

**NOTE D'ANALYSE 4-2022 DU CENTRE D'ÉTUDES JACQUES GEORGIN
PIÉTONNES ET PIÉTONS : RETOUR VERS LE FUTUR**

Synthèse du webinaire organisé par le groupe DÉFI du Parlement bruxellois et le CEG le 25 janvier 2022

par Christophe VERBIST, directeur du Centre d'Etudes Jacques Georgin.

Le 6 mai 2022.

Introduction par Jonathan de PATOUL, député bruxellois

Bienvenue à ce webinaire qui est organisé par le groupe Défi au Parlement Bruxellois en collaboration avec le CEG (le Centre d'Etudes Jacques Georgin), le centre d'études du parti Défi. En ma qualité de député bruxellois, j'ai le grand plaisir de vous accompagner ce soir au cours d'une soirée, d'un voyage à pied, partir explorer ce que l'on fait toutes et tous tous les jours : marcher. A ce propos, est-ce que vous savez que pas moins de 38% des trajets inter bruxellois se font à pied ?

Nous accueillons plusieurs intervenants qui vont se succéder lors de 4 panels distincts ce soir. Vous aurez l'occasion de leur poser toutes vos questions et pour ce faire, posez des questions dans le chat sur Facebook, nous les récupérerons et on organisera une séance de questions-réponses après les différentes interventions.

Je vais passer la parole aux deux personnes qui vont introduire la thématique: Christophe Verbist qui est le directeur du Centre d'Etudes Jacques Georgin et Marc Loewenstein qui est député bruxellois également et membre de la Commission Mobilité du Parlement bruxellois.

Christophe Verbist , directeur du Centre d'Etudes Jacques Georgin :

Nous inaugurons un nouveau cycle que j'espère encore bien fructueux de collaboration avec le groupe DÉFI du Parlement bruxellois après déjà les webinaires consacrés à l'électrification du parc automobile, à la face cachée des énergies vertes à travers la pollution et l'exploitation des matières premières dans l'hémisphère sud, à la rénovation du logement public en Région

bruxelloise ou encore à l'économie circulaire.

Nous abordons aujourd'hui un thème lié à la mobilité et j'en profite pour annoncer que l'université d'été du parti sera justement consacrée au mois de septembre prochain à cette matière.

Il est patent que le présent webinaire nous sera fort utile en vue de cette Université d'été du parti, qui en sera à sa troisième édition.

Aujourd'hui, nous allons réfléchir sur le statut du piéton dans la cité, réflexion qui sera nourrie par des intervenants de qualité.

Le compte-rendu de ce webinaire fera l'objet d'une note d'analyse du CEG qui sera publiée prochainement et qui sera disponible également sur le site internet et la page Facebook du CEG.

Marc Loewenstein, député bruxellois :

Pourquoi un tel titre ? Quelles sont les motivations des initiateurs de ce webinaire, Jonathan de Patoul, Joëlle Maison et moi-même qui suivons les questions de mobilité au Parlement bruxellois ?

Ce titre "*Piétonnes et piétons vers le futur*" :

- Parce que la marche est le plus vieux mode de transport. Parce qu'elle est et restera toujours présente.
- Parce que nous sommes tous des piétons
 - que ce soit en porte à porte ;
 - en pré/post transport, qu'il soit en commun, privé ou partagé ;
 - ou encore en circulation, je pense à ceux qui se promènent, promènent leur chien, font leurs courses, marchent dans le cadre professionnel comme les facteurs, les gardiens de la paix, sans oublier les autres...
- Parce que, à côté du développement de nouveaux outils de mobilité, il nous semblait nécessaire de remettre les piétonnes et les piétons au centre, se rappeler de l'importance de la marche au sens large, de ses enjeux en termes de confort, d'accessibilité et de sécurité.
- Parce que, si des applications mobiles foisonnent et développent des services de mobilité, les nouvelles technologies doivent également servir à la marche, ainsi qu'aux piétonnes et piétons.

Lors de la semaine de la mobilité en septembre dernier qui avait justement pour thème la marche à pied, nous avons réalisé des capsules rappelant nos préoccupations en la matière, préoccupations que nous aurons l'occasion de réaborder avec les exposés de nos orateurs.

Il n'est pas inutile de rappeler en introduction les bienfaits de la marche.

« *La marche est le meilleur remède pour l'homme* » disait Hippocrate. C'est bon pour le cœur, le cerveau, les muscles, les articulations, le dos. C'est bon pour la condition physique et la perte de poids. C'est aussi bon pour la santé mentale. La marche, ça ne coûte rien et ça rapporte beaucoup, ça peut à la fois changer la vie et la ville.

Pour certains, la marche est une évidence, elle fait déjà partie de la routine de tous les jours. Pour d'autres, c'est plus compliqué et il faut les inciter à franchir le pas, à marcher davantage. Et je vise

bien évidemment ceux qui en ont la capacité. Il faut en effet permettre à tout le monde de marcher, de rouler, de se déplacer le plus facilement possible.

Si l'on prend les personnes à mobilité réduite au sens large – personnes handicapées, personnes âgées, femmes enceintes, parents avec poussette ou les bras encombrés de courses alimentaires... – 1 personne sur 3 est concernée et nous serons tous à l'un ou l'autre moment de notre vie, de manière ponctuelle ou permanente, une personne à mobilité réduite.

J'ajouterais sur le handicap qu'une personne en situation de handicap, c'est d'abord une personne. Le handicap, il est handicapant parce que le trottoir est en mauvais état ou la bordure est trop haute pour une chaise roulante, ou encore parce que le trottoir est obstrué par des obstacles, comme des trotinettes pour citer un exemple bien parlant.

La mission des acteurs publics est de veiller à ce que cette accessibilité soit garantie et continue. Et vous pouvez compter sur nous pour continuer à nous battre pour que chacun puisse se déplacer facilement, dignement et en pleine autonomie.

Par ailleurs, chacun doit trouver sa place dans l'espace public et pouvoir y circuler en toute sécurité. La dimension du genre, la place des femmes dans l'espace public, les problèmes de harcèlement de rue et d'insécurité doivent également être abordés ici et – le harcèlement et l'insécurité – combattus avec fermeté. On peut difficilement marcher en toute sérénité si on ne se sent pas en sécurité, de jour comme de nuit.

Enfin, comme je l'avais déjà abordé brièvement lors de mon bref exposé introductif, la marche est le plus vieux mode de déplacement mais ne peut pas être l'oubliée des projets innovants.

L'objectif de ce webinaire consiste à se pencher sur un sujet qui nous intéresse tous en compagnie d'experts et d'acteurs de terrain qui nous permettront certainement d'alimenter notre travail, nos propositions, nos programmes à venir.

Pour nous éclairer, nous faire réfléchir et nous inspirer, vous allez maintenant avoir l'occasion d'écouter et de questionner nos 5 invités, nos 5 experts qui nous parleront successivement :

- des piétons en ville, de la question de la piétonnisation et de la marchabilité par Rémy HUON, de l'asbl Tous à Pied et Claire PELGRIMS, chercheuse en urbanisme à la Faculté d'Architecture de l'ULB ;
- de l'égalité et la place des piétonnes et piétons dans l'espace public, et donc de l'enjeu des PMR et de la sécurité des femmes par Mathieu ANGELO, de l'asbl Le CAWab et Laura CHAUMONT, Garance asbl de la place des piétonnes et les piétons à l'ère de l'innovation par Amélie CARDYN, Business Group Leader Manufacturing chez Agoria

Rémy Huon, ASBL "Tous à pied" :

"Piéton-ne-s en ville : piétonnisation et marchabilité",

Merci de m'avoir invité à participer à ce webinaire au sujet fort intéressant. Mon association « Tous

à pied » est vraiment ravie de voir qu'on s'intéresse de plus en plus à la marche et à la place du piéton en ville.

Pour ma part, cela fait maintenant quatre ans que je suis chargé de mission " mobilité "chez « *Tous à pied* », j'ai une formation de géographe urbaniste.

J'ai pu constater une certaine évolution quant à la manière dont on appréhende la marche en ville. Mon exposé portera sur la place du piéton en ville, son évolution, son évaluation et la valorisation. *Quelle évolution ?*

Historiquement, les piétons étaient particulièrement présents dans l'espace public bien avant l'essor de l'automobile parce qu'il y avait peu d'autres moyens de déplacement. L'automobile n'était pas encore aussi prégnante dans l'espace public vu le faible taux de motorisation des ménages. Ainsi, la Place Rogier à Bruxelles, avec les piétons qui occupent vraiment tout l'espace public, y compris les chaussées et donc on voit aussi la présence de tram et très peu d'automobiles finalement.

C'est vraiment à partir du milieu des années 50 et 60 que la voiture commence à se développer, avec une forte croissance du taux de motorisation des ménages; ainsi la Grand- Place de Bruxelles qui est occupée par pas mal de voitures, est un véritable parking au cours des années 60. Dans les années 80, on prend conscience de toutes les problématiques qu'engendre cette dépendance à l'automobile, notamment en termes de congestion urbaine.

Parallèlement, il y a un re-développement des transports en commun, notamment ici où on voit des trams au niveau bruxellois. Précisons aussi qu'il y a pas mal de villes qui ont perdu leur réseau de trams entre deux et qui le re-développent par la suite.

