Avenue Vandervelde – Mobilité - Réunion d'habitants du 10/10/2023 - Compte-rendu

Thème : Mobilité – Sécurisation – Présentation du micro-projet régional

Intervenants :
M. Olivier Maingain, Bourgmestre ;
M. Gregory Matgen, Echevin de la mobilité ;
M. Philippe Jaquemyns, Echevin de la gestion de l'espace public ;
Mmes Florence Tonon et Vanessa Dumont et M. Frédéric Denys du service DDPP;
M. Sébastien Michez, Davide Pinto, Frédérik Depoortere de Bruxelles Mobilité (BM).

Assistance : 45 participants

Début de la réunion à 19h00.

Introduction par Frederik Depoortere – Fiets Manager Vélo :
Dans le plan régional de mobilité, il existe des différences de niveaux dans la catégorisation des voiries régionales. L'avenue Vandervelde est catégorisée comme « Vélo Plus ». Cela signifie qu'elle draine des volumes de cyclistes sur de longues distances et différents types de cyclistes. Pour information, le nombre de cyclistes a doublé depuis la pandémie. Il existe plus de vélos différents et différents types de cyclistes qui circulent à des vitesses différentes.
Les pistes cyclables bidirectionnelles peuvent devenir « accidentogènes » aux carrefours. Cela a donc été pris en considération dans les aménagements proposés. L'objectif poursuivi est bien la cohabitation entre tous les usagers.

Présentation par Sébastien Michez - Auteur du projet :
Il s'agit d'un micro-projet réalisé principalement à l'aide d'aménagements légers (marquages et potelets) ne nécessitant pas de demande de permis d'urbanisme (PU). Cet aménagement sera mis en œuvre pour une durée de 2 ans en phase test et fera l'objet d'une évaluation avant d'envisager un aménagement plus définitif. Au vu de la catégorisation « Vélo Plus » et de la présence d'une large bande de circulation automobile dans chaque sens, l'aménagement proposé consiste en :

Dans le sens de l'entrée de ville (vers le boulevard de la Woluwe) :

- Une piste cyclable en site propre sur la voirie. Cela élimine donc la possibilité de rouler à deux de front et réduit la vitesse ;

- La réduction à une bande de circulation automobile, sauf à l'approche du carrefour avec le boulevard de la Woluwe : 3 bandes sont maintenues pour le stockage des véhicules et la distribution des 3 directions. Une piste cyclable suggérée – peinture rouge – est marquée sur la bande de droite dans la continuité de la piste cyclable en site propre.

Dans le sens de la sortie de ville (vers la commune de Crainhem) :

- Dans le tronçon entre le boulevard de la Woluwe et le carrefour avec l'avenue Jean-François Debecker, le maintien de la piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir et la réduction à une bande de circulation automobile par l'élargissement de la berme centrale. La berme centrale est élargie par une zone d'évitement matérialisée par du hachurage et des potelets ;

- Après le carrefour avec l'avenue Dumont, l'insertion des cyclistes sur la voirie en raison de l'étroitesse du trottoir et des conflits entre les piétons et les cyclistes. Cela se justifie davantage par la présence de l'école Sint-Jozef à l'angle de l'avenue Vandervelde et de l'avenue de la Claireau ;

- Au niveau des arrêts de bus De Lijn, la réinsertion des cyclistes sur le trottoir en raison des conflits entre cyclistes et bus. La commune a fait la demande d'élargir le quai des bus pour les piétons. Néanmoins, cela ne peut être réalisé dans le cadre du micro-projet (sans PU). En attendant, la Région propose de placer des barrières en croix de Saint-André entre la zone piétonne et cycliste pour éviter les conflits et la demande de la commune a déjà été transmise à la STIB.

