Quartier « Déportés » - Réunion d'habitants du 02/06/2022 - Compte-rendu

Thème : Mobilité locale – Evaluation des aménagements dans la rue Fabry et présentation des résultats des nouvelles analyses du trafic (2021) – dialogue avec les habitants

Intervenants :
M. Gregory Matgen, Echevin de la mobilité ;
Mmes Florence Tonon et Laurence Vandenbroucke du service Mobilité ;

Assistance : 30 participants

Début de la réunion à 19h00.

Mot d'introduction
La réunion porte sur :

- L'évaluation des mesures mises en place depuis la réunion du 05/07/2021 : installation de potelets et de blocs « New Jersey » empêchant les dépassements dangereux dans la rue Fabry ainsi que l'inversion des sections de l'Institut de la Providence ;
- Les résultats des nouvelles analyses du trafic réalisées dans le rue des Déportés (tronçon Nord) et dans la rue de la Station de Woluwe.

Quels sont les retours et la perception de la mobilité dans le quartier ?

***

Mme Tonon présente les résultats et les lignes directrices :

- Résumé et rappel des analyses de trafic dans la chaussée de Stockel à hauteur de l'Institut de la Providence ;
- Constat de vitesses excessives dans le tronçon Nord de la rue des Déportés : 12% des automobilistes sont verbalisables. On estime qu'une réflexion sur des mesures à mettre en place est à mener à partir du seuil des 12% d'infraction (indicateur de tendance par rapport à la globalité d'un territoire) ;
- Constat d'une diminution du trafic et des vitesses pratiquées dans la rue de la Station de Woluwe.
- Mise en évidence d'un trafic de transit important entre la rue de la Station de Woluwe et la rue Voot via la rue des Déportés.

Réactions des riverains

- Des véhicules prendraient la rue Fabry à contresens lorsqu'ils quittent leur place de stationnement.
- Concernant les flux de circulation : on pourrait comparer les chiffres dans un an lorsqu'une majorité de navetteurs se rendra à nouveau au bureau.
- Manque de données sur le nombre de véhicules en excès de vitesse en fonction des heures de la journée, ce qui peut être déterminant dans les statistiques.
- Les phases de feu dans l'avenue Parmentier sont trop courtes pour atteindre le boulevard de la Woluwe. Les automobilistes empruntent donc la rue de la Station pour rejoindre l'avenue de Tervueren. *(On est sur WSP)*
- Les voiries de quartier supportent un flux trop important de véhicules.

- Suggestion : Instauration d'un sens unique dans la rue des Déportés depuis la placette vers la rue de la Station de Woluwe. On supprimait alors la priorité de droite qui pose problème dans la rue du Pontonnier.

    ⇨ Le double sens dans l'av. des Déportés réduit les vitesses. Un sens unique est perçu comme un couloir à vitesse, mais peut casser le trafic de transit.

- Quid d'un rétrécissement de la largeur de la rue des Déportés par la création de chicanes ? L'effet de porte pourrait dissuader de rentrer dans le quartier et casserait la ligne droite. Ces dispositifs ont l'avantage d'être peu coûteux.

    ⇨ Il y a déjà des chicanes.

    ⇨ Les riverains ne perçoivent pas un problème de vitesse car des aménagements existent, mais pointent un problème de flux. La présence d'établissements scolaires favorise la densité de trafic.

M. Matgen attire l'attention sur deux aspects :

1. La sécurité routière et les problèmes de vitesse ;

2. La mobilité pure et les flux d'entrée et de sortie dans le quartier.

Il expose le principe du CLM (Contrat Local de Mobilité) et les projets des mailles apaisées « Roodebeek » (en cours d'étude avec le soutien de Bruxelles Mobilité et du bureau d'Etudes Tridée) et « Stockel » (future maille dépendant de WSP qui fera l'objet d'analyses du trafic entrant et sortant mais dont la date du lancement de l'étude par la Région demeure encore inconnue). L'objectif est d'apaiser le quartier au sein d'une maille et de reporter le trafic de transit sur les axes structurants.

- Remarque sur le passage pour piétons surélevé : il est sécurisant mais ralentit les flux prioritaires et accélère le trafic en provenance de WSP par le rue des Déportés.

- Le passage pour piétons devant la librairie reste dangereux.

- Quid des aménagements favorisant la mobilité douce ?

