

PV Atelier 1 – Etude de mobilité Odon Warland

Balade dans le quartier, présentation et synthèse du diagnostic de mobilité, et moments d'échanges en salle (Ecole Simone Blangchard) – 11/02/2020 (18h-20h30)

Intro - Contexte de l'étude

- Objectif de réfléchir à un **plan de circulation** visant à **apaiser la circulation et les vitesses** et à **empêcher des véhicules extérieurs** qui ne sont pas riverains et ne travaillent pas dans le quartier **de transiter** par les rues résidentielles du quartier.
- S'inscrit dans le contexte de mise en œuvre du nouveau Plan Régional de Mobilité **Good Move** visant à apaiser la circulation dans les quartiers résidentiels entre les grands axes de circulation (principe de « mailles apaisées »).
- Participation des riverains pour avoir les inputs du vécu des habitants du quartier afin de **compléter le prédiagnostic de mobilité** du bureau d'études (en termes d'usages, de sécurité pour les différents modes de déplacements) : sur base d'une balade et de stops aux différents carrefours et éléments d'attention, inscription au marqueur sur les cartes les éléments complémentaires et points d'attention à apporter.
- Un second atelier aura lieu dans un mois dans le but de réfléchir ensemble par petits groupes aux pistes de solution pour le plan de circulation.
- Une étude menée en parallèle pour le réaménagement concret de l'avenue Odon Warland qui se nourrira des conclusions de l'étude de mobilité.

Stop 1 – Carrefour Odon Warland/Berré/Vandervleet/Spruyt



Prédiagnostic du bureau d'études :

- Carrefour complexe à 5 branches avec rues en majorité en double-sens qui rend complexe et peu sécurisantes les insertions depuis les rues plus locales pour tous les usagers (conflits, respect des priorités).
- Les importants flux de circulation de l'avenue Odon Warland créent de la congestion aux heures de pointe.
- Aménagement actuel de l'av. Odon Warland favorise les prises de vitesse (les données radars de la Police ont montré de nombreux excès de vitesse avec des pics à plus de 100 km/h la nuit), c'est pourquoi la commune teste des dispositifs temporaires pour empêcher cela et sensibiliser les usagers au respect de la limitation à 30 km/h. Ceci en vue du réaménagement de l'avenue dont l'objectif sera de matérialiser des dispositifs ralentisseurs pour plus de sécurité. (*Retours habitants ?*)
- La rue Vandervleet a déjà été mise en sens unique pour soulager le carrefour, et des tests de mise en cul-de-sac ont été faits pour la rue Spruyt dans le même but.
- Ce carrefour est également un point d'entrée des parents déposant et reprenant leur enfant à l'école Simone Blangchard dont les horaires peuvent coïncider avec les moments les plus congestionnés, il y a également une crèche (Petit TGV) toute proche dans l'avenue.
- Du fait de la densité de trafic et de la configuration actuelle des lieux, les traversées piétonnes peuvent s'avérer dangereuses (longues distances de traversées non sécurisées par des avancées de trottoirs).



Retours des habitants :

- Proposition d'aménager un plateau sur le carrefour pour réduire la vitesse car insatisfaction par rapport à l'aménagement actuel du rond-point (non-respect de priorité sur le rond-point, doublages par la droite,...)
- Proposition de déplacer les garages vélos autre part sur le rond-point, éventuellement du côté du parc pour gagner de la place et améliorer la sécurité du lieu.
- Le cul de sac temporaire rue Spruyt est source d'insécurité : renforce l'insécurité au bas des blocs rue Uyttenhove et le long du parc, détours trop importants à faire pour accéder à la rue Spruyt ou Uyttenhove depuis Odon Warland donc de nombreux conducteurs prennent la rue par le trottoir (Police et Ambulances compris). Bruxelles Propreté ne vient plus chercher les poubelles des habitants de la rue qui doivent aller les déposer soit sur Odon Warland soit Uyttenhove. Manque de communication de la part de la Commune au sujet de la mise en cul de sac.
- Auparavant, un rond-point avait été aménagé en décalé et beaucoup plus apprécié (cfr proposition du Comité de quartier).
- Les marquages doivent être améliorés : les traversées piétonnes sont dangereuses.

