**QUARTIER CHAPELLE-AUX-CHAMPS (avenue Chapelle-aux-Champs, rue de la Rive, rue Klakedelle, avenue du Goblet d'or, avenue de la Cluse, avenue Marie la Misérable, clos Foliant, rue du Château Kieffelt et avenue des Créneaux)**
**Réunion d'habitants (visio conférence) du 17/11/2021 – Compte-rendu**

**Thème :** Présentation des plans de réaménagements élaborés selon la conclusion de la réunion d'habitants précédente (21/04/2021).

**Intervenants** :
MM. Olivier Maingain, Bourgmestre et Gregory Matgen, Echevin de la Mobilité ;
M. Philippe Lieben du service de la « Gestion de l'espace public » et M. Frédéric Denys et Mlle Tonon, de la division « Planification stratégique et Mobilité ».
M. Paquot, Directeur de l'école Singelijn.

**Assistance** : 42 participants.

---

Début de la réunion à 19h00.

**Mot d'introduction par M. Maingain**
La commune a été interpellée par des habitants du quartier Chapelle-aux-Champs sur la densité des flux de circulation ainsi que sur la pression du stationnement au sein des voiries du quartier. Une première réunion d'habitants a eu lieu le 21/04/2021 à l'issue de laquelle les services techniques ont élaboré un plan de réaménagement de l'avenue Chapelle-aux-Champs. Il avait été retenu d'agir en priorité sur le stationnement en raison du croisement difficile des véhicules.
Entre temps, l'école Singelijn a introduit une demande de rue scolaire auprès de la commune et des élèves de 5e primaire ont fait des propositions d'aménagements sécurisants les abords de l'école.

**Présentation des plans d'aménagements**
M. Lieben présente les aménagements prévus :
- **Réduction à deux bandes de circulation** du tronçon au début de l'avenue Chapelle-aux-Champs du côté du boulevard de la Woluwe. Les analyses de trafic ont démontré qu'en heure de pointe, maximum 170 véhicules passent par ce tronçon. Avec une bonne gestion des feux de signalisation munis de boutons poussoirs, il est tout à fait possible d'accueillir ce nombre de véhicule sur deux bandes de circulation sans créer d'embouteillages ou de report du trafic dans les autres voiries.
- La réduction à deux bandes de circulation permet le **marquage d'une piste cyclable du côté impair** en provenance du boulevard de la Woluwe jusqu'à la traversée piétonne devant l'entrée de l'école intégrée. La largeur de la voirie se rétrécit après cette traversée et ne permet plus le marquage d'une piste cyclable. En cas de pérennisation des aménagements, des logos vélos et des chevrons seront marqués à la suite de la piste cyclable.
- **Recul des emplacements PMR** vers le boulevard de la Woluwe et installation d'**arceaux vélos** à la place devant l'entrée de l'école Singelijn.
- Aménagement d'une **oreille de trottoir** (= élargissement du trottoir au niveau d'une traversée piétonne afin de raccourcir celle-ci) en face de l'entrée de l'école Singelijn, afin de rétrécir la sortie du parking et adaptation du **plateau** sur la traversée piétonne.
- **Suppression du stationnement de manière alternée** sur toute l'avenue Chapelle-aux-Champs par des marquages au sol et par le placement de bordures amovibles afin d'empêcher physiquement le stationnement. (Suppression du stationnement côté pair entre la rue de la Rive et la rue Klakkedelle et côté impair entre la rue Klakkedelle et le clos Chapelle-aux-Champs)

**Réactions des riverains**
M. Maingain rappelle qu'il avait été retenu de la réunion d'habitants précédente que la mise en sens unique de l'avenue Chapelle-aux-Champs n'était pas privilégiée par la majorité car cela aurait induit une révision du sens de circulation dans toutes les autres voiries du quartier. Il rappelle également que des ralentisseurs physiques n'étaient pas souhaités et qu'il avait été demandé d'agir dans un

premier temps sur le stationnement de l'avenue Chapelle-aux-Champs, ce qui a été appliqué par les services techniques.

Quels sont les **délais de réalisation** des aménagements ? Est-il possible de réaliser d'autres aménagements plus vite car la situation est assez critique ? Est-il possible de temporairement installer des panneaux d'interdiction de stationnement ?

