

Maille Good Move Pentagone – Plan d’action – Janvier 2022

Introduction

Good Move est le plan de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale qui définit les grandes orientations de la politique de mobilité pour les dix prochaines années. Le plan a été cocréé avec une multitude d’acteurs (communes, citoyens, partenaires socio-économiques, société civile...). Il a pour objectif d’améliorer le cadre de vie des Bruxellois, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale.

Quelques ambitions concrètes de Good Move Régional:

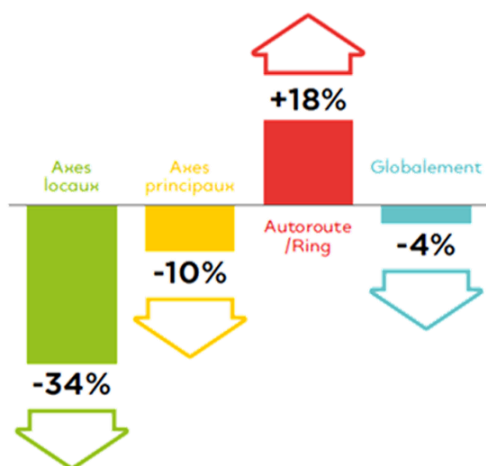
- Influencer sur la demande générale de déplacements par un développement urbain dense et mixte;
- Réduire le besoin d’une voiture personnelle en offrant un ensemble de possibilités attractives qui répondent aux différents besoins de se déplacer
- Garantir des réseaux de transport structurés et efficaces qui assurent la place de chacun dans l’espace public
- Utiliser la politique de stationnement comme levier en privilégiant le stationnement hors voirie
- Appuyer les initiatives de distribution urbaine durable

Le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles s’engage à traduire les objectifs du Plan Good Move en actions concrètes, sur l’ensemble de son territoire. Dans ce cadre, la Ville a élaboré le présent plan d’action pour la maille Pentagone délimité par les axes « auto Plus » et « auto Confort » de la Petite Ceinture.

Ce plan d’action a été élaboré sur base d’un diagnostic multimodal, réalisé à partir de données (comptages, radars de vitesse, flux de trafic de type Floating Car Data,...), de données issues d’autres opérateurs/instances/services, de données issues des citoyens, de recherches et de connaissances. Le diagnostic de la maille Pentagone analyse 8 thématiques : sécurité routière, qualité de vie, piétons et PMR, cyclistes, transports en commun, circulation automobile, stationnement, logistique urbaine ;

Les mesures prises par ce plan d’action Good Move Pentagone ont pour objectif de déployer une mobilité au service de la qualité de vie dans les quartiers :

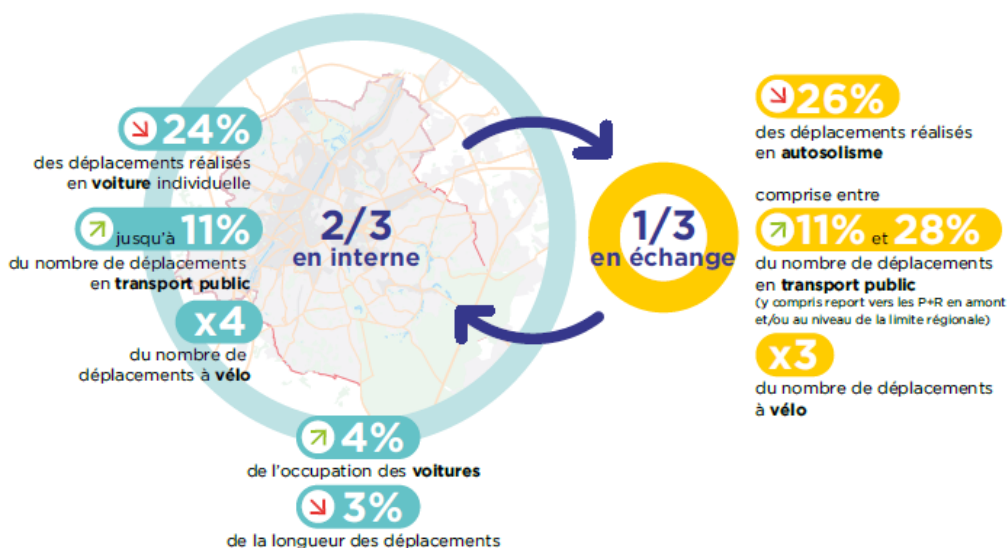
- Améliorer la sécurité routière ;
- Rendre l’espace public plus attractif en créant des lieux de destinations de rencontre, de loisirs...
- Améliorer l’accessibilité pour tous dans tous les quartiers commerçants ou résidentiels, quel que soit le mode de transport choisi ;
- Réduire les flux de trafic automobile et le trafic de transit pour des quartiers plus apaisés ;
- Améliorer la qualité de l’air.
- Encourager le transfert modal pour répondre aux objectifs régionaux visant à réduire de 24% à 26% la part de l’usage de la voiture particulière, à réduire le trafic de 34% sur les axes locaux et à augmenter la part des autres modes de transports, par exemple multiplier par 3 à 4 les déplacements à vélo, atteindre 56% de déplacement (vélo/pied) pour les trajets de moins de 2km ou encore augmenter le nombre de déplacements en transport en commun de 11 à 28%.



