

# Mobilité dans le quartier Lecharlier



LE quartier aujourd'hui  
Atelier participatif 1

Mars 2020

TRIDÉE

**La commune de Jette lance une réflexion participative avec les habitants du quartier Lecharlier, autour de trois questions:**

- Quelle mobilité dans le quartier?
- Que pouvons-nous améliorer grâce à un plan de circulation?
- Quels réaménagements souhaitons-nous?

**Voici le calendrier.**



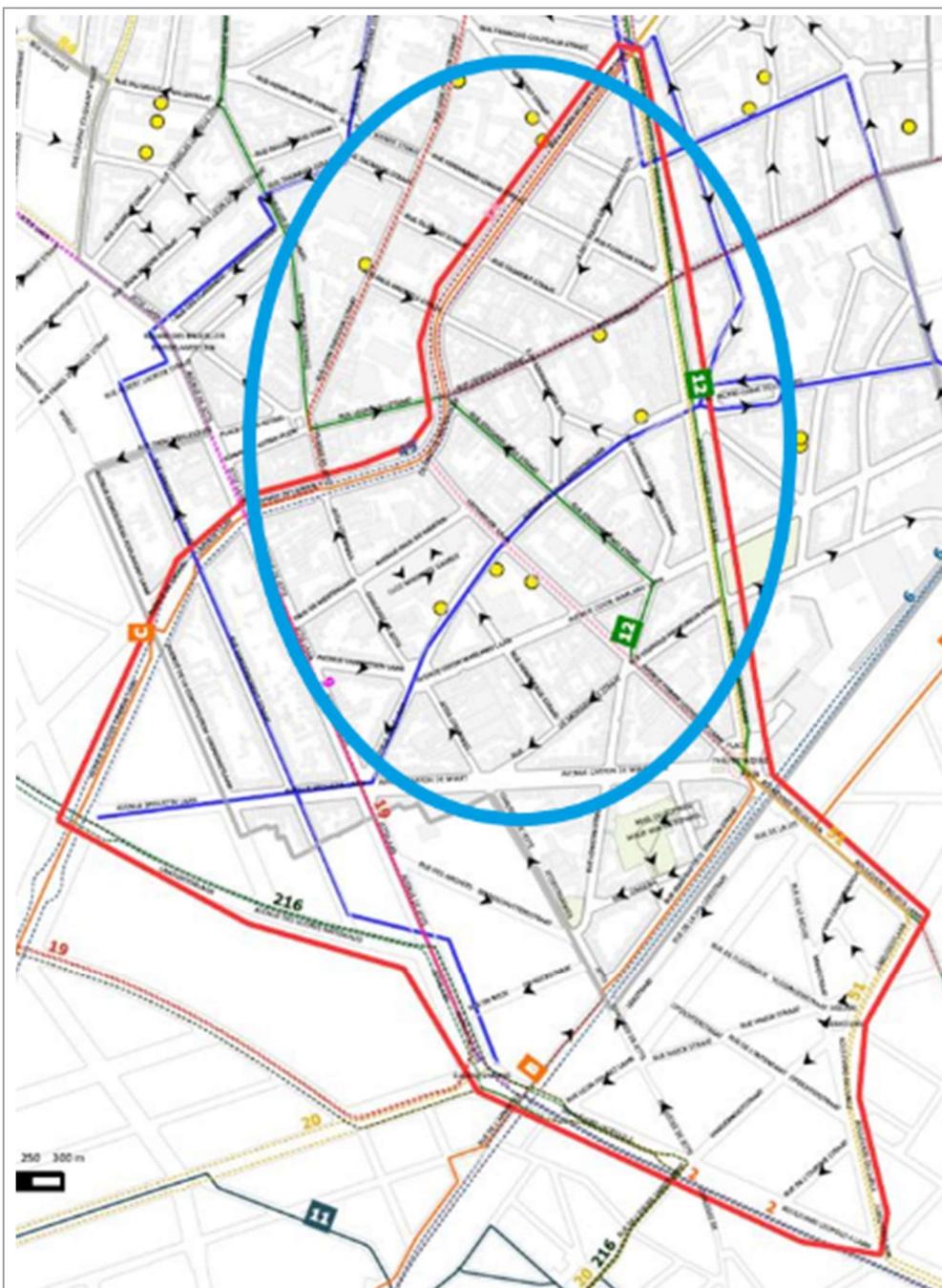
**Mettre une phrase pour expliquer que l'agenda va être revu vu le covid 19**