- ⇨ Les marquages ne peuvent pas être réalisés en hiver car il fait trop humide. Il faudra attendre le printemps. La réalisation des oreilles de trottoir nécessite légalement des marquages au sol. Les deux aménagements sont donc indissociables. La commune sollicitera un avis de la police quant au placement des panneaux d'interdiction de stationnement. Sans les obstacles physiques, le respect de la mesure risque d'être réduit.

Le **stationnement des étudiants et des professeurs universitaires** reste problématique malgré la zone bleue. Parfois, ils utilisent à tort les emplacements PMR.

- ⇨ L'abus de la zone bleue en changeant son disque toutes les deux heures est très difficile à contrôler. Néanmoins, la commune a le projet d'acquérir une scan-car ce qui facilitera le contrôle et limitera fortement les abus. Pour ce qui est du contrôle des emplacements PMR, seule la police peut verbaliser car il s'agit d'une infraction pénale. La commune attirera l'attention de la zone de police sur cette problématique.

Beaucoup de parents se garent sur le passage pour piétons au niveau du n°84 ou devant les sorties de garage et font preuve d'incivisme.

- ⇨ La police a rendu un avis défavorable sur ce passage pour piétons jugé peu sécurisé et il a été proposé de le supprimer. Il est également possible de réaliser une oreille de trottoir pour le raccourcir et le sécuriser. Quant au stationnement des parents devant les sorties de garage, il est rappelé aux habitants que les gardiens de la paix peuvent verbaliser uniquement si les plaques autorisées sont indiquées sur la porte du garage. Il est donc vivement conseillé aux habitants de l'indiquer.

  En ce qui concerne la sensibilisation des parents, une campagne est prévue prochainement pendant laquelle les enfants verbaliseront les parents avec l'aide de la police. Les contrôles de police ont un effet bénéfique temporaire. Il est nécessaire de réitérer les actions régulièrement ce que la zone de police fait au maximum. M. Maingain souligne également le travail de l'équipe de bénévoles présente tous les matins.

  M. Paquot ajoute qu'il descend parfois lui-même rappeler aux parents d'adopter un comportement respectueux du code de la route.

Avec l'oreille de trottoir en face de l'école Singelijn, il est maintenant indispensable de manœuvrer pour sortir du kiss&ride, ce qui est moins pratique. Est-il envisageable de placer un dépose-minute de chaque côté de la voirie ?

- ⇨ Il y a un dépose-minute des deux côtés de la chaussée mais celui côté « parking » n'est d'application que de 7h30 à 9h00. La sortie du dépose-minute côté « parking » sera plus délicate (manœuvre nécessaire) mais cela permet d'éviter que deux voitures démarrent de front au feu sur un espace partagé avec les piétons.

Qu'en est-il de **l'entrée des enfants à l'école par la passerelle** qui débouche sur le boulevard de la Woluwe ?

- ⇨ La mise en œuvre d'un dépose-minute sur le boulevard de la Woluwe et le réaménagement global du boulevard n'est pas dans le programme du plan régional de mobilité, malgré que des plans aient été réalisés en collaboration avec la commune. Un aménagement temporaire pour permettre l'utilisation de la passerelle est peu envisageable sans une réelle sécurisation du boulevard de la Woluwe. La commune continue d'écrire aux autorités régionales afin qu'elles en fassent une priorité.

Il est signalé à la commune de tenir compte du projet de nouveau bâtiment en vue des aménagements de voirie.

- ⇨ Le permis d'urbanisme est effectivement obtenu. La commune sera vigilante sur les travaux prévus par l'école en 2022.

Suite à un incident au niveau du la sortie des garages du n°49, il a été demandé de placer un miroir ainsi que des marquages jaunes.

- ⇨ Le placement des miroirs est fortement déconseillé car les distances sont tronquées. Les marquages jaunes, interdisant le stationnement, seront réalisés dans les meilleurs délais après l'hiver.

Est-ce que des **rangs scolaires** vont être mis en place en plus du dépose-minute pour réduire l'arrivée des élèves en voiture ?

- ⇨ Le dépose-minute limite déjà le stationnement des parents automobilistes dans le quartier le matin, même si son utilisation n'est pas possible pour les parents d'enfants à la maternelle. La création des rangs vélos/piétons peut être financée par la Région. Cependant, le besoin dépend des proportions modales dans chaque école. Il est normal que beaucoup de parents conduisent leurs enfants en voiture si leur domicile est éloigné. Un rang scolaire n'est pas aisé à organiser car il est nécessaire de trouver un endroit à proximité qui permet le ralliement des élèves. En outre, beaucoup de parents sont frileux à l'idée de déposer leurs enfants un peu plus loin que l'entrée de l'école.

