220 villes disposent aujourd'hui d'une « zone à trafic limité » (ZTL). Certaines villes vont plus loin et mettent en place des quartiers sans trafic de transit dans l'entière de la ville, comme dans la plupart des villes néerlandaises, à Barcelone (2017), à Paris (2020-2026) et à Bruxelles (2020-2030).

L'impact de ce phénomène sur les grands axes, où les itinéraires sont canalisés, ne peut être sous-estimé. L'évaporation du trafic joue un rôle essentiel. On parle d'évaporation lorsque les citoyens commencent à moins utiliser la voiture à la suite de mesures qui rendent certains itinéraires moins attractifs. Ce faisant, ils peuvent choisir de « grouper » les trajets de manière plus efficace, de les effectuer à une heure différente, de ne pas les effectuer du tout ou de les effectuer par un autre moyen de transport.



Slide 1

3.1 Quartiers apaisés, grands axes invivables ?

Si l'on interdit la circulation automobile dans les quartiers situés à l'écart des grands axes environnants, le trafic sur les grands axes augmentera quelque peu à court terme, mais cette augmentation s'évapore généralement au bout d'un certain temps. Cela peut prendre plusieurs jours, des semaines ou même des mois. L'effet peut être accéléré en interdisant simultanément la circulation automobile dans les quartiers et sur les axes environnants, comme c'est souvent le cas à Paris.

Il existe des modèles pour simuler le trafic, mais ces modèles peinent tous à intégrer le comportement humain. Il s'agit de choix que les gens doivent faire en termes d'urbanisme, de logement et d'emploi, des choix qui ont un impact sur le comportement des gens en matière de déplacement. Le modèle bruxellois en quatre étapes, « MuSti », en tient compte dans une certaine mesure, mais en général, les modèles ne sont pas capables de saisir l'interaction complexe entre la mobilité et la planification urbaine. Ils sont certainement utiles lors de l'élaboration des plans de circulation, mais il faut toujours garder à l'esprit

qu'un modèle est une simplification de la réalité et qu'il ne peut donc prévoir que dans une mesure limitée les effets de la mise en œuvre d'un plan de circulation.

Le trafic induit est l'effet inverse de l'évaporation du trafic : les nouvelles infrastructures augmentent le trafic automobile. À court terme, cela signifie une augmentation du trafic automobile de 10 % en moyenne, et jusqu'à 20 % à long terme. Pour l'évaporation, nous constatons une diminution avec des chiffres similaires. Il ne s'agit pas d'une simple théorie, mais d'une observation empirique confirmée par de nombreuses études. L'explication n'est pas si difficile : lorsqu'une nouvelle autoroute est construite, par exemple, les gens adaptent leur comportement. Par exemple, une personne à la recherche d'un nouvel emploi sera plus encline à chercher en dehors de sa région immédiate si cette autoroute peut facilement l'y conduire. Si un supermarché est plus facilement accessible par une autoroute, les gens sont plus susceptibles de prendre la voiture pour y faire leurs courses.

3.1 Quartiers apaisés, grands axes invivables ?

Un exemple classique d'évaporation de trafic est le pont Mathilde à Rouen, qui est devenu indisponible du jour au lendemain à la suite d'un accident. Au cours de la période suivante, une réduction du trafic de 12 % (immédiate) a été observée.

Cependant, Paris et Lyon-Villeurbanne sont de merveilleux exemples d'évaporation du trafic. Sur une période de trois décennies, on a constaté une réduction de 60 % du trafic automobile à Paris, alors que les transports publics ont augmenté de 30 % et que le trafic cycliste a été multiplié par 15 (!) entre 1990 et 2020. À Lyon, on constate une réduction de 37 % du trafic automobile, une augmentation de 52 % des déplacements en transports publics et une multiplication par cinq du trafic à vélo. C'est la meilleure preuve de la puissance du trafic par évaporation, même si certains continuent à affirmer qu'il s'agit d'un mythe.

Trois leçons importantes peuvent être tirées de cette expérience.

1. Tout d'abord, nous constatons que les automobilistes s'adaptent beaucoup plus vite et mieux qu'on le pensait. Bien sûr, le résultat ne sera pas immédiat, cela prendra du temps.
2. Ensuite, il est absurde d'investir dans de nouvelles infrastructures routières pour résoudre les embouteillages. En raison de l'effet du trafic induit, la congestion sera rapidement rétablie.
3. Enfin, l'évaporation du trafic ne crée pas d'embouteillages permanents. Plus ils auront des solutions alternatives vers lesquelles se tourner, mieux les usagers de la route s'adapteront à la nouvelle situation.

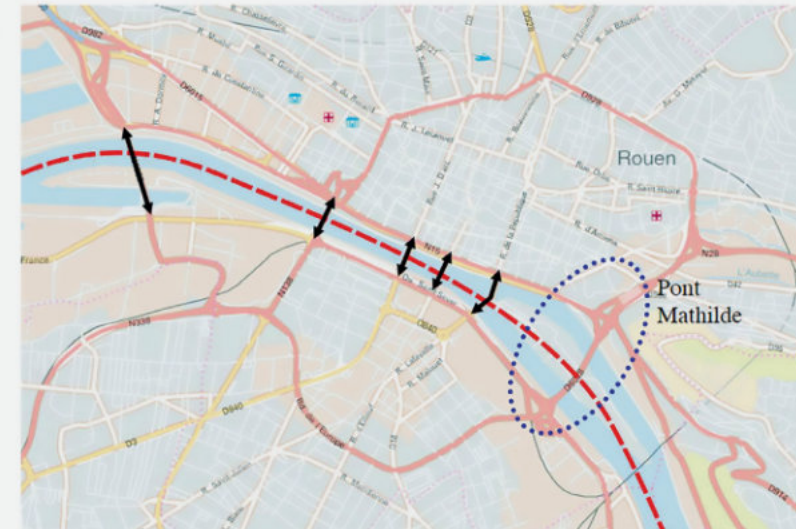
Le trafic induit / évaporé

Définition Une nouvelle infrastructure routière (ou son élargissement)
La suppression d'une infrastructure routière (ou sa réduction)
peut augmenter la circulation
peut diminuer la circulation
au-delà des prévisions calculées par les modèles de trafic qui tiennent compte pourtant de la redistribution du trafic dans l'espace, dans le temps et entre modes

Importance En moyenne + 10 % à court terme
- 10 % à court terme
+ 20 % à plus long terme
- 20 % à long terme
Mais grande disparité des situations : 0 à 50 %

Exemple de trafic évaporé : la fermeture du pont Mathilde à Rouen

Contexte :
les ponts
de Rouen



« Si l'on souhaite une participation maximale à l'élaboration d'un plan de circulation, l'information doit être accessible à tous dès le début. »

Olivier Fourneau

« C'est le trafic automobile qui doit s'adapter au contexte urbain, une autoroute n'est donc pas la solution. Ce n'est pas la voiture qui doit disparaître, mais sa vitesse. »

Rien van de Wal

« Il est très important d'impliquer le développement urbain dans l'élaboration des grands axes de circulation, car il s'agit essentiellement d'un lieu public qui doit être au service de ses habitants. »

Rien van de Wal

« Dans la maille, il y a beaucoup de trafic automobile pour couvrir des distances de moins de 2 km. Ainsi, 60 % du trafic concerne des trajets de moins de 5 km, 37 % même de moins de 2 km. »

Kristof De Mesmaeker

« Aujourd'hui, nous parlons beaucoup des mailles et de leurs plans de circulation, mais il ne s'agit que de l'une des 50 mesures de Good Move. Il en va de même pour la Ville 30. »

Kristof De Mesmaeker

« En nous concentrant sur les mailles, les transports publics, le MaaS, la logistique et l'aspect fiscal, et en réalisant tout cela ensemble d'ici 2030, je suis persuadé que nous réduirons de 10 % le trafic automobile sur les grands axes et également de 35 % le trafic automobile à l'intérieur des quartiers. »

Kristof De Mesmaeker

3.1 Quartiers apaisés, grands axes invivables ?

Leçons pour Bruxelles

De nombreux exemples étrangers et nationaux prouvent que les mesures visant à empêcher le trafic de transit dans les zones résidentielles (telles que les plans de circulation) n'entraînent souvent pas de désagréments durables sur les grands axes.

Après une phase initiale d'ajustement, le résultat brut moyen est un statu quo ou même une légère diminution des volumes de trafic sur les grands axes, et une forte diminution dans les quartiers. Bien sûr, il faut rester prévoyant, car chaque situation est différente. En outre, cette première phase d'adaptation qui permet « l'évaporation » également d'une grande partie du trafic motorisé, nécessite du courage politique, de la patience et du temps. À cet égard, nous ne pourrions raisonnablement tirer des conclusions qu'après six mois au minimum, mais un an est préférable.

Cela ne veut pas dire que les préoccupations des habitants des grands axes ne sont pas entendues ; au contraire, il est logique qu'ils aspirent eux aussi aux améliorations qui sont visibles et tangibles ailleurs comme dans les quartiers.

Des mesures doivent être prises pour minimiser les inconvénients sur les axes principaux, en particulier dans les mois qui suivent l'introduction d'un plan de circulation. Les premières mesures évidentes à cet égard sont une communication aussi efficace et pédagogique que possible, le suivi, l'application et l'ajustement des feux de circulation. Par ailleurs, la simplification de certaines intersections complexes sur des axes majeurs offre également des opportunités pour réduire simplement les nuisances à certains endroits.

Un suivi à intervalles réguliers est indispensable : des mesures doivent être effectuées avant et après la mise en œuvre du plan, par exemple tous les deux mois. Une communication transparente et claire sur les résultats et les tendances peut également permettre aux habitants de s'investir.

De nombreux habitants des grands axes souhaitent également (à juste titre !) un environnement plus agréable et plus vivable et exigent des perspectives concrètes à cet égard. Pour des raisons de soutien public et de faisabilité politique, les gouvernements devraient plus souvent lier les plans de circulation à la reconstruction des principaux axes de circulation. Il est encore trop souvent avancé qu'un plan de circulation serait injuste pour les riverains des grands axes, ou à l'inverse, que le réaménagement ambitieux d'un grand axe (avec une réduction de l'espace pour les voitures) poserait un problème de circulation dans les quartiers adjacents. Aborder ces questions de manière plus intégrée, en tenant compte de toutes les parties prenantes, peut permettre de lever de nombreuses objections et de nombreux obstacles.

La vitesse maximale sur les axes principaux a une influence très limitée sur l'effet d'évaporation. Un grand axe sur lequel la vitesse est limitée à 30 km/h, ce qui en soi a un effet très positif sur la sécurité routière, n'entraîne pas nécessairement moins ou plus d'évaporation qu'un axe où la vitesse est limitée à 50 km/h.

MATHIEU CHASSIGNET est un ingénieur français spécialisé dans les questions de transport urbain et durable. Il a travaillé pour plusieurs agences gouvernementales sur les nouvelles formes de mobilité et les principales tendances en matière de transport.



ANTON VAN ASSCHE contribue à déterminer les actions et les positions d'UNIZO, l'Union des Entrepreneurs Indépendants, en Région bruxelloise. UNIZO Bruxelles préconise une politique de stationnement favorable aux voyageurs et considère l'accessibilité multimodale de la Région comme un atout économique majeur. UNIZO défend une politique de renforcement du noyau central, où un mélange sain de fonctions est essentiel pour la qualité de vie et la durabilité dans la ville. UNIZO fait partie, avec Bral, l'IEB, le BBL et d'autres, de la Plate-forme interrégionale pour le développement économique durable, qui s'articule notamment autour du centre commercial NEO sur le Heysel.

