

# Atelier GOOD NETWORK – Focus projects

31 mai 2017

Note de synthèse

Dans le cadre de Good Move, une série d'Ateliers Territoires – GOOD NETWORK & GOOD NEIGHBOURHOOD ont eu lieu en mai-juin 2017. Le rapportage des travaux se compose de trois documents

- **Rapport 1/3 Atelier FOCUS PROJECTS – 31 mai 2017**
- **Rapport 2/3 Atelier Scénario de la demande – 8 juin 2017**
- **Rapport 3/3 Ateliers Quadrants – 22 et 29 juin 2017**

## 1. Liste des participants

Organisme	Nom
BM	Bertrand Pierre-Jean Camelbeeck Mathieu Depoortere Frederik Dupriez Benoît Monneaux Annabel Moors Gregory van Loveren Bruno Vandevoorde Joelle
STIB	Berquin Pierre Eggermont Diego Fourneau Yves Steven Amandine Jean-Michel Mary
BUP	Thieffry Vanessa
Perspective	Lenaerts Maarten Magin Raphaël
BMA	Lontie Fabienne
Cabinet Smet	Van Win Johan
Smarteam	Dufour Dirk Gillot Antoine Tackoen Xavier Tacheron Pierre

## 2. Documents joints

Documents joints, discutés dans les ateliers

- Note Typologie des rues
- Note projet chapitre GOOD NETWORK
- Support de présentation projets stratégiques

### 3. Conclusions générales : échanges riches, output utile, portage difficile

- Participation importante et très transversale des acteurs représentant les différents modes de déplacement ainsi que le développement territorial et urbanistique
- Adhésion à une « typologie des rues » (à affiner)
- Echanges riches et utiles (et inédites ?) sur les enjeux stratégiques pour concrétiser les réseaux PLUS des divers modes de la spécialisation des voiries
- Convergence forte sur un nombre de FOCUS PROJECTS potentiels = corridors / secteurs stratégiques d'un point de vue multimodal à l'horizon 2028 et au-delà
- Craintes sur la possibilité de faire adopter ces FOCUS PROJECTS par le gouvernement
- Constat du levier incontournable des courtes distances pour réaliser un report modal vers les modes actifs, réduire la pression automobile et délester les transports en commun.

## 4. GOOD NETWORK

### 4.1 Typologie synthétique des rues

Le concept et la proposition d'une typologie synthétique des rues est bien acceptée comme étant utile et pertinente, à la fois au niveau des réseaux qu'au niveau d'une lisibilité urbanistique de l'espace public.

**Aucun problème de fond** n'est soulevé. Les réseaux structurants montrent leur utilité par la suite comme fond de plan pour définir les FOCUS PROJECT.

Réflexions et suggestions spécifiques

- L'outil **ne remplace pas le jeu des 5 cartes de la spécialisation des voiries** qui devront rester la référence ultime et contraignante.
- Intégrer la solution du **partage variable dans le temps**
  - ✓ sens de bandes auto/TC à inverser...
  - ✓ bande stationnement la nuit, affecté en journée aux livraisons / vélos / TC...
- Illustrer le **partage souhaitable** par des images type de **bonnes pratiques** en RBC. Des profils types risquent d'être perçus comme trop rigides et contraignants.
- Accompagner toute démarche de **suppression de stationnement** (notamment sur le réseau autoPLUS par une analyse d'alternatives / compensation – *BM/SMARTTEAM* : *dans les grandes villes, les axes structurants sont par défaut sans stationnement, pour des raisons à la fois de sécurité et de fluidité (compromis par des manœuvres de stationnement) et le besoin impératif de séparer piétons, cyclistes et TC des flux routiers (gain d'espace)*)