**Suivez les étapes et les résultats en détail via ce lien. Même s'il vous n'est pas possible de participer, cela vous permet de rester informé et de réagir.**

[http://www.jette.irisnet.be/fr/a-votre-service/mobilite-et-espace-public/participation?set\\_language=fr](http://www.jette.irisnet.be/fr/a-votre-service/mobilite-et-espace-public/participation?set_language=fr)

Le 2 mars 2020 a eu lieu une première rencontre sur le quartier Lecharlier, la vision d'avenir et les problèmes en mobilité. Une cinquantaine d'habitants ont alimenté la réflexion en participant à un atelier entre 19h30 et 22h à l'école Clarté, l'avenue Firmin Lecharlier.

Le Bourgmestre Doyen et les échevin·e·s De Swaef et Van Nuffel ont introduit la démarche. Depuis quelque temps, la question du réaménagement de l'avenue Firmin Lecharlier se pose. Le passage du bus 14 a nécessité des adaptations temporaires, mais la rue est dans un état qui nécessite un réaménagement définitif, aussi compte tenu du pôle scolaire (tous niveaux) qui s'y situe. Avant d'aller plus loin dans cela, le collège a décidé d'élargir la vision, et de lancer **une réflexion ouverte sur l'ensemble du quartier**, compris entre l'avenue de Jette, le boulevard de Smet de Naeyer, l'avenue Charles Woeste et l'avenue Carton de Wiart. L'objectif est de **dégager ensemble des pistes pour en faire un quartier apaisé**, dans l'esprit du Plan Régional de Mobilité GoodMove. Pour rappel, le périmètre étudié ne couvre pas l'entièreté de la maille apaisée (laquelle s'étend jusqu'aux axes Léopold II et boulevard du Jubilé).



Maille apaisée  
(GoodMove)

- Attrayant pour la marche, le vélo, les transports en commun
- Espace public agréable, convivial
- Moins de trafic et moins rapide
- Accessibilité locale

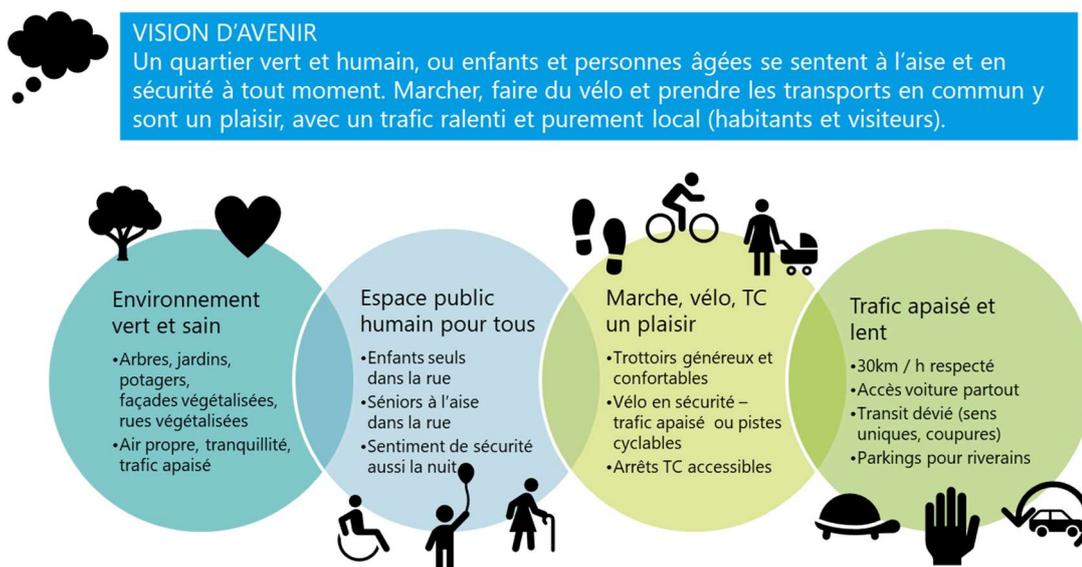
Outils

- 30 km/h
- Plan de circulation = supprimer trafic de transit gênant
- Réaménagements

# Vision d'avenir du quartier

Dans un premier exercice, les participants ont réfléchi à leur vision d'avenir globale du quartier. Ils vivent dans leur quartier, et ce tous les jours de l'année. Mais comment se l'imaginent-ils dans dix ou vingt ans ? Quels sont les éléments qui caractérisent cet avenir ? Des idées individuelles ont été rassemblées en tables de discussion et organisées selon des thématiques en relation avec la mobilité.

