

Chaussée de Roodebeek - Réunion d'habitants du 15/06/2022 – Compte rendu

Thème : Réaménagement de la chaussée de Roodebeek, section comprise entre la rue Théodore De Cuyper et l'avenue de la Spiruline – Présentation d'un nouveau plan de réaménagement suite à la demande formulée par les riverains lors de la réunion d'habitants du 09/12/2020.

Intervenants :

M. Olivier Maingain : Bourgmestre
M. Philippe Jaquemyns : Echevin de la gestion de l'espace public
M. Gregory Matgen, Echevin de la mobilité
M. Philippe Lieben et M. Thomas Dumont du service Etude voiries

Assistance : 20 participants

Début de la réunion 19h00

Mot d'introduction

M. Jaquemyns fait un bref rappel de la première réunion d'habitants du 09/12/2020 au cours de laquelle un plan d'aménagement avait été proposé aux riverains. Ce plan consistait en l'instauration d'une zone de rencontre de plain-pied où le stationnement était fixé, comme actuellement, des deux côtés de la voirie. Les riverains avaient accueilli favorablement l'instauration d'une zone de rencontre mais avaient souhaité qu'une nouvelle version, plus ambitieuse, avec du stationnement d'un seul côté, leur soit présentée. Les services techniques et le Collège des Bourgmestres et Echevins proposent aujourd'hui cette nouvelle version. Monsieur Jaquemyns souligne toutefois qu'à l'heure actuelle aucun choix n'est encore arrêté et que l'introduction d'un permis d'urbanisme auprès des autorités régionales sera nécessaire quel que soit la décision prise.

Présentation du projet

M. Lieben présente le plan du premier projet (version1) et en retrace les grandes lignes : zone de rencontre de plain-pied sans trottoirs, maintien du stationnement des deux côtés, circulation piétonne le long des façades mais aussi au milieu de la chaussée, stationnement sur les emplacements prévus, profil en « V » avec écoulement au centre de la voirie, fosses d'arbres, coussins berlinois, adaptation des débouchés.

M. Lieben présente ensuite la nouvelle mouture du projet (version 2), objet de la réunion. Cette version, toujours en zone de rencontre de plain-pied avec profil en « V », fixe le stationnement tantôt côté pair, tantôt côté impair de façon à créer des chicanes et apaiser le trafic. Des potelets seront placés pour éloigner les voitures des façades là où cela s'avère nécessaire. Les coussins berlinois de la première version ne seront plus nécessaires. Dans cette version le nombre de places de stationnement passe à 37 places contre 54 pour la première version. Une différenciation dans les matériaux sera utilisée pour marquer les différentes zones. Des fosses d'arbres seront placées en amont des zones de stationnement. Comme dans la première version les débouchés seront adaptés pour créer un effet de porte et dissuader le trafic de transit.

M. Lieben présente ensuite une variante de cette nouvelle mouture (version 2bis) de ce plan où les potelets seraient remplacés par des zones végétalisées avec plantations basses afin de « verduriser » au maximum la rue et lui donner un caractère plus convivial.

Les résultats de l'analyse de trafic sont présentés pour conclure cette présentation. Cette analyse, réalisée par la zone de police Montgomery, s'est déroulée du 18/05 au 25/05. Elle révèle que :

- la vitesse moyenne est de 24km/h, que les excès de vitesse sont de 12.10% et qu'ils sont 0.61% à être verbalisable.
- Ils sont 10160 véhicules à passer (529 deux-roues, 9537 voitures, 94 camions), ce qui représente +/- 2.4 véhicule par minute à l'heure où le trafic est le plus dense.

M. Jaquemyns souligne qu'on est proche de la limitation à 20km/h d'une zone de rencontre et que l'instauration d'une telle zone est réaliste d'autant plus que le réaménagement est pensé pour dissuader le trafic et apaiser les vitesses.

Réactions des riverains

Les riverains présents se montrent plutôt favorables à la version 2bis et une session questions/réponses se met en place :

- Qu'en est-il de l'entretien des zones végétalisées de la version 2bis ?
 - Ces zones végétalisées étant situées dans le domaine public, il revient aux services communaux de les entretenir.

- Qu'en est-il de la gestion de l'eau ?
 - La gestion de l'eau est aujourd'hui une thématique importante pour la commune et pour les autorités régionales auprès desquelles une demande de permis d'urbanisme devra être introduite. La version 2bis en tient compte au travers des multiples zones végétalisées. Des études d'infiltrations de l'eau doivent encore être réalisées afin de déterminer s'il est techniquement possible d'infiltrer l'eau dans le stationnement tout en adoptant un revêtement qui soit durable dans le temps, qui soit esthétique, qui puisse être correctement entretenu et qui supporterait la charge des véhicules.

- Qu'en est-il des bornes de recharges pour voitures électriques ?
 - Les bornes de recharge sont gérées par la Région qui a mis en ligne un formulaire de demande pour les personnes demandeuses. Les bornes sont prévues pour être installées dans un rayon de 200 mètres maximum de l'habitation du demandeur.