Stop 2 – Carrefour Odon Warland/Charles Woeste



Prédiagnostic du bureau d'études :

- Ce carrefour fait le lien entre le quartier résidentiel à apaiser et préserver du trafic et l'axe interquartier supposé accueillir davantage de trafic.
- L'ancien PRM (Iris II) assignait aux axes un rôle en fonction de leur importance au niveau de la circulation automobile uniquement : Charles Woeste était un axe interquartier, Odon Warland un collecteur entre axes interquartiers. Le nouveau PRM Good Move intègre dans sa réflexion tous les autres modes de déplacements en leur assignant un niveau d'importance pour chaque moyen de déplacement (marche, vélo, TC, voiture, poids-lourds) en fonction du contexte urbain et des réseaux de mobilité : c'est la spécialisation multimodale des voiries.
- Dans Good Move, Charles Woeste garde son niveau d'importance intermédiaire pour la circulation automobile mais devient tout aussi important pour les TC (tram 51), les vélos (pistes cyclables et Itinéraire Cyclable Régional 12) et la marche.
- Odon Warland est quant à elle déclassée au niveau automobile et devient, au même titre que les autres axes du quartier, une voirie de desserte locale de quartier. Elle prend par contre une importance intermédiaire pour les piétons, en lien avec les équipements présents dans le quartier (école, crèches, homes, petits commerces, parc Huybrechts).
- Carrefour recensé au niveau régional comme Zone à Concentration d'Accidents (« ZACA »). La configuration actuelle du carrefour géré sans feux et parcouru par un important volume de trafic favorise les conflits entre usagers et les risques d'accidents : formation de files au droit des rails de trams pour les mouvements de tourne-à-gauche depuis les deux branches de l'avenue Odon Warland, congestion et conflits résultant de l'attente pour les véhicules en circulation mais aussi pour les trams (risques d'accidents).
- Charles Woeste est une voirie prioritaire mais ces priorités ne sont pas toujours respectées du fait de la configuration du carrefour.

- Ces conflits fragilisent également les cyclistes et les piétons dans leurs traversées, notamment pour accéder à l'arrêt de tram à proximité en espace central.
- C'est aussi l'entrée principale du parc Huybrechts (flux piétons).
- Piste de solution : un carrefour à feux ? Possible si réduction du trafic, peut avoir un impact pour encourager les usagers extérieurs du quartier à passer par les axes dévolus au transit et non par les rues de desserte locale.



Retours des habitants :

- L'avenue Charles Woeste a été mise en voie prioritaire relativement récemment et certains ne le respectent toujours pas.
- En tant que cycliste, la traversée du carrefour est vraiment dangereuse.
- Les poids-lourds débordent en trottoir lorsqu'ils tournent à droite sur Charles Woeste depuis Odon Warland.
- Proposition de faire des feux qui s'allument à l'arrivée du tram (comme c'est le cas à Louise) ou de verbaliser les conducteurs qui stationnent au milieu du carrefour via caméras de surveillance (comme c'est le cas à Yser).
- Proposition de calquer le réaménagement de O. Warland (aussi d'un point de vue esthétique) sur celui de la section de l'avenue de l'autre côté de Charles Woeste (côté ouest) qui a récemment été réaménagée : voies séparées par berme centrale plantée, traversées surélevées.

Stop 3 – Carrefour Charles Woeste/Uyttenhove



Prédiagnostic du bureau d'études :

- Seconde entrée du parc Huybrechts.
- Ici, pas de conflit voitures/trams, seuls les cyclistes ont droit de traversées de Charles Woeste.
- Rue Uyttenhove est déjà aménagée en sens unique limité (contre-sens cyclable) : c'est le type d'aménagement qu'on peut en mettre en œuvre dans des rues en sens uniques pour le plan de circulation.



Retours des habitants :

- Peu de présence de cyclistes sur la rue Uyttenhove alors qu'ils sont nettement plus nombreux sur O. Warland.
- Le dispositif de stationnement vélos (2 arceaux) sur Charles Woeste (juste au sud du périmètre) est mal localisé et peu pratique.
- Proposition de créer une piste cyclable sur O. Warland sur le trottoir côté parc, vu la largeur disponible.
- Attention attirée sur la sécurité des PMR.

Stop 4 – Carrefour Uyttenhove/Spruyt

Prédiagnostic du bureau d'études :

- Le trafic dans cette rue est déjà fort local et préservé du transit, elle dessert les habitations et les activités présentes dans la rue.