Voici une analyse des lignes de force qui s'en dégagent.



## Un environnement vert et sain

Pour **l'environnement**, il y a deux grands rêves, très liés au vécu quotidien de l'habitant. D'abord le rêve d'un quartier vert, qui a engendré une richesse de suggestions concrètes : des grands arbres, des arbres fruitiers, des arbustes autour des pieds d'arbres, des micro-jardins, des façades végétalisées (suggestion le long de l'athénée avenue Odon Warland), des potagers, voire des rues entières transformées en espace vert (accès réservé au trafic à destination) et une suggestion de parrainage d'arbres par les habitants. Ensuite le rêve d'un quartier sain, tranquille (sans nuisances sonores) où on respire un air propre (non-pollué), ce qui a été clairement lié à une demande d'un quartier apaisé avec peu de trafic motorisé.

## Un espace public humain pour tous

Pour **l'espace public**, le rêve est celui des rues et places pour les humains, où les enfants peuvent jouer seuls dans les rues (journées rues de jeux, un jour par semaine, voir en permanence) et où les séniors sont à l'aise. Le square Amnesty International est cité comme un lieu à transformer en espace convivial, ainsi que l'avenue Lecharlier à réimaginer pour un usage optimal de sa largeur. Certains évoquent des bancs, des interventions artistiques et l'idée d'octroyer un espace de stationnement à chaque habitant pour un usage et aménagement libre. La question de la propreté est peu évoquée, ni une demande d'animations ou d'équipements de rencontre ou de jeu (une seule suggestion de concerts de rue).

### Marcher, vélo, transports en commun : un plaisir

Pour les **piétons**, on rêve principalement de trottoirs de grande qualité d'usage: des beaux trottoirs larges, confortables, en bon état et bien accessibles pour les personnes à mobilité réduite. D'autres suggestions : plus de bancs, des rues piétonnes.

Pour les **cyclistes**, le grand rêve est de pouvoir rouler à vélo en toute sécurité, hors des dangers du grand trafic automobile. Cela se traduit surtout par de nombreuses demandes de pistes cyclables et de rues cyclables, mais aussi par le respect du 30km/h, l'absence de stationnement en double file et des carrefours à bonne visibilité pour les cyclistes. D'autres suggestions : des itinéraires scolaires à pied et vélo sans conflit, une offre de stationnement vélo et la mise à disposition de vélos cargo.

La **sécurité** doit être assurée, principalement la sécurité routière, dont l'attente clé est la baisse des vitesses et le respect du 30 km/h. Sont aussi évoquées : des rues scolaires et des trottoirs et pistes cyclables surs. Certains évoquent aussi le besoin de pouvoir se balader à toute heure en sécurité, lié à un bon éclairage nocturne.

La principale attente spécifique vis-à-vis des **transports en commun** est d'être surtout accessible à pied, au niveau des arrêts, à équiper systématiquement de bancs. À part cela, on évoque l'attente générale d'une bonne qualité et fréquence, et des mentions du respect des vitesses autorisées et le passage aux véhicules propres.

### Trafic apaisé et lent

Par rapport à la place de la **voiture**, il y a trois types d'attentes.

- D'abord, une vitesse maîtrisée et du 30km/h respecté, moyennant des rétrécissements et des obstacles physiques.
- Ensuite, un plan de circulation qui permet d'accéder partout en voiture, tout en écartant le trafic de transit par des mises à sens unique ou des coupures.
- Finalement, plus de places de parkings pour les habitants – la piste du parking en épi est évoquée.

Aucune grande question liée au trafic de marchandises n'est évoquée, sauf l'encombrement de l'espace par des camionnettes d'entreprises.