De manière générale, les améliorations apportées par le projet sont les suivantes :

- La sécurisation des traversées piétonnes en empêchant à deux voitures d'arriver à deux de front à hauteur de celles-ci et en supprimant le masque de visibilité en amont de celles-ci (sur 5 mètres) par de la végétalisation, du stationnement pour vélos ou par l'aménagement de zones de dépôtpour les trottinettes ;

- L'ajout de deux traversées piétonnes supplémentaires au niveau des avenues de la Lesse et de la Semoy ;

- Le marquage des zones d'attention pour le cycliste par de la peinture rouge au niveau des carrefours ;

- La sécurisation des carrefours en réduisant la largeur des traversées piétonnes par élargissement des oreilles de trottoirs ou le prolongement de la berme centrale.

Les comptages réalisés par la Région ont montré que 3 bandes sont nécessaires en amorce du boulevard de la Woluwe et que le maintien d'une seule bande de circulation est possible sur le reste de l'avenue Vandervelde. Si l'aménagement était pérennisé, davantage de végétalisation serait possible.

Ajout de Frédéric Denys sur l'historique de la demande de la commune :
Historiquement, la commune est demandeuse de sécuriser l'ensemble de l'avenue en particulier pour les piétons. Par exemple, nous avons reçu des habitants du quartier des plaintes concernant le carrefour entre l'avenue Vandervelde et la promenade verte et le fait que le quartier est totalement coupé par cette autoroute urbaine sur certains tronçons. Afin de réaliser les aménagements nécessaires pour sécuriser et améliorer la circulation de chaque usager, une collaboration avec la Région était nécessaire.

Réactions des habitants :

- Ascenseur du métro au niveau de Marie la Misérable en amont traversée piétonne – visibilité réduite et situation dangereuse.
- Signalement d'un arrêt de bus scolaire/Noctis s'arrêtant en double-file, à prendre en considération.
- Signalement d'inondations régulières au niveau de l'angle avec le boulevard de la Woluwe.
  - ⇨ BM : ce sera relayé pour l'entretien des avaloirs – peut-être cassés ou dysfonctionnels
- Ne pas oublier les automobilistes – cela peut empirer la circulation.
  - ⇨ BM : les comptages réalisés démontrent que ça ne posera pas de problème et il s'agira d'une phase test de 2 ans avec une évaluation.
  - ⇨ M. Maingain : La phase test pourrait être réduite si nécessaire. En général, la commune n'est pas pour les aménagements provisoires et peu esthétiques.
- Dans le projet, un dédoublement de la piste cyclable est prévu. C'est dommage, dans le sens de la sortie de ville, d'envoyer les cyclistes sur la voirie seulement après l'avenue Dumont.

  Cela représente une certaine incohérence. Y aura-t-il une obligation de circuler pour les cyclistes en descente sur la piste cyclable en voirie et une limitation de vitesses pour les cyclistes ? De la sensibilisation ou une signalisation spécifique seront-elles prévues ?

  Pourquoi garder un double sens de circulation sur le trottoir pour les cyclistes alors qu'il y a une piste cyclable de l'autre côté ? Demande de mise à sens unique des pistes cyclables.

  - ⇨ BM : On distingue les cyclistes « lièvres » qui sont plus rapide et circulent de manière plus confortable sur la chaussée et les cyclistes « tortues » qui sont plus lents et accompagnent parfois des enfants. Ceux-ci gardent le confort de la bidirectionnelle.

    Pour la différenciation des cyclistes, celle-ci se fait naturellement. Il n'existe pas de signalisation légale pour les différencier.
- La bidirectionnelle est utile pour les cyclistes qui restent du même côté pour rejoindre la perpendiculaire suivante. Néanmoins, entre le boulevard de la Woluwe et l'avenue Dumont, on demande de déjà mettre une piste cyclable en voirie. Demande d'une continuité homogène depuis le square Montgomery jusqu'à la Région flamande.

