



Commune
de Jette



Cadre
de Vie

Contrat de Quartier

réunion avec les habitants de l'avenue Odon Warland

03 mars 2009

Annexes :

- analyse du lieu et propositions de projets du bureau d'études MESO
- Présentation Powerpoint des points d'attention par la conseillère en développement durable

Présents: Jean-Louis Pirottin (Echevin Espace Public), Claire Vandevivere (Echevine Environnement), Dieter Hoefs (Meso), Danny Jacobs (Meso), Yoeri (Meso), Véronique Verhulst (Contrat de Quartier), Inge Bongaerts (Contrat de Quartier), les habitants

Ordre du jour:

- 1. Mot d'accueil et présentation de l'échevin de l'Espace Public, du bureau d'étude MESO et de l'équipe du CDQ
Rappel du contexte: réfection de la rue dans le cadre du Contrat de Quartier – subsides régionaux**
- 2. Réaménagement sous l'angle du développement durable**
- 3. Présentation de la situation existante et possibilités de réaménagement**
- 4. Recueil des remarques et mise en place des priorités**
- 5. Suite de la procédure**

1. Mot d'accueil, présentation de l'équipe et rappel du contexte

Monsieur Pirottin, échevin de l'Espace Public souhaite la bienvenue et présente l'équipe et le bureau d'étude, il rappelle le contexte des travaux; Dans le cadre du subside régional pour le Contrat de Quartier, un montant est attribué à la rénovation d'espaces publics. Une partie de l'avenue Odon Warland fait partie du périmètre et bénéficie de ce subside (du square Amnesty jusqu'à la rue Lecharlier). A partir de la rue Firmin Le Charlier jusqu'à l'avenue

Charles Woeste, la réfection de l'avenue Odon Warland sera prise en charge par la commune. Un projet global sera proposé. Les travaux se feront sous l'angle du développement durable avec une participation active des habitants.

2. Un réaménagement sous l'angle du développement durable

Veillez trouver également ci-joint la présentation powerpoint de la conseillère en développement durable.

Résumé de la présentation:

La CLDI (la Commission Locale de Développement Intégré), une assemblée qui suit le Contrat de Quartier dans le développement de ses projets, a retenu 7 points d'attention dans le cadre du réaménagement durable des rues des Flamands et Wallons. Il s'agit de la mobilité, la verdurisation, l'éclairage/le mobilier urbain, les matériaux durables, la convivialité et la sécurité, la gestion du chantier et la gestion et l'entretien du lieu après les travaux. Il a été décidé que ces points feront l'objet d'une attention particulière à chaque fois qu'il s'agit d'un réaménagement dans le périmètre du Contrat de Quartier.

Dans le cas de l'avenue Odon Warland, vu le financement plus limité, nous nous focaliserons sur 5 des 7 points primordiaux: la **mobilité**, la **verdurisation**, la **convivialité et la sécurité**, la **gestion du chantier** et la **gestion et entretien après les travaux**.

3. Présentation de la situation existante et possibilités

Veillez trouver également ci-joint la présentation powerpoint du bureau d'études Meso

Situation existante:

Des mesurages ont été fait: la rue fait +/- 460 m de long et 18 m de large, il y a une différence de hauteur de +/- 6m. La rue compte 84 emplacements de parking (en dehors des garages) et 81 arbres. Les arbres sont mal placés car tombent juste dans la connexion emplacement de parking et trottoir.

Le bureau d'études Meso propose un réaménagement de l'avenue Odon Warland qui permet de limiter la vitesse, de donner une place aux autres utilisateurs (piétons, cyclistes...) et d'agrandir la visibilité du rond point.

Il aimerait avoir une réponse aux questions suivantes:

- comment résoudre le stationnement?
- des casses-vitesse oui ou non?
- que fait-on sur les carrefours?
- quels matériaux seront utilisés?