Et puis, après seulement, à partir du milieu des années 90 et surtout pendant les années 2000 et 2010, il y a un regain d'intérêt pour les modes actifs, en premier lieu, pour le vélo avec pas mal d'infrastructures qui se sont développées: cette tendance nous vient du Nord de l'Europe. Et puis, viennent enfin les piétons surtout depuis les années 2010 avec notamment la création des piétonniers ici au niveau bruxellois.

Réfléchir au statut des piétons représente de nombreux enjeux pour les villes :

Parce que premièrement, du point de vue de la santé, on sait aujourd'hui que l'OMS préconise un minimum d'activités physiques de 30 minutes par jour.

Marcher plus cela signifie aller à la boulangerie, marcher 5 minutes , marcher 10 minutes pour aller rejoindre un bus ; marcher 5 minutes pour aller rejoindre sa voiture qui est garée un peu plus loin. Toute cette marche accumulée nous permet quotidiennement de pratiquer une activité physique sans se ruiner comme aller dans une salle de sport par exemple alors que l'on pourrait faire cela aussi dans les espaces publics. On l'a remarqué notamment pendant le confinement.

Deuxième enjeu, ce sont les interactions sociales que peut apporter la marche. C'est le moyen de déplacement pour lequel on n'a pas de véhicule, dont on est dépossédé et donc nous sommes en interaction directe avec notre environnement et avec les autres usagers de l'espace public.

Troisième enjeu, l'enjeu environnemental.

La marche participe vraiment à la condition écologique parce qu' elle constitue un moyen de déplacement qui ne consomme pas l'énergie mis à part l'énergie propre d'un individu qui la pratique. Cela permet de favoriser l'inter-modalité par excellence aussi notamment pour contrer le système automobile entre les moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Comment peut-on tenter d'évaluer la place du piéton en ville ?

Il faut plus particulièrement évaluer la marchabilité de son territoire. Il y a plusieurs définitions qui existent de ce concept mais j'en propose une ici : la marchabilité, c'est la capacité d'un milieu à faciliter les déplacements utilitaires à pied.

Jan Gehl, architecte et urbaniste danois , auteur de l' ouvrage «Pour des villes à échelle humaine», vraiment intéressant, qui est une bonne référence, propose 3 axes pour analyser cette marchabilité.

Le premier axe, c'est la protection qu'on offre aux piétons par rapport au trafic motorisé notamment ; la protection aussi via le sentiment de sûreté et de sécurité en ville qui est vraiment très important.

Le deuxième axe prend en considération le confort de l'espace public, c'est-à-dire la place qu'on accorde aux piétons du point de vue de la surface qu'on lui accorde et les opportunités pour marcher mais aussi pour profiter de la fonction de séjour de l'espace public.

Il existe deux fonctions qui sont complémentaires pour animer un espace public, la fonction de circulation et de transit d'une part , la fonction de séjour d'autre part qui est vraiment importante pour les piétons dans l'espace public et faire en sorte qu'il y ait des opportunités pour faire de l'exercice, pour jouer, etc.

Le troisième axe concerne la marche plaisir, à savoir tous les petits plus qui font que le piéton va trouver un plaisir pendant son déplacement. comme par exemple des design intéressants, des matériaux de qualité pour le mobilier urbain et des opportunités pour profiter des aspects positifs du climat (exemple: disposition de hamacs): il n'y a pas vraiment d'indicateur pour mesurer le plaisir qu'on peut procurer aux piétons par exemple dans l'espace public, c'est un travail qui doit se faire au cas par cas.

Quatrième élément/enjeu pour évaluer la marchabilité d'un territoire, c'est l'accessibilité à pied à certains équipements urbains : les services, les commerces et les différents pôles générateurs de déplacement. Lorsque j'évoquais le confort, on peut parler aussi de l'accessibilité universelle, c'est-à-dire l'accessibilité notamment pour les personnes à mobilité réduite bien entendu.

Il existe d'ailleurs un projet de « *Tous à pied* » qui est lié à l'évaluation de la marchabilité, c'est le projet de diagnostic à pied» : on évalue la marchabilité autour d'un pôle générateur de déplacement ou à travers les 4 axes que je vous ai présentés et on essaie aussi de mesurer la desserte piétonne réelle et théorique en en tirant des conclusions.

Dans le projet « diagnostic à pied », on passe au peigne fin le territoire, on analyse le générateur des déplacements, et on détermine un cercle théorique de 10 minutes de marche et dans ce cercle théorique, l'on détermine la marchabilité des espaces publics sous l'angle de ces 3 critères.

Evaluer la place du piéton, c'est aussi évaluer ses comportements.

Cette démarche peut s'effectuer évidemment par des enquêtes sur les déplacements, des enquêtes sur la mobilité, par des comptages des flux d'avantages- parce qu'on a beaucoup de données concernant les vélos mais très peu finalement concernant les piétons- et l'exploitation aussi des données mobiles pour évaluer ces comportements. Et puis ensuite, évaluer aussi l'ancrage institutionnel de la marche, dans les documents stratégiques ou opérationnels mais aussi à différentes échelles et au sein de différents services régionaux et/ou locaux.

Comment valoriser l'impact du piéton en ville ?

L'association à laquelle j'appartiens propose d'intervenir sur trois échelles stratégiques. L'échelle régionale, l'échelle de la commune et l'échelle de l'infrastructure au niveau de Bruxelles.

A l'échelle de la région. l'objectif consiste véritablement de considérer l'existant et d'intégrer chaque commune dans son environnement. Cela peut se faire en inventoriant déjà la place, l'infrastructure qui est spécifiquement dédiée au piéton, inventorier de droit mais aussi sur le terrain parce que ce sont deux situations qui diffèrent notamment pour tout ce qui est petite voirie donc les sentiers, les ruelles, les chemins.

Il s'agit de faire participer les citoyens à cette réflexion sur les différents pôles générateurs de déplacements à relier et les itinéraires pour les relier, baliser à l'aide d'une signalétique claire et lisible qui permet de jalonner les différents pôles générateurs de déplacement entre eux en faisant figurer également les temps de parcours à pied.

Le document de planification qui est lié à ces pôles à l'échelle régionale, c'est notamment Good Move qui peut guider les politiques régionales. Un projet qui existe en Wallonie mais pas encore à Bruxelles c'est le Réseau de Cheminements Piétons.

A l'échelle de la commune. l'objectif est véritablement de créer une trame piétonne et de favoriser l'intermodalité à l'échelle de la commune.

Comment ?

- En assurant le rabattement des piétons vers les pôles générateurs de déplacement. C'est le projet à pied que je vous ai présenté juste avant.
- En garantissant également la perméabilité des quartiers pour les piétons.

Ainsi un lotissement qui a été créé à Wavre, avec des situations d'impasses pour les automobilistes mais pour les piétons, ils peuvent circuler d'un endroit à un autre du lotissement sans problème : ils peuvent le traverser, donc il n'y a pas de circulation qui transite pour les voitures mais pour les piétons c'est possible et pour les vélos également. C'est essentiel car dans le cas contraire cela génère des coupures surfaciques très importantes.

Créer une trame piétonne, c'est aussi briser les coupures territoriales par notamment les ouvrages d'art qui peuvent être aussi symboliques pour communiquer du point de vue de la mobilité.

- Mettre en place une signalétique claire et lisible.
- Assurer un maillage fin du réseau, c'est -à -dire ne pas envisager les réseaux routiers, aux bâtiments et ensuite les réseaux piétons lorsqu'on construit un nouveau quartier par

exemple mais plutôt penser d'abord en termes de réseaux piétons, puis ensuite les bâtiments et enfin le réseau routier.

Et enfin à l'échelle de la commune, le plan communal de mobilité sera déterminant.

A l'échelle de l'infrastructure, l'objectif consiste à donner plus d'espace concrètement et physiquement aux piétons et de sécuriser au maximum leurs déplacements. On peut distinguer les voiries qui sont partagées (avec les autres moyens de déplacement) et les voiries en sites propres qui sont spécifiquement dédiées aux piétons.

Concernant les voiries partagées, il y a différents enjeux.

Le premier enjeu est certainement le rééquilibrage du partage de l'espace, soit par la séparation des flux, la séparation des différents usagers ou au contraire par la mise en zone de rencontre, c'est-à-dire la cohabitation entre les différents moyens de déplacements. Lutter contre l'empiètement, le stationnement anarchique, ou par exemple, les terrasses qui empiètent aussi sur la surface utile au déplacement des piétons, le stationnement des vélos, les trottinettes, etc. Il faut vraiment lutter contre l'empiètement par rapport à la surface des piétons.

La réduction de la vitesse peut se faire notamment par des petits aménagements facilement réalisables et peu coûteux comme, par exemple, les coussins berlinois.

La sécurisation des traversées, par exemple, un trottoir traversant : ce n'est pas un piéton qui va traverser un espace automobile mais c'est l'automobile qui va traverser un espace piéton qui est le trottoir. Le principe est le même qu'un passage pour piéton mais c'est inversé, et cela permet aussi une bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Pour ce qui concerne les voiries en sites propres, l'idée est véritablement de sanctuariser des espaces qui sont dédiés aux piétons, pour les piétons.

