

## PV RENCONTRE GRACQ-Commune 13/06/2014 (18h-20h)

Sont présents :

- GRACQ : Magdalena Swinarska, Geoffroy de Lavareille, Marc Doorenbos, Laurent Hachouche, Jean-Marc Sparenberg, Steffen Enzeroth (ex-membre)
- Commune : Tristan Roberti (échevin de la mobilité), Thierry Steinfort (architecte)

Tous les sujets n'ont pas pu être abordés, pour cause de manque de temps et d'excès de passion.

### Petits problèmes en voirie

- La commune préfère un email au service mobilité (mobilite1170@wb.irisnet.be) plutôt qu'un "fixmystreet" car plus direct/rapide et moins contraignant.
- Exemple : panneau SUL disparu, pavé manquant, ...

### Approche du rond-point Wiener

- dernier aménagement cycliste : ligne "Sauwens" (ligne blanche continue) pour concrétiser davantage l'existence de la piste cyclable.

### ZAC oubliée en bas de la Fauconnerie

- un vrai oubli suite aux travaux, sera corrigé.

### Pistes cyclables "partout"

- impossible vu la largeur des voiries (rappel : les voitures ne peuvent théoriquement pas y circuler).

### Brevet cycliste

- sont actuellement concernées : Sapinière, Cèdres et Kerselaar (classes concernées : 5ème primaire).
- l'équipe de la commune est restreinte et ne peut pas encore se passer de ProVélo (à terme, ProVélo forme du personnel communal qui assurerait les brevets).
- il n'y a que 2 agents de police très motivés sans qui ça ne serait pas possible (piste au Karrenberg entre autre).
- une fois le brevet obtenu, on déplore l'absence de projet du type "Bike to School" : délicat pour la commune de faire passer / imposer le message aux établissements (même en tant que membre du P.O.) s'il n'y a pas la motivation des directions, professeurs et associations de parents.
- des rangs vélo existent (Sainte-Famille) mais apparemment manquent de parents/professeurs motivés pour qu'ils existent et durent dans les écoles communales.
- finalement, beaucoup de choses dépendent de la volonté de l'établissement.

### Zone 30

- sujet sensible, longue discussion.
- l'application du PCM de 2004 est progressive mais lente.
- tout Floréal en zone 30 (facilités à mettre en place, quartier bien délimité).
- Coin du Balai bien avancé (délais à cause de travaux d'égouts avant aménagements).
- Logis en cours : le permis a été délivré en 11/2013 alors que la commune y travaille depuis 2010-2011, à terme tout le Logis en zone 30.

## Explications sur la mise en place de zones 30 :

- très strict au niveau régional (contrôle) car infrastructure matérielle (ralentisseurs, chicanes, etc) nécessaire avant la pose de panneaux sinon incompréhension de l'usager (contexte légal, [Arrêté Ministériel du 11/10/1976](#), Art.12.1bis 4).
- si défaut d'aménagement explicite (casse-vitesse à l'entrée de la zone, coussins berlinois, etc), la commune est responsable en cas d'accident (bonne info à appliquer à la chaussée latérale de l'avenue Louise!).
- pourquoi pas comme dans le "Pentagone" bruxellois (zone 30 généralisée sauf grands axes) : coup de pub, facile car vitesse déjà faible et comme dans toute agglomération belge, cela reste 50km/h généralisé et 30km/h l'exception.
- seule possibilité utopique facile pour tous : changer le code de la route (niveau fédéral) pour généralisé le 30km/h et 50km/h exception (tunnels, grands collecteurs, etc).

## Marquages ICC

- ça va venir grâce à un subside régionale (pas de date précisée mais ce n'est pas oublié).
- remarque : la commune sollicite toutes les aides proposées par la région.

## Panneaux/déviation en cas de travaux

- on aime peu le "cyclistes descendez" qui impose un détour énorme et plusieurs phases de feux pour les piétons/cyclistes mais pas pour les voitures.
- les sociétés qui exécutent les travaux ne pensent pas "mobilité douce" (l'exemple du sens interdit drève du Duc sans un petit "Exceptés cyclistes") et ce n'est pas leur priorité.
- c'est le rôle de la commune de vérifier ce qui se passe sur leur territoire mais ils ne sont pas toujours commanditaire des travaux donc ne peuvent/savent pas tout vérifier.

## Feu cyclistes à la sortie de Bégonias

- danger car quand feu cycliste vert, une voiture peu surgir de l'avenue de la Sauvagine pour s'engouffrer rapidement dans la rue des Bégonias (avec sa priorité de droite).
- phase courte pour les vélos (mais carrefour le plus compliqué du territoire communal).
- idée : inviter les cyclistes à monter sur le large trottoir et traverser en même temps que les piétons avec double feu (la commune prend note).
- situation burlesque : pendant les travaux, il aurait fallu désactiver/masquer le feu cycliste car voitures autorisées à sortir en sens interdit mais cycliste "bloqué" au feu rouge.