FABRICE GOFFINET est directrice du soutien sectoriel et thématique et de la sensibilisation à hub.brussels, l'agence bruxelloise de soutien aux entreprises. Ingénieur civil de formation (UCL 1992), titulaire d'un MBA et d'un Executive Master de Solvay (1996 et 2011), il a d'abord travaillé comme chef de projet dans de grands groupes avant de s'orienter vers la vente et la direction de filiales dans des PME. En tant que membre de BeAngels, il donne également des cours à l'Ephec sur la gestion d'entreprise et les modèles d'entreprise. L'une des missions de hub.brussels est de conseiller et d'accompagner les commerçants bruxellois au plus près de leur réalité sur le terrain.

ELA CALLORDA FOSSATI et SOLÈNE SUREAU sont chercheuses à l'ULB dans le groupe de recherche SONYA sur les dynamiques socio-environnementales. Ela est titulaire d'un doctorat en économie et Solène est titulaire d'un doctorat en sciences de la gestion de l'environnement. Elles étudient les transitions durables à Bruxelles et, en particulier, les défis de l'« exnovation » dans plusieurs domaines, notamment la mobilité et le commerce de détail (projet de recherche GOSETE)

La présentation complète est disponible sur notre site web : www.a-atelier.be/nl/evenementen/mort-du-commerce

3.2 Quartiers apaisés, la mort du commerce ?

Présentation du conférencier invité : Mathieu Chassignet

Le commerce dans les centres-villes subit la concurrence du commerce émergent en périphérie et du nouveau commerce en ligne. Aujourd'hui, le commerce électronique détient déjà une part de marché de 12 % dans l'ensemble des échanges commerciaux. L'activité de vente au détail dans les centres urbains est donc sous pression, ce qui oblige les décideurs politiques à trouver une solution. Toutefois, cette solution est source de division. D'un côté, il faut que les clients puissent se rendre au magasin en voiture aussi facilement que possible. Mais de l'autre, les quartiers sans voiture sont plus intéressants pour les personnes qui souhaitent faire leurs achats dans ces centres et seraient donc la solution. Ces discussions simplifiées rendent les commerçants anxieux et souvent inquiets quant aux plans de circulation.

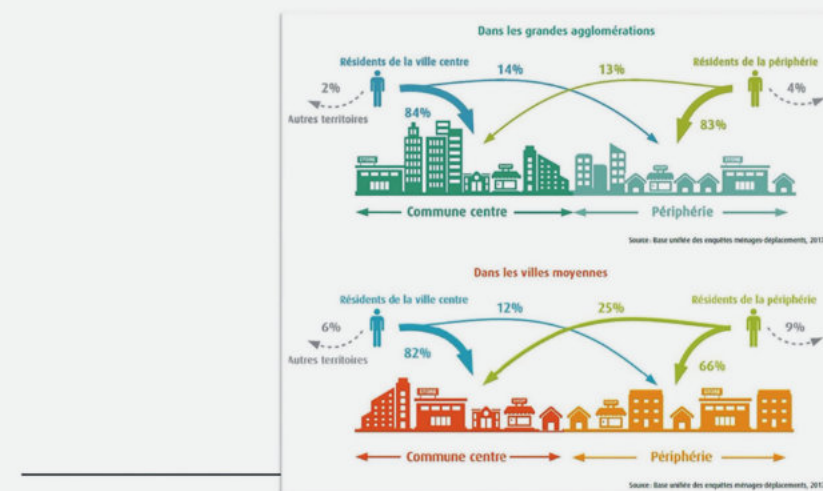
Cependant, les quelques études existantes aboutissent à quatre résultats similaires. Premièrement, la majorité des clients habite à

proximité. Deuxièmement, la plupart des clients viennent à pied et peu en voiture. Troisièmement, les enquêtes montrent que les clients sont plus enclins à demander un espace public calme et de qualité qu'une meilleure accessibilité en voiture. Quatrièmement, les commerçants surestiment systématiquement la proportion de clients qui viennent en voiture.

Pour étayer la première observation : les habitants du centre-ville restent dans le centre pour faire leurs achats, tandis que les habitants de la périphérie y restent également pour faire leurs achats. Cela vaut aussi bien pour les grandes que pour les petites villes. À Lille, par exemple, on constate que 63 % de la clientèle du commerce du centre-ville habite également dans le centre-ville.

Deuxième constat, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 64 % se rendent au magasin à pied, 10 % en transports en commun

1. La plupart des clients vivent à proximité



Source : *Mobilité et commerces - Quels enseignements des enquêtes déplacements ?*, CEREMA, 2019

3.2 Quartiers apaisés, la mort du commerce ?

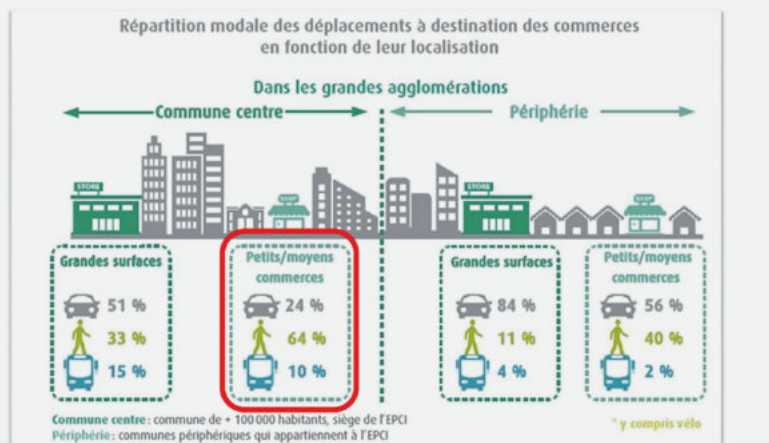
et seulement 24 % en voiture. Il y a plus d'automobilistes dans les petites villes et les villages, mais cela reste toujours aux alentours de 50 %, le reste des clients se déplaçant à pied. L'utilisation de la voiture est inversement proportionnelle à la taille de la ville. Plus la ville est grande, plus les gens abandonnent la voiture pour d'autres moyens de transport. Lorsqu'une ville compte plus de 20 000 habitants, la part de la voiture est d'environ 50 %, alors qu'elle n'est plus que de 20 % lorsqu'elle compte 300 000 habitants.

En ce qui concerne le troisième constat, nous observons que la plupart des clients préfèrent les magasins situés dans des quartiers sans voiture à ceux où la voiture a un accès total. Lors d'une enquête menée à Lille, seul un quart des clients a demandé plus d'accessibilité aux voitures, tandis que les trois quarts ont souhaité le contraire. Moins de voitures, des routes plus larges, plus de transports publics et plus de verdure dans les rues. Pour les villes plus petites, la proportion est plutôt de 40 % pour l'accessibilité en voiture contre 60 % pour la réduction du nombre de

voitures. L'enquête menée à Lille et à Saint-Omer révèle une tendance claire liée à l'introduction récente de la zone 30 dans ces villes : 70 % y sont favorables. Nous constatons les mêmes chiffres élevés dans toutes les villes en ce qui concerne la piétonisation.

Enfin, on constate que les commerçants surestiment systématiquement la proportion de clients venant en voiture. Lors d'une enquête réalisée à Nancy, les commerçants pensaient que 77 % d'entre eux venaient en voiture, alors qu'en réalité ils n'étaient que 35 %. Une enquête similaire a été réalisée à Bruxelles, où l'on pensait que 52 % des clients venaient en voiture, alors qu'ils n'étaient que 11 %. La proportion de piétons et de cyclistes est en revanche largement sous-estimée. La raison de cette surestimation peut être liée à la manière dont le commerçant se déplace vers son magasin. Les commerçants qui se rendent à leur magasin en voiture surestiment le plus souvent l'importance de la voiture pour leurs clients. Une autre raison peut être que les automobilistes sont plus « vocaux » que les autres. Ils sont déjà plus

2. La plupart des clients viennent à pied et peu en voiture



Source : *Mobilité et commerces - Quels enseignements des enquêtes déplacements ?*, CEREMA, 2019

3.2 Quartiers apaisés, la mort du commerce ?

susceptibles de faire un commentaire à l'égard du commerçant lorsqu'il n'y a pas de place de stationnement ou qu'il était difficile d'accéder au magasin, ce qui peut donner une image déformée de la réalité. En outre, les commerçants exagèrent parfois leur perte de chiffre d'affaires dans les travaux de circulation afin d'obtenir une compensation plus importante de la part de la municipalité, ce qui donne une image déformée de l'impact d'une modification de la circulation sur le commerce.

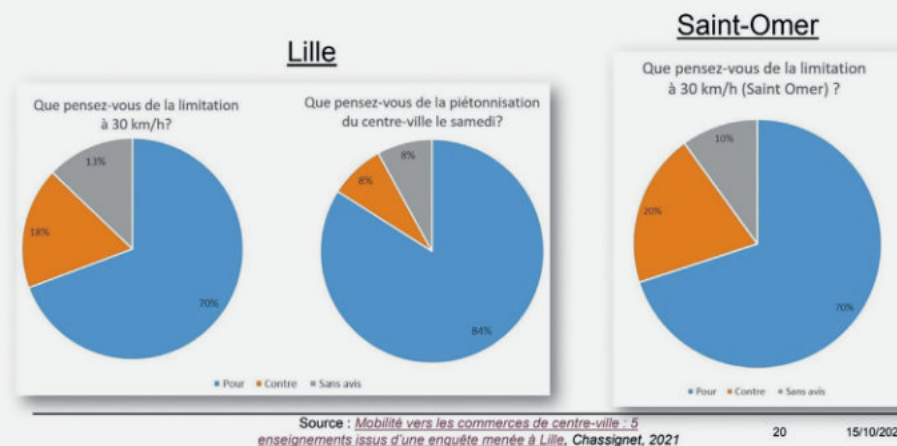
Inversement, faciliter la circulation automobile peut également avoir des effets pervers. Une bonne accessibilité en voiture au centre-ville doit fonctionner dans les deux sens. Elle facilite donc également la sortie de la ville, ce qui signifie une perte potentielle de revenus pour le commerce de la ville. En outre, une circulation automobile trop importante fait fuir une partie de la clientèle, car elle rend le centre-ville moins agréable à vivre.

Une étude espagnole portant sur 14 villes a montré que, dans les grandes comme dans les

petites villes, les zones piétonnes favorisaient le commerce. Une méta-analyse de 45 études menées aux États-Unis et au Canada a abouti à la même conclusion.

Pour conclure avec un bel exemple, parlons d'Arras, une petite ville du nord de la France. Jusqu'à récemment, les deux places centrales étaient essentiellement de grands parkings à ciel ouvert. La ville a décidé de transformer l'un d'entre eux en zone piétonne. Les commerçants de ce parking se sont radicalement opposés à ces projets, car ils craignaient de perdre leur clientèle. Aujourd'hui, quelques années plus tard, les commerçants de l'autre place demandent eux aussi une zone piétonne parce que leurs collègues de l'autre place ont un bien meilleur chiffre d'affaires qu'eux.

