

Wolu-Inter-Quartiers

... en action !

BELGIQUE – BELGIE
P.P.
1200 BRUXELLES 20
1/3380

Octobre 2014

MENSUEL N° 180 de l'asbl Wolu-Inter-Quartiers

Av. du Capricorne, 1A à 1200 Bruxelles

Bureau de dépôt : 1200 Bruxelles 20 – P 401001 – Ne paraît pas en juillet ni en août.

Ed. resp.: J. Clocquet, av. du Capricorne, 1A à 1200 Bruxelles

Woluwe Shopping Center

Le 14 octobre sera une date importante dans le cadre de la demande d'extension du Woluwe Shopping Center.

Pour rappel, il est demandé de transformer et d'agrandir le Woluwe Shopping Center par la construction de bâtiments commerciaux au coin de la rue Saint-Lambert et du cours Paul-Henri Spaak et d'un deck parking au boulevard de la Woluwe.

Voici, pour partie, la position de Wolu-Inter-Quartiers. Vous pouvez télécharger notre avis complet (illustré) sur notre site : www.wiq.be

Sur la pertinence du projet.

Nous comprenons la volonté du demandeur de mieux se positionner sur le marché des grandes surfaces commerciales vu les autres projets de même type en cours ou à venir.

Nous trouvons assez pertinente l'idée d'aménager un bâtiment sur le parking actuel à l'air libre, tant la situation actuelle est peu urbaine ; de plus, une véritable entrée sécurisée sera ainsi proposée.

Nous sommes par ailleurs opposés à la construction des étages sur le nouveau deck parking au boulevard de la Woluwe.

Soulignons que notre association n'est pas particulièrement demandeuse de cette extension surtout du fait que l'aménagement proposé risque de générer des nuisances inconnues aujourd'hui. Cependant, nous sommes prêts à reconnaître que certains efforts ont été faits par ailleurs.

A propos des nouvelles surfaces proposées.

La première démarche du demandeur a consisté à trouver une astuce pour soustraire des mètres carrés des surfaces existantes en 2001. Se basant sur les réglementations urbanistiques existantes, le demandeur propose de mettre un faux-plafond à 2,19 m de haut dans les parkings du deck

existant afin de pouvoir « enlever » ces surfaces des superficies plancher prises en compte. Nous ne parlons pas ici de quelques mètres carrés mais bien de 10.409,40 m² qui deviennent disponibles ! Légal sans doute, mais a-t-on gardé l'esprit voulu par le législateur en la matière ? Nous en doutons !

La deuxième démarche concerne la notion de local « ouvert », pour laquelle on ne trouve pas de définition claire dans les textes urbanistiques légaux. L'interprétation faite dans ce dossier présuppose que ces locaux ne doivent pas être comptabilisés dans les superficies plancher.

Si les autorités publiques sont d'accord avec cette interprétation, on peut penser que celle-ci ne peut pas varier dans le temps. C'est-à-dire que la prise en compte des espaces « ouverts » d'aujourd'hui doit être la même que celle des espaces ouverts d'hier.

Le Shopping proposait de nombreuses zones ouvertes avant 2001.

Nous demanderons de bien vérifier les surfaces admissibles.

Au niveau des piétons.

Parking Saint-Lambert Nord

Nous constatons qu'il existera un conflit entre la circulation des piétons sur le trottoir de la rue Saint-Lambert au niveau des entrées et sorties du parking dit Saint-Lambert Nord. Si le demandeur a accepté d'ajouter les murs qui entourent ces entrées et sorties afin d'améliorer la visibilité entre piétons et automobilistes, il n'en reste pas moins qu'il existe 5 entrées/sorties.

Lors de l'étude d'incidences, un plan a été proposé qui permettrait de réduire de 5 à 3 ces entrées/sorties, ce qui offrirait aux piétons un « îlot de sauvegarde » ; malheureusement

cette idée n'est pas reprise dans la demande. Voir ci-dessous.