Retours des habitants :

- Servitude piétonne vers le Delhaize récemment fermée par les blocs. Les habitants s'interrogent sur la raison car c'est un raccourci piéton très pratique. Toutefois d'autres attirent l'attention sur l'insécurité de cette traversée.
- La mise en cul de sac de la rue Spruyt amène des conducteurs à prendre la rue Uyttenhove en sens inverse. Le cul de sac aurait dû être inversé et fermé du côté Uyttenhove, cela aurait eu plus de sens pour eux.

Stop 5 – Carrefour Uyttenhove/Bulins

Prédiagnostic du bureau d'études :

- Dispositif ralentisseur (cousin berlinois) pour empêcher les prises de vitesse.
- Présence d'activités de type PME dont l'accessibilité doit être maintenue.
- Les aménagements de type oreilles de trottoir permettent de sécuriser les traversées.
- Présence d'activités économiques (industrie légère) autour de la place Maurice de Moor et projet de nouveau Centre Technique Communal qui engendrera des contraintes d'accessibilité de véhicules de plus gros gabarit (bus scolaires, camions légers).

Retours des habitants :

- Nuisances importantes causées par le cousin berlinois sur la rue Uyttenhove qui cause des vibrations. Il serait préférable de le remplacer par un plateau ou de l'installer là où il n'y a pas d'habitations à proximité (plutôt devant les activités économiques).
- Les poids-lourds doivent manœuvrer lorsqu'ils quittent la rue Bulins pour rejoindre la rue Uyttenhove (angle de giration réduit et conflit avec le stationnement illicite rue Uyttenhove sur la bande zébrée).
- Nuisances aussi liées au CSC : génère beaucoup de trafic (piétons et voitures) et non-respect des places PMR.

Stop 6 – Carrefour Odon Warland/Bulins/Mayelle

Prédiagnostic du bureau d'études :

- Carrefour à 4 branches, un peu moins complexe que le carrefour 1.
- Les traversées piétonnes restent peu sécurisantes (pas d'avancées de trottoirs).
- Présence d'une crèche et d'un home senior, d'où le test de mise en place d'un rétrécissement de voirie au droit du home toujours dans le but d'apaiser la circulation et les vitesses. (*Retours habitants ?*)



Retours des habitants :

- Le trottoir est trop élevé devant l'entrée du home Warlandis et la présence d'un poteau de signalisation devant l'entrée est aussi problématique.
- Proposition d'aménager une zone kiss & ride devant l'entrée du home sur O. Warland.
- Le dispositif de rétrécissement est cause de nombreux conflits -> proposition d'inverser le sens de priorité.
- La qualité de l'avenue (arbres et larges trottoirs) est à préserver.
- L'absence d'oreilles de trottoirs élargies entraîne du stationnement illicite le long des traversées piétonnes, ce qui rend dangereuse l'insertion depuis les rues Mayelle et Bulins (manque de visibilité).
- Les piétons sont mis en danger lorsqu'ils traversent côté rue Bulins en direction du home car il n'y a aucune visibilité pour les automobilistes venant de l'av. Odon Warland (en mouvements de tourne-à-droite).
- Proposition de mettre à niveau et réduire les distances de traversées piétonnes (attention PMR).
- Il y a parfois des camions de livraison qui stationnent sur la bande cyclable devant le home.

Stop 7 – Carrefour Odon Warland/Pannenhuis/De Meyer



Prédiagnostic du bureau d'études :

- La rue Meyer est située sur le territoire de la Ville de Bruxelles (limite de notre périmètre d'intervention) et est le point d'entrée du quartier depuis Laeken et le grand rond-point qui est la seule possibilité de franchissement de la voie ferrée (via la rue Demeer) entre Belgica et Bockstael (accès à la halte SNCB Tour&Taxis et station de métro Pannenhuis), ce qui explique le volume de trafic rencontré.
- Présence autour du rond-point de petits commerces de proximité, mais grand magasin Colruyt qui génère du trafic à destination dont l'accès se fait en entrée via Odon Warland et en sortie via rue De Moor. Les livraisons se font rue Pannenhuis (maintien de l'accessibilité telle qu'actuellement).
- Le carrefour a été réaménagé il y a quelques années pour sécuriser les usagers (*Retours habitants ? + sécurité et trafic entrée Colruyt*)



Retours des habitants :