3. Les clients réclament des espaces apaisés et moins de voitures



« L'offre d'espaces commerciaux est excédentaire. Le marché des parcs d'activités en périphérie urbaine et le long des grands axes routiers est saturé. »

Ela Callorda Fossati &
Solène Sureau, ULB

« Pendant la pandémie, nous avons constaté une augmentation des achats dans des quartiers plus résidentiels, car de plus en plus de personnes font du télétravail et font donc leurs achats dans leur quartier. »

Fabrice Goffinet,
hub.brussels

« La création d'une zone piétonne dans une région donnée est susceptible d'attirer un commerce différent de celui qui existait auparavant. Le commerce y survivra, mais il s'adaptera aussi à la nouvelle situation. »

Anton Van Assche,
UNIZO

« Sommes-nous déjà en train de constater une différence dans les statistiques concernant l'augmentation du nombre de piétons grâce à Good Move ? Pas encore, car nous nous trouvons actuellement dans une phase de transition et il faut encore du temps pour que ces chiffres se stabilisent. »

Fabrice Goffinet,
hub.brussels

« Il est important de mener des recherches à tous les stades, avant,

pendant et après l'introduction d'un plan de circulation et de suivre les effets sur le commerce. »

Ela Callorda Fossati &
Solène Sureau, ULB

« Nous avons tous des moments où nous avons besoin d'une voiture et où la voiture est le mode de transport le plus efficace. Nous constatons qu'elles représentent 15 % de l'ensemble des déplacements. »

Anton Van Assche, UNIZO

« Il faut connaître les subtilités et la diversité d'un quartier avant d'élaborer un plan de circulation. »

Marie-Charlotte Debouche,
Clean Cities Campaign

« Nous devons tendre la main aux commerçants. Par exemple, lors de l'élaboration d'un nouveau plan. »

Marie-Charlotte Debouche,
Clean Cities Campaign

« Il est important de bien communiquer : l'introduction d'un plan de circulation ne signifie pas la fermeture du quartier. »

Marie-Charlotte Debouche,
Clean Cities Campaign

« La politique de mobilité ne résout pas tout. Une politique commerciale proactive est aussi nécessaire. »

Marie-Charlotte Debouche,
Clean Cities Campaign

3.2

Quartiers apaisés, la mort du commerce ?

Leçons pour Bruxelles

À Bruxelles, de nombreux commerçants réagissent aux plans de circulation et à l'impact qu'ils pensent qu'ils auront sur leur commerce. À peine introduit, le groupe demande sa suppression, car il estime que c'est trop rapide ou qu'il va perdre sa clientèle.

La conférence de Chassignet montre que cette crainte est principalement alimentée par un manque d'informations et de connaissances. Il faut plus d'objectivité. Les études présentées par Mathieu Chassignet fournissent quelques observations générales. Mais cela n'exclut pas la nécessité d'une recherche plus spécifique dans chaque cas. Bruxelles pourrait voir dans l'introduction des plans de circulation une occasion d'y parvenir. Les stratégies peuvent être élaborées sur la base de recherches avec les commerçants sur les clients et leurs modes de transport. De cette manière, on part d'une image objective de la situation de départ avant de mettre en œuvre un plan. Ainsi, le plan peut également cibler certains défis auxquels l'industrie commerciale est confrontée. Ou de voir si et où des ajustements doivent être apportés après la mise en œuvre.

En outre, cela accroît également l'implication des commerçants. Faire des recherches avec eux sur la clientèle et ses attentes, s'asseoir avec elle et discuter à ce sujet et des livraisons, permet non seulement d'obtenir une image plus précise, mais aussi d'élaborer un meilleur plan.

En outre, Chassignet a indiqué que la plupart des citoyens font leurs achats dans leur quartier. Il est préférable d'en tenir compte lors de la mise en œuvre d'un plan de circulation. Un bon plan, basé sur la 'ville des 15 minutes,' peut renforcer cet aspect en mettant l'accent sur de bonnes infrastructures pour les piétons et les cyclistes autour du centre commercial. Cela encouragera les habitants à faire leurs achats dans leur quartier, ce qui stimulera le commerce local. Pour ce faire, il est important de partir du fait que les plans de circulation sont plus que des plans de mobilité. Ils servent de levier à un espace public agréable. Comme l'a souligné Chassignet, les acheteurs attachent une grande importance à la qualité de l'espace public. Cela ajoute de la valeur à leur expérience d'achat. Les plans de circulation pourraient ainsi stimuler le commerce.

DORIEN MEULENIJZER a travaillé comme conseillère politique sur l'accessibilité à la ville de Louvain et à la KU Leuven. Elle est également impliquée dans diverses associations par et pour les PMR, telles que VFG vzw (association nationale) et le Conseil consultatif de l'accessibilité de Louvain. À travers FixAbility, elle souhaite mettre à profit son expérience pour aider les entreprises et les particuliers à mieux concevoir les espaces publics et les bâtiments en termes d'accessibilité.



DAVID SEFFER est cofondateur de « Kinumai », une association sans but lucratif qui vise à rendre la région de Bruxelles plus accessible aux personnes à mobilité réduite.

MATHIAS DE MEYER est titulaire d'un doctorat en anthropologie sociale. Il travaille à Bruxelles Mobilité, où il est notamment chargé du suivi de la politique d'accessibilité.

GIDEON BOIE est architecte-philosophe, fondateur du collectif BAVO et professeur invité à la faculté d'architecture de la KU Leuven. Ses recherches portent sur l'architecture des soins de santé.

3.3 Quartiers apaisés, PMR lésées ?

Présentation de la conférencière invitée : Dorien Meulenijzer

Les plans de circulation améliorent-ils l'accessibilité des villes aux personnes en situation de handicap ?

L'introduction de plans de circulation et la redistribution de l'espace public offrent plus d'espace aux usagers actifs de la route et aux personnes en situation de handicap.

L'exclusion du trafic de transit et l'introduction d'une politique de stationnement dans les parkings périphériques permettent d'améliorer la circulation et l'espace de stationnement pour les personnes qui dépendent réellement de leur voiture. Trouver facilement des places de stationnement à proximité pour les PMR et les aidants facilite grandement l'accessibilité et le confort.

Cette conférence mettra l'accent sur un certain nombre de thèmes, à savoir : l'inclusion et l'accessibilité du domaine public dans les flux de circulation mixtes, les pistes cyclables, la verdure, les sièges, les revêtements, les passages pour

piétons, les espaces de divertissement, etc. Dorien interprète la lisibilité et l'accessibilité du domaine public en utilisant un certain nombre d'espaces bâtis et non bâtis de Louvain.

Salle de spectacle

La salle de spectacle est située au centre de la ville basse et à proximité de la Grand-Place. La place située devant le hall permet différents flux de circulation mixtes. Les vélos et les piétons s'y partagent l'espace, mais les livraisons y sont également autorisées. Pour les aveugles et les malvoyants, ces environnements encombrés, où plusieurs flux se croisent, sont difficilement accessibles. Ils ne savent pas très bien comment s'y prendre pour circuler en toute sécurité. La surface de la place est constituée de pavés convexes. Ils sont difficiles à traverser pour les personnes en fauteuil roulant et sont d'un gris monotone, ce qui les rend difficiles à interpréter pour les aveugles et les malvoyants. En outre, le bâtiment est composé d'une façade en verre avec de nombreuses ou-



Flux de trafic mixte et type de terrain

→ Solution :

- Fournir des orientations
- Nivellement des pavés à l'extérieur de la rue
- Travailler avec des nuances de couleurs
- Créer des croisements plus clairs
- Entretien des pavés
- = Utilisation plus logique

La présentation complète est disponible sur notre site web : www.a-atelier.be/fr/evenementen/quartiers-apaieses-pmr-lesees

Slide 1

3.3 Quartiers apaisés, PMR lésées ?

vertures. En conséquence, le bâtiment ne contribue pas non plus à une lisibilité claire du lieu.

Entre-temps, la ville de Louvain a apporté un certain nombre d'améliorations. Des pavés sciés ont été installés. Ils sont plus faciles à franchir pour les utilisateurs de fauteuils roulants et servent également de lignes de guidage pour les aveugles et malvoyants. De nombreux passages piétons ont également été ajoutés.

Tiensestraat (Leuven)

La Tiensestraat, qui était une rue à double sens, a été réaménagée en rue résidentielle. Cela permet de disposer d'espaces extérieurs supplémentaires pour l'horeca et le commerce, et améliore l'accessibilité et les possibilités de participation pour les PMR. Les bordures ont été abaissées et le libre passage sur le domaine public a été préservé lors de la construction des structures en terrasse.

Une gouttière a également été construite dans cette rue, qui sert de ligne de guidage pour les aveugles et les malvoyants. En prévoyant un nombre suffisant de places de stationnement pour les vélos, on évite

que ceux-ci ne soient laissés çà et là, ce qui peut compliquer les déplacements des PMR.

Lors de la végétalisation de la rue, les plantes, les arbres et les buissons ont été plantés de manière à ne pas dépasser et ne pas gêner les aveugles et les malvoyants.

Les dépassements ont été également évités dans les jardins de façade avec une petite bordure. Les espaces verts doivent toujours être accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Les zones de repos

Une conception inclusive des bancs et des sièges tient compte du fait que les utilisateurs de fauteuils roulants ne souhaitent pas toujours s'asseoir en face de leur interlocuteur, mais aimeraient également pouvoir s'asseoir à côté de quelqu'un.

Parkings

La position et la manière dont les parkings sont utilisés par les PMR sont importantes. Par exemple, un parking sera moins apprécié des uti-

3.3 Quartiers apaisés, PMR lésées ?

lisateurs de fauteuils roulants s'il est situé sur une pente. Un système clair et facile de kiss and ride est une alternative qui fonctionne également.

Transport et accessibilité

Les modes de transport alternatifs sont également très demandés. À Dijon, par exemple, il y a une camionnette électrique dans le centre-ville qu'il est possible de prendre sans réservation. Par ailleurs, en Espagne, il existe des taxis pour fauteuils roulants que l'on peut réserver en cinq minutes.

Il faut également tenir compte de l'accessibilité des fournisseurs de soins lors de la mise en place des quartiers sans voiture. Il est important de prévoir des parkings pour les fournisseurs de soins à proximité immédiate de leurs patients. Au plus court, au mieux. Il est également préférable de minimiser les formalités administratives liées à la mise en œuvre de certains systèmes. Un transfert modal vers la bicyclette de soins pourrait être un moyen créatif de faire la différence dans ce domaine. L'augmentation du nombre de parkings souterrains pour les automobilistes permet éga-

lement aux soignants de trouver plus facilement des places de stationnement en extérieur.

Consultation et relations

Il est fortement recommandé de consulter et d'impliquer les PMR lors de l'élaboration de plans de circulation. Il existe par exemple le Conseil consultatif de l'accessibilité de Louvain, au sein duquel siègent plusieurs personnes souffrant de différents handicaps. De cette manière, il est possible de donner des conseils exhaustifs et qui permettent souvent de trouver un compromis entre ces différentes contraintes. Il en va de même pour les fournisseurs de soins, qui insistent de préférence sur les questions prioritaires.



Création d'espaces verts:



- Mauvais exemple : difficile à traverser pour les personnes en fauteuil roulant
- Toujours prévoir une alternative

Slide 2



Importance des services de conseil

- Comité consultatif composé d'experts ayant une expérience propre en accessibilité
- Personnes de référence dans l'administration des villes et des municipalités
- Consultation de première ligne.

