



't La Roue Rad

Atelier de Travail Urbain - Workshop Stedenbouw

Sept 2009

Compte-rendu du forum du 30 juin et du diagnostic marchant du 13 juillet 2009

Faire des choix pour les espaces publics à La Roue

Le 30 juin, la Commune d'Anderlecht a initié une démarche de dialogue avec la population du quartier. En effet, 2,5 millions d'euros sont disponibles pour les espaces publics du quartier. Ce montant provient de Beliris qui est une collaboration entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale pour améliorer l'image de Bruxelles. Beliris a engagé un bureau d'études – Espaces Mobilités – pour réaliser les projets techniques.

Une concertation qui va au-delà de l'information

Messieurs Van Goidsenhoven (le bourgmestre) et Akouz (échevin de la mobilité et des travaux publics) ont affirmé l'importance de cette démarche participative qui permettra la définition des priorités et les choix des travaux concernant la mobilité et les espaces publics du quartier. «Le but est de faire émerger des propositions. Nous ne serons pas tous d'accord sur toutes les questions. Nous devons aussi prendre en compte le cadre urbanistique déjà existant. Mais nous allons travailler dans la transparence et dans le dialogue», a précisé Monsieur Akouz.

Les ateliers et forums organisés dans les prochains mois rassembleront habitants, élus et techniciens pour définir ensemble des recommandations à partir desquelles sera élaboré le cahier de charges des travaux. C'est donc l'occasion de travailler sur les problématiques actuelles, tout en tenant compte des limites budgétaires et des questions d'avenir, comme les venelles ou le RER.

Periferia et ipé (associations impliquées dans de nombreux processus de participation) sont chargées de l'animation des ateliers et forums. La démarche est menée avec les services communaux des travaux publics, du développement de la ville, de la participation et des projets subsidiés.

Le programme et les sujets à traiter

Une douzaine de séances auront lieu et s'organiseront autour de 3 thèmes.

1. On commencera par un travail et l'établissement d'un cahier de recommandations pour la mobilité, puisque les

principes retenus pour la mobilité influencent la manière d'aménager une rue ou une place. En effet, l'espace d'une rue à sens unique devra être pensé différemment que s'il y passe des voitures dans les deux sens.

2. On poursuivra par un cahier de recommandations pour les espaces publics. Par exemple, la place Ministre Wauters ou des espaces verts disponibles à des angles de rue, si l'atelier les retient comme des priorités.

3. Enfin, on travaillera sur des recommandations pour les aménagements des circulations, comme les espaces piétons, cyclistes, les voiries.

Pour chaque étape, on aura d'abord des temps d'ateliers pour analyser les enjeux, identifier les options possibles, puis élaborer des propositions. Ensuite, un forum permettra de valider ensemble les choix; à cette occasion, une courte vidéo présentera le travail réalisé dans les ateliers.



Forum de lancement de l'atelier du 30 juin

LA PROCHAINE RENCONTRE

ATELIER du 3 septembre 2009 à 18h00

au Restaurant Social du Parc des Colombophiles

Après la séance, grand barbecue, chacun apporte ce qu'il souhaite faire griller et manger.

Enjeux et défis du quartier de La Roue

On ne part pas de rien!

Patrice Demol, ancien habitant du quartier, est responsable du service Développement de la ville à la commune d'Anderlecht. L'objectif du service est d'apporter des solutions qui répondent aux attentes des habitants, tout en tenant compte du cadre urbanistique et réglementaire dans lequel s'insère le projet pour le quartier.

Dans le contexte de La Roue, il faut tenir compte de plusieurs éléments:

- Le Plan Régional de Développement (PRD) a un caractère indicatif; il définit les orientations à l'échelon régional.
- Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) est réglementaire. La Roue y est définie comme un «**quartier d'habitation à prédominance résidentielle**». Cette affectation permet: du logement sans limite; des équipements et activités productives (surface limitée à 250m² par immeuble); des bureaux (surface limitée à 250m² par immeuble), du commerce (surface limitée à 150m² par immeuble); de l'hôtellerie (maximum de 20 chambres).
- Même s'il n'existe pas de Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) à La Roue. Néanmoins, le quartier est défini comme une «**Zone d'Intérêt Culturel Historique et Esthétique**» (ZICHE). Dans ces zones, toute modification apportée à un bien - qu'il soit bâti ou non est soumis aux mesures particulières de publicité (enquête publique et commission de concertation).
- La commune s'est dotée d'un Plan Communal de Mobilité qui définit les modes de circulation. Celui-ci peut néanmoins encore être adapté.

