

COMPTE-RENDU DES RÉUNIONS PUBLIQUES 1 ET 2 RELATIVES À LA MOBILITÉ DANS LE QUARTIER CAGE AUX OURS

La Commune de Schaerbeek a organisé une première réunion publique relative à la mobilité dans le quartier de la Cage aux Ours le 4 juin, pour “mieux vivre, mieux travailler” et une deuxième le 8 juin 2023.

Cette note est le compte rendu détaillé des avis exprimés lors de ces deux premières réunions, selon la structure suivante :

1. CADRE DE LA CONSULTATION ET ENGAGEMENT DE LA COMMUNE	2
2. PROFIL DES PARTICIPANTS	3
3. DIAGNOSTIC : POINTS POSITIFS, POINTS NÉGATIFS	4
4. VISION IDÉALE DE LA MOBILITÉ	13
ANNEXE 1 : DIAGNOSTIC RUE PAR RUE	16
ANNEXE 2 : ÉVALUATION DES RÉUNIONS	21

Ce compte-rendu a été rédigé de la manière la plus fidèle possible par l'équipe de Dreamocracy, qui a été nommée par la Commune de Schaerbeek pour faciliter les dialogues dans le cadre de cette consultation. Dreamocracy est seule responsable de ce compte-rendu.

I. CADRE DE LA CONSULTATION ET ENGAGEMENT DE LA COMMUNE

CHARTER D'ENGAGEMENT DE LA COMMUNE

La Commune a publié une [Charte d'engagement](#) explicitant sa démarche et l'importance qu'elle y accorde.

PRINCIPES D'UN ÉCHANGE CONSTRUCTIF

Les principes suivants ont été adoptés par les participants :

Réunion #1	Réunion #2
<ul style="list-style-type: none">● L'écoute● Le respect● Lever la main pour prendre la parole● Tenir ses promesses● La transparence	<ul style="list-style-type: none">● L'écoute● Le respect● Lever la main pour prendre la parole● Soutenir une affirmation plutôt que de la répéter entièrement● GSM en silencieux● Ne pas parler au nom des autres● Ne pas prendre de photos ou d'enregistrements

La discussion autour de ces principes a permis à plusieurs participants de faire part de remarques concernant la situation actuelle et de questions relatives à l'organisation et la méthodologie du nouveau processus participatif, notamment celle du mode de sélection du panel citoyen.

SUR LA SITUATION ACTUELLE :

- Des participants ont tenu à informer les facilitateurs du lourd passé qui existe en amont de ces réunions.
- Certains ont aussi regretté le temps qu'il a fallu à la Commune pour revenir vers les habitants sur ce dossier ainsi que le manque de transparence de la bourgmestre après les dernières rencontres.
- Enfin, il a été mentionné que des promesses faites par la Commune de transparence, suivi, écoute n'ont pas été tenues, comme par exemple pour le partage de certaines études.

SUR L'ORGANISATION DU PROCESSUS ET LA MÉTHODOLOGIE :

- Plusieurs participants ont insisté sur la nécessité de comprendre à quoi vont mener leurs contributions. Ils espèrent des garanties d'un point de vue méthodologique afin que les échanges soient opérants et le processus légitime.

- Lors des deux réunions, il a été fait plusieurs fois mention des retards pris par la Commune relatifs à la communication des dates et de lieux des réunions publiques. Cela a pour conséquence, selon une participante en particulier se présentant comme représentante des commerçants de la Cage aux Ours, que de nombreuses personnes ne pourront pas y assister.
- Plusieurs questions et remarques ont concerné l'organisation du panel citoyen dont les réunions auront lieu en septembre.

POUR RÉPONDRE AUX POINTS CONCERNANT LA MÉTHODOLOGIE, DREAMOCRACY A RAPPELÉ QUE :

- La charte d'engagement a été rédigée à son initiative pour expliquer la démarche et les engagements de la Commune.
- Les 4 réunions ont pour but de poser un diagnostic et une vision sur la base desquels les membres tirés au sort du panel citoyen pourront travailler.
- Le panel comptera entre 20 et 30 personnes tirées au sort sur la base de critères qui seront rendus publics. Ce nombre n'a pas pour but d'être représentatif de la population en termes rigoureusement statistiques mais il permet de refléter sa diversité et de s'assurer que des personnes qui ne viendraient pas spontanément aux réunions publiques soient également consultées. Pour assurer un lien entre leurs travaux et l'ensemble des personnes concernées par le dossier, une réunion publique sera organisée en septembre pour communiquer les résultats provisoires du panel et inviter ceux qui seront présents à réagir. Ce sont les données du registre national qui seront utilisées dans un premier temps pour constituer l'échantillon qui sera invité à participer au panel (un huissier de justice assistera au tirage au sort).