Il y a un véritable enjeu aussi en termes de visibilité de tous les chemins, les sentiers, les venelles, qui constituent un grand patrimoine même au niveau urbain. Ils sont souvent très peu visibles et il y a une action qu'on peut facilement mettre en place, c'est de transformer les panneaux F45 en F45b pour signaler aux piétons et aux cyclistes qu'ils ne sont pas en situation d'impasse par rapport aux automobilistes. Cela implique évidemment de communiquer et de sensibiliser dès le plus jeune âge en termes de mobilité scolaire.

Ce qui rassemble les deux types de voiries, les deux types d'espaces publics, c'est rendre le cheminement le plus agréable possible, de l'éclairer aussi donc de permettre la mobilité de jour comme de nuit. Cela participe aussi à la sécurisation de l'espace public avec des éclairages adaptés et intelligents, en utilisant la technologie, pour aussi éviter dans certaines zones qui traversent par exemple les champs ou des bosquets, afin de ne pas perturber la faune locale. Essayer aussi de valoriser la deuxième fonction de l'espace public donc la fonction de séjour en créant des espaces de pause et de divertissement.

Du point de vue des aménagements temporaires, je voulais revenir sur les piétonnalisations temporaires (exemple: le dimanche sans voitures) qui présentent de nombreux avantages. mais cela se fait aussi dans d'autres villes et de manière plus récurrente notamment à Lille où il y a des

piétonnalisations estivales et saisonnières de plusieurs rues, à Kiev aussi il y a des boulevards qui sont piétonnalisés le soir et le week-end, en dépit du fait d'être des boulevards qui sont pratiqués par les voitures en journée. Le code de la route en Belgique le permet aussi notamment avec les rues réservées aux jeux ou les rues scolaires.

On a vu apparaître de nombreux aménagements post-confinement qui pourraient être éventuellement pérennisés : les pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs, la mise en place de zones de rencontres et donc il y a matière à réfléchir aussi par rapport à ces aménagements quant à leur pérennisation.

Pour conclure, je dirais que pour remettre les piétons à leur place au niveau de l'espace public, il faut penser, en termes de principe STOP, en matière de stratégie d'aménagement de l'espace public, à un principe qui est maintenant connu et adopté par l'ensemble des acteurs de la mobilité je pense et qui met en avant les piétons, les cyclistes, ensuite les transports publics et ensuite les transports privés en matière de stratégie d'aménagement du territoire. La réflexion doit se faire en amont de l'aménagement de l'espace public.

Notre message consiste à dire comme cela a été fait par exemple dans Goodmove, au niveau bruxellois, qu'il existe une hiérarchisation des voiries qui a été mise en place, une hiérarchisation multimodale des voiries et donc, chaque mode de déplacement, connaît le réseau qui lui est attribué : c'est une sorte de classement des voiries : réseau piétons plus réseau piétons confort, etc.

Je pense qu'à ce niveau-là, grâce à ce travail en amont, on peut définir une cohabitation apaisée qui est plus intéressante; par contre, pour d'autres voiries qui sont plutôt prioritaires pour d'autres moyens de déplacements, c'est plutôt une séparation qui sera prônée.

C'est une question stratégique qui doit se réfléchir en amont de l'aménagement de l'espace public.

Eventuellement passer à un système plutôt de cohabitation plutôt que de séparation.

Que signifie plus précisément ce principe STOP ? Il signifie Sais Ton Occasion Piéton.

Né en 2001 d'une réaction de Carl Decaluwé (parlementaire CD&V) critiquant la politique de mobilité de Steve Stevaert (alors ministre flamand de la mobilité), cet acronyme "STOP" nous vient de Flandre.

S pour stappers qui veut dire piétons, qui désigne toute personne à un moment de la journée

T pour trappers qui veut dire cyclistes

O pour openbaar vervoer qui veut dire transport public (train, tram, bus, métro)

P pour privé qui veut dire transport privé, la voiture en l'occurrence

Que prône ce principe STOP ?

Il prône une hiérarchisation des différents modes de transports et les favorise dans l'ordre suivant: la marche à pied, les vélos et la micromobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues,...), les transports publics, les transports privés collectifs (taxis, voitures partagées, covoiturage) et enfin, les transports privés individuels.

La voiture privée et individuelle n'est plus considérée comme point de départ et de centre des réflexions et aménagements.

Ce principe STOP fait donc son chemin et commence à s'imposer, on le retrouve dans le débat au centre de réflexion dans les plans de mobilité de plusieurs villes, par exemple (Gand et Bruxelles).

La déclaration de politique régionale wallonne (DPR) reconnaît pour première la fois en 2019 l'inversion de la hiérarchie des modes de déplacement avec une priorité mise sur les modes de déplacements actifs et d'abord à pied. Le principe STOP est donc maintenant reconnu par les trois Régions.

Merci pour votre attention. Je vous invite à consulter le site www.tousapied.be dans lequel vous pouvez trouver de nombreux articles qui pourraient vous intéresser et qu'on publie régulièrement et qui sont liés à la présentation.

Jonathan de Patoul :

Nous allons passer au deuxième exposé consacré au partage de l'espace public.

Pour introduire celui-ci, quelques chiffres: l'espace réservé en voirie par type d'utilisateur de l'espace public, c'est environ 60% pour les voitures, 30-35% pour les piétons, 2,5% pour les transports publics et environ la même chose pour le vélo.

Claire Pelgrims, chercheuse en urbanisme, Faculté d'architecture de l'ULB :

Le partage de l'espace public

Je vais aborder une perspective plus historique en revenant un peu sur les tendances en termes de partage de l'espace public et leurs implications maintenant en matière de décision en se projetant aussi dans l'imaginaire.

Cela a déjà été évoqué dans l'introduction aujourd'hui et cela apparaît aussi souvent dans les médias : il existe une tension sociétale certaine en Belgique par rapport notamment à l'intégration difficile des nouveaux engins de déplacement avec la question sous-jacente de l'empiètement d'un certain type de mobilité sur l'espace qui est réservé à d'autres.

Ces tensions sont tout à fait normales et sont au cœur des processus eux-mêmes de transformation continue à la fois des pratiques et des infrastructures de mobilité.

Donc, ces infrastructures et ces pratiques évoluent parce qu'aussi on est quelque part insatisfait d'une situation de fait qu'on entend "faire évoluer".

J'utilise ici le terme « infrastructure de mobilité » pour parler à la fois des infrastructures qui sont dédiées à des usagers spécifiques (le trottoir pour le piéton, la piste cyclable et les voiries carrossables) mais aussi pour parler de toutes ces formes mixtes qui sont apparues depuis les années 50 (les zones partagées, les semi-piétonniers, l'action des bandes semi-suggérées).

Cette tension entre les différents modes peut aussi se penser en termes d'une tension entre vitesse et lenteur entre les mobilités rapides et les mobilités lentes.

C'est justement sur cette tension à Bruxelles et ce depuis les années 50. que j'ai eu l'occasion de travailler dans le cadre d'une thèse pendant plusieurs années.

Je me suis intéressée à décrire comment cette tension a fait évoluer à la fois les limites entre les espaces dédiés à la vitesse et ceux dédiés à la lenteur. mais également à décrire l'échelle à laquelle ces aménagements sont pensés et comment ils s'articulent entre eux.

Ma présentation sera axée sur ce point précis parce qu'effectivement, quand on pense la ville à différentes vitesses, on la conçoit aussi à différentes échelles. De fait, la ville « marchable » n'a pas la même dimension que la ville telle qu'on la conçoit avec des déplacements principalement automobiles.

Je vais brosser une description de trois grandes dynamiques, trois grandes périodes mais il faut bien avoir à l'esprit que ce sont des périodes qui, en fait, se superposent davantage qu'elles se succèdent et donc il n'y a pas une ère qui succèdera à une autre. On retrouve dans la manière dont on gère actuellement la question des mobilités finalement cette superposition de concepts, de pensées relatives à l'espace public.

Pour être concret, j'ai choisi l'exemple du Quartier des Deux Portes, entre la Porte Louise et la Place Louise et la Porte de Namur, parce que justement, cela a fait l'objet il y a quelques années d'un projet de rénovation qui a fait débat et que cet endroit est intéressant tant parce que justement on retrouve finalement des traces des différents discours concernant l'articulation entre vitesse et lenteur.

Une première trace que l'on peut voir, ce sont ces immeubles autour qui dépassent du projet et qui sont finalement un peu la face visible de cette transformation qui a eu lieu dans les années 50, une transformation de l'environnement bâti pour l'adapter à l'automobilité, donc à la mobilité pour les voitures. A l'époque, on a modernisé finalement le réseau routier en espérant le rendre plus attractif pour que le secteur privé s'occupe de rénover les bâtiments. On a construit en hauteur pour libérer le sol en espérant le verduriser, ce qui n'a pas été le cas en majorité mais surtout pour laisser un maximum de place à la voiture, c'est la période aussi où on construit ces tunnels sur la petite ceinture et notamment sur l'avenue Louise.

Finalement, cette place que prend la voiture à l'époque n'empêche pas de réfléchir à des aménagements pour les piétons. Répondre à cet appétit spatial très important de la voiture va finalement créer différents niveaux de sols.