- ⇨ BM : après l'avenue Klakkedelle, la montée est moins forte. On pourrait donc l'intégrer à partir de là. Concernant la volonté d'homogénéité, celle-ci est partagée. Cependant, un tronçon n'est pas l'autre et plusieurs aspects du trafic et du profil de la voirie sont à prendre en compte.

- Woluwe shopping – La connexion avec le passage sous-terrain piéton/cycliste est à améliorer.
  - ⇨ Techniquement, ce n'est pas réalisable dans le cadre du micro-projet. Connecter le passage sous-terrain à la piste cyclable de Vandervelde demanderait des travaux lourds car la connexion actuelle est trop inconfortable. Pour rappel, il s'agit ici de proposer un micro-projet.
- Les plantations sont à mieux entretenir pour la bonne visibilité (abords du Kwak).
  - ⇨ BM : On opère toujours un choix stratégique de l'essence végétale pour respecter une hauteur maximum mais cela sera transmis aux services compétents pour l'entretien.
- Les cyclistes restent sur leur vélo pour traverser sur les passages pour piétons.
  - ⇨ BM : le cycliste peut rester sur son vélo pour emprunter une traversée piétonne mais n'a pas la priorité ! Cela peut être clarifié par une zone de passage dédiée aux cyclistes à côté de la piste cyclable.
- Le projet est positif, il n'y a aucun risque que cyclistes rapides aillent sur la piste cyclable bidirectionnelle car ce n'est pas intéressant. Le projet ne créera pas plus d'embouteillages pour les automobilistes et représente une amélioration pour les piétons et cyclistes. Demande d'une piste cyclable sur voirie même dans la montée. Quel est le timing ? Il persiste un tronçon à améliorer pour les cyclistes sur le boulevard de la Woluwe.
  - ⇨ BM : on y travaille actuellement et on espère pouvoir le présenter bientôt ! On collabore déjà avec la commune.

    Pour le timing de réalisation, BM adaptera le plan suite aux remarques émises aujourd'hui et intégrera le projet au planning régional. Certains éléments pourront être réalisés avant la fin de l'année et les marquages seront réalisés après l'hiver donc à partir du mois de mars.
- Proposition que les services de secours puissent utiliser la piste cyclable. Demande d'éviter les bidirectionnelles car les automobilistes sont surpris facilement.