Hypothèse
(évolution 2018/2030)

good
move

Contexte métropolitain
5 400 000
déplacements par jour dont :



Pour des quartiers apaisés, comprenant des espaces verdurisés et de loisir, il s'agit de réduire la pression automobile en décourageant le trafic de transit qui les traverse, tout en garantissant leur accessibilité. Ainsi, dans les quartiers résidentiels, les déplacements en modes actifs ou en transports en commun seront favorisés et des opportunités de réaménagement et/ou de verdurisation de l'espace seront créées.

Les mesures feront l'objet d'une évaluation après un an de mise en application.

Le présent plan d'action propose le schéma de circulation et les mesures d'accompagnements décrits ci-après.

1. Schéma de circulation

Le nouveau schéma de circulation faisant partie du plan d'action Good Move vise à la réduction des flux de trafic, la réduction du trafic de transit, à l'amélioration de la sécurité routière et à la requalification de certains espaces publics, en mettant en place des mesures de type inversions de sens de circulation, mise à sens unique, placement de filtres (dispositifs permettant le passage de certains modes de transport et pas d'autres, matérialisés avec bornes, caméras ANPR, dispositifs fixes, ...).

Les automobilistes sont invités à circuler préférentiellement sur les axes « auto Plus » et « auto Confort » repris par le plan régional de Mobilité, qui limitent le périmètre de la maille, à savoir la Petite ceinture.

Ainsi, des axes de circulation sont réalisés autour de « quartiers apaisés », organisés de manière à ce que ces quartiers restent accessibles quel que soit le mode de déplacement (principalement via la Petite Ceinture pour ce qui concerne le trafic automobile). Les quartiers sont interconnectés par des réseaux qualitatifs pour les piétons et cyclistes ainsi que pour les transports en commun, des services tels que la police, le SIAMU et la circulation locale liée à la desserte des parkings privés et publics, aux livraisons, au stationnement... tout en y décourageant le trafic de transit et les vitesses excessives.

2. Piétons

2.1 Extension de la zone piétonne

La large zone piétonne actuelle est maintenue et étendue par l'ajout de quelques rues supplémentaires. Les rues du Chêne, Etuve, Moineaux, Villers et la place de la Vieille Halles aux Blés viennent s'ajouter en cohérence avec la zone piétonne existante du quartier Saint-Jacques. Ainsi, les piétons et les personnes à mobilité réduite pourront circuler en toute sécurité autour du MannekenPis et la place de la Vieille Halle aux Blés pourra être revalorisée par un aménagement qualitatif de l'espace public tant pour les riverains, les visiteurs que pour les commerçants et leur clients.. Le trafic de transit sera également supprimé dans ces quartiers.

Après les travaux prévus autour du nouveau bâtiment administratif de la Ville (Brucity), la rue des Halles et le dernier tronçon de la rue Marché aux Poulets viendront compléter la zone piétonne actuelle du boulevard Anspach et des rues adjacentes.