- **Stationnement:** Comme la rue est assez large, deux solutions sont

possibles pour les stationnements: prévoir des stationnements en berme centrale ou à côté des trottoirs.

- **Casse-vitesse:** Prévoit-on une réduction de la longueur de la voirie, des arbres pour casser la vue, un décrochage d'axes, des ralentisseurs, une circulation mêlée?
- **Carrefours:** Les garde-t-on tel quel ou les aménage-t-on en rond point punaise?
- **Matériaux:** L'aspect budgétaire limitera le choix.

Trois versions de réaménagement sont esquissées

1ère version: voirie avec bandes de stationnement de 2m, des trottoirs de 3,50 m de large, 84 parkings et 67 arbres

2ème version: un profil avec berme centrale, des trottoirs de 2,40 m de large des deux côtés, une bande de stationnement de 2 m, la voirie est de 3m60 et la bande centrale de 2 m. 84 parkings et 65 arbres

3ème version: compromis entre stationnement côté des maisons (1ère et 3ème partie) et choix différent au niveau des écoles. 86 parkings, 67 arbres

4. Remarques des habitants

Trottoirs

- L'avenue Odon Warland est résidentielle, nous avons besoin de nos trottoirs. Il faut respecter ce qui était prévu (plan de secteur)
- Tous les jours des élèves sortent en 2 rangs de l'école Clarté, un rang se dirige vers Belgica, l'autre vers l'avenue Woeste. Actuellement, avec les parkings en épis, il reste très peu de trottoirs, en plus ils sont «minés». Une version où les trottoirs sont larges et protégés pour le passage des rangs nous importe beaucoup.
- Il faut équilibrer les trottoirs, d'un côté ils sont trop larges, de l'autre, ils ne le sont pas assez. Le carrefour doit être un rond point.

Sens-unique Odon Warland-Levis Mirepoix

- Près de la place Square Amnesty International les voitures se parquent sur le trottoir. Une solution consisterait à imaginer un sens-unique Odon Warland/Levis Mirepoix, cela permettrait également de conserver les arbres et avoir des emplacements perpendiculaires à la voirie.
- Il faut bien analyser le flux de circulation dans les avenues Odon Warland et Levis Mirepoix. On pourrait être surpris de qui l'utilise et comment? Il y a beaucoup de passage de gens n'habitant pas le quartier. Il faut réduire la vitesse. Un sens unique augmentera le flux de circulation devant les deux écoles. Il faut être prudent.
- Beaucoup de gens roulent très vite, un sens unique n'est peut-être pas la bonne solution.
- On pourrait mettre des dispositifs complémentaires pour faire respecter

- la zone 30 dans le quartier.
- Étant donné que nous sommes dans la phase de l'avant-projet, des études peuvent encore être effectuées. Le sens-unique nous permettra de stationner perpendiculaire aux trottoirs tout en ayant des trottoirs plus larges.
Meso: Dans ce cas ci (trottoirs plus larges et voirie de 3m60), nous ne pourrions pas mettre les places de parking perpendiculairement à la voirie, ce qui signifie plus de gêne des voitures qui partent et arrivent.
Echevin de l'Espace Public: il s'agit d'une voirie qui draine pas mal de monde, introduire un sens-unique pour régler le stationnement, n'est pas la meilleure solution. En plus nous sommes liés aux délais fixés par la Région dans le cadre du Contrat de Quartier en ce qui concerne la dépense (attribution du marché à l'entreprise avant fin 2010). Prenons plutôt le temps pour le choix du profil plutôt que d'étudier la faisabilité d'un sens-unique.

Emplacements de parking

- Il faut pas diminuer le nombre de parkings, pourquoi ne pas réglementer les parkings autour de l'athénée par exemple. En journée il y a les sorties de l'école, en soirée il y a la salle omnisport. Il n'y a plus moyen de stationner.
- Dans les trois versions, le nombre de parkings est égal. Est-ce que les emplacements de garages ont été pris en compte? **Meso:** Oui, les habitants peuvent se stationner devant leur garage, sauf dans la version où le tronçon du milieu propose un stationnement en berme centrale.