Slide 3

« Il existe une législation couvrant les nouvelles constructions et les transformations, mais j'ai l'impression qu'elle n'est pas toujours correctement suivie ou appliquée. »

David Seffer, Kinumai asbl

« Les plans de circulation peuvent être considérés comme une opportunité de rendre l'espace plus accessible. Le grand défi pour la région est l'application du cadre qui existe déjà. »

Mathias De Meyer,
Bruxelles Mobilité

« Lorsque nous concevons des zones sans voitures, nous ne devrions pas seulement penser en termes de déplacement, mais aussi en termes d'interaction, de divertissement, etc. »

Gideon Boie, BAVO

« Le grand défi de l'application du cadre est lorsqu'il faut prendre en compte le patrimoine et l'environnement, et qu'il faut alors faire des compromis. »

Mathias De Meyer,
Bruxelles Mobilité

« Le danger d'une checklist est que la conception potentiellement inclusive devienne une réflexion secondaire. Il serait préférable de prendre en compte les besoins des PMR dès le stade de la conception. »

Gideon Boie, BAVO

« Nous devons appliquer les principes de la conception universelle. Cela signifie qu'il faut veiller à ce que l'aménagement et l'espace public soient conçus de manière optimale pour le plus grand nombre de personnes possible, qu'il s'agisse d'un enfant en bas âge, d'une personne âgée, d'un malvoyant, d'une personne en fauteuil roulant ou de cyclistes. »

David Seffer, Kinumai asbl

« Le plus gros problème de l'introduction des plans de circulation est qu'ils ne s'intéressent généralement qu'à la manière d'adapter la circulation, sans vraiment réfléchir à la manière de concevoir cet espace. Aucune réflexion supplémentaire n'est menée sur ce que cela peut apporter en tant que lieu de vie pour qui que ce soit. »

Gideon Boie, BAVO

« Nous estimons qu'une personne sur 100 est en fauteuil roulant, mais on ne voit pas ces fauteuils roulants dans les rues. Nous pensons que cela est dû au fait que les espaces publics ne sont pas toujours accessibles. »

David Seffer, Kinumai asbl

3.3 Quartiers apaisés, PMR lésées ?

Leçons pour Bruxelles

L'exemple de Louvain montre comment l'intégration d'un conseil consultatif de l'accessibilité incluant des PMR peut apporter une valeur ajoutée à la conception des espaces publics. Les conceptions bien intentionnées sont souvent insuffisantes sur certains aspects au vu de contraintes définies. Ce qui est un avantage pour un certain handicap peut être un inconvénient pour un autre. Réunir un groupe diversifié de personnes (malvoyants, personnes en fauteuil roulant, sourds, autistes...) prêtes à partager leurs expériences permet d'éviter des erreurs de conception et de répondre à des besoins différents.

Une disposition claire, sans obstacle imprévu, est nécessaire pour les personnes souffrant de déficiences visuelles. Différents types de surfaces et de petites marches sont un avantage dans ce cas. Pour les personnes en fauteuil roulant, les marches et les surfaces prononcées ne sont qu'une source d'inconfort.

Bien que les opposants au plan Good Move évoquent souvent les personnes handicapées pour se donner raison, il s'avère que celles-ci y sont en réalité favorables. L'introduction de quartiers sans voitures et la redistribution de l'espace disponible permettent des déplacements plus confortables et des aménagements qui améliorent l'accessibilité aux fournisseurs de soins.

Lors de l'introduction de quartiers sans voitures, un certain nombre de mesures doivent être prises pour anticiper les éventuelles conséquences négatives des changements. Travailler sur la sécurité routière, aménager des pistes cyclables confortables et des rues sans voitures augmente considérablement le nombre de cyclistes. Cela signifie également que des parkings à vélos supplémentaires sont nécessaires pour éviter que les vélos ne soient laissés çà et là, ce qui diminuerait l'accessibilité.

L'accessibilité des fournisseurs de soins dans les quartiers sans voiture devrait être intégrée dans l'élaboration et la mise en œuvre. Pour ce faire, on utilise des cartes de transport en commun, on fournit un nombre suffisant de places de stationnement dites bleues (places de stationnement pour les fournisseurs de

soins) et on se concentre sur le transfert modal, notamment les bicyclettes de soins. La mise à disposition de places de stationnement intérieures ordinaires permet de créer des places de stationnement bleues stratégiquement placées. Compte tenu de la charge de travail et du temps limité dont dispose le fournisseur de soins pour chaque patient, une distance maximale de 1 à 2 minutes et sans charge administrative supplémentaire est prévisible.

Pour que les PMR puissent elles-mêmes accéder aux voitures, il est nécessaire de mettre en place des zones d'embarquement et de débarquement correctement contrôlées. L'introduction de moyens de transport alternatifs comme, par exemple, des camionnettes électriques sans système de réservation pourrait grandement améliorer le confort et la liberté de mouvement.

Les projets de réaménagement à Louvain ont donné lieu à un certain nombre de points d'intérêt concrets. En commençant par le choix des surfaces et des matériaux ; il convient d'éviter des surfaces trop glissantes et des pavés trop rugueux. Le défrichage et la plantation d'espaces verts sont mieux réalisés dans des zones délimitées, sans verdure envahissante ni jardins de façade. Les pentes herbeuses et autres surfaces perméables sont souvent très difficiles d'accès pour les utilisateurs de fauteuils roulants et doivent donc toujours être accompagnées de chemins accessibles. L'intégration de rails de guidage est également nécessaire pour que les malvoyants puissent se déplacer en toute sécurité dans les espaces publics.

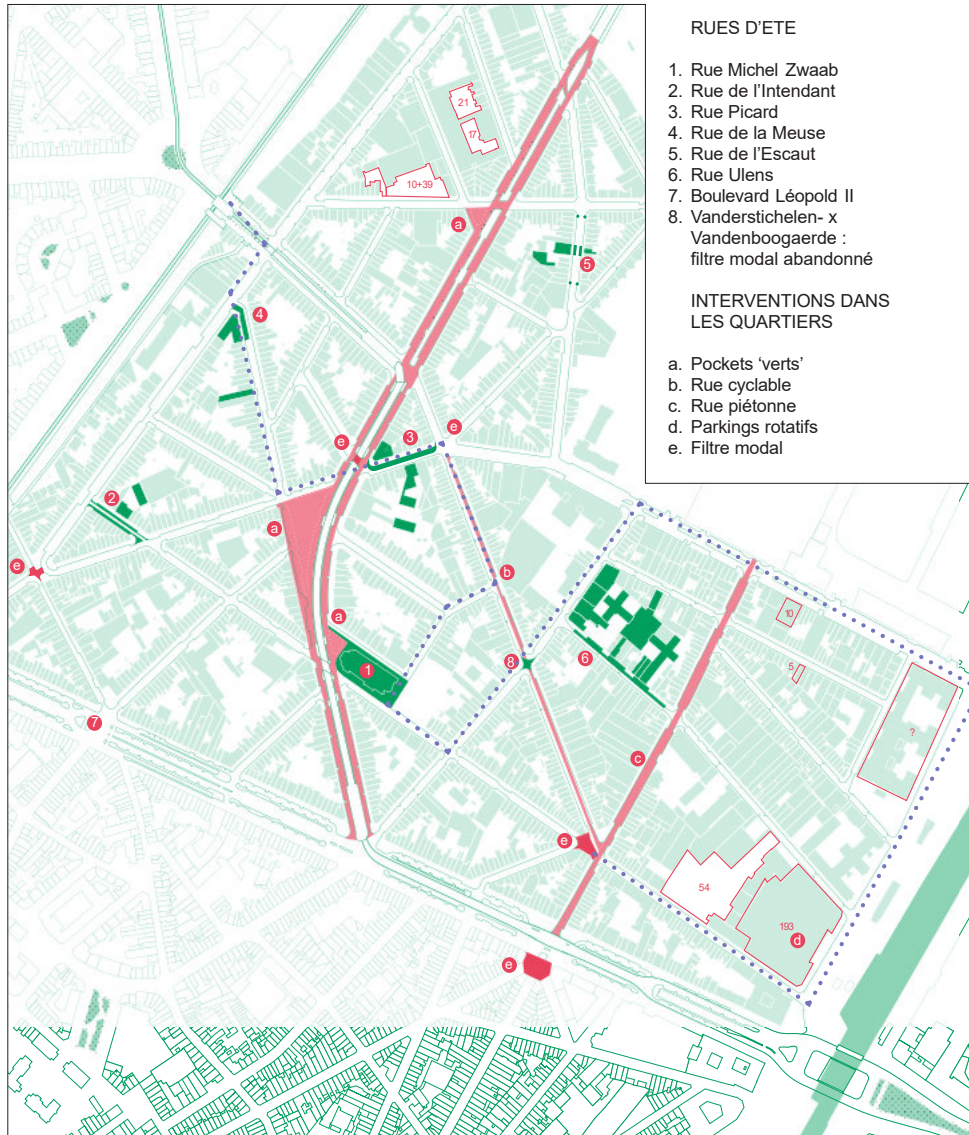
Lorsque l'on positionne du mobilier urbain tel que des bancs, il faut penser à la manière dont une personne en fauteuil roulant utilisera le siège et prévoir suffisamment d'espace à côté des bancs pour que la personne en fauteuil roulant puisse également s'asseoir à côté du banc et ne soit pas toujours obligée de s'asseoir en face d'autres personnes.

4 L'Atelier Horizon

4.1 Molenbeek-Saint-Jean

À la fin de l'été 2022, un été plein de rue d'été dans le quartier Maritime, un summerschool a été organisé pour recueillir les idées et les points de vue sur l'avenir du quartier Maritime. Le résultat a été un journal et la première carte d'action de quartier qui sert d'exemple pour les autres cartes d'action de quartier qui ont été créées pendant l'Atelier Horizon.

La carte d'action de quartier comprend d'une part un certain nombre de visions à long terme et d'autre part des "quick wins". Ce sont des petits ajustements, tels que des changements de direction, des ralentisseurs, la sécurisation des passages pour piétons, etc. qui peuvent générer des gains importants en matière de sécurité routière, de confort, de qualité de l'air, ... Cette carte montre le quartier Maritime, délimité



4.1 Molenbeek-Saint-Jean

par l'axe PLUS du boulevard Léopold II et traversé par les axes COMFORT de Belgica et Boulevard du Jubilé. Chaque jour, 5 000 voitures empruntent les rues du quartier comme raccourcis.

quartiers urbains densément construits et peuplés comme Molenbeek. Ceux qui n'ont pas de jardin ou d'air conditionné cherchent refuge dans les espaces publics.

Cela crée une pression supplémentaire sur l'habitabilité du quartier. Dans ce plan, nous proposons quelques interventions sur l'espace public dans le but de rendre les rues plus vivables et sécurisées et de créer de la verdure urbaine. Certaines propositions sont des visions de rêve, d'autres sont des "quick wins" : des interventions simples qui peuvent faire une grande différence à court terme.

Comment renforcer les espaces de rafraîchissement existants et les rendre accessibles à la communauté? Saint-Rémi peut apporter une réponse. À l'intérieur comme à l'ombre du grand bâtiment en pierre, c'est un lieu agréable en été. L'église sera dotée d'une allée latérale verte, avec un toit de plantes grimpantes. Des alcôves vertes forment un lieu de repos à l'abri de la chaleur torride. L'eau de pluie du toit de l'église s'écoule vers l'aire de jeux située derrière l'église et procure un rafraîchissement ludique. Les bancs sur la place arborée sont occupés tout au long de la journée par des parents attentifs, des couples bavards et d'amis souriants, tous profitant de l'ombre bienfaisante.