C'est une période où on va s'intéresser aux piétonniers commerçants, aux galeries, aux shopping center et à toutes ces formes d'espaces pour la lenteur qui sont inclus dans le bâti, et qui ne sont plus tellement dans l'espace public. Ces galeries commerçantes vont venir renforcer des noyaux commerçants et touristiques existants, qui se connectent très fortement à la mobilité rapide qui est créée à l'époque notamment les grands espaces de stationnement. Ainsi, la galerie Toison d'Or où on voit assez bien la complexité et la démultiplication des niveaux de sols avec ces étages de parking mais aussi la question du pré-métro, la rue, les deux étages de la galerie à l'époque, les bureaux qui viennent s'installer et tous ces éléments sont connectés à la fois avec les autoroutes urbaines constituant la petite ceinture et avec le pré-métro à l'époque. Ce réseau de galeries commerçantes est vraiment pensé, contrairement à ce qu'on a tendance à faire aujourd'hui,

comme des espaces de mobilité qui sont isolés, ponctuels.

L'idée de ces piétonniers est de dire « assez ».

D'une part, parce qu'il existe plusieurs fonctions dans ces galeries : on peut aller au cinéma, au restaurant, etc. mais aussi parce qu'ils sont fortement accessibles en voiture, par le métro et c'est un enjeu important parce qu'ils sont « désignés » ou "affectés" de manière qu'on puisse y décélérer, s'y arrêter et que ce soit agréable.

D'autre part, dans la continuité de ce qu'on voyait notamment avec les galeries commerçantes plutôt du 19e siècle, l'idée de créer finalement des raccourcis avec les premières galeries Louise qui elles visaient à faire un raccourci plus agréable entre la Place Stéphanie et la Place Louise alors que le goulot Louise était fortement encombré par la voiture.

Ces espaces, à l'intérieur du bâtiment, permettent d'être très sécurisés pour le piéton et offrent aussi des continuités qualitatives, confortables pour le piéton.

A partir des années 70, ces aménagements qu'on faisait à l'intérieur des bâtiments vont petit à petit s'étendre et prendre de la place sur notamment les contre-allées. En 1971, on crée le premier piétonnier de la Toison d'Or parce que justement le tram est mis en souterrain à l'époque et on va supprimer la contre-allée. Il convient de souligner l'importance que prennent les bacs à plantation pour opérer cette séparation très forte entre l'autoroute urbaine d'un côté et cet espace « privilégié », piétonnier le long des façades, de l'autre. La qualité de cet espace piétons qui est réalisé avec du marbre, des pierres bleues, est très importante et elle se posera aussi quand il s'agira d'étendre certains aménagements jusqu'à la Place Louise. Cette question de la matérialité des espaces piétons reste une constante dans le débat.

A cette période, se produit également la construction des premières galeries à ciel ouvert, comme on les appelle à l'époque. Ce sont les premiers piétonniers qu'on construit dans le centre-ville historique et la réflexion est portée à l'époque sur la question de la restriction de stationnement en voirie. Parce que c'est le premier moment où à Bruxelles on interdit le parking, d'abord pour faciliter la circulation afin qu'il y ait un roulement plus important entre les voitures pour qu'on puisse satisfaire plus de clients.

Le discours va cependant évoluer et on va considérer cette question de réduire le stationnement pour valoriser davantage les sites pittoresques de la capitale dans un but touristique. Ce qui est intéressant, au moment où l'on entend restreindre à la fois le stationnement et puis petit à petit même la circulation dans l'îlot sacré, c'est de devoir trouver toute une série de dispositifs qui n'existaient pas avant, la question ne se posant pas, pour interdire l'accès des voitures à ces espaces et se mettent en place des espèces de barrières amovibles un peu compliquées qui ne fonctionnent pas très bien.

Il faut attendre le début des années 90 pour voir s'installer le système de plot qui monte et descend, qu'on retrouve maintenant un peu partout. A partir de cette période, les piétonniers vont s'étendre. De plus en plus de zones sont alors customisées mais cette extension va poser la question de la réelle qualité finalement du piétonnier. Un piétonnier a en effet une vocation radicale dans le sens où les autres modes de déplacement sont interdits dans ces espaces.

On va évoluer dès lors vers des formes un peu plus hybrides, un peu moins radicales comme les

semi- piétonniers, les zones 30 ou les zones partagées où le partage entre voitures et le reste se fait dans la rue elle-même. Nous sommes en présence de deux espaces qui sont séparés par un énorme bac à plantation, et s'instaure une réflexion sur la vitesse et une articulation qui se fait au niveau du petit détail de la bordure.

Cette période va voir aussi la vitesse automobile diminuer, l'élimination du trafic de transit, et le fait de rendre la voiture moins visible en limitant le stationnement en voirie.

Parallèlement, on va aussi travailler sur une forme d'accélération de la lenteur car la lenteur doit être sécurisée et doit avoir une continuité spatiale, les trottoirs doivent être continus, agréables, et disponibles en permanence. Dans ce cadre-là, les zones 30 font tâche d'huile. Depuis 2021, la plupart des voiries sont en effet à 30km/h.

Les différentes voiries vont être pensées selon leur statut ; le statut de voirie métropolitaine, voirie interquartier, voirie locale pour petit à petit faire ralentir un maximum de voiries pour permettre un partage de l'espace public sur l'ensemble des voiries et non plus seulement les centres ville historiques favorisés au sein desquels cette dynamique de piétonnisation s'était instaurée au départ.

En dépit de tous ces aménagements, demeure cependant la permanence de l'infrastructure de vitesse où les enjeux de sécurité des piétons sont relativement absents des discours et la question de la fluidité du trafic reste dominante dans la gestion de l'espace public.

La dépréciation de cette vitesse automobile devient un argument qui devient de plus en plus porté au niveau politique au fil du temps au regard notamment de la qualité de l'air y compris sur ce tronçon de la petite ceinture qui, 50 ans auparavant, était encore une autoroute urbaine où les véhicules filaient à toute allure.

Une dimension dont on parle assez peu, c'est la question du parking qui reste quelque part un "intouchable", qui a un impact esthétique assez important sur l'expérience du piéton, qui est très contraignant aussi pour les élargissements de trottoirs, de pistes cyclables, etc.

En 2014, on avait encore 58% de la voirie qui était dédiée à la voiture et parmi ces 58%, 10% était occupé par du stationnement.

Une autre dynamique apparue dans les années 2000, est l'hybridité dans les déplacements actifs entre l'utilitaire et cette dimension plaisir qui est une tendance qui tend à prendre de l'importance actuellement mais qui n'est pas vraiment majoritaire dans les discours qu'on trouve sur l'aménagement. Cependant, je crois que c'est une dynamique qui va prendre de l'importance dans les futures années justement parce que cette question du plaisir que l'on éprouve dans les déplacements, est assez liée aussi avec la manière dont l'on pense de plus en plus la ville en termes de concurrence pour la rendre attractive en termes de qualité de vie.

Rappelons aussi que le code de la route a été créé pour la voiture à une époque où on entendait favoriser le développement de l'automobile et la modification du code de la route va de plus en plus dans le sens de redonner une place aux autres modes de transports, redonner une place aux piétons, la priorité aux modes actifs et aux transports publics. Par exemple, la question d'un partage d'un trottoir trop étroit que pour accueillir finalement, de manière confortable, des lenteurs

un peu plus rapides, et des lenteurs un peu plus lentes, si j'ose ainsi m'exprimer, relève finalement du dimensionnement des infrastructures, du sentiment de sécurité.

La question des voitures stationnées prend également de plus en plus de place en Région bruxelloise.

Un dernier point intéressant à souligner par rapport à cet exemple de l'aménagement des Deux Portes consiste aussi à compléter les itinéraires cyclables régionaux pour relier la Région avec la périphérie et disposer ainsi d'une expérience pour les déplacements qui sont une véritable alternative à la voiture.

Pour le vélo, on dispose finalement d'un maillage qui est vraiment pensé comme tel.

Pour le piéton, on reste, même dans le plan GoodMove, sur des magistrales piétonnes par exemple héritées fortement de la pensée moderniste qui pense les aménagements piétons comme des espaces ponctuels où on se rend d'une autre manière. On ne réfléchit toujours pas à la marche comme un mode de transport qui permet de faire vraiment des distances importantes depuis les espaces de travail jusqu'au domicile.

La question de la micromobilité, le développement des trottinettes, invitent aussi à re-questionner le partage de l'espace public. Mais ces modifications-là se font aussi en continu et par conséquent si on a une réflexion en amont, au moment où on constitue un aménagement, cela relève d'une négociation qui se fait au quotidien par les choix qu'on fait aussi pour se déplacer.

Mathieu Angelo, directeur du CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles) :

Tous égaux dans l'espace public?

L'accessibilité de l'espace public est une chaîne composée de maillons. Si on a des bâtiments, des transports, des trottoirs et tout ce qui compose la chaîne, il suffit d'un seul maillon manquant pour que la personne à mobilité réduite ne puisse pas arriver à destination.

L'espace public constitue une étape pour aller dans les bâtiments, pour avoir accès aux services, pour avoir accès à un emploi, pour avoir accès à un commerce, un loisir, c'est pour avoir accès aux transports publics ou aller jusqu'à son propre véhicule ; c'est vraiment un des maillons pour l'inclusion sociale, professionnelle de tous ces publics.

Lorsqu'on parle de ce public, de qui parle-t-on ? On parle d'un tiers de la population aujourd'hui mais demain, ce sera peut-être vous, nous, tout le monde est concerné par ces multiples raisons qui peuvent nous rendre "à mobilité réduite" à un moment ou l'autre de notre vie, que ce soit pour une raison de taille, d'état, d'âge, pour un handicap où les instruments auxquels on recourt pour se déplacer. Cela concerne autant les personnes âgées avec une déficience motrice, intellectuelle, visuelle, les femmes enceintes, les familles, les enfants, les parents avec les poussettes.