- La présence du chemin de fer (ligne 50A) et l'arrivée du RER avec la station CERIA-COOVI ont un impact sur le quartier. La commune participe aux discussions concernant ce projet, qui est développé par Infrabel.

- Il existe des projets associés au canal: un **Itinéraire Cyclable Régional (ICR)** et une **promenade urbaine**.

- Le projet de **rénovation du parc des Colombophiles**, dont le chantier doit commencer dans les semaines qui viennent.

Tous ces éléments permettent d'envisager les investissements de Beliris comme contribuant à un projet global de rénovation des espaces publics du quartier.

Le budget disponible

«2,5 millions d'euros, ce n'est pas beaucoup quand il s'agit d'espaces publics!» C'est pour cela qu'il faut définir des priorités. Ce montant est destiné à des projets pour l'ensemble du quartier (des 2 côtés de la voie de chemin de fer), comme l'aménagement de carrefours, de trottoirs, de rues, de pistes cyclables, de la place, d'espaces verts... Mais l'échevin précise: «Le but de la commune est de rénover globalement le quartier. Si nécessaire, le collège travaillera pour mobiliser des fonds supplémentaires.»

Une personne rappelle que précédemment, il y avait eu un budget prévu pour l'enlèvement des rails de tram, mais « tout reste à faire, et pourtant c'est cher! ».

L'avancement des études

Cécile Dumont du bureau Espaces Mobilités a expliqué l'état de développement de l'étude qu'ils réalisent pour Beliris.

1. La première phase consiste en un état des lieux, puis la définition d'un programme sur la base des priorités retenues. Actuellement, pour avancer dans cette étape, Beliris et Espaces Mobilités attendent les options retenues par la commune à partir de notre démarche de concertation.
2. La seconde phase traduira les priorités définies sous forme d'un avant-projet.
3. La troisième phase correspond au permis d'urbanisme, puis les chantiers de mise en œuvre.

Espaces Mobilités a présenté une série de plans du quartier avec ses éléments structurels: les voiries, les parcs, les écoles, les équipements sportifs, le pôle commercial, le parcours du bus 75, etc.

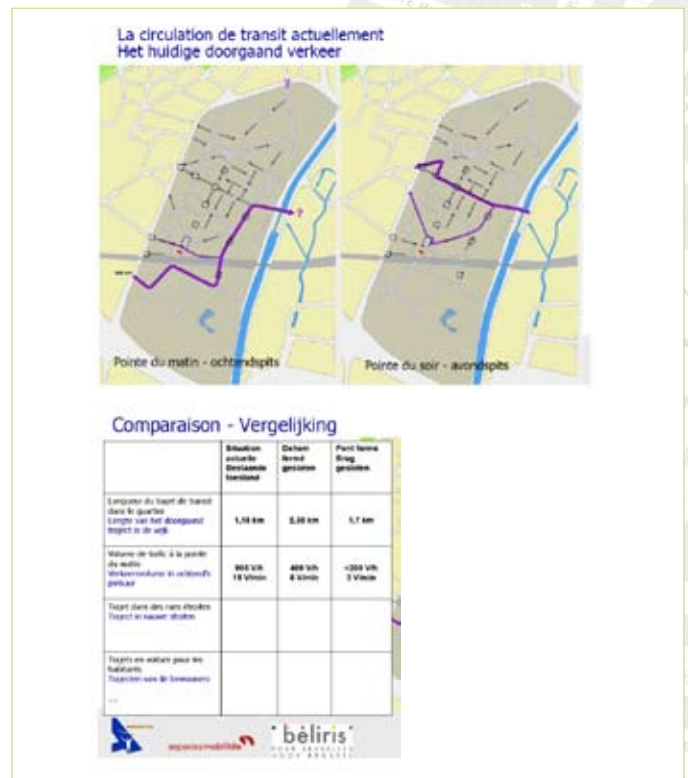
La circulation: un sujet qui fait débat

Les plans présentés par Espaces Mobilités soulignent le problème de la circulation de transit et montrent trois situations:

- l'état actuel;
- la situation en fermant le carrefour Dehem (testée en 2005);
- l'hypothèse en fermant le pont sur le canal.

Espaces Mobilités explique que les plans présentés sont basés sur des comptages réalisés dans le quartier et qui permettent d'identifier les circuits les plus utilisés aux heures de pointe du matin et du soir.

Le sujet et les éléments apportés par Espaces Mobilités font réagir. Chacun s'exprime, beaucoup de réactions et de questionnements montrent toute l'importance de l'atelier et le défi d'arriver à définir des priorités.