### Conclusion : un avenir de 'maille apaisée'

Force est de constater que les objectifs GoodMove pour les mailles apaisées sont très en phase avec les attentes des participants. Ceux-ci mettent cependant un accent particulier sur les points suivants, liés à la mobilité :

- Végétalisation du quartier, par des petites et grandes interventions
- Trafic apaisé et transit dévié pour réduire la pollution et le bruit
- Ralentissement effectif du trafic motorisé - le 30km généralisé et respecté, par des aménagements physiques
- Grande qualité d'usage des trottoirs – larges, confortables, accessibles aux personnes à mobilité réduite et bien entretenus
- Offre de stationnement voitures pour les habitants

## Problèmes de mobilité aujourd'hui

---

Dans un premier exercice, les participants ont eu l'occasion de signaler des problèmes très concrets qui se posent aujourd'hui. A ce stade, il ne s'agissait pas de trouver des solutions, mais d'abord de bien inventorier et comprendre des problèmes. En petits groupes, des lieux problématiques ont été inventoriés sur un plan du quartier, et la nature des problèmes a été bien définie. Le recoupement des différentes cartes permet de dégager les difficultés les plus fréquentes et les lieux les plus problématiques.

Nous présentons une par une les cartes synthétiques par type de problème, pour arriver à une carte de synthèse globale.

Il est important de comprendre que ceci reflète les expériences, le vécu et la perception des participants. Le croisement des résultats des petits groupes augmente la fiabilité : ce qui est signalé par tous, est plus probablement un réel problème. L'analyse qui suit est faite avec un oeil d'expert, sur base de sa compréhension des réseaux et du terrain. Dans l'étape suivante de la démarche, le bureau de consultance prendra tout cela comme des hypothèses à analyser et objectiver, afin de définir les grands problèmes prioritaires à résoudre par la suite.

## Type et quantité de trafic



Dans plusieurs rues, il y a un ressenti de trop de trafic en heure de pointe en semaine, lié à un nombre d'itinéraires de transit perçus, à l'échelle du périmètre (donc forcément aussi à l'échelle de la maille – plus large).

Les itinéraires de transit sont regroupés en deux 'systèmes'

- Le **système de transit Sud**: le Square Amnesty International semble être une plaque tournante de plusieurs itinéraires, sur la chaussée de Jette du sud au nord, et sur Levis Mirepoix (et en moindre mesure Odon-Warland et Giele). Certains soupçonnent aussi un itinéraire sur Longtin-Procureur (évitement de Werrie) et Lecharlier.
- Le **système de transit Nord**, essentiellement sur l'axe Léopold I (avec des branchements possibles sur Tilmont et Michiels – sens uniques entre Léopold I et de Smet de Nayer). Il s'agit là aussi de poids lourds et d'un trafic de bus, qui souffre de l'encombrement.

Une série d'autres points d'attention sont signalés, dans l'ordre de gravité

- Woeste : accidents trop fréquents entre trafic et tram
- Werrie, rondpoint trop chargé et dangereux à l'heure de pointe (un récent accident mortel avec un cycliste a marqué les esprits)
- Faes : ICR avec trop de trafic à l'heure de pointe, gênant voir dangereux pour les cyclistes en mixité dans une rue étroite – sur un ICR
- Lecharlier: carrefour à 5 branches (Longtin, Moranville, Procureur) perçu comme complexe et dangereux (bien que déjà rendu plus compacte par les oreilles de trottoir)
- Verstraeten, rue parfois bloquée par un trafic de livraison sortant d'Odon Warland

L'analyse des flux (big data) et des comptages (volume de trafic pointes matin et soir) permettront de dégager la réalité d'un transit et les volumes de circulation, et d'évaluer la gravité des problèmes et de les prioriser.

## Accessibilité (congestion, barrière pour piétons/cyclistes, blocage pour les TC)



Sur les larges rues bordant le périmètre, on signale des endroits qui présentent des difficultés d'accès, de confort et de traversée, surtout pour piétons et les cyclistes.

- Werrie. La place Werrie est pénalisante pour les piétons, qui doivent faire des grands détours, en plus sur des largeurs de trottoir peu confortable à certains endroits par étals et terrasses (terrasse de café) ;
- De Smet De Nayer / Faes. La traversée au bout de la rue Faes est mal organisée et dangereuse vu le flux du trafic (sur un ICR)
- Woeste: l'étroitesse du trottoir et de la piste cyclable provoquent inévitablement des difficultés de cohabitation entre piétons et cyclistes; des camions venant du Nord sur Woeste ont des difficultés
- Giratoire Woeste / Lenoir. Des camions venant du nord ont des difficultés pour prendre l'angle aigu vers Lenoir – une solution qu'ils trouvent est de faire le tour du giratoire (*note : ceci peut être vu comme une solution satisfaisante grâce au giratoire*)
- Carton de Wiart / Moranville: aucun banc ou possibilité de repos sur la place

## Traversabilité et visibilité



Les axes entourant le quartier présentent plusieurs difficultés de traversabilité.

