

Bruxelles, le 24 janvier 2014.



Conférence de presse

**Boulevards du centre :  
1 plan d'ensemble, 10 propositions concrètes**

**Le plan Ecolo-Groen Ville de Bruxelles pour le réaménagement des Boulevards du centre et la piétonisation du tronçon De Brouckère-Fontainas.**

**Ecolo-Groen propose d'accroître la qualité de vie et l'attractivité résidentielle, commerciale, économique et touristique de l'hyper centre**

## **I. Le contexte**

---

Le 9 septembre 2012 et le 2 janvier 2014, la majorité PS/MR/Vld/Spa et le Bourgmestre Yvan Mayeur annonçaient – après de longues années d'inaction et d'indécision, de projets élaborés puis archivés - la « piétonisation » à court terme du tronçon compris entre la Place De Brouckère et la Place de la Bourse. **Ecolo et Groen appuient cette initiative et souhaitent mettre en exergue des solutions pour en assurer la réussite.**

Il est frappant de lire dans les réactions au projet présenté par le Bourgmestre Yvan Mayeur, **comment la situation actuelle du centre de Bruxelles en termes de mobilité et de qualité de l'espace public est perçue négativement.**

Les boulevards centraux - Adolphe Max, Jacquain, Anspach et Lemonnier, ainsi que les places De Brouckère, Bourse et Fontainas apparaissent comme des « **égouts à voitures** », sales et mal entretenus, rendant difficile un développement commercial de qualité. Le centre de leur Région et de leur capitale apparaît à de nombreux bruxellois, ainsi qu'aux utilisateurs de la ville, comme un lieu peu attrayant.

En effet, alors que d'autres lieux du centre de Bruxelles ont été transformés ces 20 dernières années - Nouveau Marché aux Grains, Sainte-Catherine, Boulevard de l'Impératrice,... - l'aménagement actuel des grands boulevards date des années 1970 (à l'exception des pistes cyclables qui ont été dessinées en 2012 et des aménagements sur le Boulevard Jacquain effectués 2003).

C'est dire si la conception de ces boulevards a « mal vieilli » puisqu'il s'agit d'aménagements peu qualitatifs et avec une fonction avant tout « routière » qui a eu comme conséquence, malgré les investissements de la Ville dans les immeubles de logement de la Régie et un certain nombre de rénovations autour de l'Alhambra, **une perte d'image et l'appauvrissement de l'attractivité commerciale et de l'Horéca.**

Nous voulons aujourd'hui continuer à nous battre pour qu'un réaménagement qualitatif important soit enfin réalisé. Nous en avons assez que la majorité Bruxelles manque, depuis de longues années, de courage politique dans ce dossier et joue avec les pieds des Bruxellois. Ces derniers mois, elle n'a d'ailleurs eu de cesse de faire régner le flou le plus total au sujet d'un des projets les plus essentiels pour l'avenir du Pentagone. Nous voulons, une fois de plus, apporter des solutions concrètes pour la réussite du projet.

#### **Le Pentagone – quelques chiffres clé :**

- ❖ Nombre d'habitants : 49.000 (dont 70% à l'Ouest)
- ❖ + de 40% des ménages n'ont pas de voiture
- ❖ +/- 12.000 voitures à disposition des ménages
- ❖ 13.000 emplacements de stationnement en voirie
- ❖ 56.125 places de parking dans des garages privés (immeubles de logement et de bureau)
- ❖ 4.800 emplacements dans des parkings publics
- ❖ Une occupation des parkings publics de **seulement 40 à 50%** pendant la journée, et un taux d'occupation total de moins de 70%

*(Sources : PCM 28/02/2010 – STRATEC 2010 – Mobiel Brussel 2013)*

## II. Les différentes étapes d'un projet « Boulevards du centre » jusqu'à ce jour...

---

Les boulevards du centre sectionnent le Pentagone selon un axe Nord – Sud, de la Place Rogier à la Gare de Midi.

Le **PCD** (Plan Communal de Développement) adopté en 2004, prévoyait que **les boulevards du centre deviennent un lieu privilégié pour les modes actifs de déplacement**, ce qui est conforme au Plan Régional Iris II qui fait de ces boulevards une voirie « inter quartiers » qui doit relier les deux rives du Pentagone, assurer l'irrigation de ces quartiers et **rabattre la circulation sur les voiries régionales, la petite ceinture en l'occurrence.**

Une étude a été commanditée par la Ville, financée par Beliris, au Groep Planning (aujourd'hui Sum) qui prévoyait un profil très intéressant : **larges trottoirs, avec possibilité d'aménager des terrasses et d'y mettre des bancs et de planter des arbres. Un zone de déchargement une piste cyclable, un bande de stationnement et une bande de circulation dans chaque sens.**

Un permis d'urbanisme a été élaboré par Beliris : celui-ci a été stoppé par le Collège de la Ville en 2006. Marie Nagy, au nom du groupe Ecolo, est revenue à des nombreuses reprises sur l'immobilisme qui s'en est suivi.

Immobilisme relatif puisque la majorité PS/CDH a lancé l'étude d'un **Plan Communal de mobilité**. Ce PCM comportait une partie diagnostic qui apporte des données très utiles pour guider une solution. Ce PCM a été abandonné.

Le PCM « avorté » prévoyait lui aussi un aménagement des boulevards du centre visant la suppression du trafic de transit et l'amélioration de circulation des autres modes de transport.

En 2012, le mouvement « **PicNic the Street** » a organisé des pic-nics à la Bourse pour demander sa piétonisation. L'association **Bral lançait un concept très intéressant de parc** pour pallier au manque cruel d'espaces verts dans le cœur de Bruxelles. Le concours d'idées lancé par BRAL a abouti à des propositions de valeur. **Ecolo-Groen a manifesté son soutien par sa participation à ces initiatives innovantes.**

### III. Le plan Ecolo-Groen

---

Nous voulons répondre aux besoins des habitants du centre-ville. La qualité de l'air, la qualité du cadre de vie, la pression de la circulation, le bruit et la dégradation de l'attractivité doivent être améliorés impérativement. Il est nécessaire également que le centre maintienne et améliore considérablement **son attractivité culturelle, commerciale, horéca, économique et touristique** pour l'ensemble de la Région et au-delà. Nous voulons affirmer le caractère résidentiel du centre-ville, favoriser les habitants. Une ville habitée est une garantie d'une ville attractive, sûre et dynamique. Le centre-ville doit attirer de nouveaux habitants et leur donner envie d'y rester.