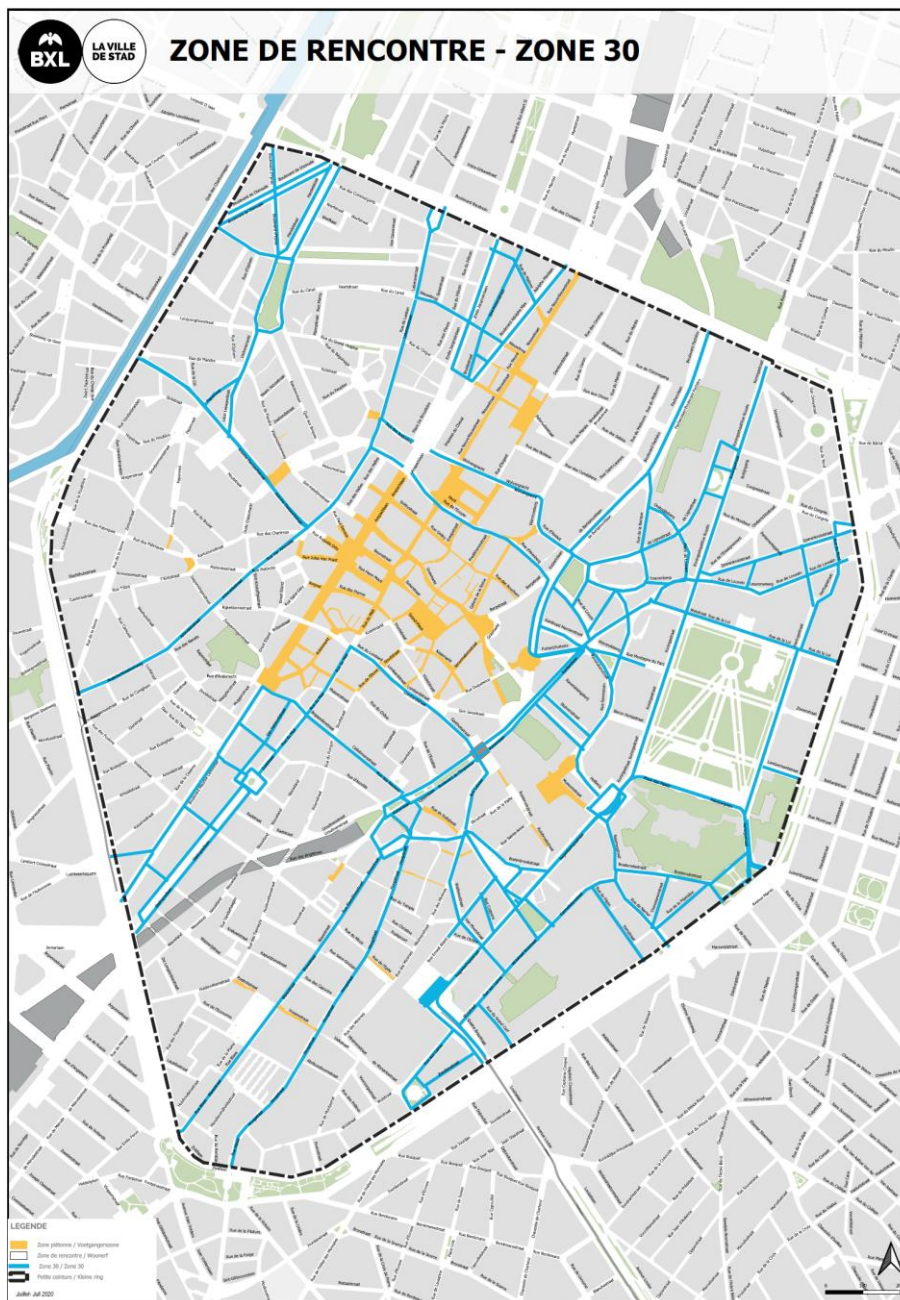
L'étroite rue Van der Elst est également mise en zone piétonne.

2.2 Zone de rencontre

En avril 2020, une zone de rencontre a été créée dans tout le pentagone. A cette époque, des règles de distanciation étaient en vigueur pour faire face à la première vague de l'épidémie covid. Ces règles de distanciation étant compliqué à respecter dans le centre-ville très dense, la Ville a décidé de mettre en place une zone de rencontre afin que les piétons puissent utiliser toute la largeur de la voie publique. La zone de rencontre a été adapté en septembre 2021 en remettant certaines rues en zone 30 et en gardant d'autres dans des zones résidentielles. Cet ajustement répondait à la recherche d'un équilibre entre les activités dans l'espace public et la gestion des flux de circulation dans le centre.

L'évaluation réalisée en janvier 2021 a montré, entre autres, l'impact positif sur la vitesse dans le pentagone et sur la qualité de vie générale des quartiers résidentielles.

Le régime des de rencontre résidentielles sera maintenant définitivement ancré grâce aux mesures de circulation Good Move qui contribuent davantage à apaiser les zones résidentielles.



2.3 Zone d'accès limité liées et la sécurisation des abords d'école

Le schéma de circulation prévoit trois zones d'accès limité, 24h/24 avec gestion des accès par le placement d'une borne rétractable.

1. les rues de Flandre (entre rue Lepage et boulevard Nieuwport) –Ophem (entre rues de Flandre et de Locquenhien) et Clé pour supprimer le trafic de transit et sécuriser les abords des écoles. Accès et stationnement uniquement pour les riverains, commerçants, livraisons, garages, services d'urgence,....