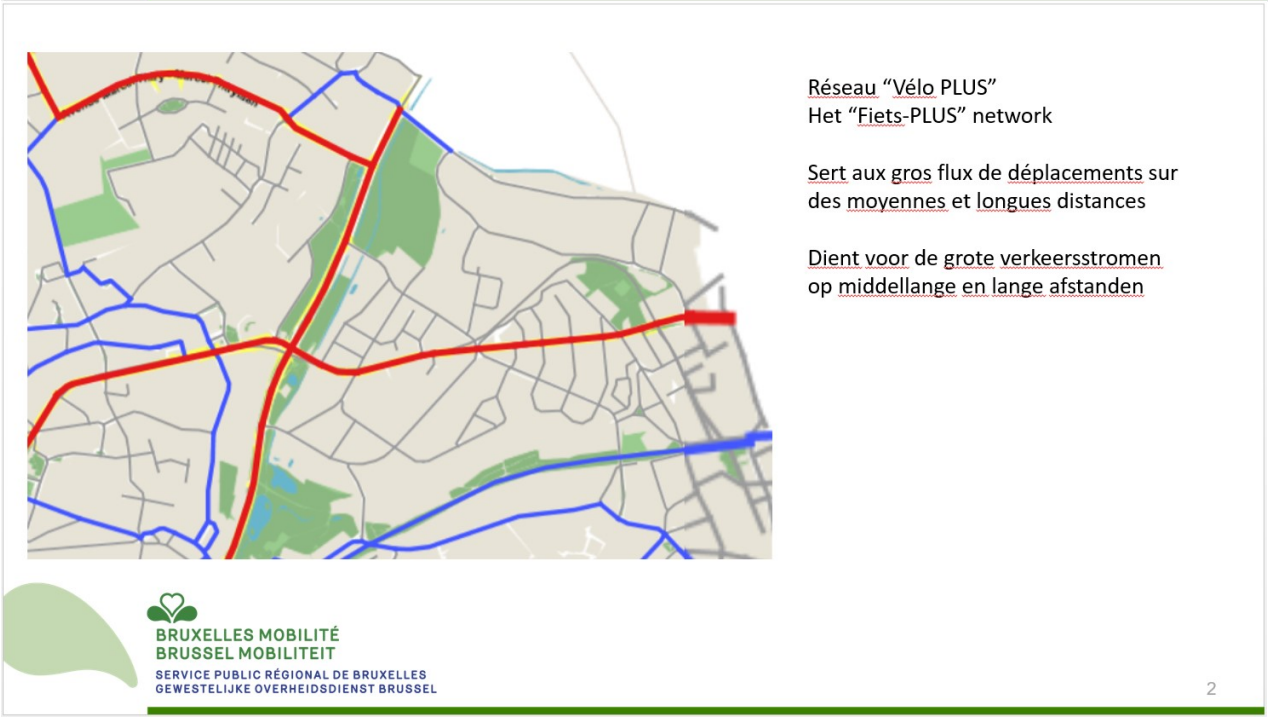
  Les bus vont bloquer la circulation.
  - ⇨ BM : ce n'est pas la même fréquence que la STIB et le quai est en encoche (mieux sécurisé) – l'arrêt des bus dans la circulation a même tendance à réguler le trafic.
  - ⇨ M. Maingain : interroge l'assemblée pour savoir si elle soutiendrait l'idée de supprimer la piste bidirectionnelle en trottoir entre le boulevard de la Woluwe et l'avenue Dumont au vu de la répétition de cette demande. Certaines personnes répondent qu'elles souhaitent malgré tout la maintenir car elle est large et confortable. Ces personnes demandent de trouver un compromis.
- Les zones partagées piétons/cyclistes sont jugées dangereuses car les cyclistes s'y sentent plus en sécurité et donc engendrent des situations inconfortables pour les piétons.
- Au vu des croisements entre les piétons et cyclistes, demande de prolongement des traversées piétonnes sur les pistes cyclables.
- Demande de voir les chiffres des comptages - peur de créer du trafic de contournement. Demande de maintenir deux bandes à l'amorce des carrefours.
  - ⇨ Garder deux bandes uniquement à certains endroits n'est pas cohérent et créerait d'autres problèmes/conflits.
- Rappel de la demande de réduire le trafic dans l'avenue Chapelle-aux-Champs.

<u>Synthèse et conclusion du Bourgmestre</u> :

1) La phase test durera moins de 2 ans. Une évaluation de la phase test est demandée à l'issue de la première année de test.
2) Les données chiffrées en possession de Bruxelles-Mobilité seront demandées par la commune afin d'être annexées au compte-rendu.
3) Compromis : Marquage d'une piste cyclable unidirectionnelle en voirie sur l'ensemble de l'avenue avec maintien de la piste cyclable bidirectionnelle en trottoir entre le boulevard de la Woluwe et l'avenue Dumont. Cette piste cyclable sera toutefois transformée en une zone partagée (cycliste/piéton) comme au boulevard de la Woluwe (le long du parc Malou et du parc des Sources). Tous les hachurages en voirie le long de la berme centrale sont donc supprimés.

4) Evaluation de la phase test : Les données et conclusions seront transmises aux habitants. Tout projet définitif sera soumis au préalable aux habitants.

