
Charte de la mobilité pour Woluwe-Saint-Lambert

« La mobilité n'est pas un but en soi »

*« La mobilité nous concerne tous,
car c'est le partage de notre espace public
qui détermine la qualité de notre environnement »*



*Wolu-Inter-Quartiers
Avril 2002*

Charte de la mobilité pour Woluwe-Saint-Lambert

Remerciements

Un travail aussi important n'a pu se faire sans la participation d'un grand nombre d'habitants de Woluwe-Saint-Lambert. Nous tenons à remercier les membres de notre Assemblée générale, les membres du groupe de travail « Mobilité » et plus particulièrement les personnes qui, au sein d'un groupe restreint, ont suivi l'élaboration de ces documents pas à pas : c'est-à-dire Brigitte Fievez-Marécaux, Béatrix Tilquin, Louis Gille, Raymond Beys, Jacques Clocquet et Bernard Devillers. Merci également à Inter-Environnement Bruxelles pour sa lecture, ses idées et conseils. Merci aux membres des comités de quartiers qui ont participé à la création des fiches techniques actuelles et merci à l'avance pour le travail de remise à jour de ces fiches qui se fera au fur et à mesure de l'actualité.

Jacques Clocquet
Président

Bernard Devillers
Coordinateur

*Wolu-Inter-Quartiers
Avenue du Capricorne, 1A – 1200 Bruxelles
Tél et Fax : 02/762 39 44.
woluinterquartiers@hotmail.com*

Les comités Cité Hof-ten-Berg, Dries, Parvis St-Henri – Linthout, Capricorne-Pléiades-Constellations, Schuman-Bouleaux-Peupliers et environs, De Cuyper – Dix-Arpens, Prekelinden – Bois de Lindhout, Petit Woluwe, Hymans – St-Lambert, Georges Henri – Meudon et Bas Roodebeek sont membres de Wolu-Inter-Quartiers.

Wolu-Inter-Quartiers est une asbl reconnue par le Ministère de la Communauté Française avec le soutien de la Commission Communautaire Française et de la Commune de Woluwe-Saint-Lambert.

Organisation des chapitres

Introduction	3
Mode d'emploi	5
Document analytique	6
Constat	6
Pourquoi se déplace-t-on ?	6
<i>Pour se rendre au travail</i>	
<i>Pour se rendre à l'école</i>	
<i>Pour pratiquer des loisirs</i>	
<i>Pour fréquenter des établissements de soins</i>	
<i>Pour faire ses achats</i>	
Comment se déplace-t-on ?	9
<i>A pied</i>	
<i>A vélo</i>	
<i>En transport en commun</i>	
<i>En voiture</i>	
<i>En déplacement adapté</i>	
<i>Alternatives et initiatives</i>	
Principes et propositions	13
Introduction	13
Favoriser les déplacements pédestres	15
<i>Là où le piéton pose sa chaussure</i>	
<i>Là où va la chaussure du piéton</i>	
Favoriser les déplacements cyclistes	18
Favoriser le développement des transports en commun	21
Diminuer les nuisances dues à la circulation	23
<i>Réhabiliter la voirie</i>	
<i>Limiter l'impact négatif des pôles générateurs de trafic</i>	
<i>Gérer le stationnement</i>	
Favoriser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	29
Investir dans l'éducation, l'information et la participation	31
Conclusion	33

Document technique

Brochure éditée à part

Lorsque l'assemblée générale de Wolu-Inter-Quartiers a décidé de réactualiser son plan de mobilité datant de 1995, elle savait que cette tâche serait conséquente, mais nécessaire.

En effet, depuis sept ans, beaucoup de choses ont changé dans la Commune et la Région. Des nouvelles implantations de bureaux et de logements ont favorisé l'augmentation de la circulation et la pression du stationnement. Des plans régionaux (le Plan régional de développement – PRD – et le Plan régional d'affectation du sol - PRAS) ont consacré la hiérarchisation des voiries à laquelle nous nous étions opposés parce que ce plan de hiérarchisation ne proposait pas de juguler l'excès de trafic, parce que les voiries proposées pour canaliser le trafic de transit ne pouvaient pas absorber toute la circulation et qu'il n'y avait pas lieu de sacrifier un certain nombre d'habitants au profit des autres. De nouveaux aménagements ont vu le jour, des sens interdits ont été créés, des zones 30 ont été signalées, tous changements qui influencent la mobilité, sans compter la pression croissante exercée par la circulation de transit dans notre commune située en périphérie de la Région. Et, même si certains aménagements ont été positifs, l'évolution globale n'est pas réjouissante; on peut même parler de situations anarchiques (avenue Marcel Thiry ou avenue Georges Henri par exemple) pour lesquelles on ne voit pas encore de propositions ou de solutions.

Nous sommes également motivés à présenter cette nouvelle charte de la mobilité parce que 2002 est le début d'une nouvelle législature communale. Un nouveau Collège a été mis en place pour un mandat de six ans. C'est donc un moment idéal pour lui faire part, ainsi qu'à tous les nouveaux conseillers communaux, de notre réflexion en matière de mobilité. Et puisque mobilité et accessibilité vont de pair, nous avons demandé la participation du « Groupe Accessibilité » de Woluwe-Saint-Lambert pour la partie " accessibilité " de ce document qui fait l'objet d'un chapitre à part.

Par ailleurs, notre travail vise également à interpeller la Région, le Fédéral ainsi que les administrations qui ont, dans leurs attributions, la politique de la mobilité ou qui exercent une influence sur celle-ci. Nous voulons parler de la STIB, de la SNCB, de l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL), de l'Administration de l'Equipement et des Déplacements (AED) et autres.

Enfin, le moment nous semble également bien choisi parce que la Commune doit examiner, au début de sa législature, le projet de base du Plan Communal de Développement, outil important qui détermine les axes essentiels de la politique communale pour six ans. Nous espérons bien que notre charte de la mobilité sera intégrée à la réflexion communale.

Notre démarche reste cependant identique à la précédente. C'est une attitude qui se veut préventive et prospective. Ainsi, les propositions et les souhaits des comités de quartiers seront connus préalablement à la mise à l'étude de projets communaux ou régionaux. Nous sommes toujours demandeurs d'une collaboration régulière avec la Commune et la Région. Nous désirons susciter le débat, faire part de nos réflexions et suggestions en tant que citoyens actifs. Ensuite, la Commune et la Région prendront leurs décisions, éclairées, nous l'espérons, par la participation active des comités de quartiers.

Mode d'emploi

Le présent document se démarque sensiblement de notre premier plan de mobilité. Une première partie « analytique » reprend les principes de base qui guident notre réflexion ainsi qu'une série de propositions générales. Elle sera diffusée largement, notamment via le bulletin de Wolu-Inter-Quartiers.

Une deuxième partie « fiches techniques » détaillera les aspects plus spécifiques ou plus techniques, quartier par quartier, là où Wolu-Inter-Quartiers dispose de relais. Elle est destinée aux personnes particulièrement intéressées et aux administrations concernées.

La mobilité est un sujet vaste et complexe, tant il y a de paramètres qui influencent ce domaine. Il a suffi d'aborder le sujet par un côté pour se rendre compte aussitôt que des alternatives étaient également possibles. Il a donc fallu faire des choix. Sont-ils les meilleurs ? N'aurions-nous pas dû présenter tel thème avant tel autre ? Long débat inutile, si, au travers du document, nous avons pu aborder tous les aspects des problèmes de la mobilité et créer les interactions nécessaires à leur compréhension et à l'ébauche de solution, voilà notre pari.

Dans la partie « analytique », nous avons pris l'option de diviser la notion de mobilité en deux. D'une part, pourquoi se déplace-t-on : travail, éducation, soins, loisirs et achats. D'autre part, comment se déplace-t-on : à pied, à vélo, en voiture, individuelle ou partagée, en transports en commun. Les différentes interactions seront mises en lumière.

Nous associons à chaque développement des exemples illustratifs, positifs ou négatifs, observés dans la commune ou ailleurs. Les situations plus locales pour lesquelles nous proposons des changements légers ou en profondeur, sont détaillées dans la deuxième partie « document technique ».

Le « document technique » de notre plan de mobilité se présente sous forme de fiches individuelles.

Les bénévoles des comités de quartiers ont établi, par lieu géographique, le constat des diverses difficultés rencontrées en matière de mobilité piétonne, cycliste, en transport en commun et automobile.

Ces relevés sont repris sur des fiches techniques. Celles-ci constituent, avec l'ensemble des fiches établies par les autres comités, le document technique.

Notre volonté est que ce document soit évolutif : c'est-à-dire que l'on puisse, en fonction des événements, compléter une fiche, signaler la résolution d'un problème ou encore rajouter une nouvelle fiche.

Ceci veut dire également qu'à ce jour, nous n'avons pas encore fait le tour de toutes les problématiques. Nous nous sommes plus particulièrement penchés sur les zones couvertes par les comités de quartiers, membres de Wolu-Inter-Quartiers. Dans les mois à venir, nous contacterons les personnes relais dans les autres quartiers afin de compléter notre document.

Document analytique

Constat

Pourquoi se déplace-t-on ?