- Gouvernance efficace : la région ne doit-elle pas être **gestionnaire de voiries** sur les réseaux structurants devraient être régionaux ? Alternativement, le PRM peut prévoir des projets / interventions sur voiries communales (précisé dans l'ordonnance)
- Bien analyser l'impact du **report des flux** sur un nombre plus limité de grands axes, notamment aussi sous l'angle de l'impact environnemental
- Sur le **réseau structurant primaire**, majoritairement un autoPLUS et un TCPLUS sont combinés. Le gabarit n'y pose généralement pas de problème. Par contre, un **réel choix des priorités de gestion des flux** sera à faire, notamment la priorité aux feux des différents modes.
- Le **réseau structurant secondaire** posera le plus de **difficultés de partage de l'espace**. BM/SMARTTEAM : la spécialisation des voiries a tenu compte des gabarits pour affecter les fonctions de façon la plus réaliste possible, et donc de réduire fortement les difficultés de partage
- Il faut travailler la question de **priorisation aux carrefours**, souvent des nœuds problématiques.
- Les **P+R** doivent être intégré à la cartographie pour montrer leur bonne intégration dans l'espace et dans les réseaux.

## 4.2 GOOD NETWORK – proposition d'actions leviers

Une ébauche d'actions leviers est présentée, élaboré largement sur la typologie des rues proposés.

La note transmise et la brève présentation (survol) ne suscitent **pas de remarques fondamentales**.

Remarques et suggestions spécifiques

- Le Train S, bien qu'un enjeu GOOD SERVICE important (desserte, intégration de l'offre dans une optique MAAS) comprend le grand **enjeu territorial des HUB de mobilité**, les grands pôles multimodaux à renforcer autour des gares

## 4.3 Projets stratégiques TC PLUS

La STIB NETWORK (Pierre Berquin) présente une réflexion sur l'amélioration des performances sur le réseau TC PLUS.

Questions / enjeux stratégiques – synthèse des échanges.

- La **solution fondamentale** est une **réelle réduction du volume de trafic**. Avec les volumes de trafic aux heures creuses et en périodes de vacance, la performance est satisfaisante.
- Il faut se fixer le double objectif d'un niveau de **vitesse commerciale** et de la **régularité**
- En vitesse commerciale, le **maintien des 18km/h** sur le réseau TC PLUS semble un niveau d'ambition pertinent


✓ Des objectifs de **20 ou 22km/h** s'avèrent **peu réalistes** dans d'autres villes

- ✓ La **marge d'amélioration** est **limitée**, notamment pour réaliser un saut de qualité– les TC PLUS bénéficiant déjà des mesures infra importants (séparation, télécommande des feux, protection des tourne-à-gauche) sur des voiries de grand gabarit
- Il est indispensable de **travailler la performance par corridor**, pour optimiser les gains obtenus.
- La **performance des sites propres existants** peut être améliorée en renforçant la priorité aux feux.
  - ✓ La « **priorité absolue** » risque de bloquer à certains moments toute traversée sur ces axes, du au grand nombre de lignes et de passages qui s'enchaînent (résultat d'un test sur le boulevard Lambert)
  - ✓ La « **priorité régularité** » accordée aux seuls véhicules en retard sur l'horaire n'est pas envisageable aujourd'hui avec MS12, mais deviendra possible dans quelques années.
  - ✓ Accorder une **vraie priorité** sur les TC PLUS implique de **donner l'avantage compétitif par rapport à automobile, aux lieux et moments de plus grande densité**. Cela implique d'accepter si nécessaire une dégradation des conditions de roulement trafic (temps d'attente, file d'attente, temps de trajet) – voir analyse de l'application MS12 dans le Cahier 5 de l'observatoire de la mobilité
  - ✓ Cependant, la **priorité TC doit être limitée par des normes minimales** pour les autres usagers
- La faible performance du tram 94 entre Louise et Legrand, même en site propre, est essentiellement due à la **capacité insuffisante aux terminus** (Poelaert et Legrand), ce qui complique aussi directement les correspondances pour les voyageurs
- La performance est à renforcer par la **simplification des carrefours**
  - ✓ Réduire le nombre de rues débouchantes, de mouvements conflictuels
  - ✓ Remplacer des carrefours à feux par des carrefours prioritaires
  - ✓ Réduire le nombre de carrefours et traversées entre les carrefours à feux
- La création de nouveaux sites propres impose des choix, liés au gabarit
  - ✓ Les **gabarits larges de type boulevard** permettent d'accueillir plusieurs réseaux PLUS, mais la **transformation exige des choix forts**. Exemple du bd Mettwie : l'espace suffit pour réaliser autoPLUS, TCPLUS et véloPLUS, mais il faut supprimer du stationnement et/ou la berme centrale et/ou des arbres
  - ✓ Les **gabarits moyens de type avenue/chaussée** combinent le plus souvent un TC-PLUS avec un axe AUTO CONFORT (Waterloo, Ninove, Louvain, Charleroi...). Selon la spécialisation des voiries, en cas de conflit, **le PLUS prime sur le CONFORT**. Alors, la question se pose : la fonction auto-CONFORT peut-elle être maintenue de façon crédible ? Des solutions sont à trouver dans un **plan de circulation dans un secteur élargi**, comprenant la **mise à sens unique et/ou mise à zone 30 d'un autoCONFORT**, voir dédoublement avec un autre sens unique.