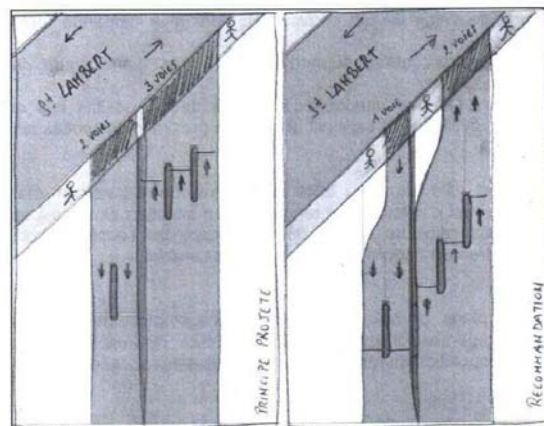


Figure 35 : Principe de réorganisation de l'accès nord Lambert

La servitude piétonne/cycliste

Nous constatons que la servitude piétonne/cycliste qui doit rester ouverte 24h/24h, déjà peu confortable aujourd'hui, le sera encore moins avec ce projet. Pourquoi ne pas profiter de cette opportunité pour l'améliorer ?

Le sas Nord

Le sas Nord qui accueille les 16% des piétons venant du coin Paul-Henri Spaak et Woluwe, d'abord enlevé du projet, a été judicieusement maintenu. Nous estimons cependant que l'arrivée piétonne vers ce sas pourrait être améliorée.

La traversée du boulevard de la Woluwe à partir de l'avenue Jean-François De Becker nous semble également un écueil à une mobilité piétonne sécurisée.

Bien que relevant en partie du permis accordé dans le cadre du réaménagement du boulevard et de la venue du tram 94, nous constatons qu'il faudra aux piétons traverser 12 bandes de circulation, dont 5 dans le Shopping. On ne peut certainement pas parler d'une traversée sécurisée pour les futurs utilisateurs du tram 94 !

Au niveau des automobilistes

C'est sans doute à ce niveau que

l'impact des projets conjoints (boulevard de la Woluwe et nouvelle sortie de métro) aura le plus de répercussion.

Suppression du by-pass rue Saint-Lambert vers cours Paul-Henri Spaak. Cette suppression diminuera fortement l'évacuation de la rue Saint-Lambert. Cette situation sera sans doute contraignante pour les utilisateurs du Shopping, mais également pour les riverains qui doivent quitter quotidiennement leur quartier. De plus, le maintien des sorties du parking Saint-Lambert Sud augmentera drastiquement cette problématique.

Les 2 nouveaux carrefours prévus sur le boulevard de la Woluwe.

Vers une circulation de transit en augmentation dans les quartiers avoisinants.

Nous ne comprenons pas la volonté régionale d'implanter des carrefours assez compliqués alors que la situation actuelle sur le boulevard est assez performante.

Ajoutons à cela l'impossibilité future pour les camions de livraison de partir vers le Nord. Ceci amènera des manœuvres hasardeuses et très dangereuses.

Nous voudrions également insister sur le comportement des automobilistes qu'ils soient clients ou non du Shopping, qui seront confrontés à ces 2 nouveaux carrefours. Les blocages plus nombreux provoqués par ces feux seront déterminants pour une partie des automobilistes qui chercheront d'autres voiries pour se rendre à leur destination. Le transit au travers des quartiers avoisinants se développera inexorablement.

L'entrée/sortie Saint-Lambert Sud

Le demandeur propose de fermer l'entrée lorsque le boulevard sera réaménagé. Pour nous, les sorties devraient également être fermées. La fermeture temporaire de ces entrées et sorties a démontré que c'était tout à fait faisable.

De plus, cette mesure rendrait cette zone moins attractive et aurait donc un effet positif sur la circulation dans la rue Saint-Lambert, tant dans sa section large qu'étroite.

Au niveau des livraisons

La création d'un nouveau quai, le numéro 5, est un élément positif du programme proposé. Soulignons cependant que quelques difficultés de croisement et de manœuvre au niveau de l'entrée commune avec le

quai 1 sont à craindre.

Un autre bémol concerne la réduction de l'espace dévolu à la zone de livraison 2 au boulevard de la Woluwe. Non seulement cet espace est fortement réduit mais en plus, il s'est éloigné de l'entrée du Shopping où les livraisons sont destinées. Il est clair que cette zone deviendra bien moins performante qu'actuellement.

Au niveau du deck parking.

Nous estimons que la construction des étages du deck parking n'est pas nécessaire.

Nous nous basons pour affirmer cela, sur les chiffres de l'observatoire de la mobilité et sur l'évolution de l'offre en transports publics dans les années à venir.

Les chiffres de l'observatoire de la mobilité précisent que depuis 2006, le nombre d'entrées et sorties hebdomadaires est passé de 82.695 en 2006 à 64 993 en 2013, **soit une réduction de plus de 20 %.**

Le projet actuel propose une augmentation de 20,9 % de la surface commerciale.