Pour se rendre au travail

L'évolution urbanistique de la commune, de la région bruxelloise et de la périphérie a une influence certaine sur les choix de mobilité des travailleurs. Ceux-ci désirent, pour des raisons évidentes, perdre le moins de temps possible dans les déplacements domicile/travail. L'exode de nombreux Bruxellois vers la province, l'implantation anarchique du tertiaire à Bruxelles et la création de zone de bureaux dans les communes périphériques de la région bruxelloise ont multiplié les raisons de déplacement, et ce, sur des distances plus en plus grandes.

A Woluwe-Saint-Lambert.

L'urbanisation des dernières décennies (Rasante, Konkels, Val d'Or (en cours), site de l'UCL,...) en bureaux, logements ou équipements collectifs a changé et augmenté considérablement le trafic qui se fait, constatons-le, essentiellement en voiture.

De plus, la commune est traversée par de grands axes de pénétration, à savoir l'autoroute de Liège, le boulevard de la Woluwe, l'avenue Marcel Thiry, le boulevard Brand Whitlock et l'axe Vandervelde, Hymans, de Broqueville. Quotidiennement l'engorgement de ces voiries provoque la diffusion d'une partie de la circulation dans des quartiers résidentiels.

A Woluwe-Saint-Lambert, entre 1990 et 1997, l'emploi est passé de 18.533 à 26.557 unités, soit une augmentation de 43,3 %, l'augmentation de loin la plus forte en région bruxelloise. Et cette augmentation a continué depuis 1997. Par contre entre 1990 et 1997, la commune a perdu 4,1 % de sa population pour se fixer à 46.171 habitants (et 46 138 en 2000).

Rapport annuel d'évaluation des politiques menées au regard des objectifs du PRD, version de mai 1999 – Cooparch-OGM.

Pour se rendre à l'école

Pour de multiples raisons tant objectives (éloignement,...) que subjectives (peur de l'accident, sentiment d'insécurité,...), beaucoup d'enfants sont conduits en voiture à l'école. Ces déplacements s'additionnent à ceux des travailleurs tout en se focalisant sur des pôles très précis.

A Woluwe-Saint-Lambert.

La commune possède de nombreuses écoles et crèches qui ne posent pas les mêmes problèmes d'accessibilité. Impossible de comparer l'institut du Sacré-Cœur de Linthout situé le long du boulevard Brand Whitlock, près de bureaux,

d'une école supérieure importante et intégré à un tissu urbain dense, à l'école Princesse Paola, plus petite, située au Parc de Roodebeek avec un petit parking disponible près de l'école ou encore aux écoles supérieures situées sur le site de l'UCL.

Remarquons simplement que le fait de conduire les enfants à l'école ou de s'y rendre en voiture participe aux embouteillages. De plus, certains comportements – arrêt en double file, parcage sur les trottoirs, sortie des enfants du côté rue, utilisation des emplacements des cars scolaires, stationnement illicite,... – mettent en danger la sécurité des enfants et provoquent des embouteillages.

Depuis un an, une expérience d'initiative privée de ramassage scolaire à vélo se déroule à l'école Princesse Paola. Ce projet permet aux enfants d'acquérir une plus grande autonomie et d'apprendre à se déplacer à vélo dans la circulation. Ce mode d'organisation diminue également la pollution et les embouteillages, puisque la plupart des enfants étaient transportés en voiture.

Pour pratiquer des loisirs Nous bénéficions, plus qu'auparavant, de temps libre et de moyens pour nos loisirs. Que ce soit pour faire du sport, se promener en forêt, rendre visite à des amis, aller au restaurant, effectuer une sortie culturelle ou partir en vacances, nous nous déplaçons davantage.

A Woluwe-Saint-Lambert.

Certains pôles sont générateurs d'une demande plus ou moins importante de mobilité. Citons le complexe sportif de l'UCL, le stade Fallon, les Chantiers du Temps libre, la place Saint-Lambert, le Poséidon et certains complexes sportifs plus petits,...). Et dans un avenir proche, le futur Centre Culturel.

Pour fréquenter des établissements de soins

Une clinique ou un centre médical attire son lot d'employés, de malades et de visiteurs. L'importance de l'établissement et/ou l'implantation choisie détermineront la capacité à gérer la circulation et le stationnement.

A Woluwe-Saint-Lambert.

Le site de l'UCL et notamment les cliniques Saint-Luc attirent énormément de véhicules. Ceux-ci provoquent, aux heures de pointe, des embouteillages réguliers vers le boulevard de la Woluwe et vers l'avenue de Kraainem. Le stationnement déborde allègrement des zones prévues à cet effet pour se diffuser dans les quartiers avoisinants, voire sur des zones interdites. Les voitures des travailleurs, patients, étudiants et des visiteurs du site squattent, au détriment des habitants, les places de stationnement disponibles.

Les petites polycliniques installées dans des zones d'habitat dense et souvent à la place de logements, généreront un accroissement du stationnement dans des voiries souvent peu adaptées.

Pour faire ses achats

Beaucoup de petits commerces de proximité ont disparu au profit de grands centres commerciaux. Nous avons changé nos habitudes. Les achats hebdomadaires, souvent plus lourds, ont remplacé les courses quotidiennes dans les commerces de quartier. Certains noyaux commerciaux très dynamiques subsistent. Ces commerces ont cependant tendance à se spécialiser (hi-fi, sports, aliments pour animaux, etc.) et à remplacer les commerces de proximité (boucherie, épicerie, etc.) et nous renvoyer ainsi, souvent en voiture, vers les grandes surfaces.

A Woluwe-Saint-Lambert

Le Woluwe Shopping Centre vient directement à l'esprit lorsque l'on évoque LE centre commercial de la commune. N'oublions cependant pas les autres grandes surfaces et certains quartiers commerçants comme l'avenue Georges Henri ainsi que les différents marchés dont le marché « bio » du Gué. Tous ces pôles attirent de nombreux visiteurs, dont une proportion non négligeable, se déplacent en voiture. N'oublions pas également les camions de livraison qui souvent déchargent en dépit de toutes les règles : heures de livraison, moteurs non coupés, parkings en double file ou sur les trottoirs, etc.

Pour fréquenter des établissements de service

Pour être complet, nous ne devons pas oublier nos visites aux différents services de l'administration communale et aux autres services disséminés dans la commune (banques, mutuelles, médecins, avocats, poste, assureurs, etc.).

Comment se déplace-t-on ?

A pied

En toute logique, nous mettons la marche à pied en tête de liste, tout simplement parce qu'elle est le premier moyen de locomotion, le moyen indispensable à tout déplacement, à moins de vivre dans sa voiture ! Nous devons tous fréquenter régulièrement les différents trottoirs de la ville.

Si certains choisissent de se déplacer à pied, se préoccupant de leur santé ou par volonté écologique, pour une autre partie de la population, la marche devient le moyen obligé pour des raisons liées à l'âge (enfants et personnes âgées) ou encore pour des raisons pécuniaires (moyens financiers trop faibles).

Cependant, l'espace dévolu aux piétons a tendance à diminuer. Rétrécissements fréquents des trottoirs au profit du parking, espaces publics et zones vertes transformés en parkings, trottoirs et coins de rues de même : on ne peut pas dire que le piéton soit pris en considération. Pourtant, au vu de sa vulnérabilité, cela devrait être l'inverse.

De plus, la qualité des revêtements laisse régulièrement à désirer, sans compter l'encombrement des trottoirs par le mobilier urbain, les dépôts et chantiers provisoires, les déjections canines ou encore les poubelles déposées en dehors des horaires prévus.

Soulignons comme positif, que la Commune de Woluwe-Saint-Lambert recèle, dans certains quartiers, de nombreuses venelles ou cheminements piétons qui sont des raccourcis utiles pour des déplacements en sécurité, dans le calme et la verdure et sont donc une bonne alternative à l'usage de la voiture.

Rappelons également que l'automobiliste, que nous sommes pour la plupart, est d'abord un piéton et qu'il n'est pas nécessaire, lorsque nous sommes en voiture, de changer de comportement et devenir un « goujat » : vitesse excessive, stationnement en double-file ou sur les trottoirs « juste pour un instant », etc. Ce sont précisément ces attitudes répétées et devenues banales qui provoquent à terme, des situations anarchiques.

A vélo

L'usage du vélo a progressé ces dernières années, surtout chez les adultes. Cependant, c'est essentiellement pour les loisirs qu'il est utilisé. Bien que l'utilisation du vélo pour se rendre au travail augmente progressivement, de nombreux obstacles objectifs et subjectifs freinent son envolée. Chez les jeunes, et notamment pour se rendre à l'école, l'usage du vélo a fortement chuté.

Bruxelles est constituée de nombreuses vallées qui font que, à moins de les suivre, la plupart des itinéraires sont faits de descentes et montées. Ce qui n'effraye pas un cycliste quotidien, peut devenir un obstacle « majeur » pour un débutant mal équipé. D'autres facteurs, comme la crainte de la pluie par exemple, peuvent, à tort, être un frein à l'usage du vélo.

L'aménagement des voiries et plus particulièrement la partie qui détermine la place du cycliste dans la circulation est parfois inexistante, souvent peu

cohérente et régulièrement conflictuelle, soit avec les voitures, soit avec les piétons. Cette situation peut rebuter un cycliste débutant confronté à des situations difficiles permanentes.

Ces dernières décennies, l'usage quotidien du vélo avait fortement chuté au profit de la voiture et, ce n'est que ces 5 dernières années, qu'une politique plus volontariste a vu le jour et que des aménagements se créent lentement.