## Tableau de synthèse – proposition de ligne de conduite

TC – PLUS Site propre indispensable VICOM 18 km/h Régularité	Site propre existants		Site propre à créer	
	Performance à maintenir	Performance à renforcer	Gabarit large type boulevard Avec autoPLUS et véloPLUS	Gabarit moyen type chaussée Avec autoCONFORT
Réduction globale de la pression du trafic	●	●	●	●
Priorité aux feux - Régularité - Vrai avantage compétitif - Normes autres modes		●		
Capacité des terminus		●		
Simplifier les carrefours		●	●	●
Réduction d'éléments existants : - stationnement - berme centrale, plantations - largeur bandes de circulation			●	
Plan de circulation du secteur, mise à sens unique pour le trafic				●

Proposition de mesures stratégiques prioritaires sur le réseau TC PLUS (dia STIB)



Proposition de mesures prioritaires pour les transports publics  
(liste non exhaustive)

**B. Projets 'uniques' localisés**

- **Convergence Louise**
  - Goulet Louise
  - Terminus Poelaert
  - Chaussée de Charleroi
- **Moyenne Ceinture Est**
  - Place Meiser
  - Gare d'Etterbeek
- **Carrefours de la Petite Ceinture**
  - Franchissements TC à Madou, Trône, Porte de Namur, Saintelette...
  - Y compris problématique de la localisation / capacité des zones terminus
- **Convergences TC dans le Quartier Européen**
- **Secteur De Trooz / Teichmann / Van Praet / Heembeek**
- **Ouest de Bruxelles : secteur Schweitzer, Gare de l'Ouest, Basilique (Moyenne Ceinture Ouest), traversée du centre d'Anderlecht (Moyenne Ceinture Ouest)**
- **Autres : secteur Buyl / Demot / Roosevelt, chaussée de Haecht / rue Royale Sainte-Marie, avenue et rue Rogier...**

Spécialisation multimodale Wegenspecialisatie  
A. INTRODUCTION / INLEIDING

## 4.4 Projets stratégiques Vélo

Le manager vélo (Frederik de Poortere) présente une réflexion sur l'amélioration des performances sur le réseau TC PLUS.

Questions / enjeux stratégiques – synthèse des échanges.

- La **première priorité à grand potentiel est l'accélération de la mise en zone 30 des rues locales**, pour avoir un impact fondamental sur l'attractivité du vélo à l'échelle locale et sur la grande majorité du territoire et des rues – constat de l'étude « analyse de la cyclabilité ».
- La création **d'itinéraires RERvélo serait une mesure forte**, pour créer des itinéraires attractifs interne en RBC et connectés aux fietsnelwegen. Mais **sont-ils réalisables à un horizon de 10 ans**, ne fut ce que les 3 désignés comme prioritaires ?
  - ✓ Dans tous les cas, il est indispensable de **rapidement réserver les terrains**, sous peine d'hypothéquer le tout
  - ✓ Il faudrait un **renforcement radical de la volonté politique et des moyens** par rapport au vélo – voir la réalisation des ICR, prévu pour 2005 et toujours que 50% réalisé en 2017...
  - ✓ Les **budgets requis sont loin d'être excessifs** – par exemple 40M€ pour aménager la ligne xxx à Uccle
  - ✓ Il faudra une **gouvernance forte**, voire une 'agence RERvélo' (interrégionale ?) en partenariat entre les divers acteurs, notamment Infrabel et SNCB
  - ✓ Il faut renforcer les **moyens humains** pour la mise en œuvre

- ✓ Une opportunité est le fait d'être **hors voiries**, donc qui ne nécessite pas de choix de partage de voirie, d'où un soutien communal fort.
- Le « **programme pistes cyclables** » sur voiries régionales doit être continué, pour offrir des bonnes conditions sur des axes rectilignes et déjà fort prisés par des cyclistes 'rapides'
- Un nouveau programme « **carrefours cyclables** » a un grand potentiel à l'horizon 10 ans: les carrefours mal aménagés sont souvent le maillon faible des itinéraires – le manque de continuité aux carrefours sur les axes structurants est un mal pointé dans les enquêtes et dans le diagnostic des Plans vélo communaux.