2. La rue de la Grand Ile, entre rue des Six Jetons et place Fontainas pour supprimer le trafic de transit rue des Six Jetons, sécuriser les abords des écoles, requalifier l'espace public en continuité avec le Parc Fontainas et améliorer la desserte des transports en commun. Accès uniquement pour les transports en commun, service de secours, livraisons de la zone piétonne, garages,....
3. Rue du Marais entre le parking de l'hôpital et la Petite Ceinture pour supprimer le trafic de transit aux abords de l'hôpital et sécuriser l'abord d'école, tout en permettant l'accès aux véhicules d'urgence et aux usagers des parkings.

D'autres filtres sont prévus pour améliorer la sécurité aux abords des écoles : rue des Riches Claires, par le placement d'une borne active aux heures scolaires et rues du Canon et Marais par le placement de mobilier type bacs à plantes.

Un projet de réaménagement est également à l'étude dans le cadre du contrat école pour requalifier la rue Rempart des Moines et piétoniser une partie de la rue.

2.5 Signalétique pour les piétons

Le balisage piéton actuellement mis en place sur des poteaux spécifiques sera complété par des nouvelles informations indiquant les temps de parcours entre les principaux pôles d'attraction. De plus, une nouvelle signalétique sera mise en place prochainement pour mieux diriger les piétons, mais aussi les cyclistes et les automobilistes, vers les divers quartiers commerçants du centre-ville.

3. Cyclistes

3.1 Infrastructures cyclables mises en valeur par le schéma de circulation et requalification de l'espace public

De manière générale, l'ensemble des mesures prises par ce plan d'action vise à réduire les flux de trafic automobile, ce qui profitera à une circulation des cyclistes plus sécurisée.

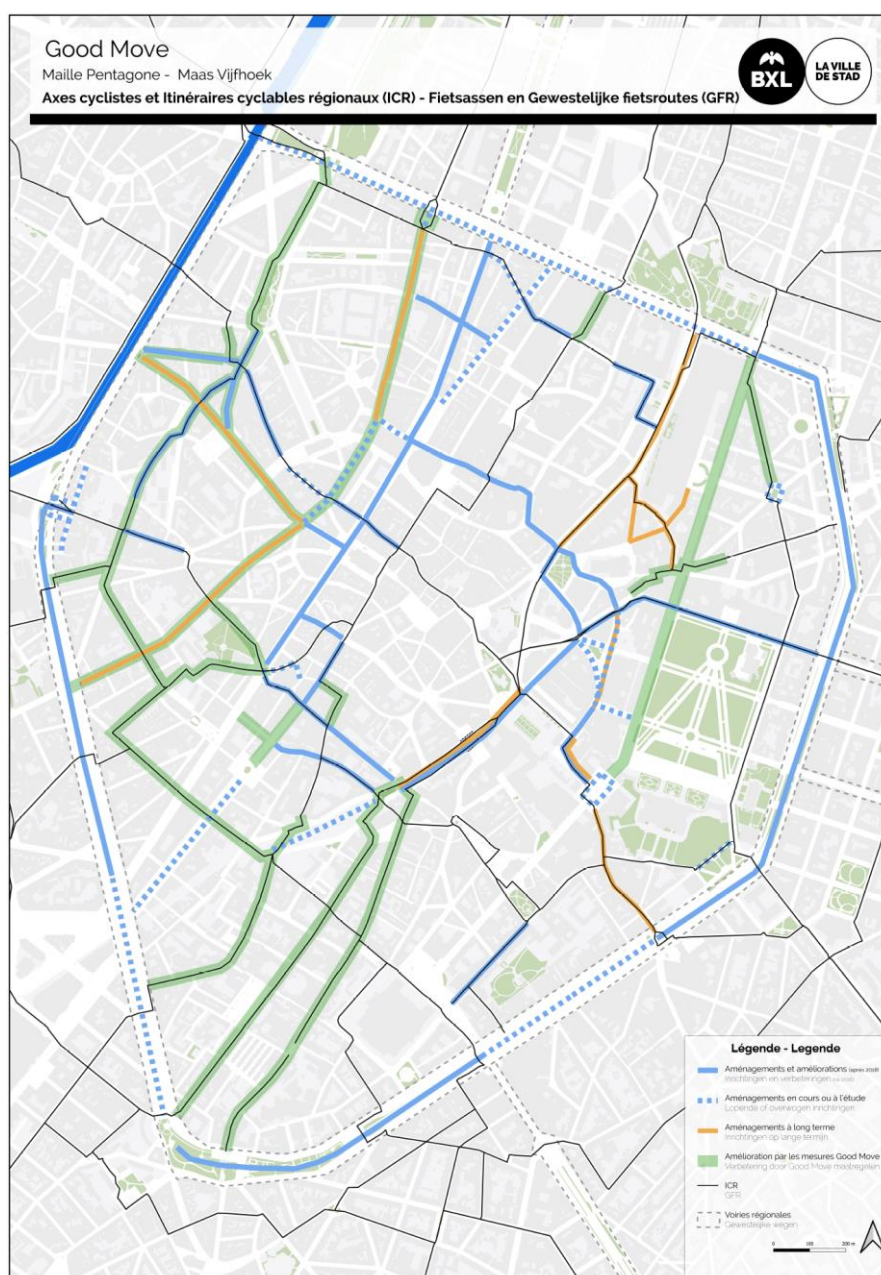
Les mesures de circulation, notamment les mises à sens uniques et les filtres permettent de requalifier l'espace public en faveur des modes actifs notamment. Divers endroits sont concernés. A court terme, cette requalification sera implémentée sur le terrain par des marquages de pistes cyclables, du mobilier urbain (bacs à plantes, bancs, potelets), comme par exemples rue de la Senne, rue de Louvain, Porte du Rivage, rue Locquenghien, place de la Liberté, abords de la Chapelle,.....

