

Le futur « Plan Piéton » de la Région

Conférence du 27 octobre 2011
Dirk DUFOUR

Les prescriptions du Plan Iris 2 des déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale ne sont pas suffisantes pour déployer une politique active à l'attention des cyclistes et des piétons. Après un audit de la politique globale en faveur du vélo, un plan vélo 2 a été lancé. Le même audit appliqué à la politique en faveur des piétons a montré que ce mode de déplacement méritait lui aussi un plan stratégique. Un plan directeur des actions pour les piétons 2010-2012 a permis de mettre en œuvre une série d'actions parmi lesquelles la création d'un projet de plan stratégique piéton 2012-2040.



AVANTAGES DE LA MARCHE COMME MODE DE DÉPLACEMENT

Les travaux du futur Plan Régional de Développement Durable (PRDD) à l'horizon 2040 confortent l'idée qu'il est urgent de valoriser la marche comme mode de déplacement d'avenir à part entière.

La marche couvre en effet les défis d'une ville durable sur le plan environnemental, social et économique. Elle permet de développer une culture de déplacement durable en articulation avec les transports publics et le vélo. Elle permet aussi de faire face à l'accroissement de population en évitant dans de nombreux cas le recours aux transports publics sur les tronçons centraux les plus sollicités.

Elle est accessible à tous, même aux plus démunis, et est bonne pour la santé car elle permet de lutter contre la sédentarité qui représente un mal courant de nos villes. La marche est également bonne pour l'économie, non seulement pour le commerce qui vit du passage et de la flexibilité du piéton, mais aussi pour les sièges des entreprises tant nationales qu'internationales dont le personnel apprécie un centre urbain convivial où nombre de déplacements peuvent se faire à pied.

MIEUX PRENDRE EN COMPTE LE PIÉTON

A l'heure actuelle, seuls les aspects liés à la sécurité des infrastructures sont assurés, mais quid des comptages piétons avant un projet, de l'étude des lignes de désir, de l'étude des usages de l'espace public par les piétons y compris les enfants ou les personnes âgées ?

On ne peut plus se contenter de critères minimum pour des piétons qui représentent 32% de la part modale des déplacements. D'autant plus que l'ambition de la Région est d'augmenter encore cette part et de placer le piéton au centre de la ville. Au lieu de tolérer le piéton, de ne le voir qu'en termes de sécurité routière, il s'agit de le choyer, de respecter ses besoins, de lui offrir le confort des revêtements et de valoriser son image.

Pour atteindre cet objectif, le plan propose le GO 10 qui rassemble toutes les thématiques à aborder pour prendre le piéton en compte dans les aménagements. Parmi ces thématiques, citons les tracés continus, les itinéraires courts, les interfaces faciles avec le transport public, la multifonctionnalité de l'espace, des espaces aussi vastes que possible, le confort des matériaux, l'autonomie du marcheur, l'accessibilité aisée des lieux attractifs, la sécurité pour tous, les quartiers à faible trafic pour la santé du marcheur.

DÉVELOPPER PLUS EN AMONT LA VISION D'UNE VILLE « MARCHABLE »

Le projet de plan piéton part du constat que Bruxelles est une ville polycentrique avec des centres à échelle piétonne. Dans un rayon de 500 mètres, il faut prévoir une circulation fluide du piéton et un parcours direct. Il faut penser aux traversées, aux raccourcis, aux passerelles, à l'accès aux transports publics. Il faut faire la chasse aux barrières urbaines. Il est important de définir clairement des zones de séjours dans toutes les voiries locales pour améliorer l'ambiance de sécurité et de convivialité par le biais de zones 30, de zones résidentielles, de zones piétonnes, de rues réservées aux jeux, de chemins piétons et cyclistes.

Il faut poursuivre l'objectif d'améliorer tous les détails qui touchent le piéton : traversées sûres et courtes, balisage, oreilles de trottoir, agrandissement des espaces ouverts aux piétons. Une toolbox sera par ailleurs mise à la disposition des concepteurs pour expliquer comment se débarrasser du trafic de transit nuisible pour la santé du marcheur et la qualité de l'air.