Proposition de projets stratégiques prioritaires sur le réseau VELO PLUS : carrefours / points de rupture vélo sur les réseaux structurants

☐ **Priorités stratégiques veloPLUS**  
– carrefours / ruptures

- A. Saintelette
- B. Meiser
- C. Montgomery
- D. Goulet Louise
- E. Merode
- F. Couronne / Jacques
- G. Vandervelde
- H. Petite Ceinture / Stalingrad
- I. De Trooz
- J. Louise rond-point
- K. Solvay / Delleur?



## 4.5 Projets stratégiques autoPLUS

La cellule gestion des feux (Nicolas Breye) présente une réflexion sur l'amélioration des performances sur le réseau TC AUTO.

Questions / enjeux stratégiques – synthèse des échanges.

- La RBC doit d'urgence se doter d'une stratégie globale et d'un responsable global du développement et de la gestion du réseau et des flux routiers. Ce domaine est aujourd'hui géré par un ensemble de techniciens (gestion des feux, centre MOBIRIS, entretien des infrastructures) qui gèrent des projets et opèrent des arbitrages largement au cas par cas.
- **Parmi les mesures stratégiques à mettre en œuvre** : un plan stratégique de la gestion des flux, la gestion dynamique en temps réel, l'optimisation des axes autoPLUS, une vision stratégique de l'avenir des tunnels et de ses entrées et sorties etc.



• Une optimisation des flux est possible par l'optimisation des carrefours à feux

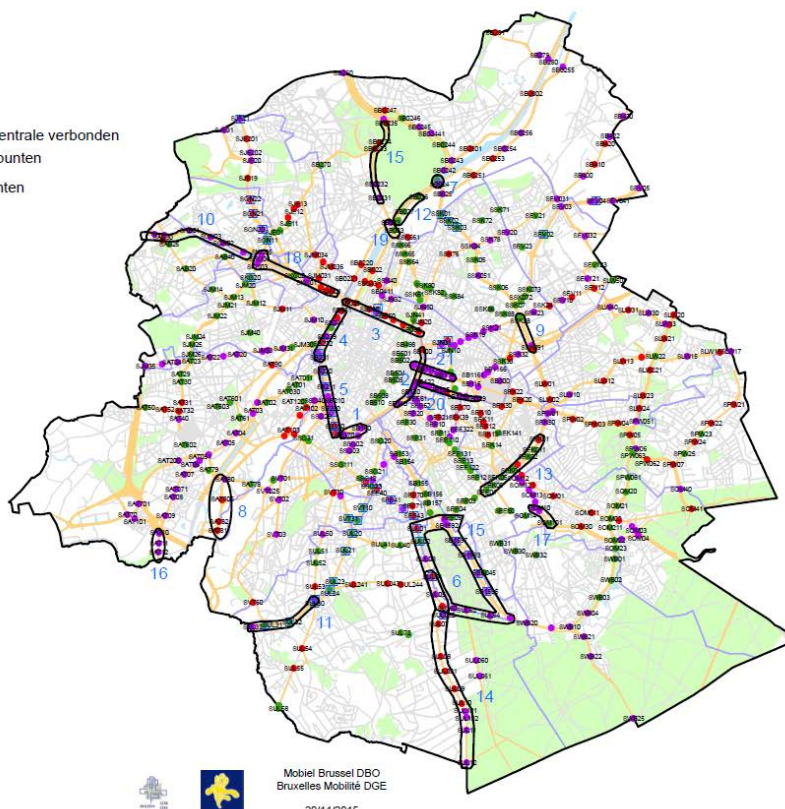
- ✓ Il faut noter que l'optimisation des feux nécessite le plus souvent des réaménagements des carrefours – marquage, bandes de présélection, configuration complète, priorisation
- ✓ Les ondes vertes (feux coordonnés) ont un impact considérable. A souligner : ils n'opèrent que dans 1 sens de circulation, mais peuvent être inversé matin en soir
- ✓ Des ondes vertes trafic + TC sont possibles sous certaines conditions.