Présentation d'espacesmobilités au Forum du 30 juin

Le trafic de transit : un fléau pour la vie de quartier

Tout le monde n'est pas d'accord avec ce qui est indiqué sur les plans qui indiquent que c'est la rue Van Laer qui est la plus empruntée par les automobilistes. Plusieurs estiment qu'une part importante du trafic de transit entre par la rue de la Solidarité.

De même, il y a des divergences sur les parcours les plus empruntés dans le quartier. On souligne aussi la différence de perception quand beaucoup de voitures passent dans une rue étroite ou dans une rue plus large. De ce fait, on ne peut pas établir une analyse sur le seul nombre de voitures qui passent dans une rue.

On aborde aussi la question du CERIA et de son impact sur la circulation locale. Pour certains, «le CERIA est une grande source de problèmes parce qu'il attire un grand nombre de voitures». Pour d'autres, «le CERIA n'est pas la cause du trafic de transit, parce qu'ils prennent la rue Marc Henri Van Laer en venant de la Chaussée de Mons». «Le problème est la circulation de transit vers le centre de Bruxelles et la vitesse de cette circulation».

Néanmoins, même s'il y a des points de vue différents sur certains aspects, il semble que tout le monde s'accorde sur le principe qu'il faut diminuer le trafic de transit dans le quartier. C'est la solution pour retrouver une qualité de vie à La Roue.

La mobilité dans le quartier, les alentours... dans la ville

Aborder la mobilité, c'est parler d'un «phénomène qui n'est pas isolé».

La manière d'envisager les circulations en région bruxelloise et dans les quartiers et communes aux alentours de La Roue n'est pas anodine. Elle a un impact direct sur le quartier. De la même façon, ce qui se passe à La Roue a une influence pour les alentours.

Vu l'importance de ce sujet pour La Roue, comment aborder la question de la mobilité en tenant compte d'une plus grande échelle?

Les sens de circulation

Il y a déjà eu des discussions sur les sens de circulation, notamment au moment où a été conçu le Plan Communal de Mobilité. Il y a même eu des tests il y a quelques années.

Plusieurs personnes soulignent que certains sens uniques compliquent la circulation pour les habitants. Il faut alors faire des détours pour rentrer chez soi. Pour eux, la fermeture du pont rendra cette situation encore plus difficile.

Pour certains, on peut faire ce qu'on veut au niveau des sens de circulation, mais le problème réside d'abord au niveau de la chaussée de Mons. Elle est tellement encombrée que les automobilistes font tout pour la quitter et avoir au moins l'impression d'avancer. D'ailleurs, la chaussée de Mons est difficile à traverser aux heures de pointe, et il est même parfois compliqué de s'y engager quand on vient du quartier.

Se sentir en sécurité dans les espaces publics

Plusieurs interventions d'habitants rappellent le besoin de sécurisation de la circulation routière dans le quartier. De manière générale, les voitures roulent trop vite, la zone 30 n'est pas respectée et il manque des panneaux qui l'indiquent.

On a aussi parlé d'endroits spécifiques où les traversées piétonnes sont difficiles. Une personne explique que les nouveaux casse-vitesse, c'est une «énorme bêtise», car ils n'empêchent pas les voitures de circuler à vitesse élevée. Par ailleurs, le système de plateaux est peu efficace quand ils n'ont pas la hauteur appropriée; toutefois, on pourrait les refaire.

Pour un autre, les dos d'ânes et bacs à fleurs en chicane causent des accidents et rendent problématique l'accès des pompiers, des ambulances et camions poubelles.

Dans la rue des Colombophiles, un habitant parle des coussins berlinois qui ont été installés pour empêcher que les voitures garent, voire même circulent, sur le trottoir. Mais «comme il n'y a pas de coussins devant ma maison, le résultat c'est que j'ai toujours des voitures sur mon trottoir».

Quel impact aura l'arrivée du RER?

Les plans présentés par Espaces Mobilités montrent le positionnement de la future gare RER. Plusieurs s'étonnent car, selon eux, elle était davantage implantée de l'autre côté de la chaussée de Mons.

En réponse à la question d'une habitante sur la possibilité de refuser la station RER dans le quartier, l'échevin rappelle que le permis pour la construction de la station a déjà été délivré. L'habitante dit ne pas avoir été informée de l'enquête publique et estime qu'«on s'en fout des gens».