Le **stationnement des bus du Creb** est également problématique. Le Creb possède un parking mais les bus se garent au croisement de la drève de l'Hof ter Musschen et de l'avenue Chapelle-aux-Champs. Vu le projet de réduction du stationnement, le problème risque d'être accentué.

- ⇨ La commune prendra contact avec le Creb pour les inviter à stationner leurs bus au sein du parking.

**Présentations des résultats de l'enquête auprès des riverains sur la proposition de mis en rue scolaire du début de l'avenue Chapelle-aux-Champs**

M. Matgen propose de présenter les résultats de l'enquête qui justifient que le projet ne soit pas encore à l'ordre du jour.

M. Denys indique que 87 réponses nous sont parvenues. **68 %** des riverains interrogés ont exprimé un **avis défavorable** quant à la proposition de mise en œuvre d'une rue scolaire dans l'avenue Chapelle-aux-Champs.

L'aménagement du dépose-minute par la Région sur le boulevard de la Woluwe parait nécessaire avant d'envisager la rue scolaire dans l'avenue Chapelle-aux-Champs.

**Autres remarques des riverains concernant le quartier :**

Les bulles à verre ont été déplacées sur le boulevard de la Woluwe, ce qui est moins sécurisant qu'à proximité des habitations.

- ⇨ La gestion est assurée par Bruxelles Propreté et la demande émane du directeur pour avoir plus de places sur le parking en face de l'entrée de l'école. L'avantage est que cela réduit les dépôts clandestins. Un projet plus ambitieux serait d'enfouir les bulles à verre. Bruxelles Propreté sera relancée à ce sujet. Il conviendra toutefois de tenir compte du statut du parking.

Le passage de la promenade verte sous la passerelle de l'école Singelijn est dangereux et mal entretenu. Il est impossible d'y passer avec une poussette.

- ⇨ Bruxelles Environnement va être contactée à ce sujet. Néanmoins, il s'agit d'une zone natura 2000 et le champ d'action y est limité.

Un projet de la Région prévoyait de prolonger les aménagements cyclables entre Montgomery et Tomberg jusqu'à l'avenue Vandervelde. Cependant, il paraît que la commune a émis un avis négatif sur ce projet. Pour quelle raison ?

- ⇨ Plusieurs échanges ont eu lieu avec la Ministre à ce sujet. La commune était favorable au projet pour l'avenue De Broqueville et l'avenue Paul Hymans car il y avait un besoin de sécurisation. En revanche, pour l'avenue Vandervelde, la Région a proposé de nouvelles pistes cyclables sur la voirie alors que la commune plaide pour la réfection des pistes cyclables existantes. La Région n'est pas en mesure de donner suite à cette demande à ce stade.

Qu'en est-il du prolongement des aménagements réalisés sur le cours Paul Henri Spaak ? Les pistes cyclables devraient être unidirectionnelles et mises en voirie. Le partage cycliste/piéton n'est plus adapté aux nouveaux vélos électriques et aux vitesses pratiquées par les cyclistes.