Sans changement de comportement, on peut dire que l'évolution sera de 64 993 X 20,9 %, on arrivera dès lors à 78 577 entrées et sorties du parking.

En 2008, le parking dans sa configuration actuelle, a accueilli 86.881 entrées et sorties, soit 8 304 de plus que la fréquentation potentielle future du parking.

Les transports en public demain.

L'offre en transport en commun augmentera dans les années à venir. L'installation du tram 94 amènera certainement un plus grand nombre de visiteurs au Shopping que le bus 42 et l'automatisation du métro qui est également en voie de réalisation.

Conclusions

- Nous demandons que **les surfaces planchers de référence et celles permises soient recalculées** en tenant compte de l'invariabilité dans le temps de la notion d'espace ouvert.
- **A Saint-Lambert Nord**, nous demandons que le principe **des entrées et sorties du parking proposées dans le cadre de l'étude d'incidences soit réalisé.**
- Nous demandons que **la servitude de passage piéton/cycliste** soit revue complètement afin de garantir une sécurité totale à ses utilisateurs.

- **Au sas Nord, nous demandons qu'un véritable espace d'accueil piéton soit créé** à la place des 9 places de stationnement prévues à cet endroit près du parking vélo.
- Nous demandons que **la sécurité des piétons au niveau du carrefour « J-F Debecker » soit mieux organisée au sein du Woluwe Shopping Center.**
- **Nous demandons, afin de maintenir le by-pass Saint-Lambert / P-H Spaak**, tout en garantissant la sécurisation des piétons, de reculer l'entrée du Shopping et la sortie du métro autant que nécessaire vers le centre du site.
- Nous demandons **la fermeture totale de Saint-Lambert Sud**, entrées comme sorties tout en garantissant une sortie de secours en cas d'urgence.
- Nous demandons **que les étages des parkings supplémentaires proposés dans le dossier ne soient pas construits.**
- **Nous demandons que la zone de livraison n°2 soit repensée** et qu'un système dynamique d'arrivée du charroi soit mis en place en ce qui concerne tous les quais de livraison (surtout les 1 et 5) afin de programmer l'arrivée des véhicules de livraison en fonction des places disponibles.

Nous restons persuadés que l'installation de deux carrefours au niveau du boulevard de la Woluwe aura des effets négatifs sur les quartiers avoisinants, notamment du fait de l'accroissement du trafic de transit.

Bernard Devillers, coordinateur.

Une première bonne nouvelle !

Le projet de 61 logements qui écraserait tout le quartier Roodebeek/Heydenberg/Octobre (voir notre bulletin précédent) a reçu un avis défavorable de la commission de concertation.

Ce dossier remontera maintenant à la Région car c'est celle-ci qui l'a instruit du fait que c'est un dossier qui requiert un rapport d'incidences.

Nous devons donc encore patienter avant d'avoir un avis définitif pour ce projet contre lequel tous les riverains, le comité Hameau de Roodebeek, Wolu-Inter-Quartiers, ainsi que la Commune, se sont opposés.

Avis complet sur notre site :
http://wiq.be/site/?page_id=120

Pour une rénovation douce de l'avenue Dumont

Suite à la maladie de certains marronniers de l'avenue Dumont, divers abattages ont eu lieu récemment. La Commune s'en est expliquée et a proposé, lors de réunions, l'abattage de l'ensemble des arbres et présenté une première esquisse de réaménagement complet de la voirie.

De son côté, un riverain sensible au charme de l'avenue, a développé une autre approche : celle-ci est présentée ci-après.

1.Philosophie et objectif des propositions

Le principal objectif des propositions suivantes est d'assurer une rénovation écologique et économique de l'égouttage de l'avenue Dumont en conservant son caractère paysager exceptionnel ; en permettant le renouvellement des arbres sans abattre les arbres ne présentant pas de danger pour les passants.