Proposition de mesures stratégiques prioritaires sur le réseau AUTO PLUS : axes prioritaires d'optimisation des flux (dia Nicolas Breye)

Prioritaire assen

Legende

- Kruispunten aan de centrale verbonden
- Avanti fase 1+2 kruispunten
- Avanti fase 3 kruispunten
- Andere kruispunten



## 4.6 Projets stratégiques marchePLUS

Après la tenue de l'atelier, une réflexion a été menée sur les priorités stratégiques sur le réseau marchePLUS. Vu l'aspect local et de proximité de la marche, une répartition géographique sur l'ensemble du territoire a été visée.

1. Gare du Midi liaison avec Stalingrade et le piétonnier.
2. Rue de Brabant, y compris la place Liedts

3. Porte de Flandre – début chaussée de Gand - Dansaert – Sainte Catherine
4. Parvis et abords de la gare d'Etterbeek
5. Place de la Vaillance - rue Wayez
6. Barrière de Saint Gilles et Parvis
7. Place Saint Denys et Abbaye de Forest
8. Début de Charles Quint en prenant aussi le bloc de petites rues en itinéraire principale comme rue de l'Homme, avenue Vanoverbeken et Gloire Nationales jusqu'à la rue du Grand Air.
9. Place Saint Job
10. Abords de Bockstael

Les **priorités d'aménagement sur les magistrales** suivantes sont proposées :

11. Place Rogier – rue du Progrès – gare du Nord – passerelle Picard – Tour et Taxis
12. Place de Palais – Trône – rue du Luxembourg – place du Luxembourg – dalle du Parlement
13. Rue de la Loi – rond-point Schuman – rue Froissard jusque Jourdan et avenue d'Audeghem jusqu'à Belliard

En complément de ces priorités, il faut mettre en valeur **une série de projets en cours de réalisation ou déjà terminés** (liste non-exhaustive) : Place du Miroir – place Dumont – chaussée d'Ixelles – Place de Molenbeek- Le Piétonnier – place Keym – terminus de Roodebeek – place Saint Lambert – Place Rogier – chaussée de Louvain – Place Saint Job – réaménagement de la petite ceinture en faveur des cyclistes et piétons.

## 4.7 Lieux stratégiques

L'étude Spécialisation des Voiries a visé un réalisme maximal par rapport au gabarit des voiries.

- Rassembler des réseaux là où le gabarit le permet
- Les dissocier là où le gabarit ne le permet pas.

Cet objectif n'est pas à 100% réalisable. Un test SIG a été mené en confrontant les superpositions des réseaux aux gabarits, sur base de profil type (rapport disponible). Un nombre de cas stratégiques à résoudre ont été défini, regroupés en 4 catégories. Ceux-ci ont été débattu dans un groupe d'expert afin d'identifier les pistes de solution.

- Une série d'entrée de ville autoPLUS et autoCONFORT
- Le secteur porte de Ninove / canal / chaussée de Mons
- Les secteur chaussée de Louvain / avenue Rogier / chaussée de Haecht
- Le secteur sud de la Région (Forest-Uccle)

Les pistes de solution à plus haut potentiel

- Rétention du trafic en amont (entrée de ville)
- Réduction du gabarit nécessaire ; bandes moins large, flux sur 3 bandes, bandes TC réversibles, demi-sites propres, mise en zone 30 des autoCONFORT (mixité)...
- Intervention au niveau du plan de circulation : système de sens unique des autoconfort concernés

- Développement d'une stratégie multimodale forte, notamment pour le secteur SUD (absence de gabarits suffisants pour des axes autoPLUS performants): renforcement d'offre ferroviaire, priorité forte pour les TC, connexion P+R, les itinéraires vélo (voie ferrée), la mise en zone 30,