- Woeste est le plus inquiétant comme traversée pour piétons, obligés de traverser plusieurs flux (cyclistes, trafic motorisé, tram), sans espace d'attente intermédiaire. En plus, ces flux ne ralentissent souvent pas aux traversées réservées aux seuls piétons (hors carrefour), depuis Levis Mirepoix et Procureur. La traversée Odon Warland est difficile pour cyclistes (tourne-à-gauche, aucun guidage). On est conscient du nombre important d'accidents avec le tram.
- La place Werrie est un large giratoire, perçu comme difficile et dangereux pour piétons (détour) et cyclistes vers Woeste et Lecharlier (aucun aménagement)
- La traversée des voies de tram avenue de Jette depuis et vers De Merten est perçue comme dangereuse, aggravée par la mauvaise visibilité du tram à cause des plantations et arbres le long des voies tout près du carrefour.

L'intérieur du quartier n'est pas encore ressenti comme un quartier apaisé de rues locales, malgré un bon nombre d'aménagements de carrefours plus compacts (oreilles de trottoir), de plateaux et de mini-giratoires

- Le 30km/h est encore trop peu lisible dans des rues et carrefours; il n'y a pas de rappel du 30km/h (marquages au sol) ; surtout aux abords d'écoles cela n'est pas encore suffisamment évident, notamment la rue Lecharlier très large
- Les piétons pointent quelques situations à visibilité insuffisante.
  - La traversée du Léopold I à hauteur Michiels : une traversée manquante
  - La traversée au milieu du square Amnesty International, sur un itinéraire piéton d'écoliers depuis le tram vers l'athénée
  - Les traversées Odon Warland
  - Lecharlier / Odon Warland – trafic en ligne droite, pas suffisamment freiné par le giratoire en îlot franchissable
- Les cyclistes ne sont pas à l'aise sur Lecharlier, large, sans aménagement cyclable et des priorités de droite pas toujours respectés.

## Stationnement (vélo, véhicules motorisés)



Le grand souci général est le stationnement sauvage, ce qui cause des problèmes de sécurité et d'accès – le plus souvent des habitants même du quartier

- Sur les oreilles de trottoir : Lecharlier, angle Woeste / Leopold I (clients de la wasserette), Carton de Wiart
- Sur la piste cyclable : Woeste
- En double file : Lecharlier, Giele, Carton de Wiart (des habitants)
- Sur les carrefours : Carton de Wiart / Longtin (bandes colorées le long des passages pour piétons), carrefour De Merten / chaussée de Jette (sur le plateau), Woeste / Odon Warland (sur le terre-plein le long des voies, entre la traversée piétonne et le carrefour)
- Devant l'accès au clos Magritte, donc aussi au service de sécurité

Certains pointent le manque d'emplacements, pour vélo (vélobox), pour motos et pour voitures.

## Vitesses



Le sentiment d'excès de vitesse est largement partagé et partout dans le quartier. Selon l'endroit, on le constate à différents moments de la journée et de la semaine : soit toujours, soit en semaine, soit plutôt la nuit. Cela semble surtout lié aux rues en longues lignes droites

- soit relativement larges et à double sens (Léopold I, Lecharlier, Levis Mirepoix, De Meerten)
- soit en sens unique et étroites (chaussée de Jette, Faes, Tilmont, Michiels)
- soit à deux sens séparés (Woeste – 50km/h, Odon Warland).

Force est de constater que les nombreux élargissements d'oreilles, de plateaux et de mini-giratoires ne semblent pas pour les habitants réduire suffisamment les vitesses. Les chaussées restent rectilignes, généralement bordées de stationnement de part et d'autre (par exemple pas de rétrécissement, de dévoiement d'axe, de stationnement en quinconce).

Un problème tout à fait particulier est celui du streetracing la nuit, notamment autour du square Amnesty International.