Modifications apportées à la situation actuelle

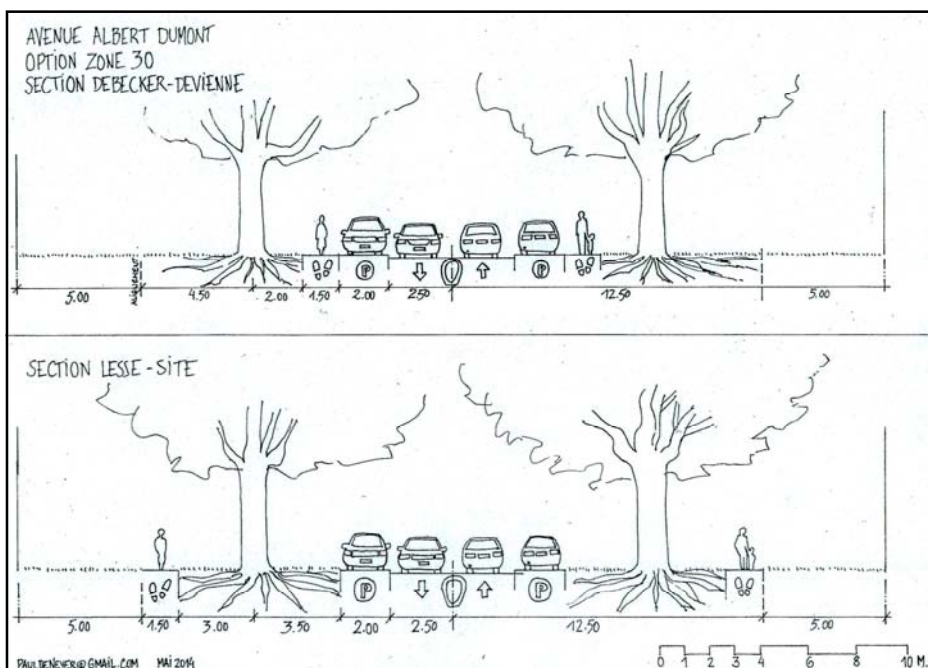
Les deux propositions concrètes présentées ne modifient que très peu l'apparence actuelle de l'avenue ; elles restaureraient même le profil original de l'avenue et restitueraient des espaces essentiels pour des arbres de première grandeur. Sur l'ensemble de l'avenue, la position des trottoirs et l'emplacement des arbres ne sont pas changés.

La principale modification est l'application du profil actuel du début de l'avenue (section Debecker-Devienne) sur l'ensemble de l'avenue ; ce qui aura comme conséquence le rétrécissement des voies carrossables et une disposition longitudinale du stationnement sur la section Devienne-Site.

Les propositions elles-mêmes ne se différencient que sur une variable : la largeur de la chaussée carrossable. L'option Confort automobile propose des voies de 3 m de large (comme actuellement dans la section Debecker-Devienne) et l'option Zone 30 des voies de 2,50 m.

Condition technique

Ces propositions ne sont réalisables qu'en optant pour l'installation d'un égout central à la place des deux égouts latéraux. Cette solution paraît la plus rationnelle, économique et la moins dommageable pour les arbres. Les anciens égouts latéraux pourraient être convertis en noues à eaux pluviales au profit des



nappes phréatiques et des arbres, ce qui déchargerait avantageusement l'égout central.

Avantages généraux des propositions :

- Moins traumatisantes et plus respectueuses qu'une option *tabula rasa* : les arbres seront remplacés au fur et à mesure à leur fin de vie ;
- Augmentation de la perméabilité du sol : il n'y a plus de stationnement automobile au pied des arbres et les espaces de stationnement peuvent être réalisés en matériau perméable ;
- Les nouvelles espèces indigènes qui remplaceront les marronniers (au fur et à mesure de leur disparition naturelle) disposeront de fosses de plantation très amples garantissant un enracinement durable et étendu sous leur couronne ;
- Meilleur marché : les modifications de la voirie sont minimales ; seuls les espaces de stationnement disposés en épi sont déplacés et axés sur l'avenue ;
- Réduction de la vitesse excessive du transit automobile ;
- Réduction du nombre de places de stationnement (l'avenue ne doit pas être un parking de dissuasion du campus UCL bien desservi par le métro).

2.Détail des deux propositions

Option Confort automobile

Caractéristiques principales

- Voies de circulation de 3 m de large chacune sur toute l'avenue
- Espaces de stationnement latéraux et longitudinaux (2 m de largeur) sur toute l'avenue

Option Zone 30

- Cette proposition apporte une réponse à la vitesse excessive du transit automobile et à l'étréouissement des trottoirs dans la section De Becker - Devienne

Caractéristiques principales :

- Voies de circulation de 2,50 m de large chacune sur toute l'avenue
- Espaces de stationnement latéraux et longitudinaux (2 m de large) sur toute l'avenue
- Élargissement des trottoirs latéraux à 1,50 m sur la section De Becker - Devienne

Avantages des voies à 2,50 m :

- Permet un élargissement des trottoirs à 1,50 m (au lieu d'1m actuellement) dans la première section de l'avenue (le Règlement régional d'Urbanisme fixerait aujourd'hui une largeur minimum de 2 m ?) ;
- Force le transit automobile à ralentir ;
- Offre un espace confortable pour les plantations sous la couronne des arbres.