Pour ceux qui n'y habitent pas, se rendre dans le centre-ville doit être un **plaisir**, et aussi une **découverte** - de la Bourse et de Manneke Pis, des différents quartiers, du patrimoine, de la richesse commerciale- agrémentée par la rencontre et l'échange avec les habitants du Pentagone.

Par ailleurs, la **conception participative** de projets de ce type nous paraît comme une approche logique et nécessaire

Réduire l'utilisation de la voiture induit une réduction des émissions de particules polluantes très nocives ce qui contribue **à l'amélioration de la qualité de l'air et à la diminution des impacts sur la santé des habitants**. Une politique forte qui mise sur la marche et les déplacements à vélo améliore la santé des Bruxellois parce qu'il est sain d'adopter les modes actifs. La diminution de la pollution sonore et de l'exposition au bruit apportera aussi des améliorations non négligeables à la santé.

*(voir annexe I)*

Les embouteillages et la lenteur des bus pris eux-mêmes dans ces embouteillages, sont des problèmes connus de tous les utilisateurs de la Ville.

Nous voulons **une meilleure desserte notamment du Pentagone Ouest**, qui a connu une forte augmentation de sa population et qui est un point faible dans la desserte actuellement ; il faut viser aussi l'amélioration de la « vitesse commerciale » des bus, trop souvent prisonniers des bouchons.

Les déclarations faites dans la presse par la majorité ne présagent rien de bon à l'égard de **la participation des citoyens** – Yvan Mayeur, début janvier 2013 dans la presse : « *Il faut décider vite sinon je sais ce qui va se passer. On va être confronté à un tas d'experts et de comités qui vont donner leur avis bien entendu négatif* ». Si nous ne souhaitons point

reporter la définition d'un projet concret concernant les boulevards du centre, bien au contraire, il nous semble essentiel d'impliquer les acteurs de la ville, soient-ils habitants ou commerçants, dans la démarche. A cette fin, la participation effective constitue la clé de voûte d'une **conception intégrée** et d'un **véritable dialogue**. La Ville de Bruxelles a trop souvent mis en place une soi-disant participation, qui en réalité prenait la forme de séances d'information avec débat, sans prise en compte des demandes des citoyens, et sans suivi ou retour concret par la suite. La nouvelle approche participative, déployée dans le cadre des Contrats de Quartiers Durables, et conceptualisée par la Ministre régionale Evelyne Huytebroeck constitue une avancée que nous applaudissons. Il nous est d'autant plus étonnant que la Ville écarte dès maintenant toute approche participative quand il s'agit d'un projet aussi important que les boulevards du centre.

Nous savons que **les changements et les grands projets effrayent très souvent les commerçants**. Des multiples exemples dans des villes françaises, Strasbourg ou Bordeaux ou belges, Mons et Gand, démontrent qu'il y a une valeur ajoutée à ces aménagements pour les commerçants. Très souvent ceux-ci en sont satisfaits après la fin des travaux. Ecolo-Groen est très attentif à cette problématique. Concernant les chantiers et les travaux, une attention particulière doit être portée pour limiter leur impact négatif. Ensuite, le réaménagement du Pentagone va aussi induire un changement socio-économique. **Les commerces et l'Horéca pourront ainsi miser sur les évolutions attendues, revaloriser l'offre commerciale existante et déployer de nouvelles opportunités.**

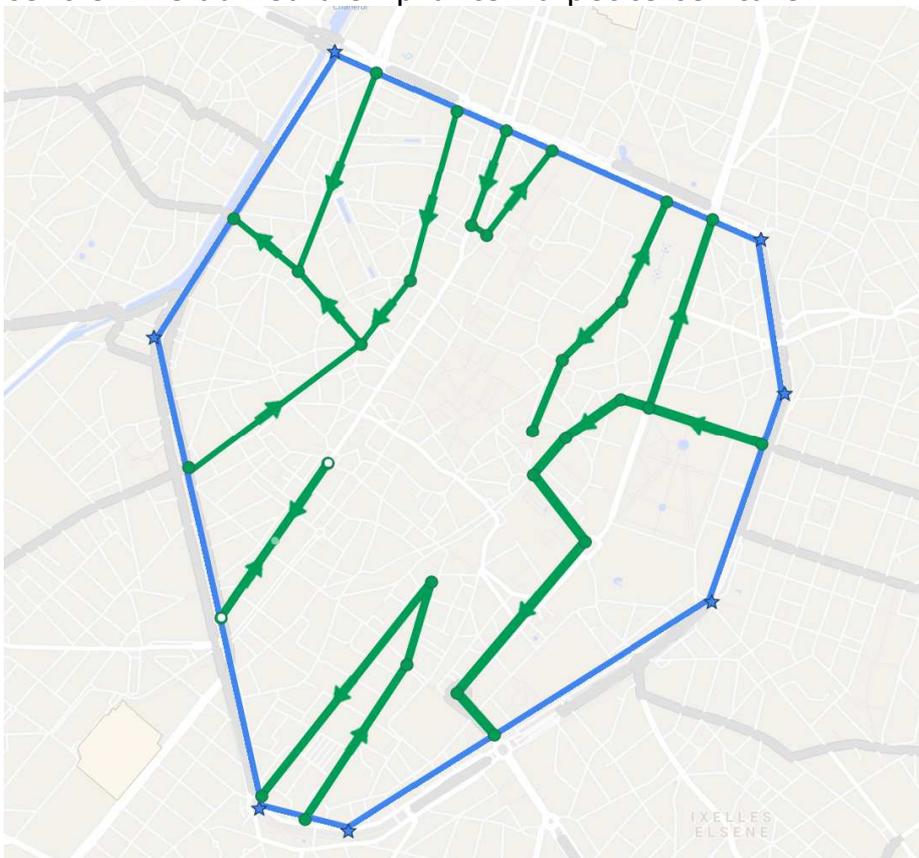
## IV. Les 10 solutions proposées par Ecolo-Groen

**1** L'aménagement des boulevards du centre doit porter sur l'ensemble de la Place Rogier à la Petite Ceinture/Gare du Midi. Il ne peut se limiter au seul tronçon compris entre la place De Brouckère et la Bourse.