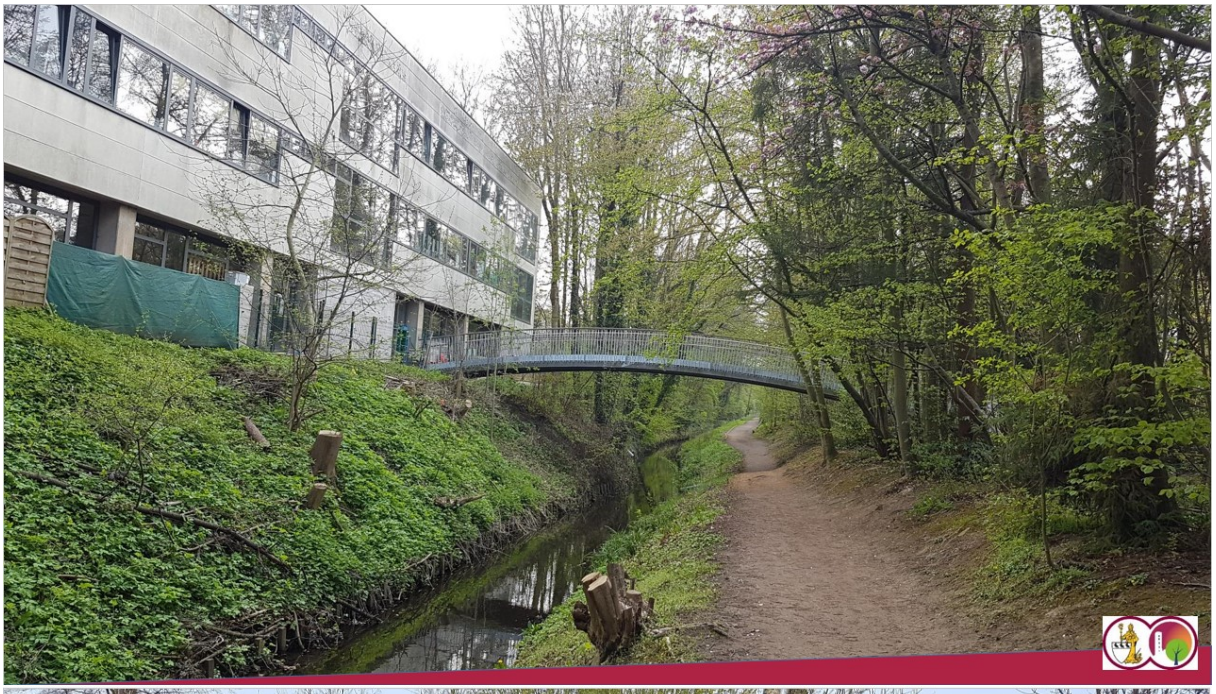
- ⇨ Il est vrai que les pistes bidirectionnelles sur le cours Paul Henri Spaak ne sont pas idéales. Cependant, mettre la piste cyclable en voirie n'est pas envisageable non plus. Il convient d'avoir une réflexion globale pour la réorganisation complète de l'espace public. Avec le passage du tram et des bus de la STIB, il n'est pas possible de supprimer de bandes de circulation ou de réaliser une bande bus en raison de la largeur de voirie insuffisante pour les manœuvres des bus.

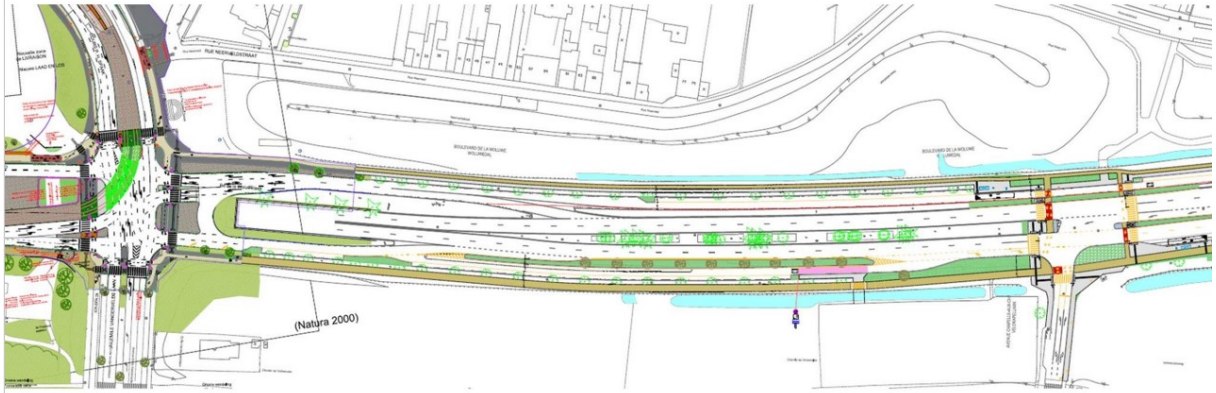
**Conclusions par M. Maingain** :