On rappelle que le RER est destiné au déplacement des navetteurs qui viennent travailler à Bruxelles et dont une partie se retrouve aujourd'hui dans le trafic de la chaussée de Mons. L'arrivée du RER contribuera à diminuer le nombre de voitures qui entrent en ville.

Un habitant s'étonne et se demande «pourquoi un parking de délestage dans la ville? Il serait plus logique de le construire à l'extérieur de la ville...». De manière générale, on se demande comment prévoir, et si nécessaire contrecarrer, l'impact de la station RER et du nouveau parking de dissuasion qui sera réalisé. Les

automobilistes ne vont-ils pas venir se garer dans le quartier et les environs? Un habitant propose l'implantation de zones bleues et d'un système de cartes pour riverains. L'échevin rappelle que le futur Plan Communal de Stationnement le prévoit; celui-ci devrait être adopté en septembre et implanté à La Roue en 2010.

Les aménagements autour de la ligne et de la gare RER

Patrice Demol explique que la gare sera construite sur l'emprise du talus existant. Il n'y aura donc pas d'«empiètement» sur les propriétés riveraines; une seule maison a dû être expropriée. Pour les autres, dont une partie de la parcelle sera occupée par le chantier RER, une recommandation préconise que la SNCB réalise un état des lieux avant le démarrage des travaux pour une remise en état des jardins à la fin du chantier.

La commune précise aussi que des murs antibruit seront installés tout le long du tronçon entre le canal et la station RER, de même qu'au bord des quais d'embarquement. Ces murs antibruit seront recouverts de végétation. Une habitante demande que les murs se prolongent sur le canal.

Vu les préoccupations et nombreuses interventions autour de l'arrivée du RER dans le quartier, on décide d'organiser une séance d'atelier sur cette question spécifique. On y invitera Infrabel afin de disposer de toutes les informations.

Des propositions pour le quartier

Au fil du débat, sont apparues diverses propositions, certaines pour des endroits spécifiques, d'autres plus générales. Le diagnostic marchant organisé le 13 juillet a permis d'être plus précis; il est succinctement présenté à la fin de ce compte-rendu et sera exposé dans le quartier sous forme de cartes.

Réduire la vitesse des voitures

Installer de vrais casse-vitesse.

Diminuer la circulation automobile

Pour dévier la circulation de transit, faire entrer la circulation côté CERIA sur le Sentier de la Drève pour que les voitures ne traversent pas quartier.

Pourquoi pas une circulation réservée aux habitants dans certaines rues, avec des systèmes de cartes?

Montrer que c'est un quartier piéton «en faisant de la rue un espace de vie»

Installer une signalétique appropriée.

Faire des aménagements qui montrent que c'est un lieu où les gens habitent, où il y a des enfants.

Rendre les trottoirs et les traversées plus sûres et confortables pour tous les usagers, notamment les enfants, les personnes âgées, les personnes avec poussettes...

Des bancs sur les espaces publics, dans les parcs, pour que toutes les personnes (mais surtout les aînés) puissent en profiter.

Des rues de taille raisonnable

La rue Dehem est trop large; pourquoi ne pas réduire la voirie?

Tout cela en vaut-il la peine?

Au début du débat, une habitante se montre pessimiste, en rappelant que, depuis 9 ans, il y a eu plusieurs projets, mais ils n'ont pas permis trop de changements. «Il y a eu un projet de mobilité pour le quartier, mais rien n'a changé...».

Le président d'un comité de quartiers a exprimé avec véhémence qu'il ne croyait pas à ce genre de démarche et que les hypothèses avancées par l'étude n'étaient pas pertinentes.

L'échevin a reprécisé l'objectif: «Nous ne sommes pas en train de défendre un projet; il s'agit de montrer les résultats de l'étude réalisée. Nous sommes là pour travailler ensemble sur ces questions afin de trouver les solutions qui arrangent, sinon tous, au moins la majorité des habitants du quartier...»

Des perspectives

Le débat et les interventions des uns et des autres ont montré l'importance de disposer de la bonne information, pour ensuite pouvoir faire des choix en restant à l'écoute des différents points de vue.

Dans un premier temps, on voit que l'atelier permettra un travail de diagnostic, dans le but de confirmer/revoir les données disponibles aujourd'hui. Pour cela, un atelier a été organisé sous forme de diagnostic marchant (voir encadré ci-dessous).

Une habitante propose qu'on fasse des photos pour montrer ce qui ne fonctionne pas. De manière plus générale, une adresse est mise à disposition pour envoyer des photos, commentaires, témoignages: Maison de la Participation, 94 Rue Wayez (participation@anderlecht.irisnet.be).