## Etat du revêtement : trottoir / piste cyclable / voirie

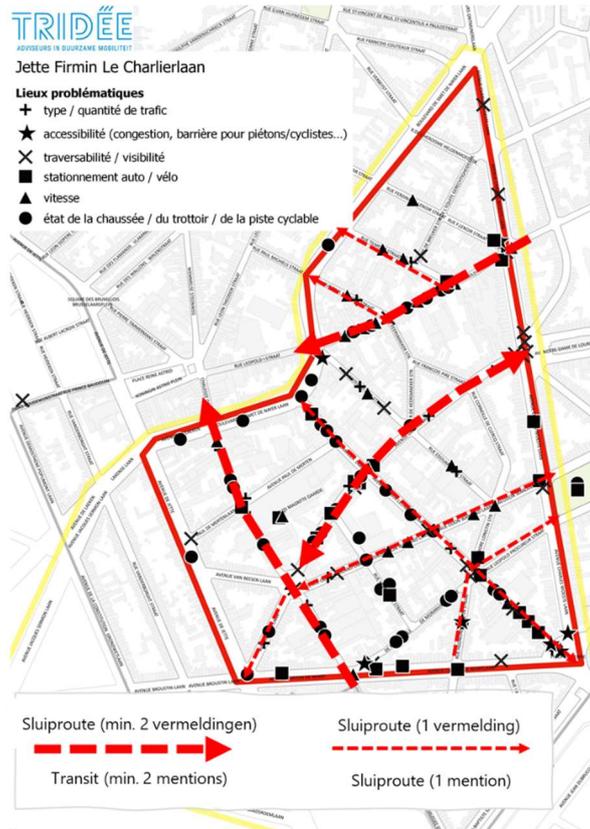


Le souci principal est celui de trottoirs peu confortables, soit en mauvais état, soit trop étroits, soit les deux : Lecharlier, chaussée de Jette, Léopold I, Moranville, Herrewege.

Ensuite, pour les cyclistes, le souci n'est pas tellement l'état, mais l'absence de tout aménagement cyclable notamment à des endroits où les grands flux de trafic l'exigent: De Smet de Naeyer (entre Léopold I et Avenue de Jette), Avenue de Jette, place Werrie, Léopold I. Sur de Smet de Naeyer, même la piste marquée sur la chaussée n'est pas suffisante (besoin d'une piste séparée). On signale aussi que la présence de stationnement rend le SUL chaussée de Jette très étroit, avec des croisements difficiles.

Un problème spécifique est celui des déchets sauvages à plusieurs endroits. Un autre celui de buissons aux pieds des arbres mal entretenus, qui prennent de l'ampleur et réduisent le trottoir (rue Longtin).

## Synthèse



Voici une synthèse **focalisant sur des questions liées aux plan de circulation**.

De manière générale, nous constatons la **diversité des types de problèmes**. De nombreux problèmes de tout type ont été signalés, avec

- d'abord de nombreuses difficultés liées au mauvais état du revêtement ou de l'aménagement
- ensuite des difficultés de volumes de trafic (et transit) et de traversabilité
- aussi des difficultés de vitesse et de stationnement
- un nombre limité de problèmes d'accessibilité

Plusieurs **flux de transit** sont signalés qui semblent s'organiser en deux 'systèmes'

- **système de transit Sud**, autour du square Amnesty International, principalement sur Levis Mirepoix et chaussée de Jette
- **système de transit Nord**, sur la rue Léopold I et entre celle-ci et de Smet de Nayer

Nous constatons également une très grande **dispersion spatiale** des problématiques, qui ne se limitent pas à quelques lieux ou zones de concentration – il y a peu de rues où rien n'est signalé. De manière générale, le quartier n'est **pas encore ressenti comme un quartier apaisé de rues locales**. La **limite de vitesse à 30km/h et trop peu respectée**, à différents moments de la journée et de la semaine. On constate que le 30km/h est **trop peu lisible sur le terrain**, notamment dans les nombreuses **rues en longues lignes droites**. On signale du **stationnement sauvage récurrent** à plusieurs endroits : en double file, sur les traversées piétonnes ou sur les oreilles de trottoir.