La question qui nous a été posée est la suivante « Sommes-nous tous égaux dans l'espace public en tant que piétons et piétonnes ? »

C'est en effet une question très importante à propos de laquelle les membres de notre collectif

sont vraiment régulièrement en questionnement et nous adressent énormément de signalements. Cela va dépendre de différents aspects et niveaux : l'aspect infrastructurel, les aménagements, leur équipement, évidemment des aspects liés à l'entretien et des aspects liés à ce qu'on appelle « l'accessibilité comportementale » liée à l'encombrement de l'espace public.

Au niveau des cheminements, je parle de l'entretien, je parle de l'état des trottoirs, du choix de certains revêtements.

Ce sont tous des enjeux capitaux pour garantir un espace public accessible à tous, des points d'attention très importants à mener dans le cadre des politiques pour permettre à tout le monde d'accéder aux cheminements, aux trottoirs.

Un autre enjeu, ce sont les traversées. Les traversées sont synonymes évidemment de l'accès aux trottoirs. Il n'est pas rare de voir des personnes en situation de handicap ou se déplaçant par exemple en fauteuil roulant, cheminer sur la chaussée, au milieu des voitures parce qu'elles n'ont pas pu accéder aux trottoirs.

La traversée, c'est l'endroit où on va passer d'un trottoir à l'autre : il faut qu'elle soit équipée. Cela signifie que le trottoir doit être abaissé, qu'il faut une signalétique sonore pour pouvoir traverser pour les personnes en déficience visuelle, il faut aussi une signalétique tactile (les dalles qui sont illustrées sur la photo du milieu que je vous présente).

Ce sont des questions d'aménagement qui sont essentielles et qu'il faut planifier pour rendre une ville et ses circulations accessibles à tous.

Dans l'espace public, on trouve des marches, des escaliers. Le grand défi consiste à compenser ces différences de niveau par des cheminements praticables pour tout le monde pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant, mais aussi pour les parents qui se déplacent avec des poussettes. L'accessibilité est également une question de sécurité.

A certains moments, comme je l'ai dit, des personnes circulent sur la chaussée parce qu'elles n'ont pas accès aux trottoirs mais elles sont aussi confrontées parfois sur le trottoir-même à des situations dangereuses.

La sécurisation des chantiers, la sécurisation de tout ce qui est sur le cheminement des piétons constitue également un enjeu important.

Les personnes à mobilité réduite rencontrent énormément d'obstacles. Je viens de citer les chantiers : il y a de nombreux défis comme l'emprise sur le trottoir et par ailleurs il y a le contournement du chantier qui est censé respecter un certain nombre de règles. Les couloirs de contournement doivent être praticables pour tout le monde et donc offrir un cheminement continu et accessible à tous.

Cela constitue vraiment un grand défi parce qu'il existe de très nombreux chantiers à Bruxelles, parfois juste pour une journée, et cela caractérise aussi la difficulté pour les personnes qui, par exemple, ont une déficience visuelle, et qui ont appris à connaître par cœur leur trajet habituel. Un chantier arrive en une fois sur le chemin auquel on est habitué et il faut tout à coup réapprendre par où aller alors qu'on est peut-être sur un chemin qu'on pratique quotidiennement et dont on a

l'habitude. L'objectif est d'essayer d'éviter tout ce qui est imprévu et tout ce qui vient obstruer des infrastructures.

Si des efforts considérables sont consentis à certains endroits pour rendre les aménagements accessibles et conviviaux, il suffit de l'encombrement que ce soit par un chantier mais aussi par d'autres obstacles pour rendre ces efforts-là et ces investissements-là réduits à néant. Un effort doit véritablement être réalisé à ce niveau-là.

L'emprise des terrasses sur les trottoirs, des tables, des chaises positionnées sur les cheminements et les dalles sont des obstacles qui obligent bien souvent des personnes à circuler sur la rue plutôt que sur le trottoir qui leur est dédié.

La micromobilité constitue un enjeu essentiel: il est vital que l'ensemble des différentes mobilités qui se développent tiennent compte des piétons et que l'espace public reste réservé à la circulation de piétons. Un travail est en cours actuellement pour essayer d'améliorer l'ordonnance relative à la micromobilité.

Nous encourageons vraiment les parlementaires à aller le plus loin possible dans ces questions car les trottoirs sont aujourd'hui envahis de tellement de choses différentes que le piéton n'y a plus beaucoup sa place.

Les trottinettes, les vélos, les scooters sont aussi des obstacles que l'on rencontre ponctuellement et qui arrivent par surprise sur le cheminement par exemple d'une personne aveugle.

Le trottoir est aussi occupé par des horodateurs, par des poteaux de signalisation, par des poteaux d'éclairage, par des boîtiers techniques (comme la télédistribution) et demain certainement par des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Rappelons également les étals pour les commerces, les voitures qui sont stationnées, les sacs poubelles trois fois par semaine, les encombrants.

Le mobilier urbain mais également des éléments plus ponctuels peuvent constituer des obstacles sur le chemin d'une personne à mobilité réduite.

Un autre enjeu consiste dans le contraste de tous les équipements et de tout le mobilier urbain.

Au niveau des trottoirs, les piétons cohabitent avec d'autres modes, les cyclistes mais cela peut aussi être les trottinettes,

Permettez-moi de faire un focus sur l'importance des zones de repos.

Si on veut permettre aux personnes à mobilité réduite de circuler et d'avoir envie d'aller dans l'espace public, il faut leur donner accès à des bancs et à des espaces de repos dans des endroits sympatiques et agréables aussi. Si les bancs, pour certains, sont synonyme de rassemblement, de délinquance - et on entend régulièrement de personnes qui demandent à enlever les bancs - il ne faut pas oublier que les bancs permettent à certains d'aller faire une promenade et qu'ils pourront régulièrement se reposer sur leur chemin.

J'ajoute encore un point important : la coordination avec les transports publics qui permet aux personnes à mobilité réduite d'embarquer dans les transports publics et lorsqu'ils descendent d'un transport public et de trouver une liaison avec une traversée adaptée.

Un travail significatif est réalisé au niveau du cadastre des arrêts : est-ce que l'arrêt est accessible, conforme ou praticable ? Au niveau de Bruxelles Mobilité, un investissement doit être réalisé dans les abords des arrêts et dans la cohérence entre la caractéristique d'un arrêt de transport public accessible et de l'îlot dans lequel on peut débarquer.

Je voudrais encourager les personnes qui rencontrent des difficultés sur leur chemin, à les signaler via l'application « Fix my street » qui est l'outil régional qui permet de remonter un certain nombre de difficultés ou d'obstacles qu'on rencontre sur le chemin et dans l'espace public.

Récemment, la Région a ajouté des critères liés à l'accessibilité (abaissement de voirie, de trottoirs, les dalles podotactiles qui sont mal placées ou endommagées, comme les feux sonores par exemple. Une attention particulière a été mise dans cet outil de signalements pour les citoyens.

Si vous voulez des renseignements sur comment agir pour améliorer l'accessibilité à votre niveau, vous pouvez vous rendre sur la plateforme qu'on a réalisée agir.cawab.be qui vous donne toutes les informations pour le faire à votre niveau et faire évoluer l'accessibilité et être acteur de ce combat.

Laura Chaumont, ASBL Garance :

Je voudrais commencer mon exposé en réaffirmant l'importance du genre car dans ce domaine précis qui concerne le statut du piéton, le masculin l'emporte très fort autant dans les discours que dans la façon d'en parler. Effectivement, penser en terme de genre, c'est penser à toute la société de façon transversale car si on continue de penser le genre comme un « à côté », on continue aussi de se tromper et d'invisibiliser les femmes dans l'espace public.

Le titre de la présente contribution est "Tous égaux dans l'espace public ?". Ma réponse à cette question sera d'emblée non.

En effet, la grande majorité des piétons sont des piétonnes car à cause des inégalités qui persistent aujourd'hui dans notre société, les femmes ont beaucoup moins accès aux voitures et même dans les familles où il y a une voiture, c'est en général l'homme qui l'utilise. Il est donc indispensable de bien regarder cette problématique des espaces publics pour les piétons et les piétonnes à travers le prisme du genre et ce de façon systémique pour essayer lorsque l'on aborde un sujet de se rendre compte de l'impact différent sur les hommes et les femmes.

Dans la grande majorité des cas, il y a une différence sur l'impact qu'aura la conception des aménagements et territoires quels qu'ils soient sur les hommes et sur les femmes, pas parce qu'on est biologiquement différents, mais parce qu'il persiste aujourd'hui des inégalités profondes et structurelles qui font que nous ne sommes pas à égalité du tout, à aucun endroit de la vie en Belgique.

Si on oublie de genrer les statistiques et les analyses, on occulte une partie des usagères ou des utilisatrices.

Garance asbl est une association qui existe depuis vingt ans déjà et qui fait de la prévention en matière de violences basées sur le genre, en prévention primaire, ce qui signifie qu'on réfléchit à tout ce qu'on peut faire avant que la violence n'arrive, et pour qu'elle n'arrive pas. Notre activité de base et qui reste principale consiste à donner des formations d'autodéfense physique et verbale pour femmes et jeunes filles à partir de 8 ans.

