

## Good Network

### B.3 Créer des magistrales piétonnes – projets phares d’une ville invitante à marcher plus

L’ambition est de créer un réseau d’itinéraires piétons continus reliant des pôles régionaux, notamment les gares et stations de métro et d’agrandir l’hypercentre au-delà du Pentagone. Les magistrales piétonnes permettent de se déplacer à pied sur des distances importantes et offrent des zones de repos.

#### Bilan de mise en œuvre par la Région

##### Mise en œuvre des actions



Réaliser un audit des aménagements existants sur les itinéraires des magistrales, en priorité sur l’aménagement des traversées de carrefours



Adapter le réseau en conséquence en veillant à la mise en application exemplaire du Cahier Go10 et du Cahier de l’accessibilité piétonne



Lancer un appel à projets permettant de développer le concept de magistrale piétonne dans toute la Région en matière de signalétique, de valorisation des espaces et d’animation



En complément des magistrales et de la mise en œuvre des réseaux Piéton PLUS et Piéton CONFORT, un Plan Running vise à concevoir, réaliser et promouvoir un réseau pédestre et de course à pied couvrant le territoire régional

#### Analyse de l’avancement et des freins

Un audit spécifique des itinéraires des magistrales n’a pas encore été réalisé. Néanmoins d’autres actions liées à des audits sur le réseau piéton sont en cours (méthodologie pour un audit des linéaires de trottoirs, premier audit de certaines traversées de tram, ZACA (voir fiche B1)…).

Aucune magistrale piétonne n’a aujourd’hui, à proprement parler, vu le jour. Néanmoins, plusieurs projets d’envergure sont actuellement à divers stades de planification, étude, en exécution ou réalisation, contribuant à la concrétisation de ces itinéraires.

Parmi les initiatives notables, le projet de réaménagement de façade à façade de l’Axe Tour & Taxi Gare du Nord intégrant la Magistrale piétonne 1 et la nouvelle ligne de tram 15, est en cours d’étude, avec une demande de permis qui sera déposée en avril 2024 et une réalisation prévue entre 2025 et 2027. Sur cet axe le Pont Suzan Daniel a été déjà réalisé par Beliris. De même, une étude de mobilité pour l’avenue Louise est programmée en 2024, suivie d’un projet de réaménagement intégrant cette partie de la Magistrale 4.

Des actions concrètes sont également en cours, avec des travaux achevés par la Ville de Bruxelles autour du Boulevard Adolphe Max et de la Bourse, en lien avec les aménagements du piétonnier. Des améliorations ont également été apportées aux cheminements piétons sur le Boulevard Jacquain. En outre, des travaux sont également en cours sur la Place Robert Schuman et ses environs. Cette réalisation portée par Bruxelles Mobilité et Beliris contribuera à l’aménagement un tronçon de Magistrale 2.

Le propre d’une magistrale, c’est une qualité élevée d’aménagement et d’usage, mais aussi la lisibilité et continuité des itinéraires reliant des lieux repères et favorisant la fonction de séjour. Bruxelles Mobilité s’apprête donc à lancer un marché d’accompagnement en vue :

- De proposer des critères d’aménagement et une identité propre aux Magistrales.
- D’élaborer des recommandations garantissant la qualité tant de l’aménagement que de l’usage de ces espaces.
- De sensibiliser les différents porteurs de projets actifs à l’enjeu de la magistrale conformément aux futures prescriptions et celles déjà existantes du PRM ainsi qu’aux besoins d’une ville marchable.

Concernant les vadémécums, une mise à jour du Cahier d’accessibilité piétonne est en cours avec le Centre de Recherches Routières (CRR) et dont la finalisation est prévue pour le Printemps 2024.