    ⇨ Dans le cadre du budget participatif, la commune prévoit l'installation d'un parking pouvant accueillir 30 vélos sur un terrain communal (Station-Déportés). Le permis est délivré, le marché public va être lancé pour une mise en œuvre prévue d'ici la fin de l'année.

- Quid de la rue cyclable dans la rue Fabry évoquée lors de la dernière réunion ? Quid d'un SUL ?

    ⇨ La rue Fabry sera instaurée en rue cyclable en sens unique. Une mise en SUL peut être étudiée mais n'est pas garantie vu la largeur de la voirie et la présence d'un virage limitant la visibilité des usagers.

- La pratique du vélo dans la rue de la Station est trop dangereuse. Une solution serait d'aménager le pont sur la rivière à travers le parc (qui comporte deux marches actuellement).

    ⇨ La commune interrogera Bruxelles Environnement sur l'opportunité de créer une connexion cycliste dans le parc des Sources afin d'éviter d'emprunter la rue de la Station pour rejoindre la rue Fabry. La pratique du vélo est, en principe, interdite sur le chemin longeant la Woluwe.

- Les passages pour piétons sont tous mal situés (<u>après chaque virage</u>), et représentent une situation d'autant plus dangereuse que la fréquentation d'enfants et de voitures est importante dans le quartier.

- ⇨ Le service de la Gestion de l'Espace Public va étudier au cas par cas chaque passage piétons pour voir s'il y a moyen d'améliorer leur visibilité et leur sécurisation ;
- ⇨ Proposition des habitants : décaler les passages pour piétons dangereux, peindre des passages piétons en 3D, ou encore installer des signaux visant à attirer l'attention des automobilistes sur la présence des traversées piétonnes. (Les signaux lumineux étant réservés aux abords directs des écoles). Attention, déplacer un passage pour piétons n'est pas gage de sécurité car les piétons suivent leur cheminement naturel sans forcément faire le détour pour traverser dans les clous.

***

Dans la chaussée de Stockel :

- Problèmes de mobilité et d'accessibilité :

- Témoignages d'habitants, photos à l'appui, de l'incivisme de certains parents.
- Les changements d'implantation créent des problèmes de mobilité pas si fréquents avant.
  - ⇨ Rappel du PDS (Plan de Déplacement Scolaire) introduit par la Direction de la Providence, et du projet de sécurisation des abords de l'entrée.
- Les trottoirs sont étroits, encore réduits par la présence d'immondices et autres cyclistes qui y bifurquent.

- Problème de sécurité des élèves :

- Quid de l'encadrement des enfants ? Le danger est permanent. À l'époque, des Gardiens de la Paix accompagnaient les enfants ponctuellement. L'école est responsable de la mise en place des accompagnements. Des enfants arrivent seuls et ne sont pas accueillis or l'accompagnement implique la responsabilité civile.
  - ⇨ Des rangs scolaires sont prévus depuis le parking du Stade Fallon.
  - ⇨ Il y aura malgré tout toujours des entraves à la circulation.

- Problèmes de vitesses :

- L'afficheur de « Smiley » dissuade les mauvais comportements.
- Des casses-vitesses sont bruyants.
- Exemple d'aménagement peu couteux: à Sterrebeek, des passages pour piétons peints en 3D créent un effet de surprise et freinent les automobilistes.

***

- Les poids lourds s'engageant dans la rue du Pontonnier vers la rue Crabbé se retrouvent coincés au niveau du pont surplombant la promenade verte sans possibilité de se dégager.
  - ⇨ Les services communaux placeront la signalisation « interdiction aux 3t5 » en amont, soit à partir de la chaussée de Stockel, soit au début de la rue du Pontonnier.
- Quid du stationnement des trottinettes ? Exemple au boulevard de la Woluwe où les trottinettes sont visiblement déposées par l'opérateur lui-même (alignées).
  - ⇨ M. Matgen explique qu'on ne sait pas agir au niveau communal 24h/24 pour enlever toutes les trottinettes gênantes. Des actions ponctuelles seront planifiées cet été dans des quartiers problématiques pour organiser le retrait en masse des trottinettes qui

constituent un obstacle au cheminement de chaque usager (notamment sur les trottoirs de moins d'1,50 m de large). Les trottinettes qui entravent le chemin pourront être saisies et une amende sera infligée.

    - ⇨ Les opérateurs proposent de créer des drop-zones (zones de stationnement) ou des zones d'interdiction qui seraient actives dans leurs applications. Mais pour l'instant, ces « drop zones » ne sont pas contraignantes en raison de la réglementation régionale en vigueur qui va toutefois être revue.