1. Rue Michel Zwaab

Nos étés sont de plus en plus chauds. La fraîcheur devient fort convoitée en ville. La chasse aux endroits pour se rafraîchir pendant les journées chaudes est ouverte. Le béton et l'asphalte emprisonnent la chaleur et empêchent le refroidissement nocturne pendant les vagues de chaleur. En raison de l'effet d'îlot de chaleur urbain et du manque d'espaces verts, le besoin de rafraîchissement est le plus important dans les

2. Rue de l'Intendant

Zonnelied, un centre pour personnes souffrant d'un handicap mental, est situé dans la rue de l'Intendant. Cette représentation montre comment une "rue de soins" pourrait être conçue en tenant compte des personnes souffrant de déficiences visuelles, comment une rue pourrait donner un sentiment de sécurité, comment une rue peut être rendue intégralement accessible.



Rue Michel Zwaab

3. Rue Picard

La rue Picard est aujourd'hui une voie de transit. Lorsque la rue est rendue sans voiture, il est possible de faire beaucoup plus : des terrasses aux coins, une dé-bétonisation centrale, une boucle cyclable, des arbres à hautes tiges jusqu'à la production d'énergie souterraine.



Rue de l'Intendant



Rue Picard

4.1 Molenbeek-Saint-Jean

4. Rue de la Meuse

Au coin de la rue de la Meuse se trouve une maison de repos introvertie qui n'interagit pas beaucoup avec la rue. Et si l'espace devant la maison de repos devenait un lieu agréable où la famille vient rendre visite, où l'on peut jardiner, où l'on peut manger en plein air... ?

5. Rue de l'Escaut

Dans cette rue, les voitures foncent. Un simple rétrécissement peut faire d'une pierre deux coups. Le rétrécissement ralentit la circulation et peut également servir de terrasse agréable pour la librairie et un parc à vélos.



Rue de la Meuse



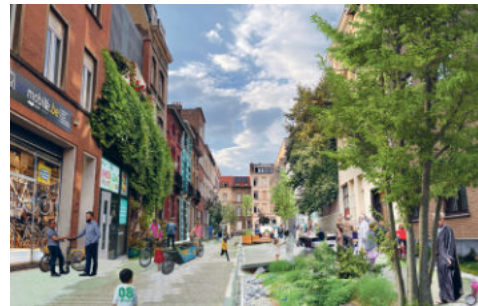
Rue de l'Escaut

6. Rue Ulens

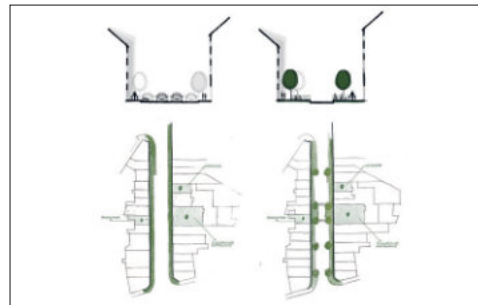
Dans cette rue, il y a deux écoles, un centre communautaire et une mosquée. De nombreuses personnes différentes se rencontrent donc dans cette rue. La proposition consiste donc en un certain nombre d'espaces où ces différents groupes peuvent se rencontrer.

7. Boulevard Léopold II

Ce boulevard autrefois magnifique, est aujourd'hui un espace clairsemé où les voitures dominent à la fois en surface et en sous-sol. La transformation de l'axe Léopold II en un boulevard avec un espace vert central et une programmation riche pourrait raviver cette partie de la ville.



Rue Ulens



Rue de l'Escaut

4.1 Molenbeek-Saint-Jean

A. 'Pockets' verts

Le long du boulevard vert du Jubilé, il existe des espaces ouverts qui incitent à la rencontre : le parvis de l'église Saint-Rémi, le square des Libérateurs et la place près de la rue François Mus. En revalorisant et en verdissant ces lieux, ils deviennent une alternative à petite échelle aux parcs de la ville. Dans chaque cas, la proposition relie la façade et la place. De cette manière, les places sont activées par des programmes existants tels que l'église, les magasins, les cafés, les restaurants, etc.

b. Rue cyclable

Confortable en vélo. La voiture est invitée.

c. Rue piétonne commerçante

La rue Ribaucourt, très fréquentée, est une rue commerçante locale typique, avec des magasins de légumes, des snacks et de petites boutiques de décoration d'intérieur. Aujourd'hui, la rue est principalement dédiée à la circulation automobile. En tant que liaison entre les commerces du Bas-Molenbeek et la Gare Maritime à Tour&Taxis, cette avenue a beaucoup de potentiel comme axe piétonnier.

d. Parkings rotatifs

Utilisons-nous l'espace public pour garer des voitures privées à bas prix ? Existe-t-il une alternative à la recherche interminable de places de stationnement à proximité de son domicile ? Nous analysons les infrastructures de stationnement existantes, telles que celles des supermarchés et des entreprises privées. En optimisant la capacité de ces parkings et en

les ouvrant aux résidents locaux, nous faisons d'une pierre deux coups. L'espace public est libéré et votre place de parking est connue. Il y a également un engagement en faveur d'une "mobilité sur mesure" grâce à des voitures partagées de toute taille qui peuvent être utilisées en cas de besoin.

e. Filtre modal

Le quartier Maritime est très fréquenté par le trafic de transit. En outre, il existe un certain nombre de "points noirs" où se produisent de nombreux accidents (mortels). Pour résoudre ces problèmes, le principe du filtre modal peut être utilisé. Il s'agit d'un aménagement routier qui limite le passage de certains types de véhicules afin de détourner le trafic motorisé autour des zones résidentielles vers les grandes artères. De cette manière, nous rendons le trafic actif, tel que la marche et le vélo, plus agréable. Nous proposons, entre autres, une coupure à hauteur du croisement de la voie de tram ainsi qu'une voie de bus séparée sur le boulevard du Jubilé, ce qui crée également six nouvelles places de parking. Un exemple réussi est celui de la Place de Mexico, au croisement des rues Vanderstichelen et Ribaucourt. Autrefois un carrefour dangereux, aujourd'hui un lieu de rencontre qui fait fleurir les commerces locaux dans les alentours.



Boulevard Léopold II



Boulevard Léopold II

À Schaerbeek, le débat sur le plan régional de la mobilité Good Move fait rage. Le processus a dû être adapté pour ne pas jeter de l'huile sur le feu. Au cours de l'Atelier Horizon, la rue du Brabant est apparue comme un endroit où il y a beaucoup à gagner en la rendant sans voiture. La rue du Brabant est donc devenue le point de départ de la carte d'action du quartier.

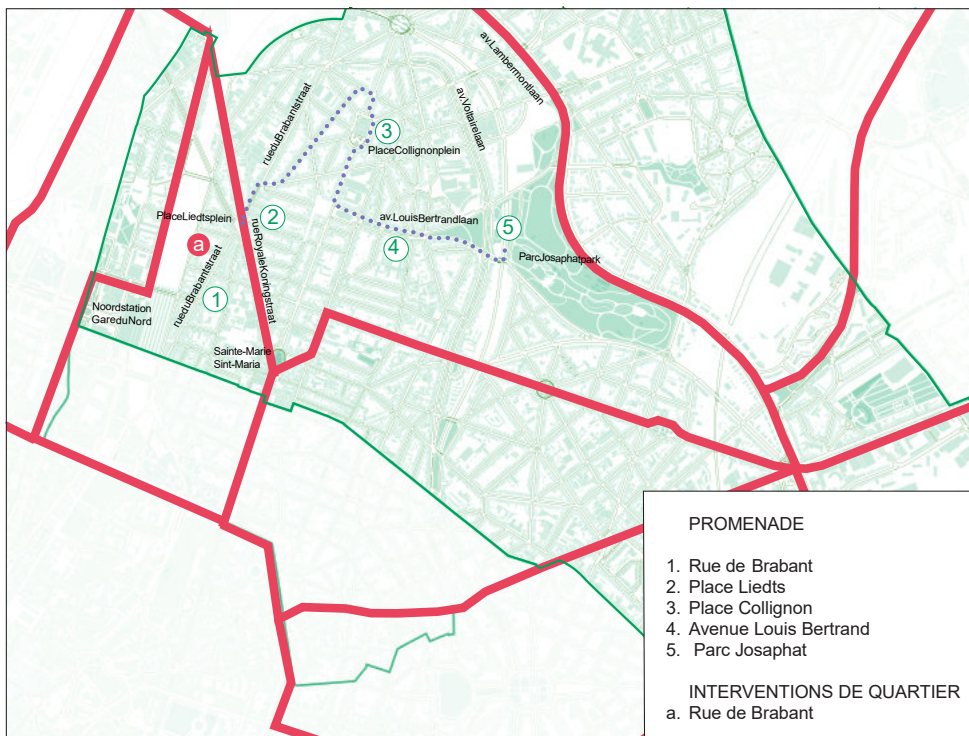
La rue du Brabant est une rue commerçante à fort caractère international. La plupart des magasins sont des bazars populaires qui vendent des vêtements, des sacs de voyage, des tapis et des lampes décoratives, des olives et des dattes, des casseroles et des poêles à bas prix. Ces magasins proposent des produits et des services spéciaux destinés aux communautés migrantes locales et alentours.

Cette rue commerçante très animée est dominée par la circulation automobile. GoodMove vise à transformer la rue en un "axe PLUS" pour les piétons. Les participants à l'Autre Atelier proposent de transformer la rue en une rue commerçante sans voitures. La rue n'est pas très large et donc

une rue partagée sans obstacles est préférable. Cela libérerait de l'espace pour permettre aux commerçants d'exposer leurs fruits et légumes dans des étals, tout en laissant suffisamment d'espace aux piétons qui se promènent. Une crainte connue des commerçants est l'accessibilité du magasin pour les livraisons et les collectes. Les participants de l'Autre Atelier réfléchissent à des systèmes par lots, à des bornes escamotables et à des créneaux de passage pour les clients et les fournisseurs.

La chaussée d'Ixelles est un exemple de transformation d'un axe commercial appauvri qui est devenu encore plus animé que la rue Neuve grâce à sa transformation en un espace partagé (transport public/rue piétonne commerçante).

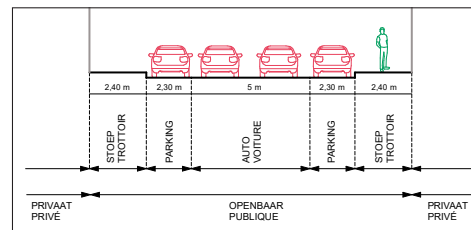
L'imagination du bureau d'urbanisme Urhahn montre une interprétation riche d'une future rue commerçante. Où il y a de la place pour bien plus que des boutiques : endroits pour s'asseoir, accessibilité aux fauteuils roulants, stationnement pour vélos, dé-bétonisation, verdurisation, abris, eau, un espace d'expérimentation.