Inconvénients des voies à 2,50 m :

- Pression augmentée des automobilistes sur les cyclistes qui ne peuvent être dépassés aisément ;
- Difficulté de croisement des bus et camions (IRHAM, école Sint-Jozef, bulles à verre et boîtes à vêtements)

Alternative :

Pour répondre aux inconvénients, le rétrécissement pourrait être limité au début de l'avenue pour servir de goulet d'étranglement de la circulation automobile et marquer l'entrée de la cité jardin. Sur le reste de l'avenue les voies auraient 3 m de large chacune.

Paul De Neyer, habitant.

Etroit et crotté !

C'est l'histoire d'un petit chemin situé dans le quartier des Constellations, coincé entre les tennis et la petite école « extension Van Meyel ».

Ce chemin, seulement large de 3 dalles, a du mal à résister seul à l'envahissement des hordes herbeuses. Pourtant, il est bien utile et est fréquemment le théâtre de rencontres de poussettes, qui n'ont d'autres choix que de se transformer en 4 X 4.

Alerté par une habitante utilisatrice de ces lieux, nous pensions naïvement qu'un petit email aux services communaux adhoc allait tout résoudre dans les meilleurs délais.

Malheureusement, comme souvent, lorsqu'il s'agit des cheminements

piétons, cela s'avère difficile. Pour le service communal, ce n'est pas du domaine public donc ce ne serait pas à eux d'intervenir. Pourtant il semblerait bien que ce soit la Commune qui passe la tondeuse. Quid alors ? Nous continuerons à investiguer.

Ah, nous avons oublié de dire que les abords de ce chemin qui se restreint comme peau de chagrin, sont largement parsemés des cadeaux de nos amis sur pattes. D'ailleurs, le personnel enseignant a entamé une action de sensibilisation en installant



sur la grille de l'école des affichettes colorées et des sacs pour le ramassage des déjections canines.

Espérons que cette action sympathique portera ses fruits et que nous, nous trouverons un jour le responsable de l'entretien de ce chemin.

Bernard Devillers

Petit jardin de condimentaires et de quelques plantes potagères sur le Parvis St Henri

En vous promenant derrière l'église St-Henri (coin sur la droite de l'Eglise), vous découvrirez un petit espace de jardin de condimentaires et de quelques plantes potagères et médicinales et ce, à l'initiative d'un membre du comité du Parvis St-Henri, son objectif étant d'en faire profiter les riverains et passants qui peuvent se servir au gré de leurs envies culinaires.

Une première initiative de ce genre dans le quartier qui ne demande qu'à se multiplier.

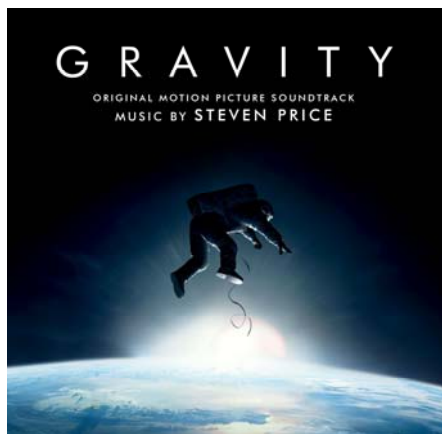
Merci et bravo à Carla et surtout n'hésitez pas à vous arrêter pour y cueillir ce dont vous avez besoin (et sonner au n° 9 pour demander des remèdes et recettes à base de plantes !).

Pour les comités de quartier du Haut Woluwe, Béatrix Tilquin



Ciné-Club New-Cubitus

Le vendredi 17 octobre à 20h30



Centre « Les Pléiades »

1A, av. du Capricorne à 1200 Bxl

PAF : 4 € - Info au 0477/54 65 01



Le futur siège social de Wolu-Inter-Quartiers ?

Des informations sur nos activités, sur les comités de quartiers et leurs représentants ?
Contact : coordinateur : Bernard Devillers - Tél.: 02 762 39 44 ou en cas d'urgence 0478 42 47 83
Email : woluinterquartiers@hotmail.com - Site : www.wiq.be - Argenta n° BE77 9795 4933 4142

**Abonnement au Bulletin
de 6 à 10 €/ an, selon ...**



Wolu-Inter-Quartiers asbl reçoit le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, de la Commune de Woluwe-Saint-Lambert et d'ACTIRIS.