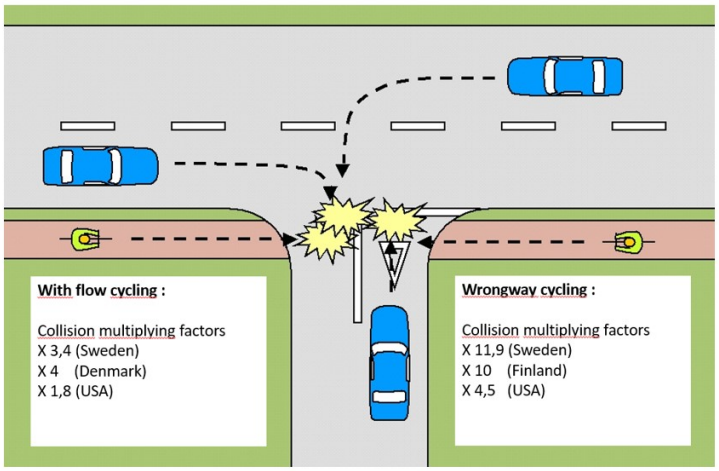
Fin de la réunion à 21h00.



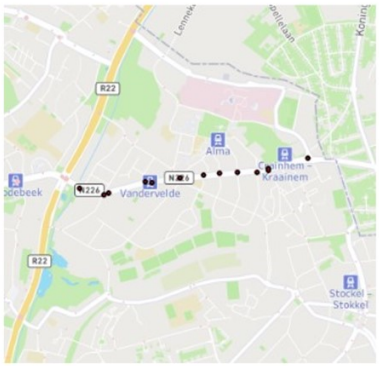
Plus de cyclistes, et différents types de cyclistes (vitesses, largeur, âge…)
Méér fietsers, en verschillende types fietsers (snelheid, breedte, leeftijd…)

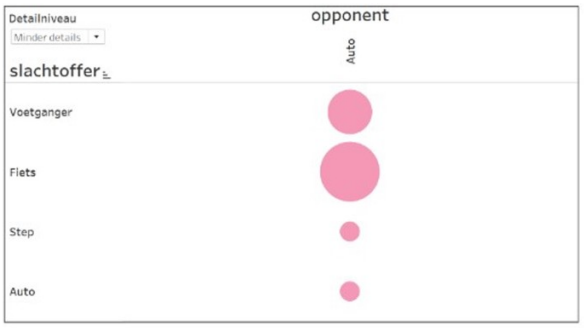
- Avec des besoins différents
- Met verschillende behoeften