Des rues cyclables sont également prévues, sur l'axe Van Artevelde-Laeken, la rue Dansaert, la rue Haute et la rue Blaes. Dans ces rues, la circulation automobile est limitée à une vitesse max de 30km/h et le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et sa bande de circulation lorsque la voirie est à double sens. Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes.

3.2 Poursuite de la mise en oeuvre du plan d'action vélo

La Ville de Bruxelles a élaboré un plan d'action vélo qui vise à améliorer et sécuriser divers axes vélos. Depuis plusieurs années, la Ville améliore la cyclabilité du pentagone avec des projets de marquages de nouvelles pistes cyclables ou des pistes cyclables plus larges ou encore l'aménagement de pistes cyclables séparées, dépendant des endroits. Comme indiqué ci-dessus au point 3.1, certaines mesures prises dans le cadre de la maille Good Move permettront d'améliorer à court terme certains tronçons sur ces axes. D'autres tronçons font objet de nouveaux projets de réaménagement (cf point 8).

La carte ci-dessous reprend les axes vélo issus du plan vélo qui ont fait et feront l'objet d'améliorations à court terme dans le cadre de projets en cours ou à l'étude, d'améliorations réalisés directement par la mise en œuvre de la maille Good Move, et à plus long terme d'améliorations qui seront apportées dans le cadre des projets à développer.



3.3 Renforcer le stationnement vélo.

Depuis le début de la législature, la Ville s'est montrée particulièrement volontariste dans le placement de nouveaux box et arceaux vélo. Pour tout le territoire communal, le cap des 100 box vélo sera prochainement atteint (38 en début de législature). 50 des ces 100 boxes sont situés dans le Pentagone. Par ailleurs 600 à 800 arceaux sont placés par an (150/an par le passé) sur tout le territoire de la Ville. Elle prévoit donc de poursuivre cette dynamique dans le cadre de Good Move Pentagone afin d'augmenter l'offre de stationnement et répondre ainsi aux besoins.

La Ville poursuit également avec la Région le développement des stations de vélo partagés Villo !

Par ailleurs, le Pentagone compte un nombre important de parkings privés comptant un nombre de places élevé, lié notamment au secteur des bureaux. La Ville travaille en collaboration avec parking.brussels et Bruxelles Environnement mais aussi avec Bepark et cycloparking pour établir des partenariats visant à mutualiser certains parkings et dédier un certain nombre de places au stationnement vélo, comme cela a été réalisé dans les stations Bourse et De Brouckère.

Les opérateurs des parkings publics (Interparking et QPark notamment) sont encouragés à élargir leur offre en créant des parkings vélos dans les parkings existants.

4. Transports en commun

4.1 Amélioration de la fluidité des lignes de surface

Les mesures de circulation, notamment les mises à sens uniques et les filtres permettent de requalifier l'espace public en faveur de la vitesse des transports en commun notamment. Ainsi les filtres implantés rue Haute, rue de la Grande Ile, place de la Chapelle, rue Royale, rue de Louvain, rue du Gentilhomme visent à améliorer la fluidité des lignes de bus et de trams qui y circulent.

La mise en œuvre du schéma de circulation permet en outre une amélioration globale de toutes les lignes de surface par la réduction des flux automobiles.

Le schéma de circulation prévoit également de nouveaux espaces dédiés aux bus rue Dansaert (entre Vieux Marché aux Grains et rue Van Artevelde), , rue Ravenstein, rue de Louvain (tronçon avant la petite ceinture). Quant à la bande bus dans la Rue Fossé aux Loups, elle a été aménagée en 2019.