Nous proposons que pour le tronçon **De Brouckère -Bourse – Fontainas un parc longitudinal soit aménagé pour donner un espace vert de qualité au centre de Bruxelles**. Nous nous inspirons des différents projets proposés lors du concours d'idées lancé par Bral. A hauteur de la place **Fontainas**, le parc réaménagé (projet sur le site du parc existant, élaboré dans le cadre du Contrat de Quartier) doit s'étendre jusqu'au boulevard, afin d'assurer le lien entre ces deux espace publics sans interruption par la voirie.

Le réaménagement des boulevards centraux doit être complété par **une approche intégrée**, un « raccord » avec la rue Neuve, le boulevard Adolphe Max et les rues perpendiculaires. Pour cela, nous proposons notre plan de boucles pour les flux de circulation .

**2** L'aménagement des boulevards prévoira **un système de boucles** et de circulation locale pour permettre la desserte des logements, commerces, horéca et empêcher le trafic de transit coupant par le centre-ville au lieu d'emprunter la petite ceinture.



Notre proposition de boucles de trafic automobile – schéma de principe

La façon dont le système de boucles sera mis en œuvre est d'une importance cruciale. **Il doit tout d'abord garantir l'accessibilité du centre pour les habitants, les visiteurs et les livraisons, mais en même temps donner une nouvelle dynamique de convivialité dans les différents quartiers du centre-ville.**

3

La **signalisation intelligente des parkings est un dispositif prioritaire**. Elle doit guider les visiteurs motorisés vers les premiers parkings qu'ils rencontrent sur leur trajet. Le système de boucle (*voir point précédent*) doit permettre d'empêcher la circulation entre quartiers et le trafic de transit. La boucle reliant les parkings est assurée par la petite ceinture : la signalisation se fait donc hors Pentagone, en indiquant clairement où les automobilistes trouveront une place de parking la plus proche possible de leur destination finale, sans pour autant devoir parcourir le centre-ville. La circulation entre les quartiers doit être organisé via la petite ceinture.

4

Dans les parties du Pentagone qui accueilleront les boucles de circulation, **la mise en œuvre d'espaces partagés est une piste à privilégier**. Nous pensons particulièrement à la rue Fossé aux Loups, la rue de l'Ecuyer, la place Fontainas et la rue Dansaert. A ce titre, même à l'échelle de l'hyper-centre, notre ville semble encore aujourd'hui très réticente face aux projets de ce type développés dans d'autres villes européennes, ainsi que belges. Malines, Gand et Anvers n'ont pourtant pas agi sur un coup de tête. (*voir annexe II*)



*Osons imaginer les boulevards centraux, de Midi à Rogier, en espace partagé !*

5

Une attention particulière sera accordée aux **livraisons de marchandises**. Le transport de marchandises au sein de la ville est économiquement essentiel. C'est elles qui assurent

l'approvisionnement de la ville, ses nombreux commerces et entreprises. Les livraisons doivent se faire **au bon moment, à la bonne place, avec le moyen de transport adapté** et dans les meilleures conditions de sécurité. Le nombre de kilomètres parcourus lors des livraisons motorisées doit être réduit, et le travail du livreur doit être facilité. Plus la livraison de marchandises est fluide, moins les flux de trafic en seront impactés.

#### **A cette fin, Ecolo-Groen propose de:**

a. **Grouper les nombreuses livraisons individuelles.**

Accueillir au centre-ville des camion(nette)s à moitié pleines et les laisser repartir vides est une perte de temps et d'énergie. Le projet pilote LAMILO (Centre TIR) au port de Bruxelles réunit diverses marchandises sous un même toit, les transfère dans des camion(nette)s adaptées qui se dirigent ensuite vers le centre. Ainsi, le transport des produits jusque chez le commerçant, destinataire final, est assuré de manière très efficace.

b. A l'heure actuelle, de nombreuses livraisons sont effectuées pendant les heures de pointe. En concertation avec les fournisseurs, il importe de définir une solution permettant d'**assurer les livraisons** pendant les périodes **hors heures de pointe**.

c. A cette fin, le **stationnement en infraction sur les zones de livraison** doit être fortement contrôlé et sanctionné à l'aide des dispositifs suivants :

- ❖ L'aménagement de zones de chargement et de déchargement équipées de parcmètres spécifiques, permettant la gratuité des livraisons mais imposant un tarif dissuasif de 150 € aux autres utilisateurs.
- ❖ L'augmentation du contrôle par les brigades vélo pendant les heures de livraisons

6

Le plan de réaménagement des boulevards doit s'accompagner de recommandations **sur l'identité commerciale de cet axe**, d'une proposition sur les devantures, les enseignes, l'éclairage. Il n'y a pas lieu d'être craintif par rapport aux réaménagements du centre-ville, mais il faut assurer un accompagnement soutenu des commerçants et anticiper les besoins changeants de leur clientèle, tout en veillant à une cohabitation de qualité des différentes fonctions (afin d'éviter, notamment, des situations telles que celle qui se présente depuis plusieurs années à la place Saint Géry).