Malheureusement, maintenant que son usage tente de remonter la « pente », on constate que la prise en compte du vélo dans les aménagements est faible ou mal comprise. Le cycliste, dans la circulation, est ressenti comme marginal. De plus, il est souvent considéré comme un obstacle plutôt que comme un usager avec qui la voirie se partage.

Evolution de l'usage du vélo

Alors que le Plan IRIS prévoyait 10% d'utilisation du vélo comme mode de transport à l'horizon 2005, nous en sommes aujourd'hui à 1,67%. Toutes les " bonnes " mesures ont-elles été prises ?

En transport en commun

Les transports publics, après une longue période de démantèlement lors des années 60 à 80, se sont vus enfin réhabilités par les pouvoirs publics à partir de la régionalisation de 1989.

Cette réhabilitation est longue et le réinvestissement dans ce secteur n'est pas vraiment suffisant pour concurrencer la voiture. En effet, l'utilisation de ce mode de transport est conditionné par l'offre proposée : les fréquences, la régularité, l'organisation des dessertes, le coût, la sécurité, le confort, ... et lorsque l'offre n'est pas adéquate, ce qui est souvent le cas, l'utilisateur se tournera, s'il en a le choix, vers la voiture.

Signalons qu'en dehors des personnes qui choisissent « volontairement » les transports en commun, beaucoup de personnes en sont captives – âge, capacité à conduire et moyens financiers en sont les principales raisons –. que se passe-t-il lorsque ces raisons disparaissent et que l'offre reste inadaptée ?

En voiture

L'usage de la voiture individuelle a fait un bond spectaculaire ces dernières décennies qui, selon certains prévisionnistes, n'est pas prêt de s'arrêter. On ne reviendra pas sur les avantages immédiats de la voiture. Nous lui en reconnaissons de nombreux. Nous nous attarderons plus spécifiquement sur les nuisances que cette utilisation massive induit et sur son influence sur notre cadre de vie. Mais, soyons clair, notre propos n'est pas d'en empêcher son usage mais bien d'en réduire son utilisation exagérée en fonction des alternatives proposées.

En région bruxelloise, le nombre de voitures privées est passé, entre 1995 et 1999, de 430 406 à 479 054, soit une augmentation de 11,3 % pour arriver à un taux de 50,2 voitures pour 100 habitants, la moyenne belge étant de 44,9 voitures pour 100 habitants. Et, en 4 ans, la Belgique compte 310 164 voitures privées supplémentaires pour atteindre le chiffre total de 4 583 615.

INS : Statistiques des véhicules à moteur, Stratec, Mobilité PRD, Mai 2000.

Le choix du «tout à la voiture » et donc l'aménagement du réseau routier en conséquence, a créé une situation incontrôlable. Les autoroutes, les voies express ainsi que les axes de pénétration dans la ville, créent un effet « entonnoir », surtout aux heures de pointe. Il faut pourtant reconnaître que l'aménagement d'une ville, au profit de la voiture, a des limites physiques incompressibles.

Et, outre la dégradation de l'espace public par l'omniprésence de la voiture, nous ne maîtrisons plus aujourd'hui, toutes les retombées environnementales sur la santé, tant au niveau du bruit que de la pollution atmosphérique. Enfin, les autorités n'ont pas tenu compte des mises en garde du milieu associatif signalant l'impasse dans laquelle l'automobile s'engouffrait, ni l'augmentation de l'usage de la voiture qui s'est faite au détriment de la marche, des transports en commun et du vélo, modes de déplacement moins agressifs pour notre environnement. Dès lors, les alternatives à l'usage intensif de la voiture, ont tardé à se mettre en place.

Connaissons-nous toujours le véritable coût de l'usage d'une voiture ? Selon Test-achats, une voiture de 1800 cm³ dont le prix d'achat est de 16.250 €. qui fait 15 000 km/an, revendue 6.250 €. après 6 ans revient tout compris (essence, taxes, assurances, réparation,...) à 0.30€/km. Aller au centre-ville en voiture d'une commune comme Woluwe-Saint-Lambert et parcourir par exemple 20 km revient donc à 6 €. Sans compter le stress et les frais de stationnement. A méditer. Et ne sont pas pris en compte ici des coûts d'aménagement de l'espace public, des pertes de temps lorsqu'il y a des embouteillages ou encore des répercussions sur la santé (accidents et pollutions).

En déplacement adapté

Certaines personnes combinent différents modes de déplacement, par exemple, la voiture ou le vélo, jusqu'à l'arrêt d'un transport public et ensuite la marche à pied jusqu'à leur lieu de destination.

D'autres optent pour des déplacements respectueux de notre environnement. 2 kilomètres peuvent se faire à pied (20 min) plutôt qu'en voiture, 5 kilomètres à vélo (20 min) plutôt qu'en voiture ; le transport en commun pour se rendre au centre ville est souvent le meilleur choix.

A notre avis, combiner les modes de déplacement sera une solution de plus en plus envisagée. D'où l'intérêt de faire la promotion de certaines formules : correspondance train-bus, parkings autos et vélos près des gares, « Chemins de la gare » vers stations de métro, etc.

Ce qui importe avant tout c'est d'adapter son choix de déplacement à la situation, tout en pensant qualité de vie. Le tout est de réfléchir avant de systématiquement prendre la voiture et mesurer le pour et le contre des autres alternatives pour se déplacer.

Alternatives et initiatives

Des villes, des communes, des entreprises et des associations tentent des expériences pilotes, proposent de nouvelles voies pour la mobilité.

Un centre-ville transformé en un quartier piétons (Hasselt p.ex.), des circuits de minibus gratuits au centre-ville (Mons), des plans « déplacement entreprise » (Cliniques St-Luc), des incitants financiers pour les déplacements respectueux de l'environnement (banque Dexia), le placement de nombreux range-vélos

(Ville de Bruxelles), la création de parkings « Park & Pool » près des autoroutes (chacun se rend à ce parking et se rassemble dans un seul véhicule qui se rend en ville)... sont quelques exemples parmi d'autres. D'autres alternatives voient le jour comme le car-sharing, le co-voiturage, les navettes « entreprise », le ramassage scolaire à vélo, etc. De nombreuses possibilités existent, les organiser demande un peu de temps, des moyens certainement, mais surtout une écoute et une volonté politique.

Le car-sharing, peu mis en pratique en Belgique, est un système perfectionné de location d'une voiture. On s'abonne à une entreprise qui offre la garantie que l'on peut disposer d'un véhicule adapté à la demande (grandeur de la voiture et durée d'utilisation), 24 H sur 24, même réservée en dernière minute. En contrepartie, on paie un abonnement et des frais en fonction du kilométrage et du temps d'utilisation. Ce système est particulièrement adapté aux zones urbaines assez denses. Outre le fait que l'on ne doit pas acheter de voiture (ou une deuxième), des études démontrent que les utilisateurs de ce système réduisent de manière globale le kilométrage de leurs déplacements automobile. En Suisse, « Mobility Car Sharing » compte 26 000 membres.

Infos : <http://www.taxistop.be/carsharing>

Le co-voiturage est une pratique volontaire, ou organisée par l'entreprise, pour se rendre à son lieu de travail, à plusieurs dans le même véhicule, soit en partageant les frais, soit en prenant, à tour de rôle, chacun son véhicule. Pour favoriser ce système, certains pays réservent une bande de circulation sur leurs autoroutes à l'approche des villes pour les véhicules qui comptent 3 passagers et plus, et des entreprises fournissent des parkings gratuits à proximité du lieu de travail.

Principes et propositions

Introduction

Nos propositions ne pourront se traduire efficacement dans la pratique que si certaines conditions sont réunies. En effet, ces idées doivent s'inscrire dans un plan plus global et être mises en «comparaison» positive avec la politique communale en matière de mobilité et de plus, elles doivent se préciser dans le cadre d'une collaboration entre les citoyens et les autorités concernées. Les autorités communales doivent également se concerter avec les responsables des communes limitrophes afin de développer une politique cohérente en la matière. A terme, c'est vers une politique régionale cohérente, et acceptée par toutes les communes, que nous devons tendre.

Notre première demande est que la commune définisse clairement sa politique en matière de déplacement, tant au niveau des objectifs et du planning, que des priorités et des choix lorsque ceux-ci s'imposent. Nous insistons pour que les futurs aménagements de voirie s'inscrivent dans une politique communale de la mobilité à court, moyen et long terme.

Notre deuxième point concerne la participation des membres des comités d'habitants ou des associations au processus d'élaboration de la politique communale de la mobilité. Les comités d'habitants sont demandeurs, parce qu'ils sont généralement les témoins privilégiés des problématiques et des usages dans les quartiers. Ils seront « associés » en tant que personnes-ressources. En pratique, nous remarquons que la simple participation au travers de l'enquête publique, lorsque celle-ci existe, n'est pas satisfaisante ni suffisante ; elle est souvent conflictuelle et elle vient généralement souvent trop tard dans le processus d'élaboration d'un projet ; les choix sont faits et il ne reste que peu de latitude pour des modifications, si ce ne sont pour des points de détails.

Ces deux demandes formulées, nous rappelons quelques grands principes qui sont primordiaux et que nous développerons plus loin dans ce document :

- favoriser les déplacements pédestres ;
- favoriser les déplacements cyclistes ;
- favoriser le développement des transports en commun ;
- diminuer les nuisances dues à la circulation automobile ;
- réhabiliter la voirie ;
- limiter l'impact négatif des pôles générateurs de trafic ;
- gérer le stationnement ;
- favoriser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- investir dans l'éducation, l'information et la participation.