Les informations sur les prochains rendez-vous sont disponibles sur les colonnes installées sur les deux places du quartier, mais aussi généralement par flyers dans les boîtes aux lettres et sur le site de la Maison de la Participation

Le diagnostic marchant

Lors du 1er forum, on avait retenu la date du lundi 13 juillet pour se retrouver à 18h devant l'école. De là, trois groupes sont partis dans des directions différentes pour observer ce qui fonctionne bien, ce qui ne va pas et la manière de l'améliorer.

L'ensemble des résultats sera présenté sur une carte qui sera affichée dans le quartier et dont nous nous servirons lors des prochains ateliers pour définir des priorités et poser des choix concernant la mobilité, le trafic, les sens de circulation et les aménagements des espaces publics.

De manière très générale, les promenades diagnostics ont souligné les aspects suivants.

- les venelles se détériorent (pas d'entretien, pas d'éclairage, eau stagnante, insalubrité...) et pourtant, elles donnent une touche particulière au quartier; en reliant des rues via les intérieurs d'îlots, elles ne sont pas sécurisantes; certaines constructions de mur ou de box les ont transformées

- l'état des trottoirs où l'on ne peut pas toujours marcher, se croiser; certains sont très détériorés (voire impraticables car trop étroits ou envahis par la végétation) ou encore composés de matériaux différents

- les sens uniques non respectés ou pas toujours bien indiqués, la vitesse excessive, la zone 30 trop peu indiquée; le manque de dispositifs efficaces pour ralentir la vitesse

- un volume excessif de trafic, une vitesse excessive également

- du mobilier urbain un peu composite (poteaux de bois, poteaux de plastic....)

- stationnement sauvage aux abords du Ceria

- parfois, absence totale de marquage des passages piétons

- peu de présence d'agents communaux

- poubelles et containers (verres, vêtements...) débordants et trop rarement vidés

- des dangers à la plaine de jeux (plaine des Loisirs)

Par ailleurs, il existe du potentiel et des idées:

- satisfaction quant au réaménagement de la place de La Roue

- des espaces aux angles de rues qui pourraient être aménagés avec des bancs, des jeux de pétanque... pour devenir des espaces de convivialité

- un potentiel au bord du canal: quai de Veeywede par exemple, ou aux abords du parc des Colombophiles

- les potagers sont utiles, mais leurs abords ne sont pas entretenus

- plusieurs carrefours très larges (des «mers de macadam») qui pourraient être aménagés et accueillir des placettes ou des aires de repos

- des questionnements sur le choix des arbres

- un éclairage à adapter sous les arbres, mais aussi des arbres à élaguer

En tout cas, tout le monde souhaite faire revivre la place Ministre Wauters. Actuellement, la place présente un aspect désolé; les bornes en béton et les anciens rails de tram n'ont pas été retirés; l'espace pourrait être élargi et devenir une vraie place publique plus conviviale où les habitants viendraient s'asseoir et se rencontrer autour d'aménagements accueillants, d'un fritkot...

Vous trouverez une synthèse des conclusions du diagnostic dans les colonnes d'information sur les places Wauters et de La Roue

«Ce compte-rendu élaboré par Periferia et ipé n'est pas un relevé de décisions, mais un résumé des questions présentées et débattues collectivement».

Calendrier

FORUM

mardi 30 juin 2009
Lancement de l'atelier

ATELIER

lundi 13 juillet 2009
"Diagnostic marchant"

ATELIER

jeudi 3 septembre à 18h
au Restaurant Social du Parc des Colombophiles.
Éléments de diagnostic choix de mobilité

ATELIER

mardi 29 septembre 2009
La station RER
Choix de mobilité (suite)

FORUM

mercredi 21 octobre 2009
Validation collective des recommandations concernant la mobilité dans le quartier

ATELIERS et FORUM

Elaboration de recommandations pour l'aménagement des "espaces publics"

ATELIERS et FORUM

Elaboration de recommandations pour l'aménagement des "espaces de circulation"
Evaluation et suite

CONTACTS / CONTACTEN

Cellule participation / Participatiecel

H. Baccouche. hbaccouche@anderlecht.irisnet.be
T : 02 / 555.22.70

Cellule projets subsidiés / Cel Subsidiëerde projecten

Nathalie Bücken. nbucken@anderlecht.irisnet.be
T : 02 / 558.09.61

PERIFERIA asbl

contact@peiferia.be
T : 02 / 544.07.93