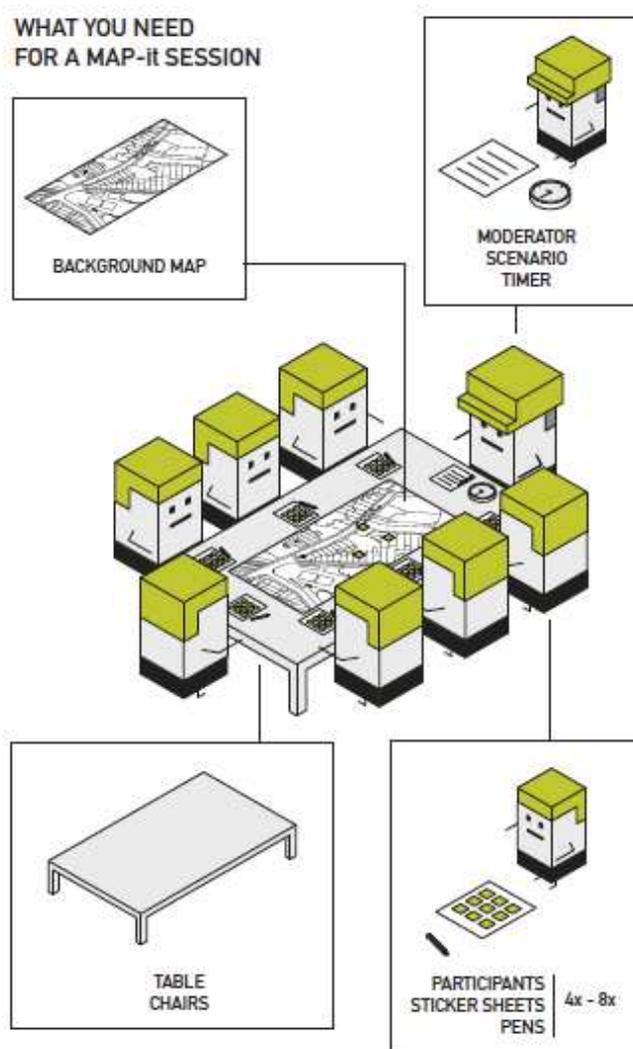
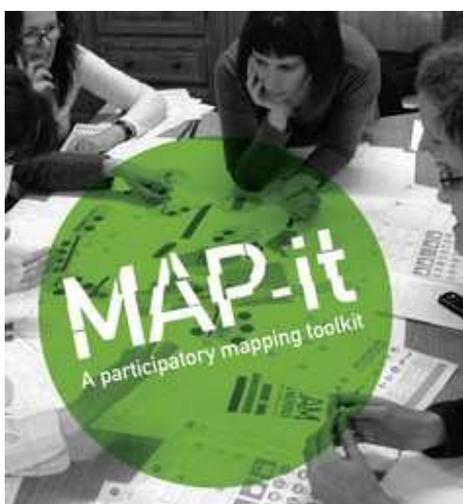
7

Une zone 30 a été adoptée pour le Pentagone à l'exception des boulevards du centre. Celle-ci semble aujourd'hui abandonnée par la majorité PS/MR/VLD/SPA. Des aménagements ne suivent plus,

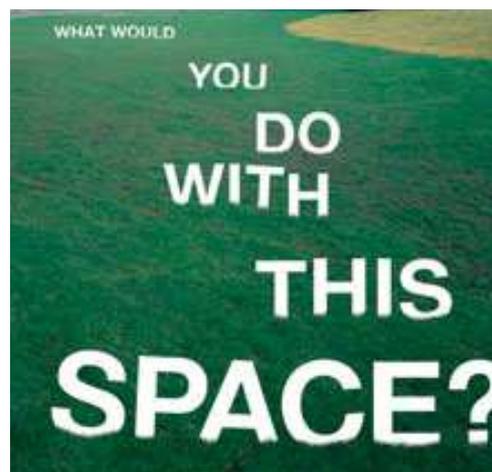
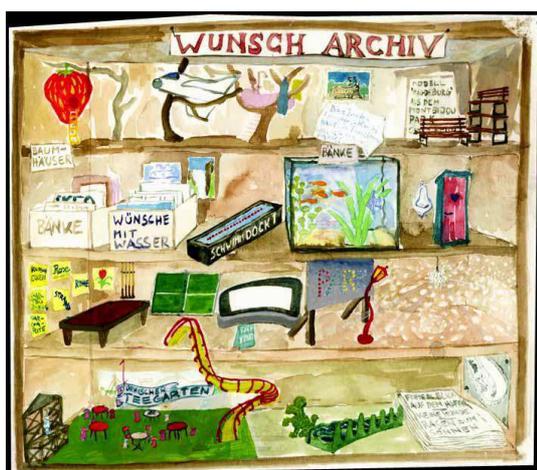
les radars annonçant la vitesse ne fonctionnent plus. Nous voulons une évaluation de la zone 30, **nous voulons assurer le bon fonctionnement effectif de la zone 30 et son extension aux boulevards du centre.** La mise en œuvre des boucles de circulation automobile doit s'accompagner des dispositifs nécessaires garantissant le respect de la zone 30.

8

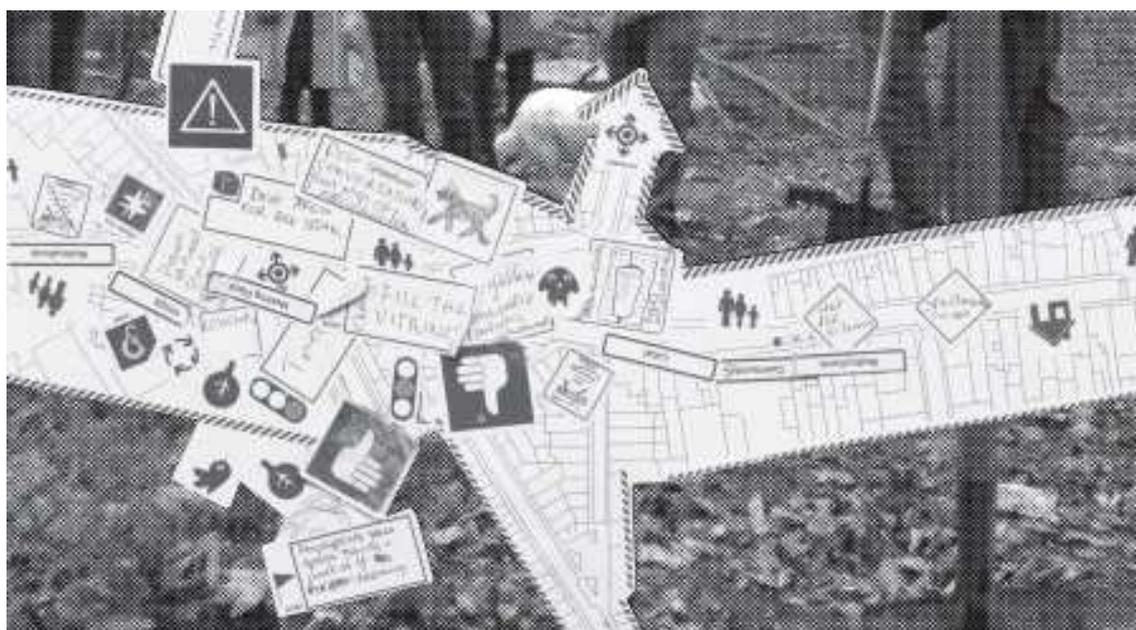
Ecolo-Groen **propose l'organisation de 4 weekends de participation citoyenne et d'information sur les projets pour le réaménagement du hyper-centre.** Nous proposons des ateliers participatifs, se déplaçant au fil de ces 4 semaines progressivement d'un bout à l'autre de l'axe Midi-Rogier. Ces ateliers peuvent être accueillis par des structures mobiles éphémères, disposées sur les boulevards pendant une journée où le tronçon concerné est fermé à la circulation.