Ces principes ne visent qu'un objectif : maintenir et surtout améliorer la qualité de vie dans nos quartiers par une action volontaire et dynamique sur la

politique de mobilité en favorisant les déplacements autonomes et respectueux de notre environnement sur toutes les voiries qui parcourent la commune, afin qu'elles soient **toutes** habitables et réhabilitées si nécessaire.

Nous le verrons plus loin : avant de se déplacer, chacun évalue le moyen qu'il va utiliser en fonction de nombreux paramètres personnels tels : destination, besoin de rapidité, coût, objets à déplacer, nombre de personnes à déplacer, météo,...

Voyons dans les chapitres suivants comment les autorités peuvent intervenir, en améliorant ou en favorisant, les modes de déplacement qui portent le moins atteinte à la qualité de la vie en ville, tout en offrant une mobilité de qualité à tout un chacun en fonction de ses besoins.

Favoriser le déplacement pédestre

Favoriser le déplacement du piéton c'est, d'une part offrir une qualité et une sécurité lors du déplacement et d'autre part, offrir des cheminements faciles et compréhensibles.

Là où le piéton pose sa chaussure

Pour offrir les qualités de confort et de sécurité nécessaires, le trottoir, sujet de beaucoup de « piétinements », doit :

- avoir une largeur réglementaire (minimum de 1,5 m) et des accès surbaissés (type plan incliné). Cette largeur minimale doit être dépourvue de tout obstacle : boîtier téléphone, matériel publicitaire, terrasse de café, bollard, arbre, poteau de signalisation et autres ;
- être en conformité avec le Règlement Régional sur l'Urbanisme (RRU : titre VII « La voirie, ses accès et ses abords ») ;
- être nettement démarqué de la voie carrossable ;
- être nettement démarqué des pistes cyclables ;
- être relativement plat (droit – sans dévers importants) ;
- avoir des fondations durables ;
- avoir un revêtement résistant et entretenu ;
- être confortable (sièges et abris contre le soleil et les intempéries) ;
- être homogène au niveau des couleurs (p.ex. : ne pas construire des trottoirs rouges (av. J. Brel) qui peuvent être confondus avec des pistes cyclables ;
- être propre ;
- être suffisamment éclairé pour assurer la sécurité du piéton ;
- être immédiatement dégagé, ainsi que ses accès, des véhicules garés en infraction.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le trottoir devient un endroit peu agréable et peu sécurisant. Et nous ne parlons pas des nombreuses fois où le piéton doit emprunter la rue du fait de l'encombrement du trottoir.

Trottoirs et passages pour piétons de qualité.

La norme qui détermine la qualité de base est l'accessibilité aux utilisateurs d'une chaise roulante. D'ici 2003, 99% de tous les trottoirs et passages pour piétons sur les voiries régionales doivent rencontrer les normes suivantes : une largeur de 1,50 m ainsi qu'un abaissement systématique de leurs bordures. Le même pari au niveau communal ?

« Bruxelles vit, Bruxelles bouge », plan d'action 2000-2004, Jos Chabert, Ministre des Travaux publics et du Transport, Région de Bruxelles-Capitale.

Là où va la chaussure du piéton

Parce qu'il dépense sa propre énergie, le piéton est économe de ses efforts. Il choisira, même parfois au mépris de sa sécurité, la voie la plus directe. Lui offrir cette ligne droite, en toutes circonstances, c'est augmenter l'attractivité de la marche, c'est augmenter le nombre de ses adeptes.

Quatre axes de propositions

Les traversées piétonnes : droites et sécurisées

- Au carrefour, les traversées piétonnes se feront dans l'axe des trottoirs, même en cas de rues non perpendiculaires.
- Les traversées piétonnes seront rendues plus courtes par l'installation d'« oreilles ».
- Dans le cas de rénovation de la voirie, les traversées seront surélevées.
- Sur les axes à deux bandes de circulation, prévoir des passages piétons ne peut se faire sans régler le problème de la vitesse des voitures et de la visibilité des piétons. Il faut mettre en œuvre un aménagement qui diminue la vitesse (rétrécissement des bandes de circulation au niveau du passage), qui signale le passage (feux clignotants), éventuellement qui protège le passage (feux à bouton-poussoirs, délai d'attente d' 1 minute maximum) et qui éclaire le passage (éclairage différencié).
- Sur les axes rectilignes, les traversées bénéficieront d'un éclairage spécifique à cette fonction. Dans certains cas, le placement de feux à bouton-poussoir doit être évalué et le temps de réaction de ces feux doit être raccourci.
- Dans un rond-point, sauf cas particulier, les traversées piétonnes doivent être placées le plus près possible du bord du rond-point, avec les triangles au sol placés avant les passages. En effet, le piéton qui a régulièrement de la peine à obtenir sa priorité, arrive encore plus difficilement à traverser puisque le réflexe de l'automobiliste sera de s'arrêter juste avant les triangles.

Piéton-voiture : une coexistence respectueuse ?

Le législateur a prévu de protéger le piéton « usager vulnérable » :

« ... le conducteur ne peut s'approcher d'un passage pour piétons qu'à allure modérée. Il doit céder le passage aux piétons qui y sont engagés ou sont sur le point de s'y engager. » (A.R. 14-3-96, art. 2).

Cette priorité est à utiliser avec modération, car n'oublions pas que chaque fois que le piéton traverse une voie carrossable, il y a confrontation entre 70 kilos à 4 kilomètres/heure et plus d'une tonne à 50 km/h dans le meilleur des cas. Mieux vaut être sûr que le conducteur ait bien compris vos intentions. Regardez bien ses yeux pour s'assurer qu'il vous voit !

Les sentiers, les venelles, les zones piétonnes : à préserver, à entretenir et à créer

La commune est traversée, dans de nombreux quartiers, de venelles et de sentiers qui permettent ainsi de raccourcir efficacement la durée de la marche.

Il y a lieu :

- de maintenir et d'entretenir ceux qui existent légalement et ceux qui ont été créés par l'usage ;
- de les rétablir lors des nouveaux projets de construction car ils contribuent à diminuer l'usage de la voiture ;
- d'en créer de nouveaux ;

- de les entretenir et les rénover si nécessaire ; un revêtement adapté et un éclairage suffisant et approprié à la situation afin d'en assurer la sécurité. Le piéton doit voir où il marche et doit être vu !

L'élagage régulier des arbustes, la réparation des dalles descellées, le balayage et un bon éclairage sont parmi les éléments qui doivent être en ordre en toutes circonstances.

Rappelons que de nombreuses venelles sont en principe confirmées dans cette fonction et protégées légalement.

Et pourquoi pas installer de nouvelles « zones piétonnes », par exemple, la rue Saint-Lambert, dans sa section étroite ?

Les itinéraires piétons

A l'instar de ce qui se fait avec les itinéraires cyclistes, pourquoi ne pas imaginer des itinéraires piétons, notamment en faveur des enfants qui se rendent à l'école ou encore des personnes qui se déplacent vers les pôles importants de la commune. Ces cheminements seraient particulièrement étudiés pour le confort et la sécurité de leurs utilisateurs (trottoirs, carrefours, éclairage, fléchage, etc.).

Les abords des chantiers : aménager pour la sécurité des piétons

De nombreux chantiers durent plusieurs mois sinon plusieurs années ; les piétons qui longent quotidiennement un chantier, peuvent donc subir de réelles nuisances. Afin d'éviter des situations de danger et d'inconfort, le RRU a consacré, dans son Titre III « Chantiers », section 3, un chapitre à la protection de la circulation piétonne : couloir de contournement, protection contre la chute de matériaux, etc. Il est essentiel que ces prescrits soient scrupuleusement mis en place lors de la mise en route des chantiers et qu'ils soient contrôlés régulièrement par la police communale, sans oublier le nettoyage régulier des abords des travaux.

De plus, nous demandons que la Commune crée une commission « piétons » et désigne, au sein de l'administration, une personne responsable des aspects et problématiques relatifs au piéton. Celle-ci pourra être le relais des demandes formulées par les habitants pour tout ce qui concerne les déplacements piétons.

Favoriser les déplacements cyclistes

La « Petite Reine » est-elle **la** solution à nos problèmes de mobilité ?

Non bien évidemment, mais son utilisation doit être promue car elle contribue à la diminution des nuisances environnementales.

Toutefois, si on souhaite une augmentation importante de ce mode de déplacement, il faut une volonté politique.

Que demande le cycliste ? Tout simplement pouvoir **rouler partout, en sécurité et agréablement.**

Si on veut attirer un plus grand nombre de cyclistes quotidiens, il faut diminuer au maximum les aspects pénalisants de l'aménagement de voirie : pistes séparées de la chaussée, obstacles divers, pertes de temps aux carrefours, conflits avec les voitures et avec les piétons,...

Les itinéraires et les aménagements doivent être performants et présenter des avantages par rapport à la circulation automobile. Le cycliste quotidien veut, comme l'automobiliste, perdre le moins de temps possible dans ses déplacements. Il prendra souvent le chemin le plus court quitte à s'intégrer « coude à coude » dans la circulation des axes importants.

57 % des déplacements urbains effectués en voiture sont d'une distance inférieure ou égale à 5 km et 30 % d'une distance inférieure ou égale à 3 km. Sur ces distances, le vélo est souvent plus rapide que la voiture. Offrez-vous le plaisir de dépasser les autos.