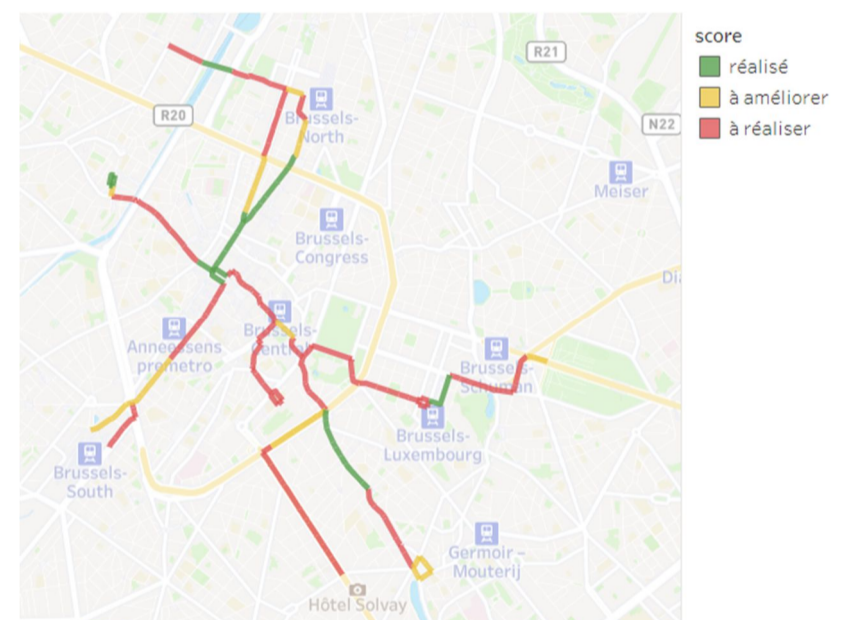
Bruxelles Mobilité a également intégré le groupe de travail sur le projet « Steenweg » porté par Perspective.brussels. Il vise à repenser le profil et les fonctions de cet axe historique qui s’étend sur les magistrales 3 (Bourse – Flagey) et 7 (Bourse – Place communale de Molenbeek). Cette participation s’inscrit dans une vision collective des espaces concernés, intégrant les recommandations émises par Bruxelles Mobilité pour la concrétisation des magistrales. Cela devrait déboucher sur une note « Vision partagée ».

« Be Running », le Guide du bon aménagement pour toutes les vitesses piétonnes » a été publié en juin 2022. La Carte « Be Running » a été approuvée par le Gouvernement en juin 2023. Les recommandations du guide visent à faire évoluer l’espace public, dans son caractère intégré et continu, en une infrastructure qui permette la cohabitation entre les différentes vitesses piétonnes et une flexibilité dans les usages.

Les principaux freins à l’aménagement complet des magistrales résident à ce jour dans le manque de ressources, tant sur le plan humain que financier, pour assurer la mise en œuvre d’un programme impliquant le plus souvent un réaménagement complet des voiries concernées. La complexité des enjeux à certains endroits qui impliquent également l’élaboration de visions d’axe partagées entre les multiples acteurs de l’espace public, et dès lors des procédures longues et complexes.

#### Chiffres clés

- Niveau de mise en œuvre du réseau de magistrales piétonnes : 19% du réseau réalisé, uniquement concernant l’infrastructure (marchabilité)



État des lieux des magistrales au 1/07/2023

- Enquête de satisfaction ou comptage piétons : il n’y a pas encore d’enquête de satisfaction sur les magistrales spécifiquement, mais le [Baromètre mobilité](#) donne un score de satisfaction de 6/10 pour la marche