Nous voulons que soit mise en place **une méthode de conception participative, accessible à tous** (en termes de localisation des ateliers, d'information des gens, de mobilisation des réseaux et acteurs, de technique de travail) et réunissant les parties prenantes, en ce compris les riverains et les commerçants. Des méthodes telles que *MapIt*, ont fait leurs preuves. Cette cartographie participative implique, de par son principe de fonctionnement, une **concertation** étroite entre les personnes réunies autour d'une même table, et ensuite un retour sur les propositions faites par d'autres groupes (tournante). La synthèse réunit tout le monde.



Si la Ville a aujourd'hui un projet à présenter, nous proposons qu'elle le soumette pour avis dans le cadre d'ateliers du type *MapIt*. Des associations de terrain pourraient par ailleurs être sollicitées pour encadrer et accompagner ces ateliers.



*Exemple de résultat à l'issue d'un atelier MapIt dans le cadre d'une réflexion portée sur le quartier européen (projet PUM)*



## Ecolo Groen propose une solution pour les terminus des bus du centre par la prolongation des lignes jusqu'à la Porte de Ninove.

Les boulevards du centre accueillent actuellement 11 terminus de bus STIB.

Cette situation a deux origines : beaucoup de lignes des trams « radiales » exploitées aujourd'hui par des bus aboutissaient à ces lieux centraux qu'étaient la place De Brouckère et la Bourse. Par ailleurs, plusieurs lignes « diamétrales » traversant le centre ville ont été coupées en deux pour en améliorer la régularité : le 47 (Moortebeek-Vilvorde) est devenu le 46+47, le 63 (Machtens – Maes) est devenu le 86 + 63. Ces deux coupures ont engendré 4 terminus supplémentaires, soit 9 terminus actuellement à De Brouckère. Avec les 2 terminus (95 et 48) situés à Anneessens et intitulés Bourse, cela donne 11 terminus proches des boulevards du Centre.

Il est possible de dégager le centre de ces terminus sans en réduire la desserte, au contraire. **Il est important en effet de maintenir et même d'améliorer l'accessibilité du centre dans une optique de réduction de la pression automobile.**

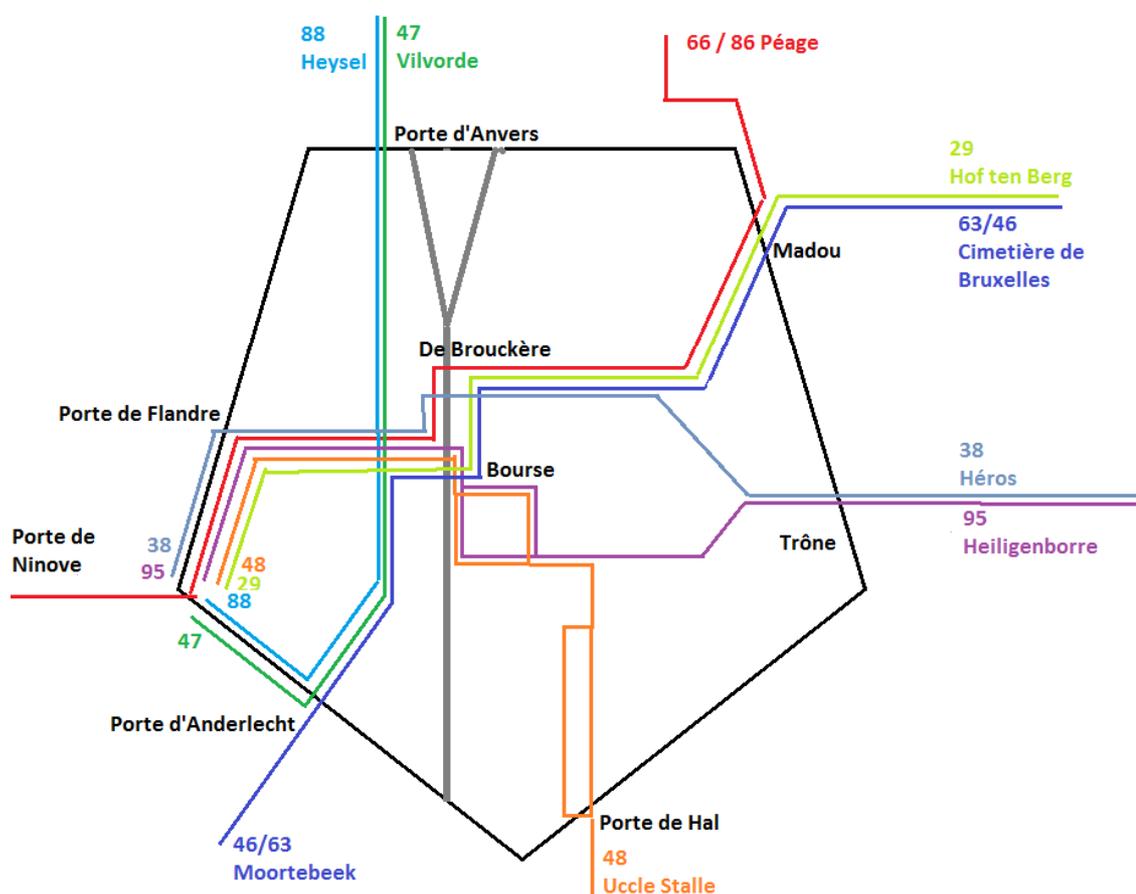
Ligne	Départ	Terminus actuel	Longueur	Terminus proposé	Longueur
48	Uccle Stalle	Bourse	8,4	Porte de Ninove	9,9
95	Heiligenborre	Bourse	11,5	Porte de Ninove	13
29	Hof ten Berg	De Brouckère (Gd Poste)	9,6	Porte de Ninove	11,2
38	Héros	De Brouckère (Philips)	9,4	Porte de Ninove	11
47	Vilvorde	De Brouckère (rue des Halles)	14,7	Porte de Ninove	16,6
88	Heyssel	De Brouckère (rue des Halles)	10,9	Porte de Ninove	12,8
46	Moortebeek	De Brouckère (rue des Halles)	7,8	Cimetière de Bx	15,1
63	Cimetière de Bx	De Brouckère (Gd Poste)	7,3	Moortebeek	
86	Machtens	De Brouckère (rue des Halles)	4,5	Péage	13,6
66	Péage	De Brouckère (Gd Poste)	9,1	Machtens	

