



Commune  
de Jette



Cadre  
de Vie

## Contrat de Quartier

**réunion avec les habitants de l'avenue Odon Warland**

**24 septembre 2009**

**Présents:** Jean-Louis Pirottin (Echevin Espace Public), Christine Gallez (Echevine de la Mobilité et du Développement Durable), Dieter Hoefs (Meso), Véronique Verhulst et 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 Contrat de Quartier (CDQ) - Rappel du contexte**
- 2. Historique du projet par la conseillère en développement durable du CDQ**
- 3. Présentation de l'avant-projet par le bureau d'étude**
- 4. Recueil des remarques**
- 5. Suite de la procédure par la coordinatrice du CDQ**

#### **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 du Contrat de Quartier et le bureau d'étude. Il passe en revue les projets du Contrat de Quartier par rapport à l'aménagement de l'espace public: les trottoirs de la rue Eglise-Saint-Pierre et de la Chaussée de Wemmel, l'aménagement complet des rues des Flamands et des Wallons, de la rue Werrie et de l'avenue Odon Warland.

En ce qui concerne l'avenue Odon Warland, la réfection du square Amnesty International jusqu'à la rue Firmin Lecharlier sera financée par le Contrat de Quartier. A partir de la rue Lecharlier jusqu'à l'avenue Charles Woeste, la réfection sera prise en charge par la commune. La commune réalisera deux autres grands projets avec l'aide de la Région: le réaménagement de l'avenue Woeste et la place Cardinal Mercier. La participation des habitants est très importante dans les projets initiés par le Contrat de Quartier.

#### **2. Historique du projet**

Une première réunion avec les habitants a été organisée le 3 mars 2009. A

cette réunion le bureau d'étude Meso a proposé deux versions possibles de réaménagement de l'avenue Odon Warland: le réaménagement avec berme centrale et sans berme centrale. Les habitants ont opté pour la version avec berme centrale.

Suite au débat qui a suivi, les priorités suivantes ont été retenues:

1. Pas de perte d'emplacements de parking
2. Stationnement près des maisons.
3. Trottoirs à équilibrer
4. Favorable aux ronds points punaise
5. Attention particulière aux écoles et à la crèche: plus de sécurité pour les enfants
6. 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)).

Ces priorités ont été intégrées dans l'avant-projet que le bureau d'étude présente ce soir.

### **3. Présentation de l'avant-projet avec berme centrale**

**Comment se répartir un espace de 18 m de large entre façades en prenant en compte les trottoirs, la berme centrale, les voitures, les vélos...??**

Le plan de réfection de l'avenue Odon Warland (entre d'un côté le square Amnesty International et de l'autre côté l'avenue Charles Woeste) contient 4 parties (4 profils) différentes, à chaque fois entre deux carrefours. Les trois premiers tronçons sont pourvus d'une berme centrale, le quatrième tronçon n'en possède pas.

Le premier profil (entre le square Amnesty International et la rue Herrewege donc jusqu'au premier rond point punaise) présente une largeur de 18 m. Nous avons préféré de la scinder en deux et d'y mettre une berme centrale avec des beaux arbres en milieu pour avoir une coulée verte. Ceci a l'avantage de réduire visuellement l'espace et donc de réduire la vitesse. Les trottoirs mesurent 2m40, la bande de stationnement 2m, la voirie 3m60 avec une piste cyclable intégrée de 90 cm de large et la berme centrale 2m. Ce profil est le même que le troisième profil entre la rue Firmin Lecharlier et la rue Longtin. Nous y avons disposé les emplacements de parking du côté des maisons.

Le deuxième tronçon (de la rue Herrewege jusque la rue Lecharlier) est identique au premier profil sauf en ce qui concerne les emplacements de parking. Dans le premier profil ils sont du côté des maisons, dans le deuxième profil ils sont du côté des maisons pour ce qui est du côté gauche, de l'autre côté les emplacements se trouvent en berme centrale. Initialement les emplacements étaient prévus des deux côtés en berme centrale. Après les remarques de certains d'entre vous par rapport à la sécurité des enfants devant l'école et la crèche, nous avons remis les emplacements du côté de la

crèche et de l'école. Ce qui nous gêne un peu par rapport à nos objectifs, c'est-à-dire un desaxage de la circulation pour réduire la vitesse. Ce desaxage nous n'avons malheureusement pas pu maintenir du côté de l'école et de la crèche. La ligne droite telle qu'elle existe maintenant sera maintenue. Pour que les gens respectent la vitesse et pour solutionner le stationnement sauvage devant l'école, nous avons mis un dispositif de réduction de vitesse, un plateau légèrement surélevé qui interdit de stationner devant l'école. Ce plateau surélevé sera aménagé en zone verte, avec des bancs. Un canisite se trouve juste avant le deuxième rond point.

De l'autre côté de l'avenue, les emplacements restent du côté de la berme centrale. Etant donné que de ce côté il y a beaucoup de garages, nous pouvons rendre à la collectivité un nombre d'emplacements important.

Le 4<sup>ème</sup> tronçon est tout à fait atypique. Nous avons opté pour une voirie traditionnelle, avec une largeur d'environ 5 m, une bande de stationnement à côté d'à peu près 2m et puis le trottoir qui mesure 4 m avec des arbres.

Entre les différentes parties, il y a deux carrefours qui seront aménagés. En ce qui concerne les ronds points, c'est des ronds points punaises, donc la partie en milieu est transversable. Elle est légèrement relevée (cfr. Rond point place Lanneau) pour rendre plus difficile le passage des voitures, donc celles qui font le tour seront récompensées par un plus grand confort. Les camions peuvent passer sur le rond point sans problème.