Néanmoins, **quelques lieux de concentration** se dégagent à l'intérieur du périmètre

<b>Lieux de concentration de problèmes à l'intérieur du périmètre</b>	
<b>La rue Léopold I</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ itinéraire de transit</li> <li>▫ traversées pour piétons parfois difficiles, notamment Michiels</li> <li>▫ vitesses excessives (rectiligne)</li> <li>▫ trottoirs étroits et en mauvais état</li> <li>▫ cyclistes en mixité avec flux de trafic et bus</li> <li>▫ stationnement sauvage</li> </ul>
<b>La chaussée de Jette</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ itinéraire de transit</li> <li>▫ sens unique à deux bandes de stationnements et chaussée très étroite</li> <li>▫ pénible pour les cyclistes à contresens (SUL)</li> <li>▫ trottoir étroit et en mauvais état</li> <li>▫ traversée Amnesty International pénalisante pour piétons ; avec de problèmes de lisibilité si l'on traverse au milieu, ceci sur un itinéraire d'écoliers (tram – athénée)</li> </ul>
<b>L'avenue de Levis Mirepoix</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ itinéraire de transit</li> <li>▫ relativement large et incitant à des vitesses excessives</li> <li>▫ stationnement sauvage</li> </ul>
<b>L'avenue Lecharlier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ large et très longue ligne droite</li> <li>▫ incitant aux vitesses excessives et au non-respect de la priorité de droite vis-à-vis des rues latérales</li> <li>▫ les plateaux aux carrefours et devant l'école, ni l'îlot franchissable au carrefour Odon Warland sont perçus comme suffisamment ralentissant</li> <li>▫ cyclistes donc insécurisés, surtout dans l'absence d'un aménagement cyclable</li> <li>▫ stationnement sauvage et en double file</li> <li>▫ en mauvais état pour tous les usagers et en besoin d'un lifting</li> </ul>

Il faut aussi souligner les problèmes signalés sur **les axes délimitant le périmètre**.

Difficultés sur les rues délimitant le périmètre	
Rues autoCONFORT, correspondant aux axes bordant une maille à apaiser	
<b>Woeste</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ bien équipé de pistes cyclables et d'un tram, mais présente surtout</li> <li>▫ des difficultés de traversabilité pour piétons, au niveau des carrefours et aux traversées piétonnes hors carrefour, notamment Levis Mirepoix et Procureur, du aux nombreux flux à traverser et sans espace d'attente intermédiaire</li> <li>▫ la place Werrie est un vaste giratoire, ressenti comme dangereux et inconfortable pour piétons et cyclistes : beaucoup de trafic, aucun aménagement sécurisant les cyclistes, détours pénalisants pour piétons et trottoirs encombrés</li> </ul>
<b>De Smet de Naeyer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ belle avenue sinueuse et arborée</li> <li>▫ absence de piste cyclable sur toute la partie entre av. De Jette et Léopold I, d'autant plus dangereux qu'il s'agit d'une courbe</li> <li>▫ pistes cyclables non-séparées (marquages) au-delà, insuffisamment sécurisant par rapport à la densité du trafic</li> <li>▫ traversée cycliste dangereuse entre rue Faes et Léopold I (ICR !)</li> </ul>
Rues autoQUARTIER, vouées à un rôle de rue locale (30 km/h), bien à l'intérieur de la maille apaisée	
<b>Carton de Wiart</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Les deux autres rues délimitant le périmètre sont des</li> <li>▫ Linéaire, large et avec berme centrale bordée de stationnement</li> <li>▫ incitant à la vitesse (par la séparation des sens de circulation)</li> <li>▫ créant des carrefours de grande dimension (notamment le giratoire chaussée de Jette, avec vitesses exagérées (îlot giratoire trop petit, permettant de rouler tout droit sans ralentir), stationnement illicite</li> </ul>
<b>Avenue de Jette</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ problème de sécurité lié du trafic tournant à gauche en traversant les rails de trams pour entrer et sortir De Merten (tourne-à-gauche)</li> </ul>

Les défis principaux à résoudre seraient :

- Améliorer l'état des revêtements par la réfection ou le réaménagement
- Supprimer les grands itinéraires de transit sur Léopold I, Levis Mirepoix et chaussée de Jette
- Renforcer le caractère lisible de zone 30, notamment dans les longues et larges rues rectilignes
- Agir contre le stationnement sauvage gênant et dangereux pour piétons et cyclistes
- Requalifier et revoir le partage de l'espace de l'avenue Lecharlier : aménagement de qualité, caractère zone 30 et apaisé, tout en accueillant le bus
- Requalifier avenue de Jette et Carton Wiart en tant que rue locale, sécuriser les carrefours, maîtriser les vitesses et y dissuader le transit
- Sécuriser les cyclistes sur de Smet de Naeyer