*Aperçu de nos propositions en matière de terminus des lignes de bus traversant le Pentagone – Tableau*

Pour y arriver, deux moyens sont utilisés selon les lignes : soit elles sont prolongées de 1,5 km environ pour atteindre un nouveau terminus situé sur la petite ceinture ouest, soit elles sont regroupées deux par deux tout en gardant des longueurs raisonnables.

Les nouveaux terminus sont situés dans la partie la moins bien desservie du centre tel que mis en évidence par la carte reprise en annexe III). Il s'agit la porte de Ninove : les lignes 48,95,29 et 38 y arrivent par Dansaert, Barthélémy et les lignes 47 et 88 via Van Artevelde, rue d'Anderlecht et boulevard de l'Abattoir..

De plus, deux lignes venant de l'ouest, le 88 Machtens et le 46 Moortebeek sont prolongées vers l'est en reprenant respectivement les tracés du 63 Cimetière de Bruxelles et du 66 Péage.



*Aperçu de nos propositions en matière de terminus des lignes de bus traversant le Pentagone – Carte schématique*

10

Ecolo-Groen proposent une politique de stationnement donnant priorité aux habitants et aux livraisons.

Un système de « **télejalonnement** » et de signalisation des parkings publics existants sera mis en place pour guider les visiteurs vers un parking proche de leur destination finale. Par ailleurs, la promotion et l'augmentation des parkings de transit devront contribuer à diminuer l'affluence du trafic automobile vers l'hypercentre.

### **Nos propositions:**

#### **Priorité au stationnement riverain**

- ❖ Prévoir des stationnements pour les riverains en rue (ex. Gand)
- ❖ Moins il y a de places de parking en rue, plus il y a de place pour faire d'autres choses (livraisons, piétons, vélos, bus). C'est pour cela que l'utilisation des places de parking publiques mais aussi privées par les habitants doit être encouragée.
- ❖ Au niveau régional, le cadre législatif incite les propriétaires de parkings privés à rendre ceux-ci accessibles aux riverains. En parallèle, des tarifications spécifiques encourageant les habitants à stationner leur véhicule dans un parking public doivent être mises en place.

## En conclusion :

La vision de la Ville proposée par Ecolo-Groen est celle d'une Ville... (partagée, agréable, humaine, etc.)

Nos propositions concrètes et rapidement opérationnelles auront comme conséquences d'**améliorer le bien-être** des habitants, d'améliorer les conditions de **santé** liées à la pollution atmosphériques et au bruit.

Nous voulons améliorer l'**attractivité** résidentielle, culturelle, commerciale et économique du centre-ville de manière à répondre aux défis de l'emploi pour les habitants de l'ensemble de la Région.

Nous souhaitons que la **participation citoyenne** soit effective et un atout pour la réussite du réaménagement des boulevards du Centre.

Nous avons présenté **10 solutions** à des questions posées : elles portent sur une **vision complète** du réaménagement **de la gare du Midi à la place Rogier**. Elle comprend notamment :

La **piétonisation** et la **création d'un parc** entre De Brouckère et Fontainas. La **circulation en boucle** permettant la desserte locale et la desserte des quartiers.

Nous voulons une **amélioration qualitative** des façades et une **identité commerciale** pour les boulevards. Nous portons une attention particulière à la question des **livraisons** essentielles à la survie des commerces et de l'Horéca.

Nous proposons une **amélioration de la desserte en bus** du Pentagone et le dégagement des espaces occupés par les 11 terminus.

Nous proposons enfin un **politique de stationnement en faveur des riverains** et l'utilisation des **possibilités de stationnement existantes** dans les parkings publics du centre, notamment par l'installation d'un système de téléjalonnement.

**Notre proposition s'articule autour d'une vision globale et prend la forme d'un plan d'ensemble dont les mesures peuvent être mises en œuvre rapidement et progressivement.**

Ecolo-Groen participera activement au débat qui sera organisé au Conseil Communal apportant nos propositions.