## Place Keym

- il s'agit du tronçon entre le "Roi Albert" et Belfius.
- place piétonne? Riverains pour, commerçants contre (globalement).
- si piéton, alors pas de vélo! (HORS REUNION: Le panneau F103 et F105 "zone piétonne" permet le passage de cyclistes et la livraison de marchandises).
- suppression de 4 à 6 unités de parking (détails).
- si fermé, alors création de problème délocalisés comme l'augmentation du trafic rue du Roitelet ou Touristes alors que voirie locale (pour rejoindre parking -1, habitations Bien-Faire, etc).
- zone de rencontre à l'étude : la commune organisera une réunion publique (date non fixée) pour aborder la mobilité, le déchaussement des pavés rouges, "accidentologie" des personnes âgées.
- si zone de rencontre alors pas d'exclusion : piétons, cyclistes, voitures, camions admis! (attention cheminement poids lourds à prévoir car la place actuelle recouvre des sous-sols fragiles).
- besoin de soutien car les detracteurs du projet crieront très fort leur mécontentement.
- exemple d'une "zone de rencontre" à Sevilla (Espagne) <http://goo.gl/maps/UkEWZ>.
- on en reparle en septembre 2014 pour savoir quand aura lieu la réunion publique.

## B22 et B23

- la commune est soutenue par la région.
- ils fleurissent et viendront à des carrefours comme Epicéas/Loutrier.
- viennent d'être placés Middelbourg/Hulpe/Foresterie/Solvay/Silex; chouette!
- la région place parfois des panneaux sans avis/prévenir la commune (super).

## "Rue cyclable" Middelbourg

- principe du dispositif (ralentisseur) clair d'abord.
- en attente du plus grand projet de rond-point à l'église St-Hubert pour diriger le trafic sortant vers Groenendaal (pré-projet déjà dessiné!).

## Chaussée de la Hulpe bloquée

- la commune nous soutient pour la réouverture à la mobilité douce mais la région refuse.
- question de responsabilité en cas de chute sur un usager (qui sera responsable si quelqu'un va à l'encontre du rapport de l'expert qui a prévenu du danger).
- le panneau "attention chute de pierre" ne règle pas ce problème de responsabilité.

## Avenue Wiener (haut) vers Trois Tilleuls

- bande de confort exclue car ne tient pas bien si on la "dépose" sur les pavés Victor et les voitures rouleraient dessus donc dégradation rapide si bande installée.
- seule solution : refaire entièrement le revêtement (autre niveau de procédure).
- idéalement, comme le prévoit le ByPad : SUL et réorienter le trafic motorisé par le trajet du bus 95.

## Carrefour Houlette-Demey

- entièrement réaménagé "bientôt" car trafic rapide en sortie de l'avenue Demey.
- coûts supportés par Auderghem.

## Van Becelaere (partie haute, vers la gare)

- malgré son statut de voirie locale, est empruntée comme un collecteur.
- chaussée étroite donc trottoir défoncé par poids lourds.
- SUL mais très étroit.
- projet de réaménagement complet en cours (de parcelles privées à parcelles privées, toute la largeur) : suppression d'1 ou 2 unités de parking car parkings privés nombreux, voirie de 3,60m + 1 trottoir de 1,50m en continu + 1 trottoir de 1,50m rétréci à plusieurs endroits.
- le principe de "zone de rencontre" ne marcherait pas bien (voir Krekelenberg, Cigale, Grand Veneur où les riverains redemandent un trottoir finalement).
- processus très long car... (voir remarque ci-dessous).

Remarque générale sur la longueur de procédure avant que des travaux de réaménagement commencent : la commune préfère ouvrir une bonne fois la chaussée pour TOUT refaire : surface mais aussi sous-sol (égouts, distribution gaz et eau) pour que les chaussées soient ouvertes une fois et que ça soit parti pour 30 ans sans soucis. Si pas pensé comme ça alors réaménagement en surface puis plus tard Vivaqua/Sibelga/... viendra réouvrir pour rénover/réparer en sous-sol!

### Points non-abordés :

- "*av. Solvay (ICR!) piste bi-directionnelle très mal indiquée*": plutôt pas indiquée et surtout pas aménagée (arrivée face aux voitures).
- "*quid des parkings vélo en autoconstruction, placés sur des emplacement automobiles?*"
- "*a quand une véritable politique cyclable qui s'attaque au cœur du problème: la trop grande place prise par la voiture?*": on est déjà pas mal gâté à Watermael-Boitsfort.
- "*rue des Cèdres: le panneau "SUL" a disparu - est-ce tjs un SUL?*": Gruyer probablement... décision irréversible de la police, danger dans le virage (règle générale, plus de panneau alors plus de SUL) Assez absurde: si on passait à une zone trente, le virage ne serait plus dangereux (il ne l'est déjà pas tellement, à mon sens; il suffit de l'approcher prudemment, comme tout virage). Pas besoin d'aménagement couteux pour passer en zone trente: c'est une rue étroite avec un tournant à angle droit; suffisamment clair pour l'automobiliste lambda, non?
- "*transformation de la rue des Bégonias en zone de rencontre ou en rue cyclable*": quel tronçon? si le cycliste roule à un bon mètre du stationnement, pas de soucis.
- "*avenue coloniale, au niveau des parkings en dent de scie: quid d'un aménagement sécurisé pour éviter le raccourci pris par les voitures pour éviter les bus?*"