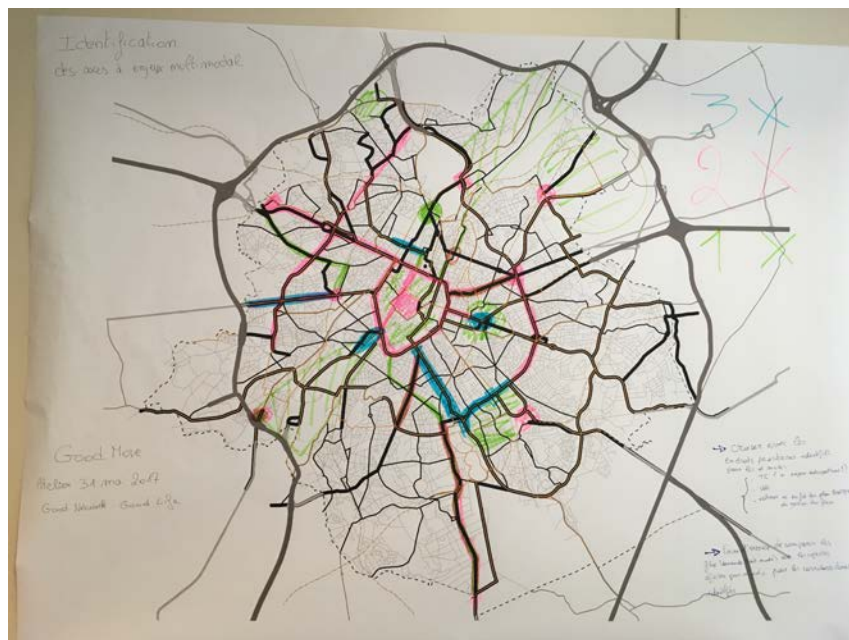
## 5. FOCUS PROJECTS

### 5.1 Atelier : identification des FOCUS PROJECTS

Sur base des éléments présentés, ainsi que les enjeux de l'espace public, les participants ont identifié des **corridors ou secteurs de convergence d'enjeux stratégiques multimodaux**. Le résultat correspond donc à de **FOCUS PROJECTS** potentiel :

- des projets de reconfiguration et de requalification urbains globaux de corridors ou de secteurs
- avec un impact Win Win et cumulatif pour le système de mobilité et pour l'ensemble des usagers et pour l'espace public

La carte de synthèse présente les FOCUS PROJECTS potentiel, identifiés par les groupes de travail de l'atelier. Il est évident qu'il s'agit d'une première approche qui est à affiner par une analyse systématique des différentes propositions par réseau.



Mentionné dans les 3 groupes	Mentionnés dans 2 groupes	Mentionnés dans 1 groupe
<b>Louise</b>	Moyenne Ceinture Ouest	De Trooz
<b>Schuman/Quartier Européen</b>	Petite Ceinture	Heysel
<b>Ch. de Ninove</b>	Pentagone	Ch. de Gand
<b>Abords de la Gare du Midi</b>	Van Praet	Ch. de Haecht
<b>Blv. Bolivar/Pont Picard</b>	Bordet	Secteur "Otan"
<b>Boulevard Gal Jacques et Gare d'Etterbeek</b>	Moyenne Ceinture Est jusqu'à Meiser	Secteur du canal au nord de Van Praet (y.c Schaerbeek Formation)
	Gare de l'Ouest	Secteur du canal au sud de la gare du Midi
	Charles Quint + Léopold 2	Secteur des Campus universitaires (entre av. Roosevelt et Campus de la Plaine)
	Delta	
	Ceria	
	Ch. de Charleroi	
	Ch. de Waterloo	
	Ch. de Louvain	

## 5.2 Potentiel des FOCUS PROJECTS

### Constats et réflexions

- Malgré le caractère transversal et très divers des participants, il n'a pas été difficile de faire émerger un **premier consensus** un nombre de corridors et secteurs qui demandent une intervention stratégique.
- En toute logique, il n'y a pas de grandes surprises et il s'agit d'enjeux connus, parfois déjà longuement. Mais l'atelier a renforcé leur **importance stratégique transversale**.
- Plus d'un diagnostic, il s'agit d'un **agenda**, de lieux prioritaires à attaquer dans l'horizon de 10 ans.
- Les propositions sont à **affiner**, en croisant plus systématiquement les propositions diverses de projets stratégiques
- Cette analyse de 'techniciens', sera-t-elle adoptée et portée par les décideurs politiques, à différents niveaux ?
  - ✓ Elle est à soumettre aux communes, ce qui sera fait dans les ateliers par quadrant, en présence des participants d'aujourd'hui ; techniciens et élus sont invités – les communes prendront-elles de la hauteur, pour l'intérêt régional et pour sortir de la logique communale ?