- Les habitants ne relèvent pas de nuisances liées à l'entrée du Colruyt sur O. Warland car la plupart des clients s'y rendent à pied et pas en voiture. La visibilité entre piétons et voitures accédant au parking est toutefois réduite (conflit).
- En été, les rayons du soleil entravent la visibilité des conducteurs (en axe direct dans le sens Est vers Ouest).
- Sur la place, entrée de garage au n°17 de la rue A. de Meyer fréquemment utilisée car dépôt et génère un trafic de camions notable.
- Les habitants expriment du contentement par rapport au réaménagement de la place.
- Le stationnement (1 place) le long de la petite placette entrave la visibilité lorsqu'on arrive de rue Mayelle vers Odon Warland.
- Proposition de supprimer les 4 places de stationnement au centre pour améliorer la qualité de séjour et la convivialité de cet espace public qui parfois sert de dépôt de déchets.

Stop 8 – Carrefour Pannenhuis/Notre-Dame-de-Lourdes/Demeer

Prédiagnostic du bureau d'études :

- Rue Pannenhuis déjà aménagée en sens unique limité.
- Rue Demeer sur le territoire de la Ville de Bruxelles (limite périmètre), en sens unique entrant dans le quartier. Le double-sens continu av. Notre-Dame-de-Lourdes permet donc un itinéraire de transit observé lors des comptages aux heures de pointe depuis Laeken vers Charles Woeste, utilisé en raccourci pour éviter l'axe Odon Warland congestionné : test effectué avec l'application Waze qui invite à emprunter cet itinéraire à toute heure. Il est donc important de réfléchir aux sens de circulation permis sur l'avenue NDDL afin de couper ce transit qui nuit à la quiétude des riverains du quartier tout en maintenant l'accessibilité aisée des riverains.

Retours des habitants :

- Les habitants confirment l'usage de l'ave NDDL pour le transit, qu'ils utilisent parfois aussi pour transiter et éviter O. Warland.
- Les plots bas et élargis sont peu visibles et dangereux : les habitants préfèrent les potelets plus fins et élevés comme il y en avait avant et comme il en existe partout ailleurs.

Stop 9 – Carrefour Pannenhuis/Steppé/De Boeck/Laneau – pas d'arrêt pour le groupe 2

Prédiagnostic du bureau d'études :

- Rue Pannenhuis présence de l'entrepôt Ziegler qui a donc une contrainte d'accessibilité dans l'absolu mais avec une attention pour l'accessibilité à des véhicules de grands gabarits. 10 à 20 grands camions accèdent par an à l'entrepôt, le trafic n'est donc pas conséquent mais l'accessibilité (giration, gabarit de chaussée pour la circulation) doit malgré tout être garantie.
- Ces véhicules empruntent la rue Pannenhuis en venant de la rue Demeer. Le contexte d'organisation des voiries ne permet pas la sortie du quartier par la rue Laneau (en angle droit, située sur la Ville de Bruxelles). Ils sont donc obligés, vu la taille des remorques, de reprendre la rue Pannenhuis à contresens (petite portion devant Ziegler, autorisé par la Police) pour ensuite continuer et rejoindre Laeken. (*Retours habitants sur les nuisances générées par l'activité, conflit avec stationnement ?*)

Retours des habitants :

- Ziegler n'a pas semblé être une source de nuisances importante. Un riverain souligne que les poids lourds passent malgré tout encore par la place de la Grotte et cela est problématique quand des voitures stationnent au centre de façon illicite car les poids lourds n'ont pas suffisamment de place pour les éviter et doivent faire marche arrière.

Stop 10 – Place de la Grotte – pas d’arrêt pour le groupe 2

Prédiagnostic du bureau d’études :

- Réaménagements ces dernières années pour mieux délimiter les espaces de stationnement et matérialiser la place. D’après Ziegler, depuis le réaménagement de place de la grotte, plus aucun camion de Ziegler n’emprunte celle-ci. (*Retours habitants ?*)
- Accès secondaire de la Grotte NDDL. (*Retours habitants sur la fréquentation auto/piétons de la Grotte par cette place ?*)
- Présence d’une crèche (accessibilité à maintenir) (*Retours habitants sur entrée et sortie ?*)
- Accès de services au home Magnolia (accessibilité à maintenir pour les véhicules de secours et de livraisons)

Retours des habitants :

- La Commune indique qu’elle a l’ambition de rouvrir à l’avenir cet accès vers la Place de la Grotte (discussions en cours), les habitants y sont favorables.
- Il y a une servitude entre la rue Baron de Laveleye et l’accès de service du home Magnolias rue Van Swae qui est ouvert de 9h à 16h et qui est très pratique pour les piétons et cyclistes car la perméabilité du quartier depuis la rue Léopold 1^{er} est fort réduite. Une extension horaire est souhaitée car l’amplitude horaire est trop limitative.