Ville-à-Vélo, mensuel du GRACQ, n°92, septembre 2001.

Quelques pistes à suivre

Faut-il « aménager » sur mesure ?

Chaque aménagement doit être choisi en fonction des besoins des usagers et du type de voirie. La piste cyclable ne s'avère être le bon choix que pour des longues sections sans possibilité de conflits (voitures comme piétons).

Par contre, lorsque l'espace est restreint comme c'est souvent le cas en ville, et que les points de conflits potentiels, carrefours ou accès de garages par exemple, sont omniprésents, on optera pour la circulation en voirie.

La circulation en voirie peut même être un facteur de modération de la vitesse des voitures. Plus souvent côtoyés que lorsqu'ils circulent sur des pistes cyclables, les cyclistes deviennent un élément habituel du champ visuel des automobilistes.

Donner des sur-largeurs

Sur les voiries divisées en plusieurs bandes, il est nécessaire que la bande de droite soit élargie afin de permettre de dépasser les deux roues en sécurité. Une sur-largeur est préférable aux bandes cyclables marquées au sol. Cependant, si elles existent, elles doivent être à distance suffisante des voitures en stationnement (ouverture des portières) et des entrées d'immeubles (sorties d'un garage).

Sur les pistes cyclables existantes, la largeur doit être suffisante, notamment du fait de la présence de cyclomoteurs. Cette largeur permettra une meilleure convivialité avec les piétons distraits qui pourront être aisément évités.

Penser « itinéraires cyclables »

Les itinéraires cyclables peuvent être une bonne solution pour les cyclistes qui ont plus de temps et qui désirent éviter les axes trop fréquentés. Cependant, le manque de continuité des aménagements dissuade les cyclistes et peuvent même constituer des dangers à chacune de leurs extrémités. Un itinéraire cyclable se compose de tronçons bien aménagés, de nature variable selon les situations, et correctement reliés les uns aux autres et devrait être prioritaire pour des raisons de sécurité et afin que le cycliste puisse garder son élan. Ils doivent être étudiés en collaboration avec les associations cyclistes.

En dehors des itinéraires cyclables régionaux, la commune pourrait en créer en direction de certains pôles tels les centres sportifs, la maison communale ou les écoles.

A propos des pistes cyclables existantes

Les ausculter. Beaucoup de pistes sont trop étroites, en mauvais état, encombrées par des obstacles divers ou simplement mal conçues. Certaines sont utilisées pour le stationnement et d'autres empruntées couramment par les piétons. Autant d'éléments qui exigent que le gestionnaire de la voirie étudie, au cas par cas, les meilleures mesures à prendre : déclassement, aménagement, signalisation, etc.

Ce travail se fera en collaboration avec une association de cyclistes quotidiens !

Déclasser certaines pistes à double-sens qui présentent des inconvénients supplémentaires pour les deux-roues circulant à « contresens » sur la piste : ils surviennent aux carrefours du côté où l'automobiliste ne s'attend pas à les voir et ils sont obligés de traverser la chaussée à deux reprises pour rejoindre et quitter la piste.

Optimaliser la qualité du revêtement de sol des pistes parce que les deux-roues sont beaucoup plus sensibles que les voitures aux irrégularités du revêtement, aux saletés, débris, etc. Les choix du revêtement sur lequel roulent les cyclistes et son entretien (trous et balayage régulier) ont une grande importance pour la sécurité et le confort des cyclistes. L'inspection des aménagements cyclistes doit se faire à vélo, par une personne circulant régulièrement à vélo !

Toujours penser aux deux-roues

Lorsqu'on aménage les voiries, il faut acquérir le réflexe « mobilité durable », c'est-à-dire penser piétons, cyclistes, transports en commun, tout autant qu'automobilistes.

En ce qui concerne les vélos, on veillera plus particulièrement à :

- modérer les vitesses du trafic en général par des aménagements qui assurent la convivialité entre tous les usagers ;

- généraliser les SUL (sens unique limité), à savoir autoriser les deux-roues à remonter les sens uniques ;
- aménager des passages libres à droite des dos d'âne, des chicanes et des rétrécissements ;
- nettoyer la chaussée après un accident (si nécessaire aux frais du fautif) car même les petits débris rejetés sur le côté sont dangereux pour les cyclistes (crevaisons) ;
- créer des itinéraires évitant les encombrements, les arrêts, les feux, les fortes montées et les vents contraires ;
- flécher les itinéraires cyclables conseillés ;
- installer des parkings sécurisants pour vélos (de simples tuyaux coudés en « U ») près des bâtiments administratifs, des entrées de métro, des écoles, des gares, des centres commerciaux, dans les parkings des entreprises, etc.
- prévoir une pièce pour les vélos et poussettes dans les immeubles de logements (nouveaux permis et incitation auprès des syndicats d'immeubles).

De plus, nous demandons que la Commune crée une commission « vélo » et désigne, au sein de l'administration, une personne responsable des problématiques relatives au vélo. Celui-ci sera bien sûr un cycliste quotidien !

Favoriser le développement des transports en commun

L'amélioration des transports en commun est certainement l'élément essentiel pour résoudre, en grande partie, la mobilité à Bruxelles.

Le réseau des transports en commun à Woluwe-Saint-Lambert est essentiellement desservi par des lignes radiales (axe commune centre-ville). Les liaisons inter-quartiers sont plus difficiles et nécessitent des changements de lignes.

De nombreuses lignes de bus sont peu performantes à cause de fréquences insuffisantes (un bus toutes les 20 minutes en dehors des heures de pointe). De plus, certains bus ne roulent pas le dimanche.

Quand ils ne bénéficient pas de site propre, les transports en commun restent « englués » dans le trafic et les horaires ne sont pas fiables.

Le stationnement en double file (avenue Georges Henri p.ex.) bloque régulièrement les bus et les empêchent de respecter leurs horaires.

Propositions

Bien que l'administration communale ne soit pas le gestionnaire des transports en commun, elle doit appuyer, notamment par la voix de son représentant au sein de la STIB, une série de propositions qui iraient dans le sens d'une amélioration du service auprès des habitants.

De plus, elle peut développer une politique dynamique sur les voiries communales et développer des collaborations pour les projets prévus sur les axes régionaux. Voir le « Plan d'Action 2000 – 2004 » du Ministre des Travaux Publics et du Transport.

Ce plan annonce notamment des « Contrats d'Axe ». Pratiquement, la STIB devient le « pilote » de coopérations avec les communes dont les objectifs sont : l'augmentation de la vitesse commerciale et du confort de la ligne qui emprunte l'axe communal en question.

Nous demandons que la commune définisse un plan de mobilité pour les transports en commun et profite, dans le bon sens du terme, des synergies offertes actuellement par la Région.

La commune doit faire des propositions d'amélioration des transports en commun là où cela s'avère être une bonne réponse aux problèmes d'engorgement (proposition de nouvelles lignes, création d'un site propre, création d'un circuit local de minibus qui relierait les différents pôles importants de la commune,...).

Un nouveau quartier sans transports publics?

Sans prendre position ici sur le principe même de l'urbanisation du Val d'Or, il est impensable de ne pas prévoir une infrastructure forte en transport public pour ce site qui continue de s'urbaniser. Il faut savoir qu'actuellement, la zone Communauté – Thiry accueille plus de 8 000 employés (prévision en 2015 : 11 000) (source Tractebel - août 99) et que le nombre de logements est également en forte expansion. On peut dès lors se demander pourquoi les autorités n'ont pas prévu

dès le début de l'urbanisation de ce site, la mise en place de nouvelles lignes de transport. Un exemple parmi d'autres, une ligne venant du centre ville via une bande réservée sur l'autoroute ? Il est urgent de trouver des solutions tant les embouteillages se multiplient, matin et soir, avenue des Communautés et Marcel Thiry.

Afin d'améliorer la situation, il faudrait :

- étendre les sites propres ;
- veiller au respect des sites propres ;
- augmenter les fréquences et respecter les horaires ;
- accorder une attention particulière aux terminus et arrêts jointifs ;
- prévoir les arrêts de bus le long de la bordure des trottoirs, sans retrait ;
- favoriser la circulation des transports en commun;
- prévoir une réglementation adéquate pour les livraisons des commerces ;
- verbaliser les stationnements en double file et sur les arrêts des bus ;
- informer les entreprises et le public.

Enfin, et peut-être essentiellement, est-ce qu'il ne faudrait pas tendre vers la gratuité des transports en commun pour leur accorder une meilleure attractivité ?

Diminuer les nuisances dues à la circulation

La Commune est un des maillons qui peut faire évoluer les comportements en matière de déplacements. Son action, conjointe à celles des autres Communes limitrophes, dans et hors région bruxelloise, ne doit pas être considérée comme minimale. De plus, l'appui ou le refus des initiatives régionales qui concernent la commune de Woluwe-Saint-Lambert doit s'inscrire dans une réflexion globale en matière de mobilité qui sera certainement développée dans le futur Plan Communal de Développement. Le rôle de la commune est même souvent déterminant.

Réduire le nombre des voitures et les éloigner des habitations, c'est protéger les habitants, c'est leur redonner des conditions meilleures qui les décideront à rester en ville au lieu de grossir le flux des navetteurs.

Nous faisons clairement le choix de privilégier les habitants, non pas en refusant toutes les nuisances, mais en proposant que celles-ci ne soient pas une atteinte au droit essentiel des habitants de disposer d'un cadre de vie agréable.