- ✓ Avant d'avantage préciser ces pistes, il faut les soumettre au gouvernement régional. Un argumentaire fort et attrayant est à élaborer pour le convaincre qu'il s'agit là de réels projets à fondamentaux, qui auront un impact réel sur la mobilité et une grande valeur urbaine ajoutée

## 6. GOOD LIFE

Le focus GOOD LIFE vise à renforcer la qualité de vie et les modes alternatifs à la voiture dans les rues locales. Pour concrétiser ce focus, des points d'ancrage sont offerts par le PRDD, le PAVE et la spécialisation des voiries.

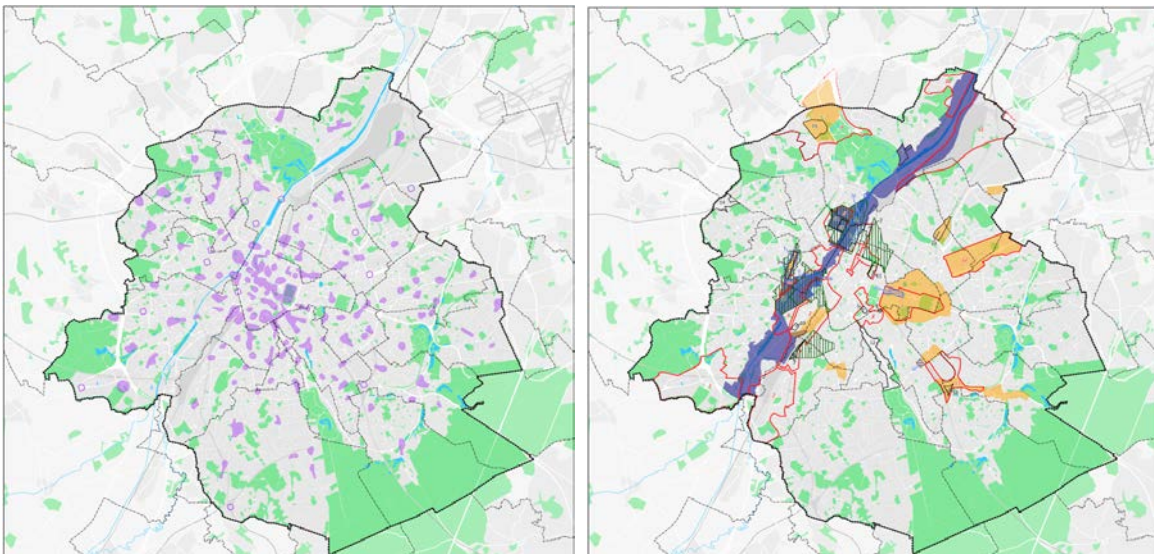
### 6.1 PRDD

#### 6.1.1 Noyaux d'identité locale (NIL) et zones stratégiques

Le projet de PRDD a identifié des noyaux d'identité locale.

- 104 noyaux d'identité locale ont été **défini de façon théorique** sur base d'une série de critères, tels que ancien centre, administration communale, noyaux commerçants, ensemble urbanistique etc.
- Les noyaux constituent un **maillage**, réparti sur l'ensemble du territoire.
- L'objectif est de les développer en tant que **centres de proximité et de séjour**.
- Les noyaux ont suscité un **engouement** certain lors de l'enquête publique, ainsi qu'un scepticisme quant à leur réalisation.

Le projet de PRDD comprend également un carte des zones stratégiques



## 6.2 PAVE réseau piétons

Dans le cadre du PAVE, les « réseaux piétons structurants et de liaisons » ont été définis commune par commune. Le résultat global constituera la version définitive du réseau marche PLUS et marche CONFORT. Le réseau piétons structurants / marche PLUS correspond est repris dans la typologie des rues en tant que noyaux de séjour.