Au fur et à mesure des années, on s'est rendu compte que si on proposait des stages d'autodéfense pour les femmes, se présentait souvent le même public de femmes, à savoir des femmes blanches, assez jeunes, valides, souvent universitaires, majoritairement hétérosexuelles et qu'en conséquence, même en voulant diminuer la discrimination, on en installait d'autres. On a depuis lors abordé une réflexion intersectionnelle sur les violences systémiques pour tenter justement de faire ressortir toutes les discriminations : une femme blanche qui vit des violences, ne vivra pas les mêmes violences qu'une femme racisée, qu'une femme non valide ou qu'une femme lesbienne, par exemple.

Si on ne met pas cela en avant, de nouveau, on passe à côté d'une partie de la réalité de vie de ces personnes-là.

Notre association a donc développé des projets différents pour essayer de toucher tous les publics, en gardant toujours l'autodéfense verbale et physique qui est vraiment notre activité principale.

Garance a ainsi un projet spécifique pour trois publics différents :

- pour les femmes qui ont un parcours migratoire dans leur vie
- pour les femmes de plus de 55 ans
- pour les femmes en situation de handicap physique et/ou mental.

On dispose aussi d'un projet spécial pour les filles à partir de 8 ans, un autre pour les enfants et on se rend dans les écoles primaires de la Région bruxelloise et en Wallonie dans la région de Liège pour donner des ateliers de prévention des violences commises envers les enfants (cela s'intitule « enfants capables ») et puis on a enfin le projet « espace public » qui existe depuis maintenant 10 ans, sur lequel je travaille depuis le début et qui essaie de montrer, de visibiliser les inégalités structurelles qui persistent encore aujourd'hui dans les espaces publics et de donner la parole aux femmes dans toutes leurs diversités.

Le projet de base, en 2012, voulait d'abord parler du sentiment d'insécurité qui pouvait être vécu par les femmes à Bruxelles mais dans une optique plutôt positive et innovante d'idées, pas dans une optique d'éclairage permanent et de présence massive de caméras. Pour nous, sécurité ne rime pas du tout avec sécuritaire.

Par contre, comment apprivoise-t-on ce sentiment d'insécurité qui existe chez une grande majorité de femmes, qui existe pour des raisons structurelles aussi par rapport à l'éducation qu'on a reçue ? Le message qui passe toujours aujourd'hui auprès des filles et des femmes est celui selon lequel l'espace public est l'endroit le plus dangereux lorsqu'on est une femme.

Je me plais pourtant à rappeler que l'endroit le plus dangereux pour les femmes, encore aujourd'hui, c'est l'espace privé alors que c'est totalement contraire à ce qu'on nous a raconté

lorsqu'on était enfant car en effet il y a beaucoup plus de risque malheureusement de se faire agresser sexuellement ou physiquement dans un espace privé par quelqu'un que l'on connaît que dans l'espace public.

Or, le sentiment d'insécurité qu'on peut ressentir dans l'espace public apparaît vraiment disproportionné par rapport à la réalité et c'est sur ce sujet qu'on voudrait travailler.

Il ne s'agit pas de ne pas prendre en considération ce sentiment d'insécurité-là mais il faut bien se rendre compte que ce n'est pas l'endroit le plus dangereux pour les femmes.

Ce projet a vraiment concentré les bases de notre réflexion sur « comment aborder le genre et l'espace public, comment aborder l'insécurité? » mais surtout « que peut-on faire, que peut-on changer pour rendre une ville, la ville ou les espaces publics plus égalitaires pour tous et toutes ? ».

Garance a entrepris un travail avec la ville de Namur. Celle-ci est la première ville à avoir, en amont de travaux publics, effectué un travail de réflexion avec des habitantes sur leur perception de la ville, sur ce qu'elles avaient envie de voir dans les espaces publics pour s'y sentir plus accueillies et plus bienvenues.

On a ainsi fait des marches exploratoires, qui est un outil que l'on utilise depuis 10 ans qui permet d'aller observer un quartier, avec un groupe de femmes, un quartier qu'elles connaissent bien pour essayer d'arrêter de vivre la ville dans le quotidien, dans les déplacements qu'elles ont l'habitude de faire et plutôt de se concentrer, de regarder, de se dire « comment je me sens ici, pourquoi je me sens bien ou pas, qu'est ce que je voudrais changer ? ».

Il y a plusieurs sujets différents qui vont ressortir : l'obscurité, l'éclairage public, la propreté, les bancs, l'accessibilité, les sols, quels sols on choisit de mettre en place, l'orientation, la prévisibilité d'un trajet, l'orientation, les sorties, les entrées, les distances à parcourir, ...

De ces réflexions, ressortent toujours beaucoup d'idées, qui ne sont pas pour autant des grands bouleversements ni des travaux onéreux mais davantage juste changer la perspective.

Ce cahier de recommandations a été intégré au cahier des travaux publics à Namur et ce sera donc la première ville à intégrer le genre dans un changement urbanistique.

Il s'agit donc d'un excellent projet à propos duquel notre association espère beaucoup.

Cet exemple et mon propos illustrent qu'encore aujourd'hui, la ville est construite par les hommes pour les hommes.

A partir du moment où il y a encore aujourd'hui plus d'hommes blancs, jeunes et universitaires, hétérosexuels qui décident de la ville, à partir de leur propre expérience, de leur propre regard, ils vont construire la ville sur base de leur réalité et donc oublier toute une partie de la population qui n'a pas ce profil.

Outre Namur, notre association a également développé un projet qui s'est concentré sur les espaces verts à Bruxelles, avec Bruxelles Environnement. On a ainsi analysé neuf parcs

différents car on s'est rendu compte que dans les espaces verts, tout ce qu'on pouvait retrouver comme limitations, comme craintes, etc. étaient encore plus visibles ou encore plus ressenties avec une disparition totale des femmes à partir d'une certaine heure et avec une occupation des espaces soi-disant de détente très différents selon que l'on soit une femme ou un homme.

Partant du principe qu'à cause des inégalités dans la charge mentale et le travail reproductif, encore aujourd'hui, ce sont majoritairement les femmes qui s'occupent des personnes à mobilité réduite dépendantes et/ou des enfants. Donc, c'est aussi un lieu de travail gratuit, reproductif mais quand même un lieu de travail pour beaucoup de femmes.

Cela a été intéressant pour nous de se rendre compte de ce qu'on avait envie de voir naître dans les espaces publics, tant en termes d'aménagement, mais aussi d'activités.

Notre association a aussi investi les Marolles grâce à un contrat de quartier, travaillant dans les réaménagements, assez concrets, avec des habitantes, sur ce qu'elles voulaient voir émerger de ce contrat de quartier.

Garance est en train d'achever la deuxième partie du projet « femmes au parc » qui a consisté à analyser plus en profondeur le parc Tour et Taxis, la ligne 28 ou la Coulée Verte. Dans ce parc, on a effectué des démarches exploratoires, développé une activité sportive en non-mixité pendant 6 mois, et formé les gardiens de parc et les concepteurs et conceptrices des parcs de Bruxelles environnement.

Parmi nos futurs projets, sont envisagées les toilettes publiques. Il est en effet indispensable de se rendre compte que lorsqu'on veut occuper les espaces en tant que femmes, cela s'avère compliqué puisqu'on ne peut jamais rester très longtemps sans toilette publique gratuite et accessible. Un projet va être mis sur pied normalement via urban Bruxelles qui n'est pas encore totalement finalisé et puis, nous envisageons de travailler sur le parc du Cinquantenaire, de nouveau sur des marches exploratoires et sur l'activité en non-mixité.

La réflexion des personnes à mobilité réduite est toujours incluse dans notre réflexion puisque les femmes sont encore aujourd'hui très majoritairement en charge des personnes dépendantes des enfants donc elles pensent beaucoup plus automatiquement à toutes ces perspectives-là, que ce soit parce qu'elles sont elles-mêmes concernées par un handicap ou parce qu'elles s'occupent de personnes qui sont concernées ou qu'elles le vivent au quotidien.

Bruxelles n'est pas sécurisante pour les cyclistes, il y a un manque criant d'infrastructures sécurisées pour les vélos, et avec des enfants c'est encore excessivement dangereux de rouler sur la route. Le problème n'est ni chez les piétonnes, ni chez les vélos, c'est se tromper d'angle, car le problème demeure toujours selon moi, la voiture et le fait que les espaces vélos ne sont pas encore aujourd'hui indépendants et sécurisants et en tant que parents, aujourd'hui, parfois, c'est indispensable de rouler sur le trottoir si on veut pouvoir se déplacer en vélo en sécurité. Les trottinettes électriques, selon moi, c'est différent, car ce n'est pas du tout le même public et il existe beaucoup plus de débordements d'utilisation par des jeunes à deux voire trois et avec une vitesse qui est anormalement élevée qu'avec des personnes qui roulent sur les trottoirs avec des enfants, à vélo, car les vélos ne savent pas passer ailleurs que sur le trottoir.

Lorsque l'on pense la ville en termes de genre, on la pense plus accessible pour tout le monde.

Amélie Cardyn, Business Group Leader Manufacturing, Agoria :

“Les piétonnes et les piétons à l'ère de l'innovation”

Agoria représente la Fédération des Entreprises Technologiques (anciennement FabriMetal) C'est la plus importante fédération d'entreprises en Belgique puisqu'elle regroupe tout ce qui est manufacturier, production, digital, des télécoms à la production de machines agricoles en passant par les fournitures pour le rail fournitures pour le rail, pour les bateaux.