La politique développée en matière de mobilité doit se baser sur les trois principes suivants :

- **une protection de tous les axes habités ;**
- **une diminution du volume du trafic individuel motorisé ;**
- **une réduction généralisée de la vitesse.**

Réhabiliter la voirie

L'aménagement des voiries, des carrefours et des places doit donner aux différents usagers de l'espace public, un signal clair des intentions du gestionnaire public. La place dévolue à chaque usager détermine le confort et les nuisances pour chacun.

Il est clair que dans plusieurs endroits de la commune, la circulation automobile a atteint un seuil très difficile, voire intolérable, à certaines heures de la journée. De plus, l'urbanisation de certains quartiers n'est pas terminée. Laisser la situation évoluer sans mesure d'accompagnement ne peut nous conduire qu'à une impasse.

La Commune et la Région peuvent cependant agir sur les différents éléments qui structurent les voiries. Certaines interventions demandent peu de moyens, d'autres, par contre, demandent une réflexion plus approfondie et/ou des moyens importants. Toutes doivent par contre s'inscrire dès aujourd'hui dans un plan de gestion à moyen et long terme et être étudiées en concertation avec les habitants.

« Volée » de propositions... non exhaustives

Réduire le nombre de bandes de circulation entrantes à Bruxelles (autoroute de Liège, chaussée de Louvain, boulevard de la Woluwe et avenue Vandervelde) par rapport aux bandes de circulation sortantes plus nombreuses. Le but est de diminuer le nombre de voitures qui entrent à Bruxelles mais qu'elles en sortent plus rapidement.

Protéger, par des aménagements physiques, les quartiers afin de décourager la traversée de ceux-ci par les automobilistes bloqués sur les axes principaux. Instauration de zones 30, aménagées efficacement : cassure des lignes droites par la généralisation des chicanes, installation de plateaux si nécessaire, gestion des sens interdits, circulation en boucle, etc.

Aménager des carrefours

Installation de plateaux, cassure des lignes droites, installation d'îlots centraux peuvent, chacune à leur manière ou combinées, être de bons facteurs de ralentissement et de sécurité. Ces possibilités doivent être étudiées au cas par cas. Soulignons comme un exemple de bon aménagement le coin Herbert Hoover/Mars.

Certains carrefours sont des mers d'asphalte (ex. : square de Meudon) où l'automobiliste navigue à vue. Une **réduction de cet espace perdu** au profit des piétons et/ou d'un aménagement paysager devrait être envisagée.

L'aménagement de carrefours en ronds-points peut permettre une certaine fluidité de la circulation et donc diminuer les nuisances (pollution moindre, réduction des coups de frein, priorité claire, etc.). Cependant, ils doivent répondre à certains critères.

- Une circulation réduite à une bande avant d'arriver au rond-point. La gestion des conflits entre automobilistes se fait ainsi avant le rond-point et l'automobiliste peut garder son attention pour la priorité de gauche et surtout le passage des piétons.
- Il ne doit y avoir qu'une seule bande de circulation dans le rond-point.
- Il faut veiller à ne pas allonger inutilement le cheminement piéton sinon celui-ci ne l'empruntera pas (exemple : Cerisiers/Dalechamp).
- Les passages piétons doivent être placés le plus près possible du bord du rond-point et protégés par un marquage au sol avant le passage.
- Ne jamais aménager de piste cyclable dans un rond-point.

Aménager les bermes centrales de manière telle qu'elles participent aux principes généraux de diminution et de modération du trafic. Les bermes centrales peuvent, par une végétation appropriée, réduire les impressions de ligne droite, favorables aux vitesses élevées. On constate qu'en réduisant les champs visuels, les automobilistes modèrent leur vitesse. De plus, il ne faut jamais aménager une piste cyclable en berme centrale.

Etablir un plan « lumière » pour les voiries communales. En partant du principe que c'est l'usager faible qui doit être vu, on peut se demander pourquoi la rue est souvent mieux éclairée que les trottoirs. Nous préconisons une répartition judicieuse de la lumière ; à l'inverse d'un éclairage trop dense partout, un éclairage qui vise à sécuriser le piéton dans ses déplacements est mieux indiqué. Pour exemple, les passages protégés pourraient notamment bénéficier d'un éclairage différencié qui attirera l'attention de l'automobiliste.

Limiter l'impact négatif des pôles générateurs de trafic

Souvent et à juste titre, les habitants réagissent aux nouvelles implantations importantes. Leurs premières interventions concernent les aspects urbanistiques des projets (gabarits, atteinte aux intérieurs d'îlots, intégration, etc.), et sont parfois entendues. Par contre, leurs interrogations et leurs craintes concernant les nuisances dues à l'augmentation de la circulation et à la problématique du stationnement sont peu prises en considération.

Et pourtant, à terme, c'est sans doute cet aspect qui procurera le plus de nuisances à un grand nombre d'habitants. Augmentation du volume de la circulation et difficultés de stationnement seront vécues au quotidien par de nombreux riverains. Ceci est vrai pour les infrastructures de bureaux, commerciales, sportives, scolaires, culturelles ou encore hospitalières. C'est également vrai pour les zones à forte concentration de restaurants (place Saint-Lambert par exemple).

La question n'est pas uniquement « peut-on administrativement implanter cette infrastructure ? », mais également « quelles nuisances cette infrastructure va-t-elle provoquer ? » et « avons-nous la capacité de les gérer ? ». On peut notamment penser ici en termes de nombre de parkings, d'aménagements des abords ou encore de la possibilité de faire respecter la réglementation (action de la police).

Il faut veiller à ne pas développer des projets trop importants dans un tissu urbain qui ne peut le supporter sans une détérioration réelle de la qualité de vie. Sinon le projet doit être rejeté ou revu pour en diminuer les nuisances.

Une étude inutile ?

En 1999 ; la Région commande à Tractebel une étude sur la mobilité couvrant le site du Val d'Or. Aujourd'hui, les résultats de cette étude ne sont pas rendus public. Ceci n'empêche pas la délivrance de nombreux permis d'environnement pour des parkings, sans une vue d'ensemble sur la capacité, à terme, de maîtriser l'ensemble des flux circulatoires.

Quelques règles et pistes

- aménager les abords de ces sites afin de garantir une circulation fluide et une zone de protection contre les nuisances atmosphériques et sonores autour des habitations ;
- mettre en place des mesures d'accompagnement et de protection pour le stationnement des riverains (p.ex. : zone bleue et carte riverain) ;
- n'accepter que des implantations dont on est certain de gérer tous les paramètres ;
- imposer la mise en place de plans de déplacements entreprise, action à mener conjointement avec l'IBGE (d'ailleurs la Commune devrait être pionnière en la matière et organiser au sein même de l'administration communale un tel

- plan de déplacement vu que 77% du personnel communal n'habite pas à Woluwe-Saint-Lambert) ;
- étudier avec la STIB le développement et l'amélioration des transports publics (nouvelle ligne, amélioration des fréquences, perfectibilité des arrêts jointifs, etc.) ;
- négocier avec la STIB la possibilité pour les commerçants de distribuer à leurs clients des titres de transport à prix réduit;
- etc.

Gérer le stationnement

Tout véhicule doit trouver au moins un espace pour stationner.

Parallèlement au problème de la densité de circulation, s'ajoute la difficulté de stationnement dans certaines zones. En quelques dizaines d'années, l'accroissement du nombre de véhicules a transformé notre paysage en un vaste parking qu'il soit légal ou illégal

Trop de gens achètent une auto sans se préoccuper de savoir où ils vont la garer ; or, l'espace disponible n'est pas extensible à l'infini ; cet espace est défini par la structure urbaine plus ou moins dense.

Pour résoudre ce problème du stationnement, on empiète sur des zones non prévues à cet effet : trottoirs, zones de stationnement des bus, bords de zones non construites ou encore, comme c'est le cas dans plusieurs endroits à Woluwe-Saint-Lambert, le long de zones vertes reconnues comme telles par le dernier Plan régional d'affectation du sol (PRAS), dans les jardinets de façade transformés sans permis en parkings, etc. Pour trouver de nouvelles places de stationnement, on pourrait également être tenté de construire de nombreux parkings souterrains, c'est techniquement réalisable. Le problème est qu'une place de parking en sous-sol coûte très cher, plusieurs centaines de milliers de francs. Dès lors, les promoteurs hésitent et d'ailleurs, lors des constructions d'immeubles de logements, ils cherchent à en construire un minimum vu les coûts, renvoyant ainsi sur la voirie le problème du stationnement.

Rappelons également, mais ceci concerne plus particulièrement les bureaux et les pôles générateurs de trafic, que les parkings sont comme des aspirateurs à voitures, augmentant donc la circulation et dès lors engendrent les nuisances qui lui sont inhérentes.

Pourquoi les parkings souterrains des bureaux sont-ils vides ?

De nombreuses places de parkings en sous-sol sont laissées libres alors qu'en surface l'espace réservé est occupé bien largement au-dessus de 100 % (exemple, place Saint-Lambert). C'est souvent la conséquence du fait que les parkings souterrains sont très coûteux et ne sont pas nécessairement réservés pour les employés des bureaux. On préfère les louer (à des habitants, des commerçants,...) pour récupérer l'investissement et les rentabiliser au maximum.

De plus, à l'heure de pointe du soir, de longues files se forment à la sortie des parkings suite à la difficulté de s'insérer dans une circulation dense, créant ainsi une perte de temps.