## Réalisations illustrées



*Inauguration du Pont Suzan Daniel*



*Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.*

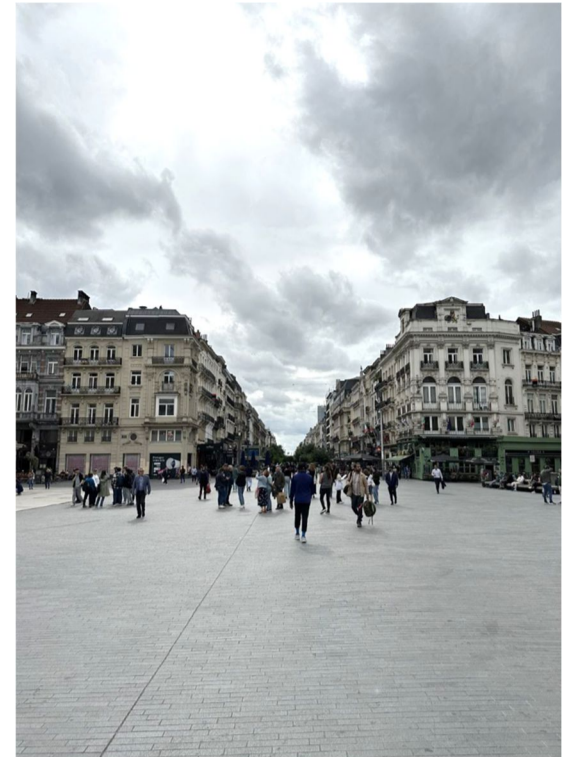
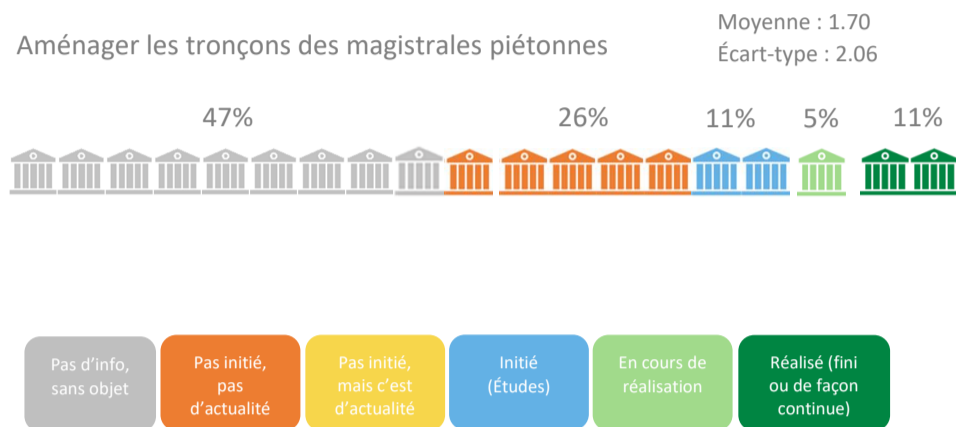


## GOOD NETWORK

### B.3 Créer des magistrales piétonnes - projets phares d'une ville invitant à marcher plus

L'ambition est de créer un réseau d'itinéraires piétons continus reliant des pôles régionaux, notamment les gares et stations de métro, et d'agrandir l'hypercentre au-delà du Pentagone. Les magistrales piétonnes permettent de se déplacer à pied sur des distances importantes et offrent des zones de repos.

#### Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



Piétonnier du centre (devant la bourse) (BRAT, 2023)

#### Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Seulement 10 communes bruxelloises sont concernées par le réseau de magistrales piétonnes sur leur territoire (et parfois de manière très limitée). Les projets d'aménagement de la magistrale concernent pour la plupart des voiries régionales. On notera toutefois certaines actions communales visant l'aménagement des magistrales et en particulier leur volet marchabilité, notamment le piétonnier des boulevards du centre ou encore la piétonnisation de la place communale de Molenbeek-Saint-Jean. Le volet identité de la magistrale, signalétique, animation doit encore être développé dans le futur.

#### Chiffres clés

- Niveau de mise en œuvre du réseau de magistrales piétonnes : 19% du réseau réalisé, uniquement concernant l'infrastructure marchabilité

#### Bonnes pratiques

Dans la pratique, des aménagements préfigurant les magistrales piétonnes ont été mis en œuvre de différentes manières par les communes/Région :

- La chaussée d'Ixelles a été transformée en un **espace partagé avec accès limité (ZAL)** pour les véhicules motorisés en soirée : de 7h à 19h, seuls les transports publics et les véhicules autorisés peuvent circuler dans la nouvelle zone apaisée. L'accès à la zone est contrôlé via un système de reconnaissance de plaque par caméra (ANPR). Les livraisons y sont possibles uniquement de 7h à 11h, moyennant autorisation. Le bilan après 5 ans est positif : plus d'espace pour les piétons dans cette importante artère commerçante de la Région bruxelloise, une meilleure vitesse commerciale des bus, moins de bruit et de pollution, moins d'accidents.
- Le **piétonnier** des boulevards du centre est une initiative de la Ville de Bruxelles. Pour accéder avec son véhicule à la zone piétonne, il faut obtenir une autorisation (badge ou code permettant d'actionner une borne rétractable ou laissez-passer à placer sur son pare-brise). Le chargement-déchargement des personnes et marchandises (y compris par taxis) s'y effectue entre 4h et 11h.

- La place Communale de Molenbeek-Saint-Jean a été réaménagée en place piétonne accessible également via un système de **bornes rétractables**. La circulation y est encore toutefois autorisée, mais est limitée à l'axe Comte de Flandre qui est aménagée de plain-pied avec le reste de la place.



Place de Molenbeek-Saint-Jean (BRAT, 2023)