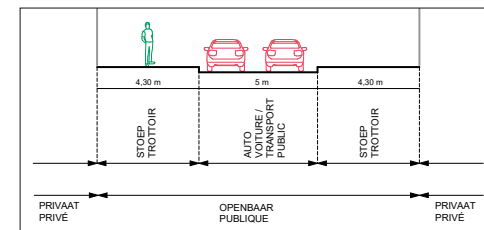
Chaussée d'Ixelles - Bruxelles



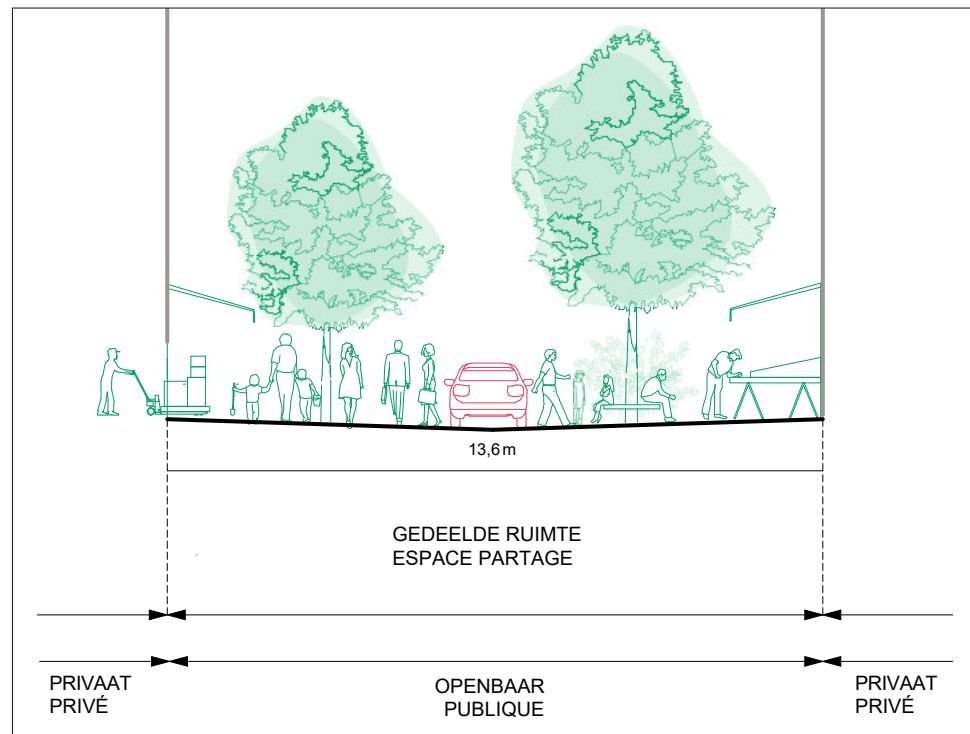
Vision du centre Blade - Urhahn



Rue de Brabant - situation actuelle



Rue de Brabant - vision Good Move



Rue de Brabant - zone piétonne partagée

4.3 Berchem-Sainte-Agathe

Au cours de l'atelier Horizon, l'accent a été mis sur les écoles et les environnements scolaires situés le long de la promenade. Une analyse a été faite sur comment, en partant des environnements scolaires, le quartier pouvait être rendu plus agréable, plus sécurisé en terme de sécurité routière et plus accessible.

La place Schweitzer était l'exception à cette approche et a également fait l'objet d'un débat. La place a été récemment reconstruite mais reste un carrefour problématique.



ECOLLES

1. Collège des 7 Etoiles
2. Kasterlinden
3. Institut Alexandre Herlin
4. Basisschool Sint-Jozef
5. Ecole communale de Berchem-Sainte-Agathe
6. Instituut Saint Albert
7. GO! Basisschool Zavelberg & GO! Technisch Atheneum Zavelberg

INTERVENTIONS DE QUARTIER

- a. Rue de l'église rue scolaire
- b. Parvis de l'école / îlot piétonnier
- c. Portail de l'école / Filtre de circulation

4.3 Berchem-Sainte-Agathe

La carte d'action de quartier de Berchem-Sainte-Agathe se concentre sur 3 interventions. La première intervention concerne la reconversion d'un grand parking coincé entre l'école primaire Les Glycines et la nouvelle église Saint-Agathe. La suppression du parking crée un nouveau parvis pour l'école et l'église.

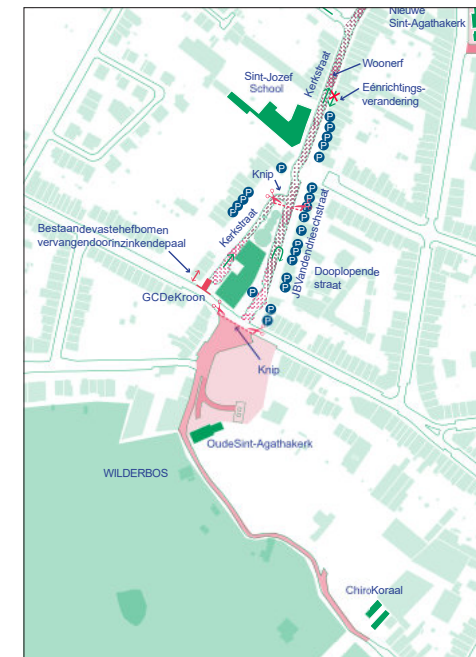
La deuxième intervention part de la rue scolaire existante de l'école Saint-Joseph et la relie au parvis de l'ancienne église Saint-Agathe et au Bois du Wilder qui se trouve derrière.

La combinaison de ces deux interventions forme une connexion qualitative et douce entre la place Schweitzer et le Bois du Wilder.

La troisième intervention est un "quickwin" près de l'Atheneum Zavelberg, où une simple intervention peut avoir un impact positif majeur sur le schéma de circulation autour de l'école et pour le quartier.

a. Rue de l'Eglise - rue scolaire

La rue de l'Eglise était la première rue scolaire de Berchem-Sainte-Agathe et a été introduite en 2020. La rue scolaire est fermée le matin et le soir par une barrière mobile. La rue scolaire a été supprimée et ré-introduite à plusieurs reprises. Bien que les effets positifs de la rue scolaire soient évidents, une barrière mobile qui doit être surveillée est vulnérable pour sa pérennité. Une rue scolaire définitive sous la forme d'une zone résidentielle dans laquelle seuls les habitants sont autorisés peut être une solution plus durable. Pour ce faire, on pourrait remplacer la barrière mobile par une borne escamotable avec reconnaissance des plaques d'immatriculation, transformer la partie centrale de la rue de l'Eglise devant l'école en une rue à sens unique vers le nord et aménager une coupure au niveau de la rue JB Vandendriessch, faisant de cette rue un cul-de-sac et laissant les places de parking de De Kroon accessibles aux visiteurs. De l'autre côté de la rue, le parvis de l'ancienne église Sainte-Agathe est dominé par le stationnement. Cet endroit d'une beauté exceptionnelle, qui donne également accès au Bois du Wilder, devrait être interdit aux voitures.



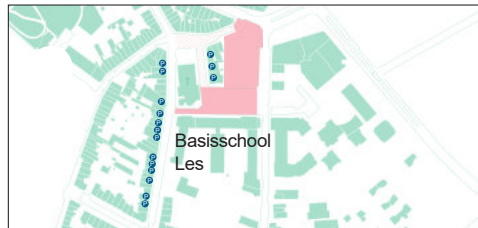
Référence

a.

4.3 Berchem-Sainte-Agathe

b. Place en face de l'école / bloc piétonnier

Actuellement, la place Roi Baudouin devant l'école primaire communale Les Glycines et la nouvelle église Sainte-Agathe est utilisée comme parking à ciel ouvert pour 58 places de stationnement. Cette place a beaucoup plus de potentiel pour devenir une véritable "espace d'école". Lié à l'église, à une zone verte sous-utilisée le long de la rue des Soldats et à une partie de la rue de l'Eglise déjà coupée et en combinaison avec une zone résidentielle devant la rue de l'Eglise, une nouvelle cour devant l'école pourrait être transformée en zone de trafic limité. Le Parvis Sainte-Agathe, la Place Schweitzer et le nouveau parvis de l'école seraient ainsi reliés. Il s'agira d'un lieu de rencontre pour jouer, bouger et se rencontrer, tout en s'engageant sur des trajets sécurisés pour se rendre à l'école. Lié à la zone verte.



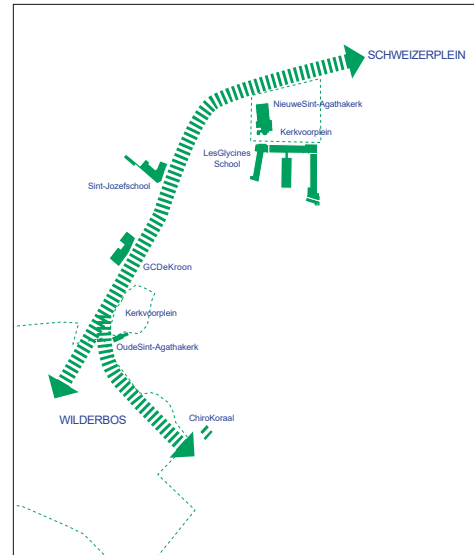
b.



Référence

a. + b.

La combinaison des deux propositions permet de créer une liaison sans circulation routière entre la place Schweizer et le Bois du Wilder et les locaux du Chiro qui se trouvent derrière.



a. + b.

4.3 Berchem-Sainte-Agathe

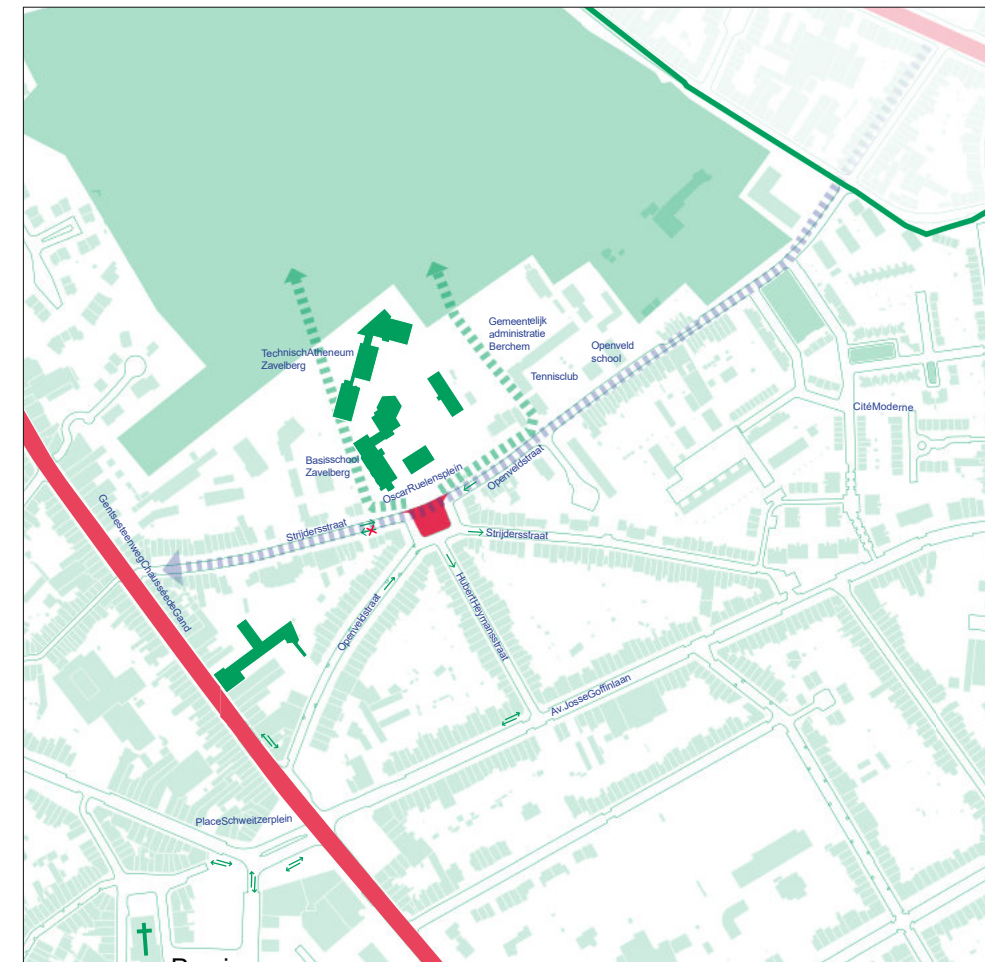
c. Quickwin: place en face de l'école devient une coupure de circulation

La place Oscar Ruelens peut difficilement être qualifiée de "place". Il s'agit d'un rond-point composé d'un peu de verdure, d'un chemin piétonnier et de poteaux en bois. L'asphalte qui l'entoure est surdimensionné.