Le filtre rue Royale permet de rendre plus performants les lignes de trams des lignes 92, 93.

4.2 Réorganisation des arrêts et terminus et mise aux normes de certains arrêts

Les filtres rue Royale et rue de Louvain permettent une réorganisation des arrêts de bus et de tram formant un pôle multimodal près de la station métro Parc. Les arrêts de tram seront ainsi concentrés sur la même portion de la rue Royale où la circulation automobile ne peut plus circuler et les arrêts de bus seront prévus rue de Louvain pour les lignes 29, 63, 65, 66.

La STIB va également réaménager plusieurs arrêts afin de les remettre aux normes pour l'accès aux piétons et personnes à mobilité réduite (abords brucity, axe Régence, rue Royale, axe de la ligne 46 rues van Artevelde-Laeken).

La Ville et la STIB réfléchissent à la réorganisation des terminus bus et des prolongations de ligne afin de libérer l'espace public pour la valoriser autrement, en particulier rue des Halles qui deviendra piétonne,.

4.3 Développement du réseau

Bus : Le plan bus de la STIB a été finalisé, notamment par diverses adaptations et nouvelles lignes dans le Pentagone : nouvelle ligne 46 desservant l'axe Van Artevelde/Laeken, ligne 89 venant de Dansaert vers la gare Centrale, restructuration des lignes 95, 48 et 33 pour éviter leur passage sur le piétonnier des boulevards du centre et nouvelle ligne 52 de Forest jusqu'à la gare centrale.

A plus long terme, la ligne 46, actuellement limitée à la chaussée d'Anvers sera prolongée vers Laeken en lien avec le métro Pannenhuis.

Trams : A plus long terme, la Ville, la Région et la STIB réfléchissent à développer le réseau, notamment pour la prolongation de la future nouvelle ligne de tram, qui est prévu entre Belgica et Rogier, en passant par Tour&Taxis, et qui serait alors prolongée bd Pacheco pour relier être réalisée alors jusqu'à la gare Centrale.

La nouvelle ligne de tram 10 à Neder-over-Hembeek contribue également à une meilleure accessibilité en transports en commun depuis ou vers le centre-ville (place Rogier) vers ou depuis les divers autres quartiers de la Ville et de la Région.

Métro : Les travaux de réaménagement des avenues Stalingrad avec la construction de la nouvelle station Toots Thielemans et A. Max, intègrent la transformation du prémétro en métro (future ligne 3 en phase 1 vers la gare du Nord et en phase 2 vers Bordet).

De plus, l'automatisation par la STIB des lignes de métro 1 et 5 permettra d'augmenter les fréquences et donc la capacité sur ces lignes desservant le centre-ville.

Depuis janvier 2022, la STIB a également renforcé les lignes de métro 2 et 6 qui contournent le centre-ville, en y augmentant les fréquences (toutes les 2min30).

La STIB a rénové les stations Bourse et De Brouckère en intégrant de nouveaux parkings vélo.

De nouveaux accès vont être aménagés pour la station Anneessens et une rénovation complète est prévue pour la station Gare Centrale à partir de 2022.

5. Circulation des voitures

5.1 Schéma de circulation

Le schéma de circulation expliqué au point 1 est l'action centrale de ce plan d'action. Les mesures de circulation visent à réduire les flux automobiles, le trafic de transit et à réduire les vitesses.

L'accessibilité des quartiers est garantie pour les riverains et visiteurs, permettant la desserte des nombreux pôles générateurs de déplacements (parkings privés et publics, livraisons, ...). Les visiteurs seront dirigés sur des axes adaptés vers les parkings publics grâce au téléjalonnement des parkings prévus dès la Petite Ceinture.

Les opérateurs d'applications de navigations seront informés à l'avance afin d'intégrer les changements du schéma de circulation dans leur système de navigation.

5.2 Encourager le stationnement hors voirie

La Ville et la Région travaillent à la mise à jour du système de téléjalonnement visant à signaler les entrées vers les parkings publics du centre-ville et le cas échéant le statut libre ou occupé du parking ou le nombre de places restant. Une signalisation dynamique et statique est ainsi mise en place sur la Petite Ceinture et à l'intérieur du Pentagone pour guider les automobilistes vers les parkings publics via les axes les plus directs et adaptés.

En parallèle, la Ville développe avec les gestionnaires de parkings publics un mécanisme de promotion du stationnement hors voirie, notamment pour les clients des commerces et horeca du centre-ville.