- Un poteau est renversé (depuis plusieurs années) devant la pizzeria dans la rue de la Station.

    - ⇨ GEP : La commune replacera le poteau. Rappel de l'application « Fix My Street » qui relaye automatiquement l'incident constaté au gestionnaire de voirie.

***

Retour sur les aménagements dans la rue Fabry :

- L'objectif des aménagements visait la suppression du stationnement sauvage sur les trottoirs et des dépassements dangereux de véhicules dans la partie montante de la rue. Ils ont induit un nouveau comportement : la rue est à présent utilisée comme un Kiss & Ride en tant que tel. Beaucoup de parents s'arrêtent devant l'école pour déposer les enfants et engendrent des problèmes d'engorgement. Le K&R sur la placette en amont aménagé pour organiser le dépôt des enfants des différents établissements scolaires alentours n'est plus utilisé.

    - ⇨ Travail attendu de la part des directions d'écoles pour sensibiliser les parents aux bonnes pratiques.

    - ⇨ GEP : Demande expresse de reculer le premier bloc béton pour désentraver l'accès au garage d'un particulier situé en face des crèches.

- Les résultats sont malgré tout positifs. La situation s'est visiblement améliorée et le dépôt des enfants dans la rue Fabry pose moins de problèmes de sécurité que le stationnement sauvage qu'on constatait avant la pose des potelets.

    - ⇨ Prévention : La commune impliquera ponctuellement les Gardiens de la Paix pour constater et réprimer d'éventuels comportements problématiques (par exemple un stationnement prolongé).

    - ⇨ M. Matgen évoque également la palette de solutions plus radicales visant à apaiser et sécuriser les abords d'une école, telles que l'instauration d'une rue scolaire. Sa mise en œuvre implique une volonté émanant avant tout de la direction de l'école.

- Le placement d'une borne « parking 20 min » a été installée malgré les réticences de plusieurs riverains lors de la première réunion. Pourquoi les habitants n'ont pas été informés avant le placement ?

    - ⇨ La remarque a été notée. Il est assuré que les futurs projets et propositions d'aménagements seront présentés lors d'une autre réunion d'habitants avant d'envisager leur mise en œuvre.

***

Conclusions :

M. Matgen rappelle les problématiques principales :

1. Réduire le trafic de transit en travaillant sur des aspects purement « mobilité » comme des mises en sens uniques mais cela implique d'attendre la mise en œuvre par la Région de l'étude de mobilité sur la maille « Stockel ». Les flux de circulation dans la chaussée de Stockel et dans la rue de la Station ne peuvent être revus sans tenir compte des résultats de l'étude qui doit être menée au sein de cette maille.

Le service mobilité ne peut dès lors axer sa réflexion que sur le trafic de transit entrant dans le cœur du quartier (depuis la rue Voot et la rue de la Station).

2. Travailler sur l'aménagement de l'espace public visant à améliorer la sécurité des lieux (et pouvant dissuader la pénétration dans le quartier).

- ☑ Des aménagements simples visant à améliorer la sécurité routière dans le quartier seront étudiés : passages pour piétons (déplacés, surélevés, 3D), oreilles de trottoir.
- ☑ Une proposition de révision des flux de circulation sera présentée lors d'une prochaine réunion pour couper le trafic de transit qui ne fait que traverser le quartier en empruntant principalement la rue des Déportés ;
- ☑ Des actions répressives (radar) ponctuelles seront programmées en coordination avec la zone de Police.
- ☑ Bruxelles-Mobilité sera interrogée sur la phase des feux permettant de rejoindre l'avenue de Tervueren depuis l'avenue Parmentier (située à Woluwe-Saint-Pierre) afin de permettre à plus de véhicules de quitter l'avenue Parmentier.
- ☑ Le passage par la rue de la station étant peu confortable pour les cyclistes, il convient d'encourager les cyclistes à utiliser les itinéraires cyclables suggérés (reconnaissables par le marquage au sol de vélos accompagnés de chevrons simples (ICC) ou doubles chevrons (ICR)) :
  - ➔ Créer une rue cyclable rue Fabry
  - ➔ Examiner la possibilité d'autoriser le passage des vélos au parc des Sources pour relier le Boulevard de la Woluwe à la rue Kelle

***

Fin de la réunion 21h00.