Notre fédération conseille les entreprises en matière de ressources humaines, de législation sociale, mais aussi d'économie circulaire, d'environnement, de mobilité, et puis tout ce qui est aspect sécurité dans l'entreprise.

Chez Agoria, on a aussi un support par secteur; on peut ainsi aider pour la standardisation, les contacts avec l'administration, un lobby constructif avec les autorités, des contacts avec les écoles pour s'assurer qu'on a des gens formés, etc.

Les technologies pour les piétons représentent un attrait car il peut être important de disposer de technologies de plus en plus faciles afin de connaître surtout la situation existante et puis, pour simuler des nouvelles situations d'aménagement de l'espace public. Et aussi, pour un rôle commercial et enfin, un rôle aussi de sécurité publique.

Prenons ainsi le comptage : il y a depuis toujours des systèmes de comptage mais pour les piétons, mais aujourd'hui il existe des systèmes plus évolués qui ont permis lors de la pandémie que nous avons connu, d'identifier les situations à risque quand il y a trop de monde dans un espace public ou même dans un espace fermé.

Ils vont aussi permettre de choisir la bonne largeur sur certains passages , s'assurer qu'il n'y a pas de goulots d'étranglement par exemple dans une station de métro ou un centre commercial ou un passage un peu étroit, donc, s'assurer qu'il n'y a pas de zones de danger ou d'inconfort. D'un point de vue analytique et commercial cela permet à des entreprises commerciales de savoir si elles vont s'installer à cet endroit . Cela permet également de fixer des tarifs sur la publicité ou sur la location le passage, l'ère de chalandise d'une zone.

Ensuite, les technologies vont permettre de détecter. Ainsi, on peut détecter si un piéton arrive, si c'est une personne en chaise roulante ou même avec une canne parce que désormais , on peut détecter énormément de choses et adapter en fonction. Par exemple, l'information à la personne ou bien le feu de circulation vers lequel elle se rend pour faciliter une traversée par exemple.

Troisième activité possible grâce à la technologie : on peut informer un usager/ère de la voirie de, par exemple, la proximité d'un chantier ce qui peut être intéressant pour une PMR ou d'un transport d'urgence (ambulance) qui arriverait à toute vitesse.

Ce qu'on peut imaginer maintenant, et qui se fait déjà, c'est la réalité augmentée. C'est-à-dire que vous n'utilisez pas uniquement le plan qui est intégré dans votre smartphone, mais aussi la caméra avec laquelle vous scannez votre environnement, sur votre smartphone; sur le plan que vous scannez, vous voyez une flèche apparaître qui vous indique que c'est dans cette direction, la deuxième à droite, etc. On ne doit même plus se repérer sur un plan digital.

Quatrième activité: inventorier.

C'est une grande aide pour les gestionnaires des espaces publics et les designers, les architectes, etc., et cela permet un meilleur inventaire de la situation existante.

Que fait-on traditionnellement ? utiliser des images satellites parce qu'elles sont presque souvent mises à jour, compter le nombre de places dans un parking, ce qui est important pour le calibrage de l'espace, pour l'analyse de la situation existante.

Des caméras vont ainsi permettre non seulement de prendre les images, mais aussi directement, via un software, d'identifier dans quelle zone est le stationnement, quelle zone relève du parking... Elles vont aussi pouvoir identifier les panneaux routiers, les marquages au sol. On va vers une facilitation du métier aussi pour le design de la route.

Évoquons maintenant les technologies qui sont utilisées.

- le GPS qui va repérer les signaux GPS émis par les voitures, par votre smartphone, par d'autres appareils ;
- la détection des signaux Wifi qui est plus locale ;
- le VPS, qui est l'utilisation de la caméra du smartphone ;
- des sensors de proximité qui sont un système ancien avec un rayon qui est interrompu quand il faut passer.

Les caméras ont évolué : elles font de la reconnaissance faciale , elles identifient, elles peuvent, moyennant un voyant adapté, identifier si la personne est jeune, si elle se déplace lentement ou rapidement. Les caméras multispectrales permettent de détecter aussi dans des environnements plus difficiles s'il y a du brouillard, de la pluie; elles identifient des personnes, elles peuvent voir quelqu'un, elles peuvent aussi, moyennant la connexion avec un software, identifier quelqu'un qui court ou une situation à risque avec trop de monde ou bien un groupe d'enfants, un groupe qui se déplace lentement; ces éléments peuvent aider aussi à communiquer avec les outils dont on dispose sur l'espace public comme des feux de circulation.

Il existe également les caméras qui repèrent la chaleur, qui permettent d'identifier un animal ou des personnes qui sont notamment dans des tunnels sur des voies de chemin de fer.

N'occultons pas le fait qu'il existe un aspect sécurité-sécuritaire- les lidars qui sont utilisés notamment pour les voitures autonomes, pour la détection de celles-ci.

La 5G, mais je ne vais pas rentrer dans le débat, demain, devrait être utile

En dessous, on voit l'image traitée, qui a été fournie par une caméra, qui est traitée par un soft, le software identifie directement. La zone piétonne s'arrête là. Le parking est là, ici le stationnement vélo. Donc, ça aide à très rapidement dessiner la situation.

Ici, exemple de réalité augmentée : vous scanner avec votre téléphone un tram ou un bus, il identifie peut-être sur base du numéro ou du nom, ou d'autres éléments, l'appareil identifie le bus ou le tram dont il s'agit et il fait apparaître sur l'écran du smartphone le prochain passage ou bien

où est-ce qu'il se rend et aussi, pourquoi pas la connexion directement vers l'achat de tickets.

Je vais évoquer maintenant des exemples de projets sur la Belgique :

- A la Rue Neuve, au début de la pandémie, avait été installé un système qui permettait d'identifier la concentration de monde dans la rue, qui était basé sur des comptages avec la technologie Wifi, l'identification du signal Wifi.
- La même application, a servi pour les « Plaisirs d'hiver », les « Feux de Laeken » et aussi pour d'autres événements de la ville de Bruxelles comme sur la Grand-Place.
- Le projet Mun Stroom, est un projet qui est encore en cours, qui est en lead à la STIB et qui se situe autour de la Place de la Monnaie, qui consiste à analyser les flux de piétons tant dans les stations de métro qu' éventuellement à l'intérieur aussi de bâtiments publics. L'idée consiste à créer un écosystème public privé; si actuellement , ce sont des acteurs publics qui lancent le projet, s'il y a un business model, cet écosystème peut se superposer pour inclure des objectifs commerciaux ou économiques avec les données qui sont utilisées, incluant la protection des données personnelles.
- Le projet TelRaam va assurément à l'avenir beaucoup aider les autorités publiques par des boucles dans le sol, des câbles , qui mesurent l'impact des roues qui peuvent distinguer si il s'agit d' un véhicule lourd ou pas suivant la distance entre l'impact des deux roues (des roues avant et des roues arrière). TelRaam combine plusieurs technologies dans un boîtier qui est installé chez des citoyens volontaires et qui permet non seulement de compter les voitures, mais aussi les véhicules lourds, de distinguer cyclistes, piétons, services publics. Au départ, il s'agissait d'identifier le trafic de transit, le trafic non voulu dans les quartiers. Ce système s'est généralisé en Flandre, et est en train de s'étendre à Bruxelles et en Wallonie.
- Mobilidata est un projet flamand, dont le processus est encore en cours. Les technologies ne sont pas encore sélectionnées mais ont été identifiées un très large panel d'experts, des situations où ils voulaient utiliser les données.

L'idée c'est vraiment « comment on peut maintenant utiliser les données pour une gestion plus dynamique de l'espace public? »

Exemple: une alerte de l'utilisateur de la voiture, de la cycliste, de la piétonne, sur l'arrivée rapide d'une ambulance par exemple ou sur la proximité d'un chantier.

Ce qui est très intéressant, c'est l'idée que si le système détecte un groupe de piétons, que le feu reste au vert le temps que le groupe n'a pas terminé de traverser, cela permet de ne plus interrompre soit une classe, soit un groupe de touristes, un groupe de personnes âgées, qui seraient en promenade , et en cas de mauvais temps, faire passer plus vite le feu au vert pour les piétons et les cyclistes.

- Il y a évidemment un aspect de respect de la vie privée et il existe différentes techniques pour anonymiser les données.

L'on a tendance à faire un clivage identitaire par mode de transport, dans le sens où il y a les cyclistes contre les automobilistes, alors que souvent, il est préférable de penser globalement . A partir du moment où un automobiliste prend de temps en temps son vélo, il conduit différemment

aussi et de même l'inverse. La ville est d'autant plus supportable qu'on peut la faire dans différents modes de transports.

Conclusions par Marc Loewenstein et Joëlle Maison, députés bruxellois :

Marc Loewenstein :

A partir du moment où on est en infraction, on doit être sanctionné et donc si des vélos, des trottinettes sont en infraction, il faut les sanctionner sur bases des dispositifs existants, reste, évidemment, à ce que le contrôle soit effectif

Se pose aussi la question dans toute une série de domaines, des priorités notamment pour la police, peut-être que le service de prévention pourrait intervenir d'une manière ou d'une autre. C'est à vérifier notamment par rapport aussi au règlement de police, des communes mais il y a des questions de priorité pour voir ce qu'on pénalise, pour voir ce qu'on poursuit, sur quoi on focalise son énergie.