Par ailleurs, le Pentagone compte un nombre important de parkings privés comptant un nombre de places élevé, lié notamment au secteur des bureaux. La Ville travaille en collaboration avec parking.brussels et bruxelles environnement mais aussi avec Bepark pour établir des partenariats visant à mutualiser certains parkings et permettre aux riverains de pouvoir les utiliser de manière permanente ou des visiteurs en soirée et les week-ends.

5.3 Nouveau règlement stationnement

Le nouveau règlement de stationnement valable dès le 1^{er} mai 2022 vise à dissuader le trafic lié à la recherche des places de stationnement en voirie pour les non-riverains, répondant ainsi aux objectifs d'apaisement de la maille et vise à stimuler le stationnement hors voirie. Ainsi l'entièreté du Pentagone sera réglementée en zone grise : le stationnement y est autorisé pour maximum de 4h30 au tarif de 0,5 euros pour la 1^{ère} demi-heure, 1,5 euros pour la 2^e demi-heure, 3 euros pour le 2^e heure et 3 euros par heure supplémentaire. Les cartes de dérogation (cartes de stationnement), dont la carte de riverain, dispensent le paiement à l'horodateur.

La réglementation est d'application tous les jours, sauf le dimanche, de 9h à 21h r.

5.4 Développer l'auto-partage

La Ville et les opérateurs de voitures partagées collaborent pour mettre en place un nombre de plus en plus croissant de stations et de véhicules pour voitures partagées. Aussi fin 2021, le

Pentagone comptait 95 véhicules, soit une augmentation de 33 voitures par rapport à 2018 (62 voitures).

En 2022, 14 nouvelles places pour voitures partagées seront aménagées, soit une augmentation de quasiment 100% en 4 ans.

6. Logistique

Le schéma de circulation maintient l'accessibilité de tous les quartiers, y compris pour les livraisons. Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures, les rayons de girations sont vérifiés. Les axes principaux dans le schéma de circulation, sont des axes privilégiés pour les entrées et sorties du pentagone, tant pour les voitures que pour les livraisons. Les circuits de livraisons seront étudiés ensemble avec le secteur logistique afin de faciliter un maximum les livraisons des commerces et horeca.

Les zones de livraison sont souvent mal respecté en ville, la ville investit dans le contrôle des zones par la police mais développe également un projet pilote de dépénalisation des zones de livraison afin de permettre un contrôle par les scan-cars. Dans les zones piétonnes les livraisons sont autorisées avant 11h. La Ville consultera les associations commerçants par rapport à la suffisance de l'offre des zones de livraisons.

La Ville soutient par ailleurs le développement de la logistique douce. La Ville a lancé des études spécifiques pour entre autres le développement d'un centre de distribution pour la logistique urbaine et de proximité permettant d'organiser les livraisons avec des modes alternatifs pour les derniers km.

La Ville et la Région travaillent aussi main dans la main avec des acteurs de la logistique sur des projets pilotes innovants. La société Ziegler a ainsi conclu un partenariat visant à stocker des marchandises dans un Parking située dans le Pentagone. Ces marchandises y sont acheminées en véhicule électrique pour être ensuite distribuées dans le centre (piéton) en vélo cargo logistique.

La Ville soutient également les cuisines bruxelloises dans le cadre d'une projet pilote de livraison de repas en vélo cargo.

7. Sécurité routière

7.1 Réduction des vitesses

La réalisation du schéma de circulation Good Move visant à réduire les flux automobiles et les transits va induire globalement une amélioration de la sécurité routière pour tous les modes dans l'ensemble du Pentagone.

Plus localement, les inversions de sens de circulation et les filtres vont permettre de casser des axes rectilignes et ainsi réduire les vitesses de circulation.

La Ville poursuit le placement de radars préventifs permettant de mesurer la vitesse dans certaines rues et y objectiver les constats permettant ensuite de décider du choix adéquat de l'aménagement de l'espace public à prévoir ou des contrôles à effectuer par la zone de police. Le placement de ce dispositif permet aussi de conscientiser et informer les automobilistes au respect de la vitesse en vigueur.

Ces mesures s'inscrivent dans le cadre de la "Ville 30" mise en œuvre depuis le 1er janvier 2021 sur l'ensemble de la Région bruxelloise et qui a permis de réduire le nombre de blessés graves et victimes mortelles de la route.

7.2 Interventions sur les zones à concentration d'accidents (ZACA)

En 2014, la Région a identifié diverses zones à concentration d'accidents (ZACA). Certains de ces ZACA ont été résolus par des projets de réaménagement, comme les boulevards du centre mis en zone piétonne.