Propositions et conseils

Aménagement de l'espace public qui doit être clairement partagé entre les différents usagers avec une large place pour les usagers les plus vulnérables. L'aménagement de la voirie ne doit pas être conçu et réalisé au profit principal de la voiture. Nous préconisons des trottoirs larges et confortables qui contribuent à une meilleure convivialité. L'espace dévolu aux piétons doit être, en tout cas, toujours sécurisé que ce soit par des bordures surélevées, des bollards ou autres.

Mise en place de mesures d'accompagnement dans les quartiers qui subissent une forte demande de stationnement due à la présence de pôles générateurs de stationnements. Mise en place de zones bleues avec cartes « habitants », par exemple, pour que les habitants puissent avoir la faculté de garer leur véhicule non loin de leur domicile.

Les nouvelles règles de stationnement à Auderghem

La Commune délivre une carte de couleur verte (stationnement gratuit) pour les personnes domiciliées dans une zone payante. La Commune délivre une carte de couleur bleue (stationnement gratuit) pour les personnes domiciliées dans les zones avec disque de stationnement obligatoire, plus un disque de stationnement « Auderghemois » = stationnement gratuit en zone payante (en respectant la durée réglementaire de stationnement). Tous les Auderghemois qui n'habitent pas en zone réglementée disposent d'un disque de stationnement « Auderghemois » qui permet le stationnement gratuit en zone payante et en zone bleue (en respectant la durée réglementaire de stationnement). Ces nouvelles règles donnent clairement une priorité aux habitants et ensuite une priorité à la rotation des véhicules sur les axes commerciaux.

Mise en place de plans de déplacement d'entreprise dans le but de mettre en place des alternatives crédibles à l'utilisation individuelle de la voiture.

Amélioration de la desserte et des fréquences des transports en commun afin de réduire la pression de la circulation et du stationnement.

Pour les nouveaux projets urbanistiques, **prise en compte réelle de l'évaluation des incidences globales en matière de circulation et de stationnement**, avant la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement qui doivent être présentés conjointement. Prendre en compte l'ensemble des permis délivrés et leurs incidences.

Les effets pervers de la transformation d'un immeuble de logements en bureaux

Prenons pour exemple une maison bi-familiale, dans un quartier assez dense (près de l'avenue Georges Henri), dont les occupants possèdent 3 voitures qui est transformée en cabinet d'avocats (5 membres du personnel) et un logement : on arrive plus ou moins à 6

voitures. Extension du cabinet d'avocats : demande d'occuper tout le bâtiment. Projet d'un cabinet avec 12 personnes. Si le permis est accordé, on arrivera sans problèmes à 9, 10 voitures, sans compter les visiteurs. Si plusieurs demandes de ce type sont acceptées dans le quartier, le problème du stationnement deviendra ingérable.

En ce qui concerne les bureaux, il faut, après une étude d'incidence qui déterminera le nombre de parkings nécessaires (déterminés notamment par la présence des transports en commun), que ceux-ci soient réellement attribués aux employés et il faut, de plus, des mesures de protection pour le stationnement des riverains, « carte habitants » ou tout autre mesure efficace.

Respect des espaces verts : refus du grignotage systématique des espaces verts par un stationnement qui, non sanctionné quoique illégal, devient vite habituel et « naturel ». Prenons pour exemples : la rue Neerveld et la rue Fabry.

Verbalisation des contrevenants. Engager des agents verbalisants en profitant des possibilités offertes par la Région, contrôler régulièrement les zones « sensibles » et verbaliser si nécessaire.

Mener une action coordonnée avec les communes voisines et la Région pour définir et appliquer une politique commune en matière de stationnement et d'intervention policière.

Etterbeek : application d'un règlement-taxe dans les zones payantes. Etterbeek a choisi d'appliquer un règlement taxe pour les zones payantes de la commune. Ceci implique que c'est directement la Commune qui perçoit les amendes dues au non-paiement, avec saisie si nécessaire, quitte au fautif à se retourner contre la Commune s'il s'oppose à cette décision.

Précédemment, le contrevenant qui ne payait pas son amende, attendait que le parquet le poursuive. On sait tous, que des milliers de PV ont ainsi fini à la poubelle.

Cette politique de stationnement permettra à la commune, tout en restant en équilibre financier, d'engager des agents verbalisants et d'agrandir son parc de stationnement.

Les Etterbeekois reçoivent la gratuité sauf dans les zones très commerçantes.

Revers de la médaille, il n'y a pas de solution pour les mauvais stationnements réglementés par la législation fédérale et qui sont malheureusement les plus dangereux pour les habitants : parkings sur les trottoirs, les passages protégés, en double file,... qui sont toujours tributaires d'une poursuite par le parquet.

Favoriser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité concerne les personnes âgées, les mamans avec landau, les femmes enceintes, les enfants, les mal-voyants, les personnes en fauteuil roulant et d'une façon générale les personnes ayant des difficultés à se déplacer suite à un accident ou une maladie.

L'accessibilité, c'est pouvoir se rendre normalement, en toute autonomie et sécurité sur les lieux de son travail, les lieux administratifs, culturels, de loisirs, pouvoir faire ses courses, se rendre chez des amis, etc. Il suffit parfois d'un trottoir trop élevé pour ne pas pouvoir poursuivre son chemin, d'une volée d'escaliers ou d'un piquet mal placé à l'entrée d'un magasin pour rester bloqué. De tels obstacles suffisent parfois à ne pas se mettre en route et à s'exclure finalement d'une certaine vie sociale.

Pour pallier ces obstacles, le «Groupe Accessibilité» de Woluwe-Saint-Lambert repère les lieux qui présentent des difficultés, prépare des dossiers (photos, etc.), propose des solutions et négocie avec les autorités responsables.

Propositions de solutions élaborées par le groupe de travail

Veiller à ce que la Règlement régional de l'urbanisme (R.R.U.) qui règle les normes imposables pour l'accessibilité des bâtiments et de la voirie aux personnes à mobilité réduite soit respecté.

Obtenir des amendements au R.R.U. ou obtenir un règlement communal qui compléterait le R.R.U. en matière d'accessibilité sur les points suivants :

- toutes les nouvelles constructions y compris celles qui ont une superficie de moins de 100 m² tels que petits commerces, etc. devraient être accessibles aux personnes à mobilité réduite :
- réaliser un accès surbaissé pour chaque trottoir et pas seulement au droit des traversées :
- action plus soutenue de la police en matière d'éducation et de répression pour empêcher le stationnement des véhicules sur les trottoirs, sur les accès aux passages piétons et sur les emplacements réservés aux personnes handicapées.

Les 30 points clés de l'accessibilité

Un questionnaire reprenant 30 points clés a été élaboré par le « Groupe Accessibilité » en vue d'établir un outil de référence pour toute institution, association, personne désirant contribuer à l'amélioration de l'accessibilité.

Les abords et les voies d'accès au bâtiment

- Y a-t-il un parking réservé aux personnes handicapées qui ait une largeur supérieure à 3,30 mètres dans un rayon de 50 mètres du bâtiment ?
- Le parcours entre ces parkings et votre bâtiment est-il praticable par les personnes à mobilité réduite ?
 - c-à-d
 - absence de marches et de dénivellations,
 - sol suffisamment plan (pavement régulier),
 - absence d'obstacles tels que poteaux de signalisation, bancs ou bacs à fleurs mal placés.
- Le parcours entre les arrêts des transports en commun situés à proximité ou en face du bâtiment et ce dernier est-il praticable par les personnes à mobilité réduite (P.M.R.) ?
- Les bordures du passage piéton situé en face ou à proximité du bâtiment, sont-elles chanfreinées ou arrondies avec une hauteur maximale de 0,02 m ?
- Y a-t-il un accès à l'entrée du bâtiment qui soit de plain-pied ou équipé d'un plan incliné, large de 1 m 20 minimum ?
- S'il y a une entrée de plain-pied ou équipée d'un plan incliné, est-elle bien visible ou bien signalée ?

L'accessibilité du bâtiment proprement dit

- La porte d'entrée n'est-elle pas trop dure à pousser par les personnes d'un certain âge ou par les personnes assises dans leur voiturette ?
- Les poignées sont-elles situées à une hauteur comprise entre 80 et 85 cm ?
- Le système de communication éventuel (tel que sonnette ou parlophone) est-il situé à une hauteur comprise entre 80 et 85 cm ?
- La paillason est-il en tapis de brosse ?

Circulation à l'intérieur du bâtiment

Réception

S'il y a un bureau de réception : la personne en voiture peut-elle voir et parler au ou à la réceptionniste tout en restant dans sa voiturette ?

Distributeurs de tickets

S'il y a un distributeur de tickets, le ticket peut-il être retiré par une personne assise dans une voiturette ?

Couloirs

- Les couloirs qui mènent au lieu d'activité sont-ils larges d'au moins 1 m 20 ?
- Ne présentent-ils pas d'obstacles tels bancs, armoires, plantes, ... ?

Ascenseurs

- Si la prise d'un ascenseur est nécessaire pour arriver au lieu de l'activité, la cabine de celui-ci est-elle de dimensions suffisantes, c-à-d au minimum 1 m 10 de large sur 1 m 40 de profondeur ?
- Les boutons d'appel et de commande sont-ils situés entre 80 et 85 cm de hauteur maximum ?
- L'ouverture de la porte est-elle automatique ?