Marie Nagy  
*Cheffe de Groupe*

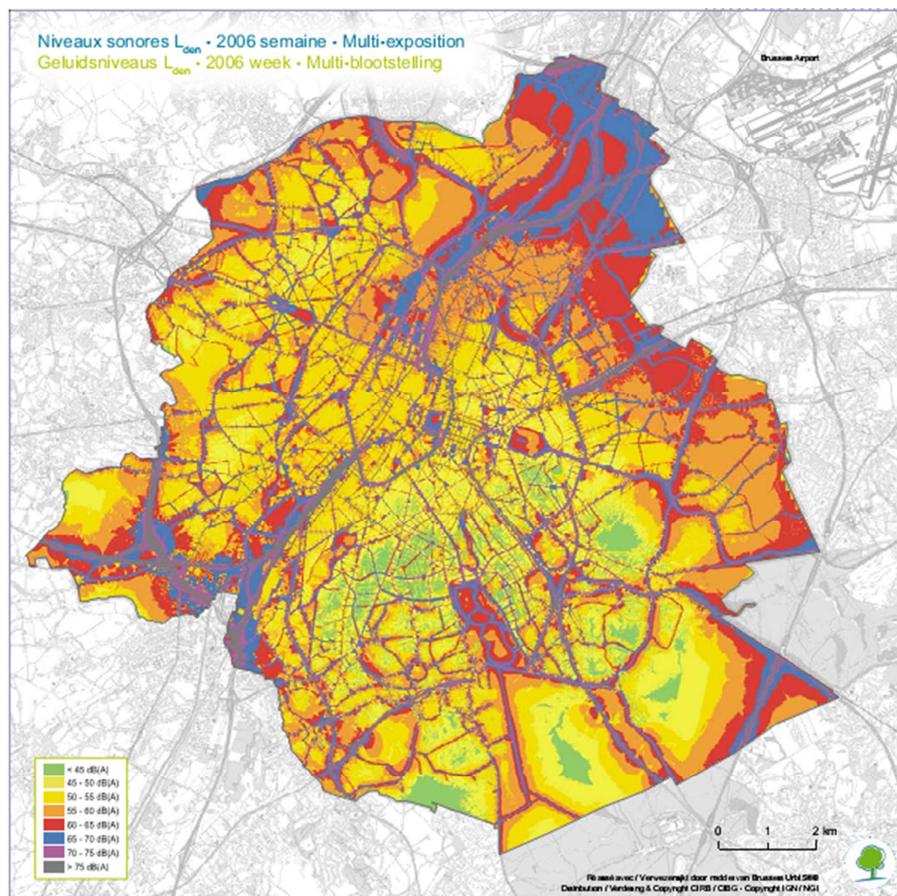
Bart Dhondt  
Liesbet Temmerman  
*Conseillers Communaux*

## Annexe I : Amélioration de la santé

Pratiquer la mobilité active est un excellent moyen pour maintenir sa condition physique et s'inscrire ainsi dans un mode de vie sain pour lequel il est recommandé de pratiquer au moins 30 minutes d'activité physique par jour afin de limiter les effets négatifs de la sédentarité sur la santé (Organisation Mondiale de la Santé, 2006).

Source de bruit	%
Bruit routier	43
Bruit avions	12.5
Bruit chemin de fer	4
Bruit tram et métro de surface	0.01

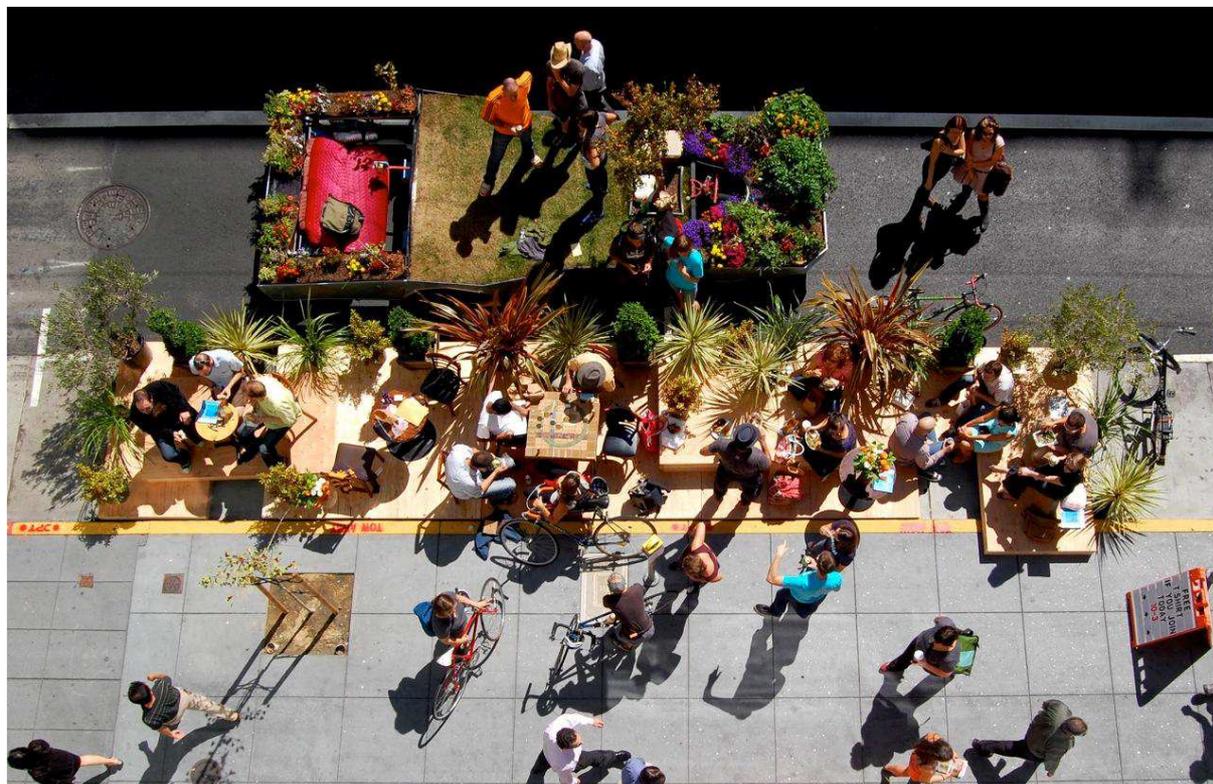
À titre de comparaison sont indiqués ci-dessus les pourcentages de la population bruxelloise potentiellement exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB(A) sur une moyenne de vingt-quatre heures pondérée (indice Lden), c'est-à-dire le seuil à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé (*Plan IRIS II, 2011, p°34*).



