

## PROJET « DAMES BLANCHES »

### Réunion de présentation de l'étude de mobilité aux riverains

21 avril 2022, 18h30 – 20h30

#### Présentations :

**Animation de la séance** : Nicola Hemeleers - Citytools

**Introduction** : Alexandre PIRSON – Commune de Woluwe-Saint-Pierre – Echevin (Urbanisme – Mobilité – Transition numérique – Emploi) + Pierre Gruloos – SLRB – Gestionnaire de projet

**Bureau STRATEC** : Eléonore Baranger + Charles Delvaux

#### Annexes

Support de Présentation de la réunion par Stratec

#### PV

#### Contenu du document :

Le présent document a pour objectif de retranscrire les observations et questions émises par les riverains présents lors de la réunion de présentation du démarrage de l'étude de Stratec ainsi que les éventuelles réponses apportées par les intervenants.

Le contenu de la présentation étant consultable dans le document de présentation joint. Cette présentation ayant pour objectif principal d'exposer la méthodologie appliquée par le bureau Stratec, afin de mener à bien l'étude de mobilité en cours, ainsi que les premiers chiffres récoltés lors des relevés et comptages déjà réalisés à ce stade.

Certaines questions évoquées, nécessitant une analyse plus approfondie, les réponses à celles-ci seront données lors de la prochaine réunion de présentation de l'étude de mobilité.

#### Questions - Réponses :

**Q1** : Qu'a-t-on fait comme étude de mobilité pour l'avenue Tir aux Pigeons ? Tous les gens vont amener leurs enfants à l'école via cet axe. Pourquoi ne pas avoir placé des tubes de comptage dans cette voirie ?

**R** : Des relevés des véhicules qui tournent vers l'avenue du Tir aux Pigeons ont été réalisés. Des observations complémentaires sont envisageables et seront réalisées. En effet, dans les comptages directionnels réalisés aux heures de pointe, il est apparu qu'un volume assez important de trafic automobile semblait tourner depuis Dames Blanches vers Tir aux Pigeons, en particulier le matin. Les comptages complémentaires auront pour objectifs :

- D'analyser plus précisément les mouvements de tourne-à-gauche/tourne-à-droite au carrefour Dames Blanches#Tir aux Pigeons
- D'observer la modulation horaire de ce trafic au cours d'une journée sur Tir aux Pigeons.

L'objectif de cette rencontre ce soir est justement de pouvoir récolter ce type d'observation de votre part.





**Q2 :** Le relevé de stationnement a été réalisé un jeudi, soit le jour le plus calme, étant donné que le mercredi les étudiants quittent l'école à midi et il y a le marché à Sainte-Alix. Les samedi et dimanche des messes sont organisées (cela représente +/- 200 personnes par office).

Même en code jaune, les sociétés font valoir le télétravail donc beaucoup de personnes sont encore à la maison et ont peu de déplacement professionnel. Expliquez-nous dès lors pourquoi le relevé du mercredi est pertinent ?

D'autant plus que l'ancienne étude de mobilité a été mal réalisée. Nous avons une méfiance vis-à-vis des résultats et des procédures.

**R :** Le comptage automatique sur l'Avenue des Dames Blanches permet de voir que le trafic du jeudi est similaire aux autres jours de la semaine. Cependant, des comptages automatiques complémentaires sont envisageables à d'autres endroits pour notamment s'assurer que le jeudi est bien un jour représentatif sur tout le périmètre. De plus, une analyse du stationnement le mercredi (voire le samedi pour la messe) est également envisageable. Une analyse des éléments complémentaires pertinents sera réalisée pour déterminer quelles actions seront prises. (Voir question suivante pour la question liée au télétravail.)

**Q3 :** Comment pouvez-vous dire que les chiffres statistiques montrés sont représentatifs pour l'ensemble des autres jours et surtout à 1 seul point de comptage.

**R :** Le bureau s'est efforcé de réaliser ces relevés à un moment opportun (hors vacances scolaires, jour de perturbation, périodes de travaux, ...). Les relevés de stationnement ont été effectués à plusieurs périodes au cours d'une journée. Les comptages de trafics sont, soit sur deux semaines continues, soit sur deux heures de pointe.

Néanmoins, les comptages et relevés restent des « photographies » effectuées à un moment *t*. Par ailleurs, en milieu urbain et particulièrement en Région bruxelloise, aucun jour de la semaine n'est parfaitement représentatif d'une situation dite « normale » : il y a toujours des facteurs de variabilité qui font que le trafic est variable d'un jour à l'autre (travaux à large échelle, facteur météorologique, grève, manifestation, accident sur le Ring, ...). C'est la raison pour laquelle :

- Il faut s'efforcer de multiplier les sources de données utilisées : la comparaison avec les données existantes, plus anciennes (pré-Covid) ou issues de Floating Car Data (Tomtom), démontrent que nous sommes revenus à des taux d'occupation équivalents à ce qui était relevé avant la crise du Covid (une partie des employés seulement continue le télétravail partiel mais, même ces jours-là, effectuent d'autres types de déplacement : domicile-école, loisirs, ...),
- Dans l'exercice d'évaluation des impacts du projet des coefficients de correction à la hausse seront pris au niveau des chiffres récoltés lors des comptages afin d'adopter des hypothèses conservatrices et de ne sous-estimer aucun des impacts du projet.

**Q4 :** Etes-vous conscient que sur la place Sainte-Alix, un Proxy Delhaize et un Carrefour Express sont implantés ? Lors des livraisons de ces 2 magasins cela crée des embouteillages.

**R :** Cette observation est bien notée et confirme les éléments de diagnostic qui étaient relevés dans le Plan Communal de Mobilité de 2015. De façon générale, la présente étude n'a pas prétention à résoudre tous les problèmes de mobilité de la Commune, mais bien de faire en sorte que le projet des Dames Blanches en ajoute le moins possible, voire améliore la situation autant que faire se peut.