Les écoles de Zavelenberg sont cachées derrière une haie et quelques arbres précieux et matures. Rien ne laisse supposer que derrière l'école se cache également la dernière zone agricole restante.

En reliant le rond-point à l'école et en le transformant en une place à part entière, l'école dispose d'une grande grande plaine à son échelle. En supprimant également la haie, l'école se dote d'un visage et d'une entrée dans le quartier. En outre, il est possible d'établir des liaisons transversales douces intéressantes avec la zone agricole située à l'arrière.

La rue Openveld/rue des Combattants, qui longe l'école, constitue un axe de transit entre l'avenue Charles Quint et la chaussée de Gand. La suppression du rond-point et le changement de direction de la rue des Combattants offrent un changement de circulation intéressant.

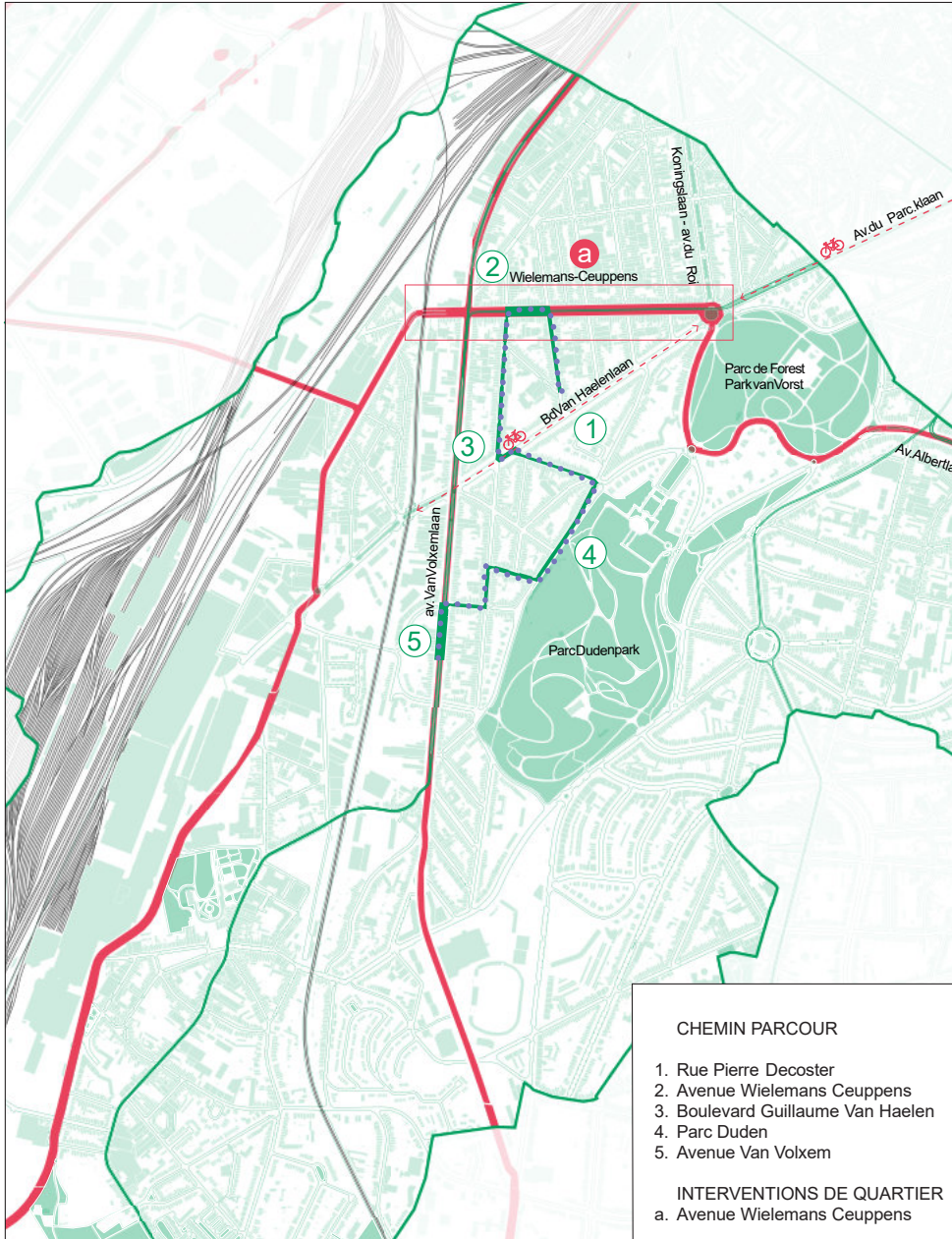


c.

4.4 Forest

Pendant le workshop, l'avenue Wielemans Ceuppens a été proposée comme point de départ de la "Carte d'action de quartier de Forest". Aujourd'hui, cet axe structurant au cœur de Forest est dominé

par des voitures dont aucun mode de circulation n'est satisfait. L'AutreAtelier propose donc de scinder les modes de circulation et de les diviser avec l'avenue Guillaume Van Haelen.

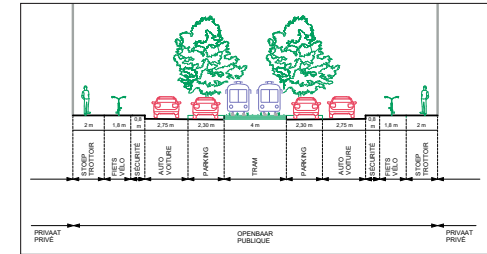
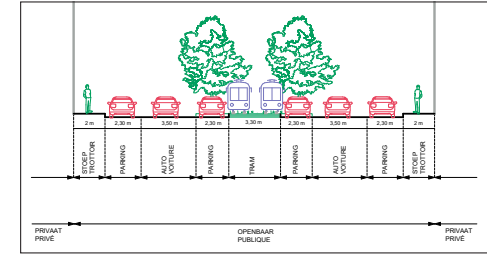


4.4 Forest

a. L'avenue Wielemans Ceuppens axe de marche - Avenue Van Haelen axe vélo-PLUS.

L'avenue historique faisait partie de la "Grande Ceinture" autour de Bruxelles dans le "Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise" de Victor Besme en 1866. Ce plan redessine Bruxelles sur le modèle de Paris avec des tracés métropolitains et de nouveaux quartiers bruxellois sur ordre de Léopold II. La prestigieuse avenue a été construite avec les rues environnantes, reliée à la gare du Midi et au parc de Saint-Gilles-Forest. La ligne de tram fût l'une des premières à Bruxelles, ce qui conféra à l'avenue une vocation commerciale.

Aujourd'hui, l'avenue Wielemans Ceuppens est l'un des principaux axes de circulation de Forest, avec deux voies de circulation, quatre voies de stationnement, des trottoirs de deux mètres de large et une ligne de tram centrale. Le boulevard d'antan où l'espace était dominé par les piétons est aujourd'hui principalement occupé par les voitures et le tram.



4.4

Forest

Good Move vise à transformer la rue en un axe PLUS (c'est-à-dire une route principale) pour la circulation des voitures, des piétons, des transports publics et des vélos. Bien que la rue ait une largeur de 23 mètres, d'autres participants à l'atelier ont souligné que la combinaison des quatre modes de transport en tant qu'axe PLUS était trop ambitieuse. Il en résultera des trottoirs et des pistes cyclables trop étroits.

L'Autre Atelier suggère plutôt de déplacer la piste cyclable PLUS vers l'avenue Guillaume Van Haelen et de se concentrer sur un boulevard piétonnier confortable et sur la verdure de l'avenue Wielemans Ceuppens. De larges trottoirs agréables avec des arbres, des bancs, des fontaines d'eau, des éléments de jeu, sont avantageux pour les commerçants locaux et renforcent la liaison piétonne avec le parc de Forest.



Wielemans Ceuppens année 2019



Wielemans Ceuppens année 1920



Réf. Av. Diagonal - promenade qualitative de Barcelone

5

Conclusions

Cette série de L'AutreAtelier a été pensée autour des problèmes persistants, un nombre limité de thèmes sensibles et récurrents à l'origine de la résistance aux plans de circulation.

L'introduction de plans de circulation entraîne-t-elle inévitablement une augmentation du trafic sur les principaux axes de circulation ?

En regardant les études présentées par Frédéric Heran lors de notre première lecture, nous pouvons conclure que les plans de circulation n'entraînent pas nécessairement une augmentation du trafic sur les grands axes.

L'évaporation du trafic joue ici un rôle important. Ce phénomène se produit lorsque les gens commencent à moins emprunter un itinéraire particulier en raison de l'introduction de mesures de circulation qui rendent cet itinéraire moins attrayant. Nous constatons que les automobilistes s'adaptent beaucoup plus vite et mieux qu'on pourrait le penser. Bien sûr, ce n'est pas immédiat. Il faut laisser aux gens le temps de s'y habituer. Six mois sont nécessaires pour que les premiers effets soient visibles.

L'inverse est également vrai. On parle alors de trafic induit, lorsqu'une nouvelle infrastructure routière entraîne une augmentation du trafic motorisé. Cela n'a donc aucun sens d'investir dans de nouvelles infrastructures, étant donné qu'en un rien de temps, vous aurez à nouveau des embouteillages en raison de cette augmentation du trafic.

Plus ils auront des solutions alternatives vers lesquelles se tourner, mieux les usagers de la route s'adapteront à la nouvelle situation. Les plans de circulation doivent donc prendre en compte tous les modes de transport.

L'habitabilité pour les résidents des grands axes reste également une question importante. Il est naturel qu'ils aspirent eux aussi aux améliorations qui sont visibles et tangibles ailleurs dans les quartiers. Des mesures doivent être prises pour minimiser les inconvénients sur les axes principaux, en particulier dans les mois qui suivent l'introduction d'un plan de circulation.

La mise en œuvre des plans de circulation entraînera-t-elle inévitablement une perte de clientèle pour les commerçants ?

Lors de notre deuxième lecture, Mathieu Chasignat a pu démontrer qu'une perte potentielle de clients ne repose sur rien, au contraire. Les mêmes résultats reviennent sans cesse dans les différentes études.

Une première observation : La majorité de la clientèle d'un magasin vit dans le même quartier. Les habitants du centre-ville restent dans le centre pour faire leurs achats, tandis que les habitants de la périphérie y resteront davantage pour faire des achats. Cela vaut aussi bien pour les grandes que pour les petites villes.

En outre, nous constatons que la plupart des clients viennent à pied et peu en voiture. L'utilisation de la voiture est inversement proportionnelle à la taille de la ville. Plus la ville est grande, plus les gens abandonnent la voiture pour d'autres moyens de transport. Lorsqu'une ville compte

plus de 20 000 habitants, la part de la voiture est d'environ 50 %, alors qu'elle n'est plus que de 20 % lorsqu'elle compte 300 000 habitants.