Cartographie du territoire bruxellois, mettant en évidence le niveau de nuisance sonore dû au trafic routier. Source : Cadastre du bruit routier 2006 (publié en 2010), Bruxelles Environnement-IBGE

## Annexe II : Les espaces partagés

La dominance de la voiture particulière implique une emprise territoriale importante, nuisant à la convivialité de la vie en ville. Aujourd'hui, sur une voirie traditionnelle bruxelloise, de façade à façade, plus de 70% de l'espace public est consacré à la route et à la circulation motorisée (*Plan IRIS II, 2011, p°34*).



*Workshop « Pavement to Parks », in situ, San Francisco. Réflexion sur l'espace partagé dans le cadre du Park(ing) Day*

Outre l'indispensable frein au trafic de transit, les aménagements « monofonctionnels » automobiles sont à revoir. Dans les zones où le passage de trafic automobile est maintenu, l'espace est à partager entre les différents acteurs de la mobilité: piétons, cyclistes, usagers des taxis,... Ce partage doit favoriser prioritairement les modes actifs et doux. Les aménagements d'espaces partagés permettent entre autres aux usagers faibles de réinvestir les espaces publics de proximité.

En Belgique, les villes de Gand, Malines, Leuven et Anvers ne sont que quelques exemples de municipalités ayant réaménagé des avenues et boulevards de leur hyper-centre en espaces partagés. L'attractivité ne s'en est vue qu'améliorée, et ce autant pour les habitants que pour les visiteurs de la ville. Les commerces et l'horéca en tirent également les bénéfices.

Ci-dessous, quelques exemples d'autres villes de taille, hors Belgique, ayant mis en œuvre d'espaces partagés.



*Exhibition Road, Londres, Grande Bretagne*



*Brighton, Grande Bretagne*

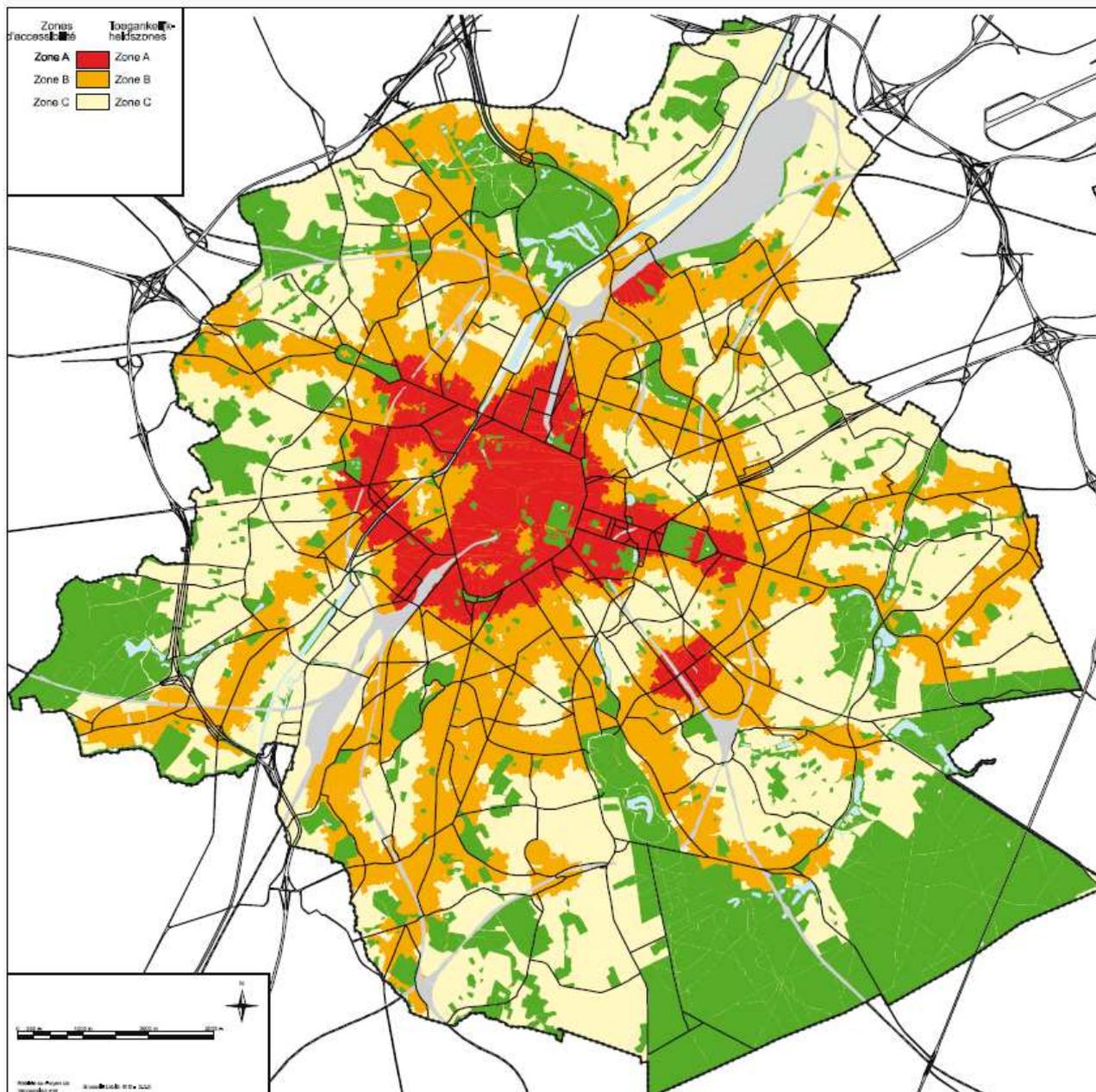


*Barcelone, Espagne*



*Vancouver, Canada*

## Annexe III : L'accessibilité en transports en communs en Région de Bruxelles-Capitale



*Zonage de la Région de Bruxelles-Capitale en fonction de l'accessibilité par les transports en commun (Source ; titre VIII du R.R.U.)*