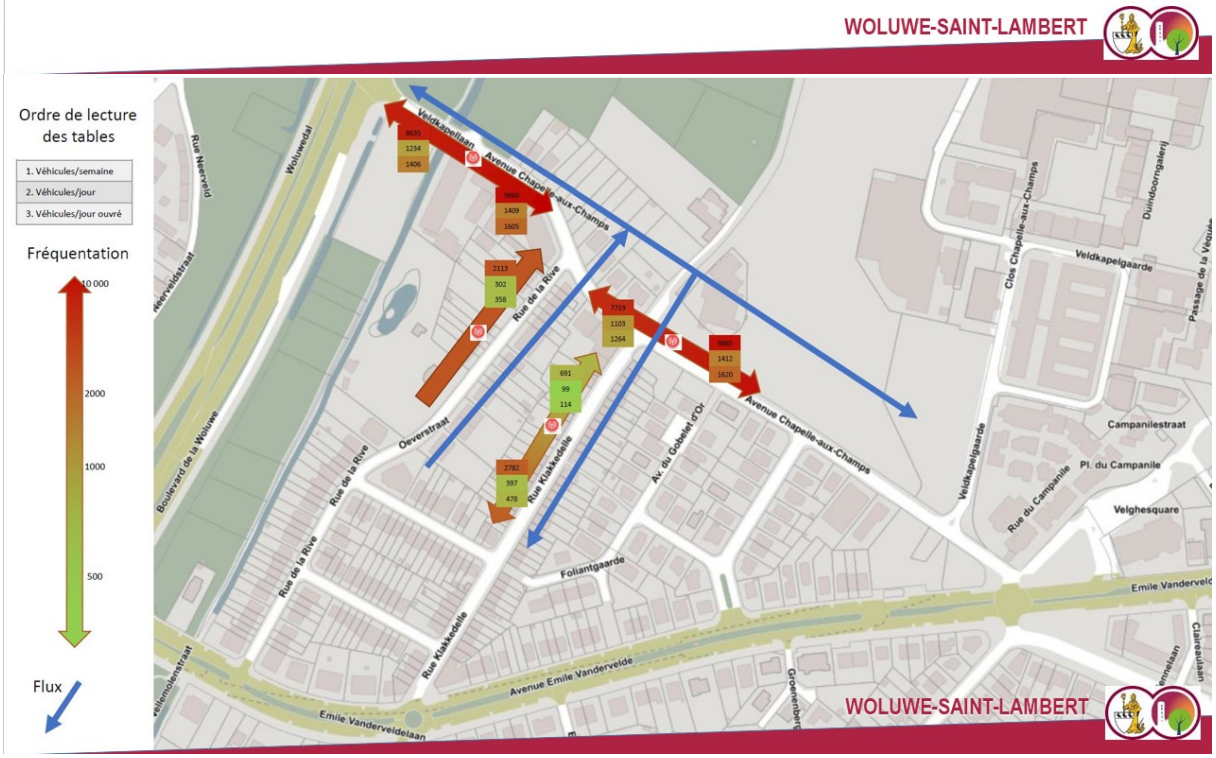
Une période d'essai d'un mois à un mois et demi sera réalisée l'année prochaine – au plus tôt en mars – à la suite de laquelle une enquête d'évaluation sera distribuée.
La période de test permettra de détecter l'adaptation des comportements des automobilistes (navetteurs et parents).

Fin de la réunion à 20h55.

Annexe :




(Natura 2000)


WOLUWE-SAINT-LAMBERT
Ordre de lecture des tables
1. Véhicules/semaine
2. Véhicules/jour
3. Véhicules/jour ouvré
Fréquentation
10 000
2000
1000
500
Flux
Veldkapellaan
Avenue Chapelle-aux-Champs
3633
1234
1406
9860
1409
1605
2113
302
358
7219
1103
1264
9880
1412
1620
691
99
114
2782
397
478
Rue de la Rive
Oeverstraat
Rue Klakkedelle
Av. du Gobelet d'Or
Foliamtgaarde
Veldkapelgaarde
Clos Chapelle-aux-Champs
Duindoorngalerij
Campaniestraat
Pl. du Campanile
Rue du Campanile
Velghesquare
Rue Neerveld
Woluwedal
Neerveldstraat
Boulevard de la Woluwe
Emile Vandervelde
Avenue Emile Vandervelde
Emile Vandervelaan
Groenenberg
Claireaulaan
WOLUWE-SAINT-LAMBERT

Ordre de lecture des tables
1. Véhicules/semaine
2. Véhicules/jour
3. Véhicules/jour ouvré
Fréquentation
10 000
2000
1000
Rue Neerveld
Woluwedal
Boulevard de la Woluwe
Veldkapellaan
Avenue Chapelle-aux-Champs
8635
1234
1406
9860
1409
1605
2113
302
358
Rue de la Rive
7719
1103
1264
9885
1412
1620
691
99
114
Oeverstraat
Rue de la Rive
Rue Klakkedelle
2782
397
478
Av. du Gobelet d'Or
WOLUWE-SAINT-LAMBERT