Le deuxième rond point a une forme différente, il est en ellipse car pour pouvoir dessiner un rond point il faut que toutes les rues qui arrivent sur le rond point soient perpendiculaires, ce qui n'est pas le cas ici.

Au troisième carrefour nous ne touchons pas car il a été refait récemment. Par contre des travaux d'entretien sont prévus pour certaines parties.

Il ne sera plus possible de traverser directement l'avenue pour prendre l'autre côté, il faudra rouler jusqu'au carrefour pour changer de direction.

Actuellement il y a 84 emplacements de parking réglementaires (sans compter ceux qui se trouvent devant les garages) dans l'avenue Odon Warland. Dans l'avant-projet avec berme centrale nous comptons 83 emplacements. En ce qui concerne les arbres, actuellement nous avons compté 81 arbres, dans l'avant-projet nous aurons 61 arbres, mais d'un autre type, beaucoup plus grands qui peuvent prendre toute leur place.

Pour ce qui est des problèmes d'inondation, Vivaqua nous promet des travaux de remaillage du réseau. Le but est de mieux utiliser le réseau d'égouttage pour diminuer la pression par forte pluie. Ces travaux devraient avoir lieu dans les mois qui viennent. Le réaménagement de l'avenue Odon Warland au delà de l'avenue Woeste se fera plus tard.

### **Matériaux:**

La question des matériaux durables est assez complexe: la durabilité, la sonorité, l'empreinte écologique, l'entretien, la réutilisation ou recyclage entrent en compte. A la réunion précédente nous avons promis de vous

proposer des alternatives par rapport aux matériaux. Etant donné qu'il faut respecter le budget, pas toute l'avenue est dans le périmètre du contrat de quartier, nous pourrions pas choisir le même revêtement durable que nous utiliserons pour les rues des Flamands et Wallons, c'est-à-dire les klinkers en terre cuite. Reste l'option de l'asphalte écologique ou classique pour la voirie, des porfïres pour les emplacements de parking et des dalles en béton pour les trottoirs. De toute manière il y aura encore des occasions pour donner votre avis. Au moment de l'introduction du permis d'urbanisme, une enquête publique sera organisée et vous pouvez venir à la commune pour regarder les plans et faire vos remarques. Après l'enquête publique une commission de concertation aura lieu à laquelle vous pouvez demander d'être entendu.

#### 4. Remarques des habitants

##### Vitesse

- On ne risque pas d'accélérer un peu trop sur ces tronçons? **Mme Gallez:** il me semble qu'il y a des coupures suffisantes qui sont marquées et donc c'est bien une voirie de 50 km à l'heure avec des zones 30 au niveau de la crèche et des écoles. Avec ce type de profil il y a toutes les chances que la limite de vitesse soit respectée. Actuellement c'est une ligne droite, dans ce cas-ci ce ne sera pas une ligne aussi droite et il y aura un facteur d'aménagement urbain qui fera ralentir. Il sera mis également un dispositif de ralentissement tous les 70 m, une distance qui correspond aux carrefours, également à l'entrée de l'avenue Odon Warland

##### Sens-unique Odon Warland

- Est-ce l'avenue Odon Warland changera de direction? **Mr. Pirottin:** Il n'y aura pas de sens-unique dans l'avenue Odon Warland car le problème de la circulation se répercutera sur tout le quartier.

##### Tronçons

- Pour le premier tronçon: pourquoi vous ne mettez pas les parkings près des arbres. **Mr. Pirottin:** C'est tout le débat que nous avons eu à la première réunion. On voulait un désaxage de la circulation, donc on mettait les emplacements de parking près des maisons dans le tronçon 1 et 3 et en berme centrale dans le tronçon 2. Puis les habitants nous ont demandé de ne pas les mettre en berme centrale devant l'école et la crèche. On a tenu compte de leur souhait tout en laissant de votre côté les emplacements en berme centrale.

##### Berme centrale

- En voyant le plan, l'avenue reste une ligne droite en dehors des ronds points. Votre but était de décaler et là vous ne décalez pas. **Mme Gallez:** il y a des ronds points et il y a la berme centrale. La berme centrale fait quelque chose. **Mr. Pirottin:** Le fait d'avoir des ronds points vous ne savez plus prendre de la vitesse. **Mme Verhulst:** Ce qui se fait par rapport à la vitesse, c'est qu'on a aussi réduit la largeur de la voirie.

Quand on a la possibilité de rouler dans les deux sens sur une voirie qui fait 5 m, on ne ressent pas le besoin de rouler moins vite même s'il y a une voiture qui vient en sens opposé. Ici nous avons une voirie de 3m60 avec en plus une piste cyclable suggérée, ce qui devrait déjà inciter les voitures à rouler moins vite.

### **Arbres**

- Chaque semaine il y a des arbres qui sont abîmés par les camions, il faut trouver une solution, il est vrai que le réaménagement en berme centrale résoudra en partie le problème, au moins si les voitures ou camions ne peuvent pas se garer sur la berme. **Meso**: Une bordure de 10cm est prévue donc ils ne peuvent pas.

## **5. Suite de la procédure**

Le projet est prévu au budget 2010, ça veut dire concrètement que le permis d'urbanisme doit être introduit et obtenu en 2010 et nous devons avoir désigné l'entreprise pour les travaux avant le 31 décembre 2010. Le chantier sera donc entamé début 2011.

Des questions??? Vous voulez plus d'information sur le contenu du pv, n'hésitez pas à prendre contact avec Inge Bongaerts, conseillère en développement durable du Contrat de Quartier: 02/422 31 18