Sanitaires

Un W.C. est-il accessible par les personnes à mobilité fortement réduite ?

Conditions d'accessibilité :

- la porte du W.C. s'ouvre vers l'extérieur ;
- la largeur de la cabine est de minimum 2 m 20, soit 1 m 10 de part et d'autre de la cuvette ;
- la profondeur de la cabine est de minimum 1 m 80 ;
- la hauteur du siège est de 0,50 m ;
- des poignées rabattables sont fixées à 0,35 m de l'axe de la cuvette et placées à 80 cm du sol.

Sorties de secours

En cas d'évacuation forcée et urgente, une voie d'évacuation est-elle praticable par les P.M.R. (pas d'escaliers, etc.) ?

Équipement supplémentaire pour les mal-voyants :

- présence d'indications en braille ;
- marquage de couleurs contrastées sur les portes vitrées ;
- marquage de couleurs contrastées sur les escaliers ;
- ascenseur muni d'un bouton d'alarme avec inscription en braille ou des lettres en relief ;
- ascenseurs avec signalisation sonore des étages.

Si vous êtes interpellés par cette problématique, si vous désirez apporter votre collaboration ou si vous désirez rencontrer un des membres du « Groupe Accessibilité » vous pouvez les joindre au 02/761 11 80 ou par fax au 02/761 11 81.

Ce chapitre de la charte de la mobilité a été réalisé par le « Groupe Accessibilité » de Woluwe-Saint-Lambert.

Investir dans l'information, la participation et l'éducation

Les plus grandes difficultés rencontrées par le citoyen en ce qui concerne l'information sont de deux ordres. Premièrement savoir où l'obtenir et deuxièmement l'obtenir à temps.

Pour y remédier, les différentes autorités doivent veiller à **la qualité de l'information**. Clarté de l'information, présentation des objectifs et conséquences en matière d'urbanisme, d'environnement et de mobilité sur la vie de la Commune ou des quartiers. Il y a lieu de diffuser cette information à « temps ».

Les différentes autorités doivent également veiller à **la fréquence de l'information**. Utilisation des différents canaux existants ou à créer (journal communal, bulletins associatifs, internet, bornes « informatique », radio, télévision, panneaux d'information dans les quartiers, etc.).

De plus, au-delà de l'information légale, celle régie par arrêté ou ordonnance (par exemple dans le cadre d'enquêtes publiques), un toutes-boîtes explicatif, à l'occasion de projets d'importance (réaménagement d'un espace public, modification d'une voirie, mise en zone 30 d'un quartier, édification de bâtiments à utilité publique – crèche, école, centre culturel, services administratifs,... – implantation de grands ensembles de bureaux et/ou de logements, etc.) devrait être distribué aux habitants concernés.

Mais si une bonne information peut suffire à certains citoyens, d'autres désirent faire part de leur expérience d'habitants d'un quartier et ainsi informer valablement les autorités compétentes. Les habitants peuvent également souhaiter exprimer leurs souhaits. Dans un souci de dialogue constructif, il ne faut dès lors pas se limiter aux mesures obligatoires de concertation et préférer anticiper les réactions des habitants par une soirée d'information et d'échanges. Tout le monde y gagnera ; le politique parce qu'il connaîtra l'opinion des habitants et ces derniers car ils auront été convenablement informés et qu'ils auront pu exprimer leurs remarques et demandes. Mais, afin que les résultats de ces débats puissent se traduire dans les faits, il faut que ces soirées d'information et d'échanges se fassent relativement tôt dans le processus d'élaboration des dossiers. On pourra alors parler d'**une participation citoyenne**.

Enfin, il y a tout **le volet éducatif** qu'il ne s'agit pas d'oublier. La mobilité doit être expliquée et cela, dès le plus jeune âge.

Des actions pédago-ludiques peuvent être organisées dans les réseaux scolaires, des activités ludiques autour de la mobilité peuvent s'intégrer aux activités des plaines de jeux lors des vacances scolaires, etc.

Le volet éducatif des adultes n'est pas à négliger. Des campagnes particulières de sensibilisation peuvent être organisées au départ de la Commune :

« Semaine de la courtoisie au volant », « Semaine du stationnement correct », « Semaine du déplacement doux », etc. Ces campagnes seront largement diffusées et organisées en partenariat avec les milieux associatifs.

Afin de coordonner au mieux ces missions d'information, de participation et d'éducation, nous demandons la nomination d'un responsable de la mobilité au sein de l'administration communale.

Les différentes tâches de cette personne seront :

- être la personne auprès de laquelle les habitants peuvent obtenir toutes les informations en la matière ;
 - informer le public des initiatives prises par la Commune ;
 - être à l'écoute des projets et des demandes des comités de quartiers et des habitants et assurer le relais vers les autorités ;
 - coordonner les différentes initiatives prises dans ce domaine ;
 - créer une dynamique volontariste et émettre des idées neuves en matière de mobilité.
-

Conclusions

Avoir une politique communale claire en matière de mobilité est notre premier souhait ; une politique qui définit, pour chaque type de déplacement, les objectifs à atteindre à court, moyen et long terme ; une politique qui indique quels modes de déplacement doivent être favorisés ; une politique qui inscrit ses priorités et qui planifie ses interventions pour une législature ; une politique qui va au-delà des réaménagements, bien nécessaires évidemment, des trottoirs, des rues et des carrefours ; une politique qui nous dessine la mobilité de demain dans notre commune ; une politique volontariste, lisible et compréhensible pour tous les habitants.

Mais attention, nous ne prétendons pas que rien ne se fait dans la Commune dans le domaine de la mobilité. Beaucoup d'aménagements ont été effectués dans le sens du bien-être de la population. Cependant, car il y a souvent un « cependant », nous ne percevons pas un plan d'ensemble, des objectifs clairs dans les différentes interventions menées. Nous ne demandons qu'à être informés.

Il est clair également que si nous avons déployé tant d'énergie pour finaliser ce document, c'est parce que la pression de la circulation motorisée est de plus en plus forte et son emprise sur l'espace public de plus en plus importante. Nous constatons et subissons des pollutions atmosphériques et sonores qui vont en s'accroissant, phénomènes qui s'opposent à la qualité et à la convivialité des quartiers. Dès lors, pouvoir contribuer un tant soit peu à inverser cette tendance nous semble être une récompense à la hauteur de notre dépense d'énergie.

Nous optons résolument pour la protection des quartiers et de leurs habitants et encourageons les habitants des autres communes à le faire également. Nous avons tous une part de responsabilités dans l'état environnemental de notre ville. Nos gestes quotidiens, si anodins soient-ils, même si nous n'en maîtrisons pas tous les paramètres, peuvent influencer positivement les comportements et induire des changements significatifs. Il n'est pas question ici de rejeter en bloc l'usage individuel de la voiture, mais plutôt d'inciter les responsables publics à mener des politiques qui, tout en nous permettant de nous déplacer confortablement, en sécurité et raisonnablement rapidement, ont un impact moins négatif sur notre environnement.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir les « bonnes » solutions mais bien la volonté de faire avancer le débat. Il est évident, qu'avant la mise en place de nouveaux aménagements, il y aura lieu de faire une étude précise des conséquences et implications et ce, dans le cadre d'une politique globale en la matière. Nous souhaiterions d'ailleurs, pour les projets importants, y être associés.

Dans une conclusion, il est bon de rappeler que ce document a été élaboré grâce au travail de nombreux bénévoles des comités de quartiers et d'habitants répartis dans

la commune. Nous n'avons pas la prétention d'être représentatifs de l'ensemble de la population au sens électoral, mais nous avons toujours été attentifs à développer une réflexion basée sur la solidarité et le bien-être du plus grand nombre. Ce travail a été rendu possible grâce au fait que des habitants ont pris du temps sur leurs loisirs, pour observer et trouver des solutions au profit de tous. Qu'ils en soient grandement remerciés.

*Au-delà de ce document, c'est aux autorités compétentes, qu'elles soient communales, régionales ou fédérales, de prendre leurs responsabilités, éclairées, nous l'espérons, par notre plan de mobilité. **Rappelons que ce document s'adresse à toutes les autorités compétentes.** Par exemple, même si une problématique n'est pas « communale », rien n'empêche la Commune de relayer auprès de l'autorité compétente, les demandes des habitants. Nous invitons ainsi tous les niveaux de pouvoir à s'appuyer sur nos propositions dans le cadre de leur travail de partenariat.*

Enfin, en plus de cette partie analytique, les comités d'habitants ont établi une série de fiches techniques ⁽¹⁾ qui reprennent plus précisément et localement des situations que nous aimerions voir améliorées. Cette partie technique fera l'objet d'une actualisation régulière.

Wolu-Inter-Quartiers
Avril 2002

(1) Les fiches techniques ont été envoyées au Bourgmestre, à l'échevin responsable de l'urbanisme, de l'environnement, de la mobilité et des travaux publics, aux services techniques, à la police et à chaque parti politique démocratique de la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Chaque membre de notre Assemblée générale ainsi que les membres du groupe de travail « Mobilité » en ont également reçu un exemplaire. Par ailleurs, ces fiches techniques ont été envoyées à la STIB, à l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), à l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL), à l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) et aux différents ministres bruxellois et fédéraux impliqués dans la mobilité.

Si d'autres personnes sont intéressées, elles sont disponibles au prix de 3 € à verser au compte n°000-0392213-42