- Un aménagement existant historique peu sécurisant

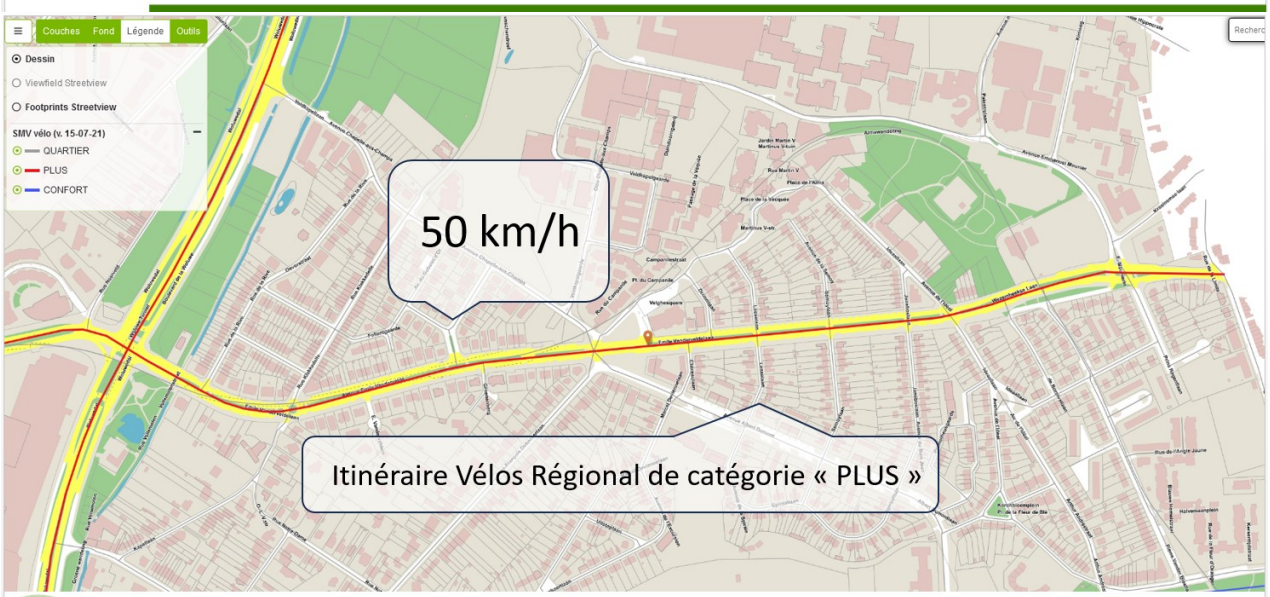


- accidentologie





14 accidents légers avec usagers actifs en trois ans (20-23), souvent liés à l'effet "surprise" du cycliste qui roule à contresens.



Grandes lignes du projet

- Création d'une Piste Cyclable Marquée côté entrée de ville
  - => élimine la possibilité de circuler à deux de front
  - => maitrise « naturelle» de la vitesse (axe à 50 km/h)
- Sécurisation des traversées sur l'ensemble de l'avenue (et création de 2 nouveaux PP)
- Réduction de la largeur de la chaussée côté sortie de ville à l'aide de marquage (résolution de plusieurs problèmes liés à la sécurité routière)
- Exécution d'une phase test de deux ans majoritairement en marquage => si concluant, exécution « en dur »