Stop 11 – Carrefour av. Notre-Dame-de-Lourdes/Van Swae/Berré

Prédiagnostic du bureau d’études :

- Les rues Steppé et Van Swae sont des rues étroites qui par leur aménagement avec du stationnement bilatéral ne permettent pas le croisement de véhicules en sens opposés (manœuvres de reculs en cas de croisement car peu d’espaces de dégagement). (*Retours habitants ?*)
- Il y a donc un intérêt à repenser plus particulièrement l’organisation de la circulation dans ces rues pour résoudre les conflits tout en dissuadant le transit par la même occasion.
- Avancées de trottoirs récentes pour sécuriser les traversées/PMR et les franchissements auto du carrefour en matérialisant les interdictions de stationner au carrefour. (*Retours habitants ?*)
- Vue sur l’av. NDDL rectiligne et qui favorise le transit et les prises de vitesse. (*Retours habitants ?*)

Retours des habitants :

- Le conflit entre les voitures se croisant en sens opposés n’est pas partagé par tous les habitants. Certains attirent l’attention sur le fait que si ces rues étroites sont mises en sens unique, cela concentrerait le trafic sur une rue et pourrait perturber le calme dans le quartier. Ceux étant favorables indiquent que cela doit s’accompagner d’aménagements ne permettant pas de prendre de la vitesse.
- Depuis O. Warland, la pente est forte pour les PMR.
- Les traversées piétonnes ne sont pas directes et il en manque une sur l’av. NDDL -> pas PMR friendly.

Stop 12 – Parvis de l’Eglise Notre-Dame-de-Lourdes – pas d’arrêt pour le groupe 2

Prédiagnostic du bureau d’études :

- Vue sur la rue Baron de Laveleye aménagée en rue cyclable (priorité aux cyclistes qu’on ne peut pas dépasser) : sens de circulation ne changera pas (accessibilité et contexte viaire)
- Transit observé dans l’avenue aboutit le long de l’Eglise pour rejoindre Charles Woeste et by-passer l’avenue Odon Warland (une centaine de véhicules) alors que le parvis est un lieu de fréquentation pour les modes actifs qui invite à l’occupation de l’espace public.
- Le parvis n’est pas repris en ZACA au niveau régional mais il concentre le plus d’accidents selon les données récentes de la Police, mais aussi avec des véhicules de tram selon la STIB. Non-respect des priorités de l’avenue Charles Woeste et même problématique de files de véhicules au droit des rails dû aux possibilités de traversées par les voitures pour les mouvements de tourne-à-gauche.
- Piste de solution : fermer aux voitures la traversée des rails le long du parvis ? Peut avoir un impact pour encourager les usagers extérieurs du quartier à passer par les axes dévolus au transit et non par les rues de desserte locale (itinéraires de transit ainsi coupés).

Retours des habitants :

- Les traversées sur le parvis ne sont pas toujours accessibles aux PMR (trottoirs élevés qui les empêchent de traverser).
- Les habitants sont favorables à l’apaisement du trafic autour de l’Eglise, surtout que les automobilistes ont tendance à accélérer dans les sens uniques de part et d’autre de l’Eglise.

Stop 13 – Rue Vandervelet et retour vers l’école Rue Berré – pas d’arrêt pour le groupe 2

Prédiagnostic du bureau d’études :

- Rue récemment mise en sens unique limité : projet de la Commune de matérialiser ce sens unique soit par un réaménagement classique, soit par une mise en zone résidentielle : aucune décision prise à ce stade.
- Une zone résidentielle est une voirie limitée à 20 km/h, où l’espace de circulation est mis de plain-pied et partagé par l’ensemble des usagers. (+ de détails en salle)
- Retour vers la rue Berré pour rejoindre l’école : piste possible (mais aucune décision à ce stade) pour une rue scolaire qui consiste en l’interruption temporaire de circulation motorisée aux heures d’entrée et sortie des classes (+ de détails en salle)

Retours des habitants :

- Réserves de certains habitants par rapport à l’instauration d’une rue scolaire dans la rue Berré mais compréhension de la problématique de sécurité pour les enfants à l’échelle du quartier.