Berme centrale (version 2)

- Quel est l'intérêt d'une berme centrale? **Meso:** elle a été introduite avec l'idée d'une réduction visuelle de la largeur de la voirie ce qui a comme impact une diminution de la vitesse. Il reste 2m40 pour la voiture après un changement d'axe, une réduction de la voirie et la piste cyclable suggérée.
Echevine de l'environnement: il y a aussi l'élément esthétique, la berme en milieu nous permet d'avoir une coulée verte et les arbres peuvent développer une belle couronne car ils sont en pleine terre et ont tout l'espace pour s'étendre.
- Y-a-t-il un caninsite prévu dans les 3 versions? **Meso:** uniquement dans la proposition avec berme centrale.

Desaxage (version 3)

- Le but du désaxage est de ralentir la vitesse.
- Il n'y a pas d'obstacle naturel devant les écoles, c'est dangereux pour les enfants. **Meso:** c'est d'autant plus sécurisant que les voitures n'ont pas de repères. S'il n'y a pas d'obstacles, les conducteurs sentent qu'ils peuvent mettre en danger des personnes, ils roulent donc moins vite.

Rond point

Une suggestion pour le rond point c'est d'en faire un rond point punaise et d'introduire des petites voies (bypass) qui permettent aux camions de passer. Il serait intéressant de créer un 'dépose minute' coté de la crèche. Dans les deux cas (rond point punaise avec bypass et dépose minute) il y a lieu de trouver une astuce pour que seuls les véhicules concernés l'empruntent.

Suite au débat, nous avons retenu les priorités suivantes:

- Pas de perte d'emplacements de parking
- Stationnement près des maisons.
- Trottoirs à équilibrer
- favorable aux ronds points punaise
- attention particulière aux écoles et à la crèche
- mise en place de dispositifs de ralentissement doux sur le tronçon de l'école (trottoir traversant ou relever la voirie et créer un woonerf (zone résidentielle).

Questions à résoudre:

- Quid des livraisons
- Les canalisations dans les trottoirs doivent être étudiées.
- Piste cyclable ou pas? Cela impliquera un changement de revêtement ou de teinte.
- Quels matériaux pour les trottoirs, la voirie et la piste cyclable. Possibilité: klinkers en béton. Meso fera des propositions d'exemples de matériaux possibles pour la prochaine réunion.

5. Suite de la procédure

Le bureau d'étude Meso retravaillera la proposition en intégrant les remarques. Cette proposition sera présentée aux techniciens qui donneront leurs avis. Meso présentera un avant-projet aux habitants dans le courant du mois de mai. Puis retravaillera sur le projet pendant le mois de juin. Une enquête publique pourra être organisée en septembre.

Samenvatting

De volgende prioriteiten werden weerhouden na een debat met de aanwezigen:

- geen verlies van parkeerplaatsen
- parkeerplaatsen dichtbij de woningen
- de breedte van de trottoirs moet overal hetzelfde zijn
- rond punt punaise

Er moet een oplossing gevonden worden voor:

- het laden en lossen
- de leidingen in het trottoir moeten bestudeerd worden
- Fietspad of niet? Dit houdt in dat er een andere wegbedekking of kleur wordt gekozen.
- Welke materialen te gebruiken voor de wegbedekking, het trottoir en het fietspad? Een mogelijkheid is klinkers in beton: het studiebureau meso zal enkele voorstellen voor mogelijke materialen doen tijdens de volgende vergadering.

Voor inlichtingen of vragen in het Nederlands over de inhoud van de pv, kan u steeds contact opnemen met Inge Bongaerts, raadgeefster duurzame ontwikkeling van het Wijkcontract: 02/422 31 18