La mise en place de diverses mesures reprises par le schéma de circulation et les divers aménagements prévus à court ou moyen terme, améliorera également la sécurité routière pour plusieurs ZACA notamment Porte de Flandre, Loi/Royale, Saintelette, rue de la Fontaine/Lemonnier, Sablon....

7.3 Simplification des carrefours

Une analyse est menée pour déterminer le maintien ou la suppression des feux tricolores, par exemple le carrefour Ecuyer/Impératrice/Loxum et le carrefour Lepage/Rue de Flandre, Rue de Laeken/Pont Neuf.

L'inversion et la mise à sens unique de certains tronçons de rue permettent de simplifier certains carrefours, y compris sur les carrefours compris sur la Petite Ceinture, favorisant la fluidité du carrefour pour tous les modes.

L'adaptation de certains cycles de feux de circulation permettra aussi de rééquilibrer les temps d'attente et de sécuriser davantage les traversées piétonnes et cyclistes.

La Ville profitera des adaptations apportées aux feux de signalisation pour systématiser l'ajout des panneaux B22/B23 pour faciliter certains mouvements pour les cyclistes.

8. Requalification de l'espace public

Plusieurs projets de réaménagement de façade à façade ont été réalisés récemment, notamment le réaménagement de la place de la Monnaie, îlot sacré, place des Martyrs, le réaménagement et la piétonnisation des abords de la Grand-Place ou plus récemment le réaménagement et piétonnisation des boulevards du centre, de la place De Brouckère, de la place de la Bourse et la rue Orts et de la place Fontainas, d'une partie de la rue du Midi, rue du Grand Serment et place Jacques Brel, Cantersteen, Philippe de Champagne, rue Neuve, rue Saint-Géry, le rue Thérésienne, les aménagements régionaux sur une partie de la Petite Ceinture en vue de sa cyclabilité.

D'autres projets de façade à façades sont à l'étude, sont en chantier ou sont en cours de procédure de permis d'urbanisme, comme par exemple Place de Ninove, Porte d'Anvers, Square Marguerite Duras, Place Royale, abords Brucity, Rues Brigittines et Ursulines. Ces projets conformes aux objectifs de Good Move visent à rééquilibrer les fonctions, de sécuriser et rendre plus confortables les modes actifs, requalifier l'espace public, prévoyant un aménagement de qualité, en rétrécissant la largeur des voiries, en élargissant les trottoirs, parfois en prévoyant un espace de plain-pied, en prévoyant des aménagements pour les cyclistes,.....

Plusieurs rues dans le pentagone sont classés en réseau piétons PLUS ou Magistrale piétonne, défini dans le plan régional de mobilité Good Move. Des projets de réaménagement sont en cours pour améliorer prioritairement le confort et la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduites. Exemples : avenue Stalingrad, boulevard A Max, place de la Liberté et Rue Sainte-Catherine.

A d'autres endroits une piétonisation ou zone d'accès limité est prévu et sera réalisé dans le cadre du projet de réaménagement définitif en étude : Douze Apôtre-Ravenstein, Rue Rempart des Moines, Rue Miroir, Rue du Faucon et la Rue des Capucins. Pour la Rue de Namur, la Ville lancera un trajet participatif avec les habitants et commerçants de la rue afin de développer un projet commun sur le court et le long terme en vue d'une diminution du trafic et d'une réappropriation de l'espace public.

Les mesures de circulation, notamment les mises à sens uniques et les filtres permettront aux riverains de se réappropriier l'espace public et de le requalifier en faveur des modes actifs, de la végétalisation etc. Divers endroits sont concernés. A court terme, cette requalification sera implémentée sur le terrain par des aménagements temporaires grâce à des marquages au sol et du mobilier urbain (bac à plantes, bancs, potelets, parklets...), comme par exemple rue de la Senne, rue de Louvain, Porte du Rivage, place de la Liberté, place de la Chapelle, Marché aux Porcs, carrefour Quai du Commerce/Place d'Yser, Place Vieille Halle aux Blés. Ceci permettra d'activer l'espace public en attendant un aménagement durable et également de tester certains usages de l'espace public.

Les habitants, acteurs (économiques, associatifs, culturels ...) et usagers des rues, places ou quartiers concernés seront impliqués dans ces projets ainsi que dans leur évaluation. Cette évaluation permettra de nourrir les projets de réaménagements de l'espace public qui seront réalisés dans un second temps.

La ville développera une stratégie et un planning pour les projets de réaménagement des espaces publics libérés grâce à Good Move. Les objectifs de Good Move seront ainsi consolidé à travers les années par la réalisation de différents projets de réaménagement d'espace public.