**Q5 :** Au niveau des transports en commun, je mets au défi quelqu'un de monter dans le bus 36 au moment des heures de pointe car il y a énormément d'écoles à proximité du site et donc beaucoup d'étudiants dans les bus.



Cela devient un bus scolaire et non un bus pour les habitants pour pouvoir se déplacer.

**R :** Des données de fréquentation supplémentaires ont été demandées à la STIB, en période hors COVID, afin de compléter le rapport de diagnostic sur ce sujet.

**Q6 :** Etes-vous conscient qu'à l'avenue van der Meerschen, il y a impossibilité de faire croiser 2 bus ? Une solution doit être trouvée pour permettre le croisement des bus. Le quartier est composé de petites rues identiques. Je souhaite une réponse de la STIB à cette question.

**R :** La configuration des rues du quartier est effectivement problématique pour le croisement de bus. Des données supplémentaires ont été demandées à la STIB afin de compléter le rapport de diagnostic sur ce sujet.

**Q7 :** Mon soucis est au niveau des statistiques. En heure de pointe, pour arriver à l'avenue de Tervueren, c'est compliqué car les automobilistes circulent par beaucoup de petites rues. L'arrivée de 200 voitures en plus dans le quartier va aggraver le problème et déplacer ce problème de mobilité car chacun cherche des alternatives de trajets. Regarder déjà le problème des bornes électriques.

**R :** De nouveaux comptages sont envisageables afin de mieux analyser les itinéraires automobilistes pour rejoindre notamment l'avenue de Tervueren. La suite de l'étude doit analyser comment les nouveaux habitants du projet vont exercer une influence sur le trafic. Une attention particulière sera aussi portée au trafic de transit (trafic non lié aux riverains) qui semble trop important dans le quartier.

**Q8 :** À quel point ces relevés sont déterminants pour l'analyse ? Y a-t-il d'autres analyses à réaliser ?

**R :** Ces relevés permettent de compléter le diagnostic sur lequel se baseront les analyses des impacts du projet et les recommandations. Le diagnostic se base autant sur des données quantitatives (comme les relevés) que qualitatives. Si des relevés complémentaires sont pertinents, ils seront réalisés afin d'affiner le diagnostic.

**Q9 :** Un accès piéton au tram 44 est manquant ainsi que des places pour vélo.

**R :** Cela a bien été relevé et sera pris en compte dans la suite de l'étude.

**Q10 :** Un habitant de Kraainem : avez-vous pris contact avec la commune de Kraainem ?

**R :** La commune de Kraainem est présente ce soir et l'était aux réunions précédentes. Nous les avons invité et convié comme commune mitoyenne du projet Dames Blanches. Le Bourgmestre et l'échevin de la mobilité nous ont fait part de leur volonté de participation aux ateliers et aux réunions « mobilité ». Une rencontre (des rencontres) aura lieu en présence également de la commune.

**Q11 :** Service mobilité de Kraainem : avez-vous utilisé des modèles pour votre analyse ? Si oui lesquels ?

**R :** Les voiries dans le quartier ne sont pas considérées comme des voiries suffisamment importantes ou structurantes pour que l'utilisation d'un modèle dynamique de trafic (comme celui utilisé par la Région par exemple) soit pertinente. Un modèle statique de dimensionnement de trafic, utilisant les règles usuelles de dimensionnement de voirie, sera utilisé.

**Q12 :** Pour information, 2 événements sont à tenir en compte et qui ont un impact sur le comptage:

1. La piscine est fermée pour 3 mois ;





**slrb-bghm.brussels**   
logement social - sociale huisvesting

2. Le hockey est le mercredi.

**R :** Cela sera pris en compte dans l'analyse. (Voir aussi réponse à la question 3)

**Q13 :** Pourquoi pas des comptages automatiques sur toutes les rues ? Y aura-t-il une nouvelle étude qui tient compte des nouveaux comptages ? Une nouvelle enquête doit être réalisée un autre jour que le jeudi pour prendre en compte tout ce qui a été cité (école, crèche, hockey, ...).

**R :** Etant donné que l'étude est en cours, celle-ci sera actualisée avec les nouveaux comptages éventuels. Une analyse des éléments complémentaires pertinents sera réalisée pour déterminer quels nouveaux comptages ou relevés de stationnement sont nécessaires.

**Q14 :** Un accès piéton pour relier le site va être créé au niveau de la rue Jean-Baptiste Dumoulin. Donc, pour moi, il faut prendre le quartier Joli-Bois en compte dans le comptage des 5 minutes à pied.

**R :** Le périmètre d'analyse de l'occupation des parkings sera réévalué en fonction de cette donnée, et un nouveau relevé sera réalisé.

**Q15 :** Pourquoi ne pas avoir repris nos remarques de 2017 sur la précédente enquête de mobilité ? Pourquoi organiser une telle réunion alors que des relevés ont déjà été réalisés. La faire avant le commencement de l'étude aurait permis de ne pas réaliser un travail inutile.

**R :** Il s'agit de l'objectif de cette rencontre. Obtenir les remarques des riverains sur les relevés réalisés afin de pouvoir les compléter. Organiser la réunion sans les premiers relevés et un premier travail de diagnostic aurait été peu constructif.



**Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale | Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij**

rue Jourdanstraat 45-55 | 1060 Bruxelles - Brussel | T +32 2 533 19 11 | F +32 2 533 19 00 | TVA - BTW : BE 0227 581 301

www.slrb.brussels - www.bghm.brussels | slrb@slrb.brussels - bghm@bghm.brussels | Belfius BE02 0910 1116 5840