Ce sont des choix politiques à faire que ce soit au niveau communal ou avec peut-être une impulsion régionale ou fédérale en fonction des dispositifs mis en place.

Un élément plus à aborder ici, au-delà de la circulation des vélos, des trottinettes, c'est leur stationnement aussi .

Je l'ai évoqué dans mon introduction, certains intervenants l'ont aussi évoqué, notamment Mathieu Angelo, en ce qui concerne l'accessibilité et sur ce point, il y a une révision de l'ordonnance de micromobilité qui concerne notamment les trottinettes qui en cours de préparation et qui vise à mettre en place un dispositif, plusieurs types de zones à Bruxelles, le même type de zone qu'aujourd'hui avec un renforcement des contrôles :

- une zone interdite comme c'est déjà le cas aujourd'hui;
- les zones rouges où on ne peut pas stationner, on peut circuler mais on ne peut pas stationner.
- des zones où on prévoit des dropzones, et donc des emplacements de stationnement bien délimités sur la voie publique principalement au niveau pour remplacer une place de stationnement qui est à proximité d'un passage piétons, pour garantir aussi la distance de 5m entre les premières places de voitures de stationnement et les passages piétons et garantir ainsi la visibilité.

Il sera prévu bien sûr des emplacements où les trottinettes seront obligatoirement garées afin de ne plus entraver les trottoirs.

Très brièvement, je suis le dernier à dresser les usagers les uns contre les autres et c'est le message aussi qu'on fait passer au Parlement. Je rappelle encore une fois qu'il est important d'avoir une cohabitation harmonieuse des différents modes de mobilité des différents acteurs de terrain.

Par rapport aux cyclistes qui roulent sur les trottoirs, c'est une question légitime, si il y a quelque chose à faire, des outils existent. C'est pour cela que je fais référence au code de la route qui

constitue la base légale qui existe aujourd'hui. Oui, il évolue et peut être modifié mais il reste aujourd'hui la base d'actions le cas échéant pour des contrôles.

L'objectif n'est pas d'aller sanctionner l'enfant de 10-12 ans qui roule sur le trottoir mais de sanctionner les comportements inciviques bien évidemment.

Je ne suis pas dans une logique de contrôle à tout va, mais il est de bon sens de rappeler que des dispositifs existent et qu'on ne doit pas en créer de manière anarchique.

Évidemment le contrôle doit se faire avec beaucoup de discernement et avec des objectifs bien précis, il ne doit pas se faire de manière aveugle.

Joëlle Maison (députée bruxelloise et membre de la Commission Mobilité) :

Merci à l'ensemble des oratrices et des orateurs qui nous ont partagé leur vision de la place du piéton en ville. Chacune et chacun à travers leurs prismes.

Je vous remercie d'avoir abordé ce débat de la place du piéton en ville sous l'angle historique d'abord pour les deux premiers orateurs.

Un prisme disons d'ordre philosophique tout d'abord.

Je trouvais l'exemple des deux Portes et de leur évolution à travers le temps fort pertinent : Porte Louise, Porte de Namur, l'espace dévolu aux piétons. Tout d'abord à l'intérieur, dans les galeries et puis avec une perspective plus extérieure pour ensuite, avoir cette perspective avec les plots, les piétonniers, qui est une perspective que Claire Pelgrims a relevé de façon assez intéressante. Une perspective philosophique de tension entre la vitesse et la lenteur qui se retrouvent dans le filigrane de votre exposé.

On pourrait d'ailleurs parler aujourd'hui d'accélération de la lenteur puisque elle n'est pas encore aboutie mais c'est vers cela que je souhaiterais tendre, à savoir une accélération de la lenteur mais beaucoup mieux articulée dans toute la ville.

A travers le prisme de l'accessibilité évidemment aussi, je crois qu'il est bon de l'avoir rappelé, Un tiers de la population est concerné finalement par les obstacles en ville. Les obstacles qui jonchent l'espace public pour des raisons diverses, que ce soit pour des raisons de handicap, d'âge, de poussettes, , et cette proportion ne va que s'accroître avec le vieillissement de la population évidemment.

C'est très important évidemment d'avoir un espace public en bon état d'abord, avant même de parler d'accessibilité, parlons de l'état actuel de l'espace public mais évidemment accessible à toutes et à tous, non obstrué et coordonné effectivement avec les transports publics qui est un élément important.

A travers le prisme du genre pour Laura Chaumont , je connais l'asbl Garance et le travail que son association effectue.

Effectivement, à de nombreuses reprises en Commission Mobilité, j'y suis depuis septembre 2021,

j'ai pu attirer l'attention de la Ministre, de toutes les stratégies d'évitement, les stratégies d'abstention, auxquelles sont astreintes les femmes dans l'espace public.

Cela doit absolument cesser, et je pense que l'asbl Garance fournit un grand travail à ce niveau-là.

Je crois aussi que cette dimension de genre prend de plus en plus d'espace avec les budgets genrés, avec ses préoccupations sans doute comme vous l'avez dit, avec beaucoup plus de personnes qui dans les administrations sont préoccupées par cette question de genre. Cet éclairage du genre s'avère essentiel, et doit s'appuyer sur l'éducation et l'information.

Le point commun de toutes les interventions est évidemment de protéger les piétons et la piétonne, de lui octroyer un sentiment de sécurité et de confort.

On en est loin en Belgique même si il y a des efforts qui ont été consentis. Une étude a indiqué que parmi 50 pays qui ont été recensés, le pays dans lequel les citoyens et les citoyennes se sentent le moins en sécurité dans l'espace public, c'est la Belgique.

Beaucoup reste à faire :

- la séparation, qui ne doit pas être une séparation des usagers, mais un cloisonnement, en tous cas une sécurisation des espaces notamment pour les cyclistes ;
- un élargissement de l'espace public dévolu aux piétons ;
- l'éclairage ;
- le focus sur l'accessibilité et l'état de l'espace public ;
- la vitesse (on le sait maintenant il y a des zones 30, Bruxelles est devenue filtrante et rappelons avec force le fait qu'un heurt entre un piéton et une voiture peut causer 7 ou 8 fois je crois plus de mortalité que quand on dépasse les 50 ou 60 km/h et à l'inverse permet d'éviter les drames à 30 km/h, il ne faut même pas se poser la question, il ne faut même pas entrer dans d'autres considérations): il s'agit d'un élément très positif dans l'évolution de notre mobilité à Bruxelles en tous cas .

Le prisme des nouvelles technologies qu'Amélie Cardyn a mis en exergue.

Bien sûr, le focus ne doit pas être l'idée d'une ville policière mais je crois que même des applications se révèlent précieuses pour pouvoir justement améliorer l'accessibilité de la sécurité des espaces publics même.

Pour reprendre un exemple que l'on cite souvent en Commission de Mobilité, je crois que c'est très important comme outil pour que les citoyens puissent aussi s'approprier l'espace public et résoudre et faire en sorte que des problèmes de mobilité puissent se résoudre assez rapidement.

J'ai envie de revenir sur tout ce dont on a parlé au début, sur toutes les vertus de la marche, sur la santé évidemment. L'architecture, la découverte du patrimoine urbain, les interactions sociales, l'intermodalité.

J'ai retrouvé un texte, une petite citation de Victor Hugo de 1842 qui rassemble bien cette idée de plaisir liée à la marche, et je vous la dis « *On s'appartient, on est libre, on est joyeux, on est tout entier et sans partage aux incidences de la route, on part, on s'arrête, on repart. Rien ne gêne, rien*

ne retient, on va et on rêve devant soi, la marche berce la rêverie, la rêverie voile la fatigue, la beauté du paysage tâche la couleur du chemin. » . Je trouvais que Hugo avait très bien exprimé en d'autres temps plaisir lié à la marche.

Je voudrais aussi vous faire part de mon expérience personnelle puisque j'ai abandonné ma voiture depuis plus de 3 ans maintenant, et je voudrais vous dire qu'à l'opposé d'une philosophie de la lenteur que pourrait incarner la marche, selon moi, la marche incarne une philosophie de la liberté.

Depuis que je n'ai plus de voiture - j'utilise occasionnellement des voitures partagées ou des voitures empruntées - j'ai redécouvert la liberté et la rapidité aussi de pouvoir me déplacer d'un point A à un point B.

Je crois évidemment que la place du piéton en ville, et j'en terminerai par là, elle doit être accrue impérativement et doit s'accompagner d'une évolution des mentalités.

Je sais que peut-être il y a des automobilistes convaincus qui nous écoutent et bien sûr la voiture reste pour des raisons de sécurité et de rapidité dans un certain nombre de cas un moyen plus rapide et peut-être plus sécurisé de se rendre d'un point A à un point B.

Mais je suis profondément convaincue que les mentalités sont en train d'évoluer et qu'il ne faut pas le faire sous un angle anti-voitures mais peut-être en montrant l'attrait de l'intermodalité de la marche et c'est à nous évidemment en tant que parlementaires bruxellois aussi de faire en sorte de sécuriser au maximum l'espace public, l'espace dévolu aux piétons et en tous cas pour ma part, je peux m'y engager pour que chacune et chacun puisse s'y sentir bien et s'y déployer.