- La version 2 (et 2bis) implique une diminution drastique du nombre de places de stationnement. Quelles seront les possibilités pour les riverains ?
 - Le parking régional « Roodebeek » ainsi que la zone proche de l'athénée Royal restent une possibilité. Le fait que certaines rues situées aux alentours ne soient pas réglementées tendrait à prouver que le parking reste possible. Notre plan de stationnement peut être adapté au bénéfice des riverains si le projet 2 (ou 2bis) devait voir le jour.

- C'est surtout la présence du Woluwe Shopping qui pose problème au stationnement.

- C'est surtout le samedi que c'est problématique. Malgré le fait que la zone bleue soit étendue au samedi sur ce tronçon de la chaussée, les habitants de la commune peuvent s'y garer. La mise en zone riverains est une option envisageable mais elle aurait l'inconvénient de ne plus permettre aux visiteurs des riverains de venir se stationner.

- L'instauration d'un stationnement réglementé ne conviendrait pas aux commerçants de la rue et à leurs clients.
 - L'instauration d'une « borne arrêt minute » pourrait être une possibilité pour résoudre ce problème.

- Pourra-t-on s'arrêter pour charger/décharger dans la zone de rencontre ?
 - Oui. La largeur de la zone carrossable le permettra.

- Qu'est ce qui a justifié l'étude d'un nouvel aménagement ?
 - L'état des trottoirs nécessite leur réfection. Ceux-ci ne sont plus aux normes et une remise à l'identique ne sera pas admissible par les autorités régionales.

- Peut-on étudier l'ajout d'installation pour deux-roues ?
 - Oui. Le placement d'arceaux et/ou box-vélo sera/seront mis à l'étude.

- Peut-on uniformiser les soupiraux ?
 - Les soupiraux appartiennent à leurs propriétaires et leur entretien leur incombe. Nous pouvons uniquement aménager leur encadrement.

- Qu'en est-il du déneigement en l'absence de trottoir ?

- Comme pour un trottoir classique, il est de la responsabilité de chacun de déneiger devant chez soi sur 1.50m. Il est à noter que lors des opérations de déneigement ce sont les axes structurants (dont la chaussée de Roodebeek ne fait pas partie) qui sont déneigés les premiers.

- Les immeubles 107/109 sont abandonnés et nuisent à l'esthétique du quartier.

- Des taxes pour cause d'inoccupation sont déjà appliquées. Une demande de permis d'urbanisme avait été introduite pour une démolition/reconstruction mais celle-ci a été refusée en février 2021.

- La mise en sens unique limité et l'instauration de chicanes est dangereuse et risque de poser un conflit entre automobilistes et cyclistes.

- Le principe d'aménagement d'une zone de rencontre est d'apaiser le trafic et de donner la priorité aux usagers actifs. Le dimensionnement du projet nous paraît compatible avec un sens unique limité. Les services techniques se mettront néanmoins en relation avec le manager vélo de la Région pour vérifier ce point.

- A qui appartient la zone boisée de l'avenue de la Spiruline ? Y-a-t-il des projets ?

- Cette parcelle appartient à la Région et est constructible. La commune s'est opposée par 2 fois à des projets ne « cadrant » pas avec le quartier et plaide pour un projet de qualité. Les habitants seront mis au courant si les choses se précisent.

- Quelles sont les échéances ?

- Un chantier prévu au 2^{ème} semestre 2024 est un scénario possible bien qu'optimiste. Car, une fois qu'un consensus est établi autour d'un projet, une demande de permis d'urbanisme (avec toutes les exigences que cela comporte) doit être introduite. Une fois le permis octroyé par la Région, une coordination devra être établie avec les entrepreneurs et les différents gestionnaires.

- Ne pourrait-on pas déjà établir une rue cyclable ?

- Un avis de la police doit être demandé pour ce faire car la responsabilité du bourgmestre est directement engagée en matière de sécurité. Quoiqu'il en soit, la configuration actuelle ne permet pas à un automobiliste de dépasser un cycliste.

Lors de cette session questions/réponses, une réflexion s'engage entre les riverains et les membres des collèges présents quant à l'inversion du sens de circulation. Cette mesure pourrait avoir un impact bénéfique sur le trafic en général, notamment de transit, et le stationnement. Cette option doit être étudiée dans un cadre plus large. Elle pourrait faire l'objet d'une phase test après l'été pour se retrouver dans des conditions normales de circulation. Un tel changement nécessiterait forcément d'adapter le projet sans en changer la philosophie.

Conclusion de M. Olivier Maingain

M. Maingain conclut la réunion en synthétisant l'essentiel :

- ! un consensus se dégage clairement sur l'instauration d'une zone de rencontre de plain-pied, végétalisée (plan 2bis) avec stationnement alterné et création de chicanes ;
- ! l'inversion du sens de circulation sera étudiée et pourra faire l'objet d'une phase test après l'été.

Fin de la réunion 20h30

|
|