CRÉER UNE VILLE À L'ÉCHELLE DES PIÉTONS GRÂCE AUX OUTILS URBANISTIQUES

Tous les jours des décisions qui modifient l'environnement du piéton sont prises : démolition et (re) construction d'immeubles, création de PPAS, acquisition de sites importants à restructurer,... Avant d'aborder tout nouveau projet, la première chose à faire est d'y imprimer la « strate » piétons pour savoir par où ceux-ci peuvent passer sans perdre en temps et en lisibilité. L'objectif est de tendre vers des mailles de 50 mètres sur 50 mètres et de ménager un passage entre celles-ci, soit par des venelles à travers des immeubles percés de part en part, soit sur pilotis.

Les nœuds de transports en commun doivent être de véritables « hubs » pour piétons avec une accessibilité de haute qualité dans un rayon de 500 mètres et disposer d'une information au départ de la station de métro ou de la gare pour raccrocher le piéton à la zone « marchable ».

Une attention particulière doit se porter sur les quartiers commerçants et les grandes gares en vue de dimensionner les lieux au flot réel des piétons et à leurs besoins. Un quartier commerçant est aménagé et étudié avec autant de soin qu'une galerie commerçante, avec des trottoirs larges et confortables, du mobilier urbain fonctionnel et solide, des œuvres d'art, des plantations,... Après une étude pluridisciplinaire, l'option de la zone piétonne doit aussi être étudiée.

Les espaces structurants doivent être pensés ou revus pour les piétons. Cela pourrait être le cas du Pentagone, des grands boulevards de la petite et moyenne ceinture et des projets symboliques réalisés tels que la passerelle Picard, la promenade avenue de Stalingrad, les abords de la gare du Midi ou la place Rogier.

La sécurité routière doit rester une priorité, mais en cherchant avant tout à ralentir la vitesse des automobiles plutôt qu'en cantonnant les piétons derrière des barrières de sécurité.

TRAVAILLER À TOUS LES NIVEAUX POUR RÉALISER DE VÉRITABLES PROGRÈS

Il faut rendre le plan opérationnel et s'assurer de son suivi. Il faut revoir les textes légaux et réglementaires pour bien marquer cette priorité, éditer des vademecum reprenant les bonnes pratiques, revoir le Manuel des espaces publics et transmettre cette culture piétonne à tous les concepteurs.

La grille « besoin des piétons » doit être appliquée à tous les projets et les projets piétons doivent être encouragés par un mode de subvention au niveau des travaux subsidiés. Dans le même ordre d'idée, il faudrait encourager les communes à revisiter leur politique en faveur des piétons à l'aide d'un audit Walkpad et à établir des plans piétons communaux. On veillera à tous les niveaux à accorder la priorité à la qualité des aménagements, des revêtements et de la propreté.

Dans le contrat de gestion de la STIB, l'articulation avec le mode piéton devra s'envisager à partir des haltes ou des stations.

Il faut en outre rester attentif à l'avis des piétons à travers le baromètre de la mobilité, les comptages et des études qualitatives, et ne pas perdre de vue qu'une politique attentive vis-à-vis des personnes à mobilité réduite (PMR) est une politique au service de tous les autres usagers.

Enfin, il ne faut pas oublier qu'apprendre de l'étranger et former chez nous sont deux aptitudes vitales pour progresser.

NB : Le 16 mai 2012, le Gouvernement a approuvé en première lecture le projet de Plan piéton. La consultation des communes, de la Commission régionale de la Mobilité, du Conseil Economique et social et de la Commission Régionale de Développement vient de se terminer. Amendé suite à ces consultations, le Plan sera représenté en septembre au Gouvernement.



Coordination

Pierre-Jean BERTRAND

Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité - Rue du Progrès, 80/1 - 1035 Bruxelles

E-mail : pjbertrand@mrbc.irisnet.be

Tél. : 02/ 204.19.21

Bureau d'étude

TIMENCO - Dirk DUFOUR

Maatelaareplein, 3/7 - 3000 Leuven

www.bruxellesmobilité.be/piéton