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

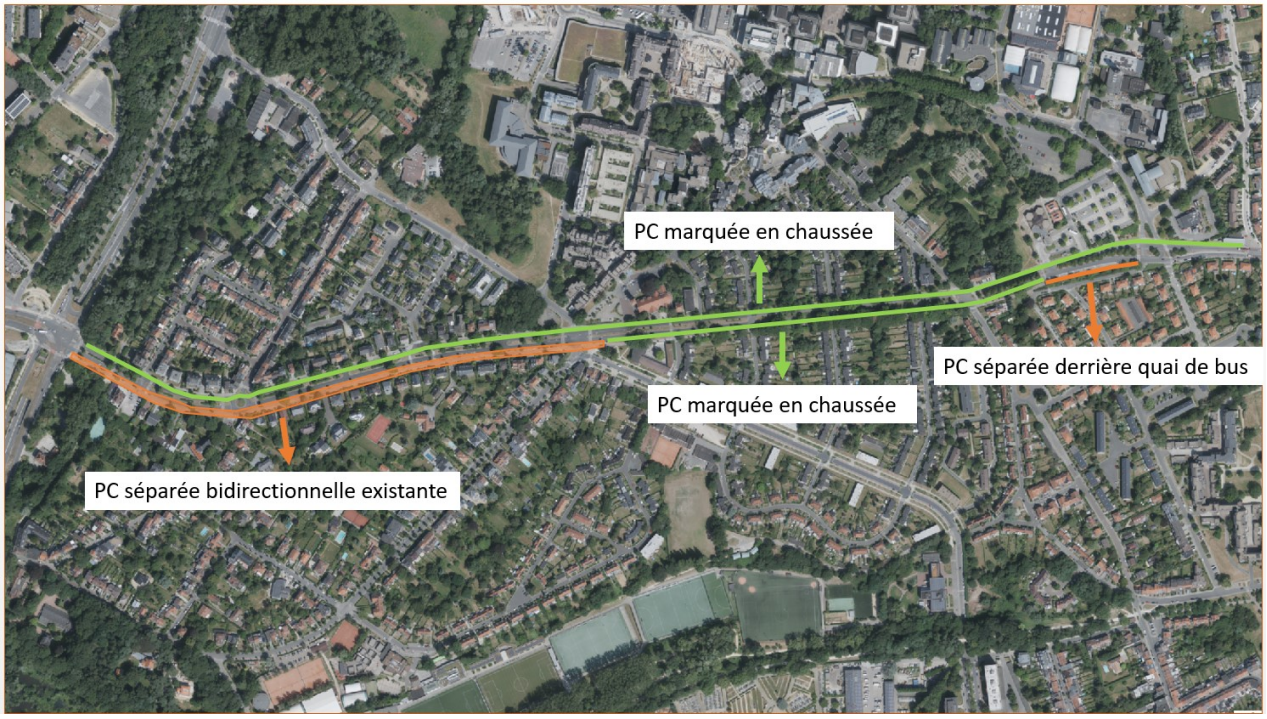
Grote lijnen van het project

- Nieuw gemarkeerd fietspad stadsinwaarts

  => twee auto's die naast elkaar rijden niet meer mogelijk

  => « natuurlijke » beheersing van de snelheid (as aan 50 km/u)
- Veiligere oversteekplaatsen langs de hele laan (en 2 nieuwe oversteekplaatsen)
- Duidelijke markering van een enkele rijstrook staduitwaarts (oplossing van diverse problemen m.b.t. verkeersveiligheid)
- Uitvoering van een testfase van twee jaar, voornamelijk met behulp van markering => indien overtuigend, implementatie

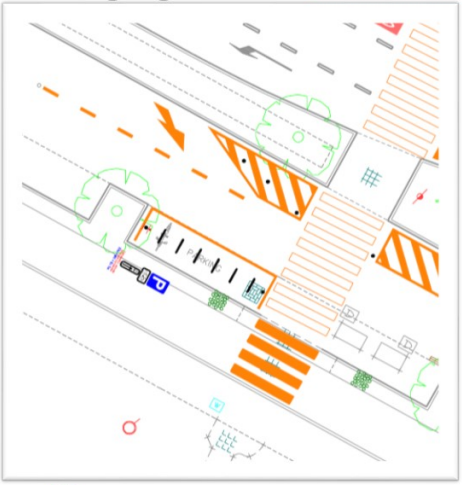
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



Av. Emile Vandervelde
0,80 m
3,20 m
0,50
1,30 m
Google

Google Street View
mars 2023
Voir plus de dates
3,20 m
0,50
1,30 m
0,80
Google

Sécurisation des traversées piétonnes
Beveiliging van de overtsteekplaatsen



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Comptages :

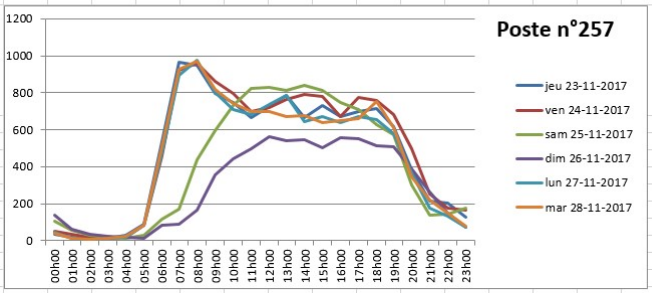
Les comptages, réalisés par la Région, ont donc été effectués dans le sens de l'entrée de ville (vers le boulevard de la Woluwe). Un premier comptage a été réalisé au niveau du n°257 de l'avenue de Wezembeek et un second au niveau du n°100 de l'avenue Vandervelde. La conclusion du Centre de Mobilité était que :