- La hiérarchie est définie sur base de la **fréquence d'usage par les piétons**. Le réseau structurant reprend des rues et places de haute fréquentation, correspondant à des pôles de flux piéton en passage ou en séjour.
- Le réseau correspond à **la réalité de l'usage**. Une première analyse des pôles potentiels a fourni la base d'un travail participatif par commune : bourgmestres ou échevins, agents communaux et citoyens ont affiné les réseaux selon les réalités d'usage.
- Le réseau est aussi **anticipatif et volontariste**. Il tient compte de projets, voire de potentialités à développer.

Par rapport aux Noyaux d'identité locales, le réseau structurant piétons PAVE / marchePLUS

- **Correspond à des NIL**, sans les reprendre tous
- Opère **une sélection des NIL sur base de leur fréquence d'usage réelle**

## 6.3 Mailles apaisées

Un des objectifs principaux de la spécialisation multimodale des voiries est la création d'une cinquantaine de « mailles apaisées » (zone 30) de taille plus importante qu'aujourd'hui. De nombreuses voies interquartier et collectrices d'aujourd'hui retrouvent le statut de rue locale, entre les axes des réseaux structurants. Pour souligner la finalité qualité de vie, l'appellation « quartiers de vie » avait été proposée.

- Une appellation neutre de « mailles apaisées » est préférable à celle de « quartier ».
  - ✓ Le Forum du 20 avril a montré les malentendus potentiels et les attentes excessives véhiculés par la notion de quartier, qui couvrent une autre réalité sociologique et suscite souvent une appartenance forte.
  - ✓ Les mailles sont une unité technique qui permet de créer des « zones apaisés » (en Flandre et aux Pays-Bas « Verblijfsgebieden »).
  - ✓ La réalisation de « zones apaisés » crée des conditions de maîtrise du trafic favorables et indispensables à un travail de qualité de vie à l'échelle des quartiers.
- La désignation de 'maille apaisée' signifie une orientation et une volonté d'apaisement à long terme
- La réalisation doit être un travail progressif. Une proposition d'étapes
  1. Mise à zone 30 rapide et obligatoire des rues locales (autoQUARTIER) via le PRM – essentiellement réglementaire via la signalisation et mesures d'accompagnement légères et progressives (effets de portes par des moyens léger)

2. Mise en place d'un monitoring soutenu par maille, récolte de données ou nouveaux relevés, en priorité sur les axes déclassés et lieux problématique connus (vitesses réelles, volumes de trafic de transit, conditions marche/vélo/TC)
3. Plans d'intervention selon les besoins constatés

- La concrétisation est un travail local par excellence. La réflexion et les projets sont logiquement une tâche importante de l'actualisation des PCM. Celle-ci pourront bénéficier d'un soutien régional (à l'instar du soutien aux plans zone 30 dans le passé).
- De nombreuses mailles sont à cheval sur les limites communales. Une collaboration intercommunale demande de créer les modalités et des incitants par la Région.
- Une piste intéressante serait de commencer par des « mailles pilote » avec des communes motivées et ambitieuses dans le domaine, afin d'affiner la démarche et démontrer les bénéfices (effet d'émulation)

## 6.4 Mailles apaisées et PAVE (marche PLUS)

La comparaison cartographique du réseau structurant piétons PAVE / marchePLUS avec les mailles montre que

- Les noyaux marchePLUS se situent principalement à l'intérieur d'une maille apaisée, donc sur des rues locales. Ceci ouvre donc des possibilités d'un faire des noyaux à trafic apaisé (d'office 30km/h, voire espace partagé ou piétonnier). A de nombreux endroits, ceci résulte du déclassement d'une voie interquartier ou collectrice aujourd'hui.
- Un nombre de noyaux marchePLUS se situent partiellement sur un axe structurant. D'une part, il s'agit de grands boulevards à grand gabarit (Louise, Toison d'Or, rue de Loi...), avec certains cas où des choix de partage s'imposent (Charles V). D'autre part, il s'agit de quelques axes moins larges de types chaussés où souvent des choix de partage s'imposent, comme le début de la chaussée de Mons et la chaussée de Ninove.