Il a ensuite été indiqué que les clients sont plus favorables aux quartiers apaisés que d'une plus grande accessibilité aux voitures. Des sentiers plus larges, davantage de transports publics et d'espaces verts l'emportent largement sur la facilité d'accès aux magasins en voiture.

Enfin, nous constatons que les commerçants surestiment systématiquement la proportion de clients venant en voiture. Il y a plusieurs raisons à cela, la principale étant qu'un commerçant qui se rend en voiture à son magasin estime que l'importance de la voiture est bien plus grande que ce n'est le cas en réalité. La proportion de piétons et de cyclistes est en revanche largement sous-estimée.

Comment les plans de circulation peuvent-ils faciliter la vie des personnes handicapées ?

Une fois l'espace public libéré après l'entrée en vigueur des plans de circulation, nous pouvons faire des choix quant à l'organisation de cet espace. Lors de notre troisième conférence, Dorien Meulenijzer a expliqué comment cela peut rendre service aux personnes en situation de handicap.

Dans les flux de circulation mixtes (par exemple en zone piétonne), il est évident que les personnes aveugles et malvoyantes doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité dans cet environnement. La surface doit également être adaptée à la circulation des personnes en fauteuil roulant. Des passages clairs, des pavés taillés et des lignes de guidage claires rendent l'environnement beaucoup plus inclusif et praticable. Les zones sans stimulus garantissent que le domaine public est également inclusif pour les personnes ayant un profil sur le spectre de l'autisme.

Les établissements hôteliers et commerciaux peuvent accueillir des personnes en fauteuil roulant en installant, d'une part, des terrasses sans obstacle et, d'autre part, une rampe d'accès à l'entrée.

Lors de la végétalisation d'une rue, il faut veiller à ne pas suspendre la verdure au niveau des yeux et à ne pas la surplomber à partir d'un jardin de façade. Les zones vertes doivent également rester accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

En outre, il est essentiel de prévoir suffisamment de places de stationnement bien conçues pour les personnes handicapées et les soignants. Le message est le suivant : il faut être proche de l'endroit où l'on a besoin d'être et l'accès doit être optimal.

Consulter des personnes souffrant de différents handicaps lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de circulation garantit l'exhaustivité des conseils. Les municipalités peuvent créer un comité consultatif sur l'accessibilité ou ajouter des personnes en situation de handicap à leur comité consultatif sur la mobilité.

Réflexions a posteriori

L'année 2022 était riche en événements en termes de mobilité. L'introduction des plans de circulation à Bruxelles ne s'est pas déroulée comme prévu. La réaction a été d'une férocité inattendue.

Certaines municipalités ont dû faire face à une minorité bruyante qui s'est emparée des conseils municipaux pour y faire valoir son point de vue de manière agressive, ce qui a rapidement entraîné un retour à la case départ pour les plans de circulation dans ces municipalités. Nous le regrettons, car il faut que le plan soit appliqué pendant plusieurs mois pour mesurer son impact.

Les réactions aux plans de circulation révèlent une vérité douloureuse. De nombreuses personnes ne se sentent pas impliquées ou craignent l'impact négatif des plans. Cela démontre la nécessité de l'accès à l'information, d'une participation solide et d'une mise en avant des avantages apportés par les plans. Avec nos conférences, nous avons essayé d'y contribuer. Grâce à des décisions ambitieuses, les grands axes ne doivent pas nécessairement devenir invivables. Les commerces ne doivent pas abandonner les plans de circulation. En incluant les personnes à mobilité réduite, les plans de circulation peuvent également leur apporter de véritables avantages.

Remerciements

L'Autre Atelier n'aurait pas été possible sans la contribution des nombreux participants aux huit activités. L'Autre Atelier remercie tous ceux qui ont assisté à une ou plusieurs activités et qui ont participé au débat sur le trafic, la sécurité et les plans de circulation lors d'un parcours, d'une conférence et/ou de l'atelier de conception.

L'Autre Atelier, c'est un projet qui a vu le jour grâce à l'engagement entier du BRAL, de Heroes for Zero et du Filter Café Filtré Atelier. Tim Cassiers (BRAL), Lieselotte Gevens (BRAL), Wiet Vandaele (Heroes for Zero), Arne Smeets (Heroes for Zero), Annkatrinen Verdickt (Filter Café Filtré Atelier) et Lotte Luykx (Filter Café Filtré Atelier) ont représenté ces organisations tout au long du projet. Pieter Abts en a assuré la coordination générale.

L'Autre Atelier a également bénéficié d'une aide financière de Bruxelles Mobilité.



Nous adressons nos remerciements aux personnes et organisations suivantes :

les orateurs lors de nos conférences Frédéric Héran, Mathieu Chassignet et Dorien Meulenijzer. les panélistes Kristof De Mesmaeker, Rien van de Wall, Olivier Fourneau, Anton Van Assche, Fabrice Goffinet, Ela Callorda Fossati, Solène Sureau, David Seffer, Mathias De Meyer et Gideon Boie. Merci d'avoir engagé le débat avec les trois intervenants lors de l'une de nos conférences.

Benjamin Tollet, Pieter Fannes, Laurens Heinen, Joris Van De Cruys et Eric Quinet des groupes d'action locale 1080/0, 1030/0, 1082/0 et 1190/0 de Heroes for Zero qui nous ont guidés au fil des rues de Molenbeek, de Schaerbeek, de Berchem-Sainte-Agathe et de Forest lors des marches Boots on the ground ;

les modératrices Veerle de Vos, Marie-Charlotte Debouche, Liesbeth Indeherberge ;

les conceptrices Lotte Luykx et Annkatrinen Verdickt pour avoir conçu et animé l'atelier Horizon ;

Manu Pinto (Epiprod), Habib Dialo et Sérgio A. Pellissari qui nous ont suivis avec leur caméra au cours des parcours et nous ont apporté leur appui technique lors des webinaires avant de tout couler dans de courts reportages ;

Andreas Depauw pour le style et la maquette de la communication ;

Maya Maes (BRAL), qui était toujours prête à nous aider pour notre communication ;

Arthur Galant qui s'est occupé de la traduction ;

Notre photographe, Ivan Put, pour avoir mis en image les situations de trafic de manière si parlante.

COLOFON

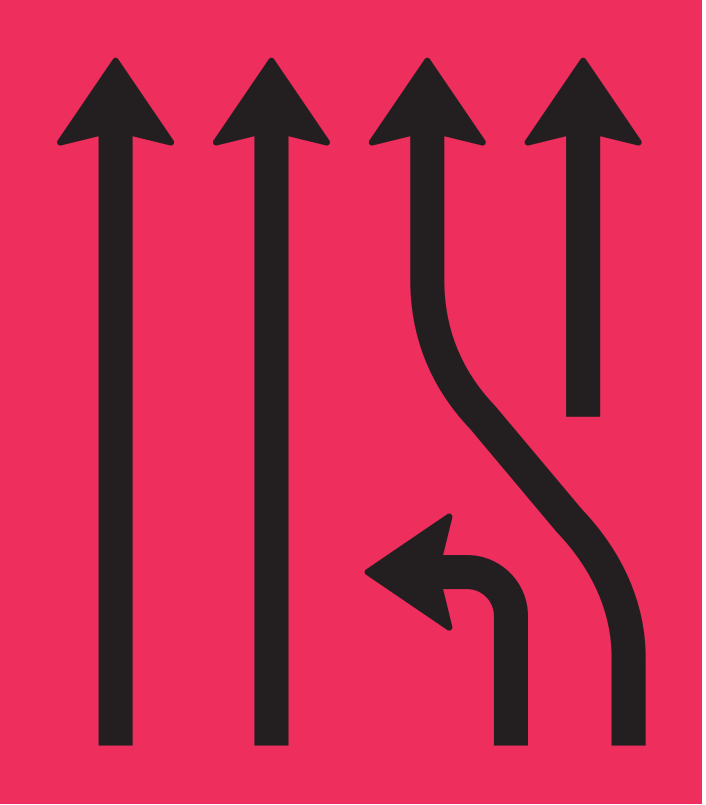
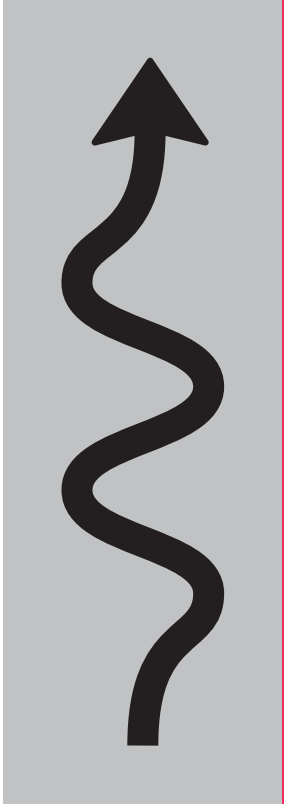
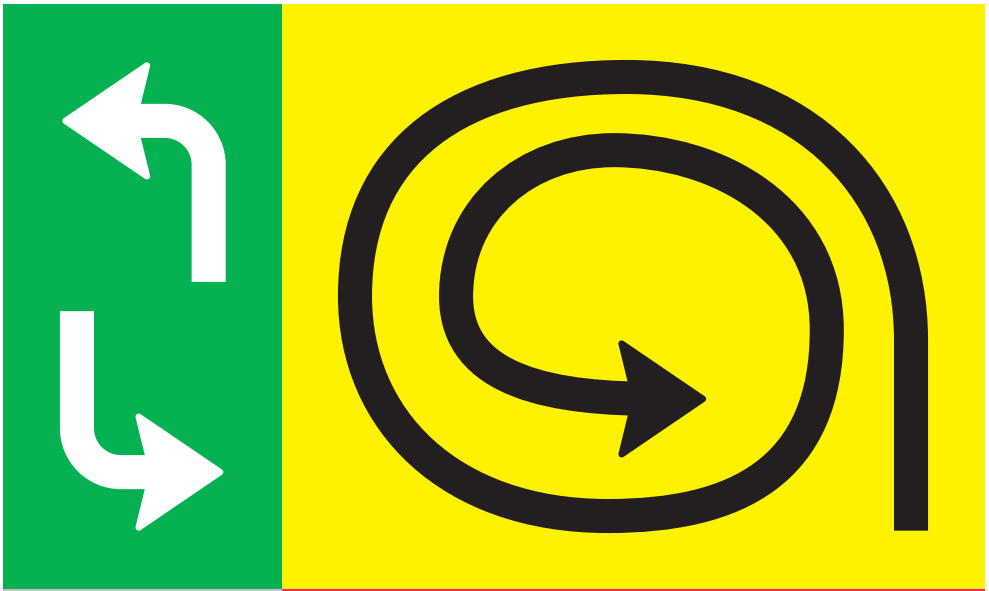
TEXTES (équipe de rédaction, rédaction finale) : *Pieter Abts* (coordinateur du projet), *Arne Smeets* et *Wiet Van Daele* (Heroes for Zero), *Lieselotte Gevens* et *Maya Maes* (BRAL), *Annekatrien Verdickt* et *Lotte Luykx* (FCF-A).

ILLUSTRATIONS & IMAGES DES PROJETS : *Annekatrien Verdickt* et *Lotte Luykx* (FCF-A)

PHOTOS : Ivan Put
GRAPHISME ET MAQUETTE :
Andreas Depauw

ÉDITEUR RESPONSABLE :
L'Autre Atelier - D/2023/1969/3

BRAL
Place du Samedi 13
1000 Bruxelles



2022 / 2023