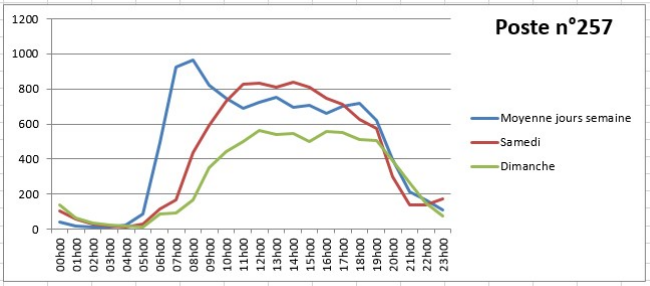
« Les flux sont de maximum 1119 véhicules en heure de pointe du matin (HPM), selon nos derniers comptages. En dehors de cette plage horaire, cela tourne généralement entre 500 et 800 véhicules. De plus, avant le carrefour avec le boulevard de la Woluwe, le rond-point (au niveau de la rue Klakkedelle) limite la capacité sur le tronçon suivant car la largeur ne permet qu'un passage difficile de 2 voitures côte à côte.

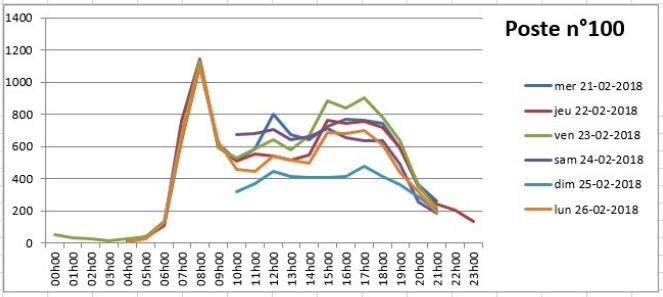
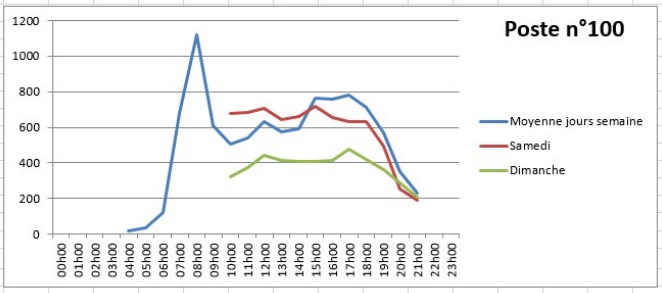
En sortie de ville, le point de vue de Centre de Mobilité est que le trafic étant plus faible qu'en entrée ville, il ne devrait donc pas il y avoir de problématique à réduire la larguer de la bande. »

Données horaires intégrées dans le tableau de synthèse

Paires d'essieux	Moyenne jours semaine	Samedi	Dimanche
00h00	43	103	140
01h00	20	57	63
02h00	10	28	37
03h00	11	20	22
04h00	22	13	18
05h00	84	29	14
06h00	494	118	85
07h00	927	169	91
08h00	964	435	166
09h00	820	594	353
10h00	749	730	441
11h00	688	825	498
12h00	722	831	565
13h00	750	812	542
14h00	694	840	546
15h00	707	811	502
16h00	658	745	556
17h00	701	711	551
18h00	719	626	513
19h00	622	573	508
20h00	398	301	389
21h00	216	140	262
22h00	165	141	148
23h00	111	175	75
6-22h	10825	9261	6568
0-24h	**11290**	**9827**	**7085**





Données horaires intégrées dans le tableau de synthèse

Véhicules totaux	Moyenne jours semaine	Samedi	Dimanche
00h00			
01h00			
02h00			
03h00			
04h00	17		
05h00	35		
06h00	120		
07h00	680		
08h00	1119		
09h00	610		
10h00	504	678	321
11h00	542	684	372
12h00	633	705	444
13h00	572	644	414
14h00	589	663	406
15h00	764	715	406
16h00	759	653	416
17h00	782	634	476
18h00	715	634	417
19h00	566	493	361
20h00	348	253	287
21h00	229	189	208
22h00			
23h00			
10-22h	7003	6945	4528
4-22h	**9584**