2. PROFIL DES PARTICIPANTS

OÙ HABITEZ-VOUS ?

Réunions	Carré Stephenson	Cage aux Ours	Schaerbeek hors Cage aux ours	Hors Schaerbeek
4 juin	0	2	9	1
8 juin*	8	45	4	2

QUEL EST VOTRE MODE DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ ?

Réunions	Transport publics	Voiture/Moto	Vélo/Trottinette	Marche
4 juin	4	5	0	3
8 juin*	15	21	17	8

QUEL EST VOTRE SENTIMENT VIS-À-VIS DE GOODMOVE ?

Réunions	🍷	😊	😐	😞	😡
4 juin	0	2	2	1	7
8 juin*	5	10	5	1	22

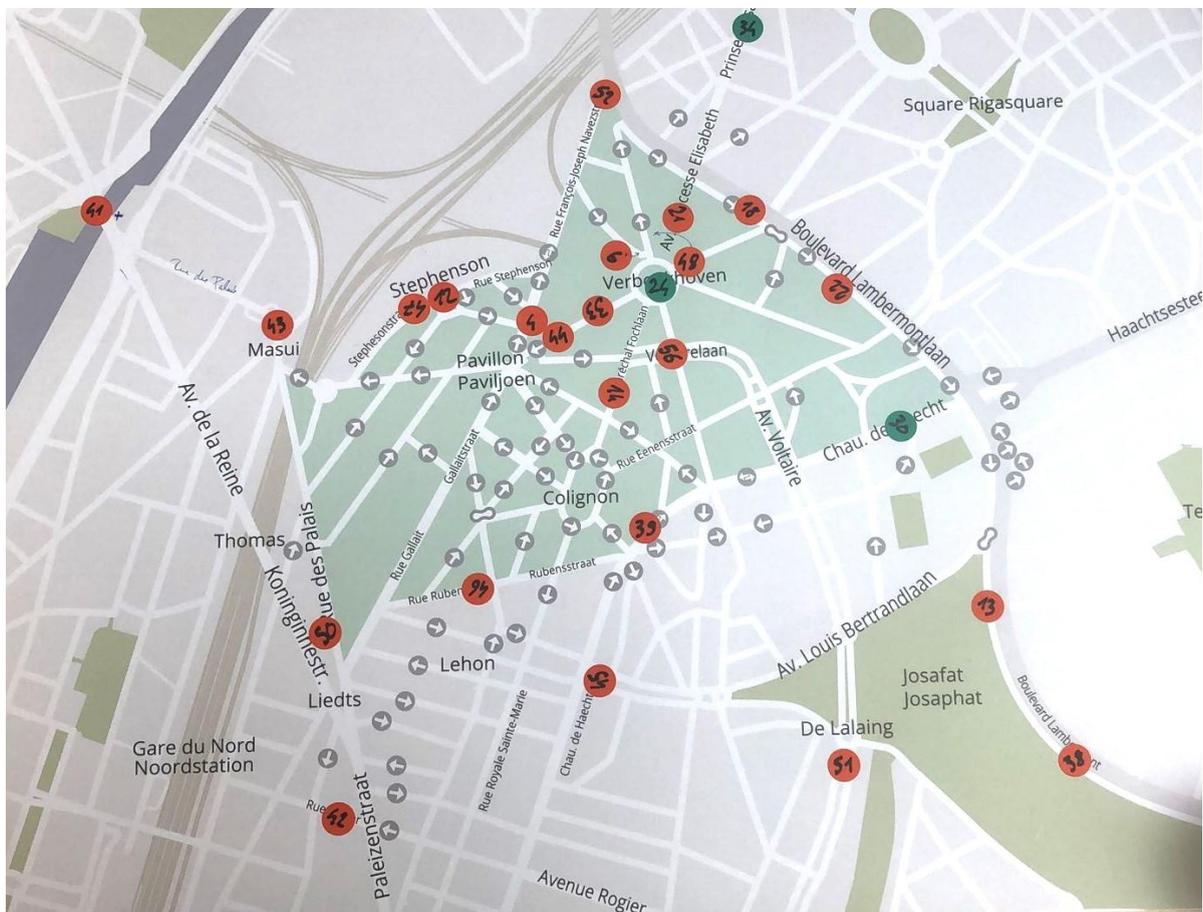
* Compte tenu du grand nombre de personnes présentes à la réunion #2, certains de ces chiffres peuvent être un peu approximatifs. Ils sont toutefois représentatifs des tendances réelles parmi les participants présents.

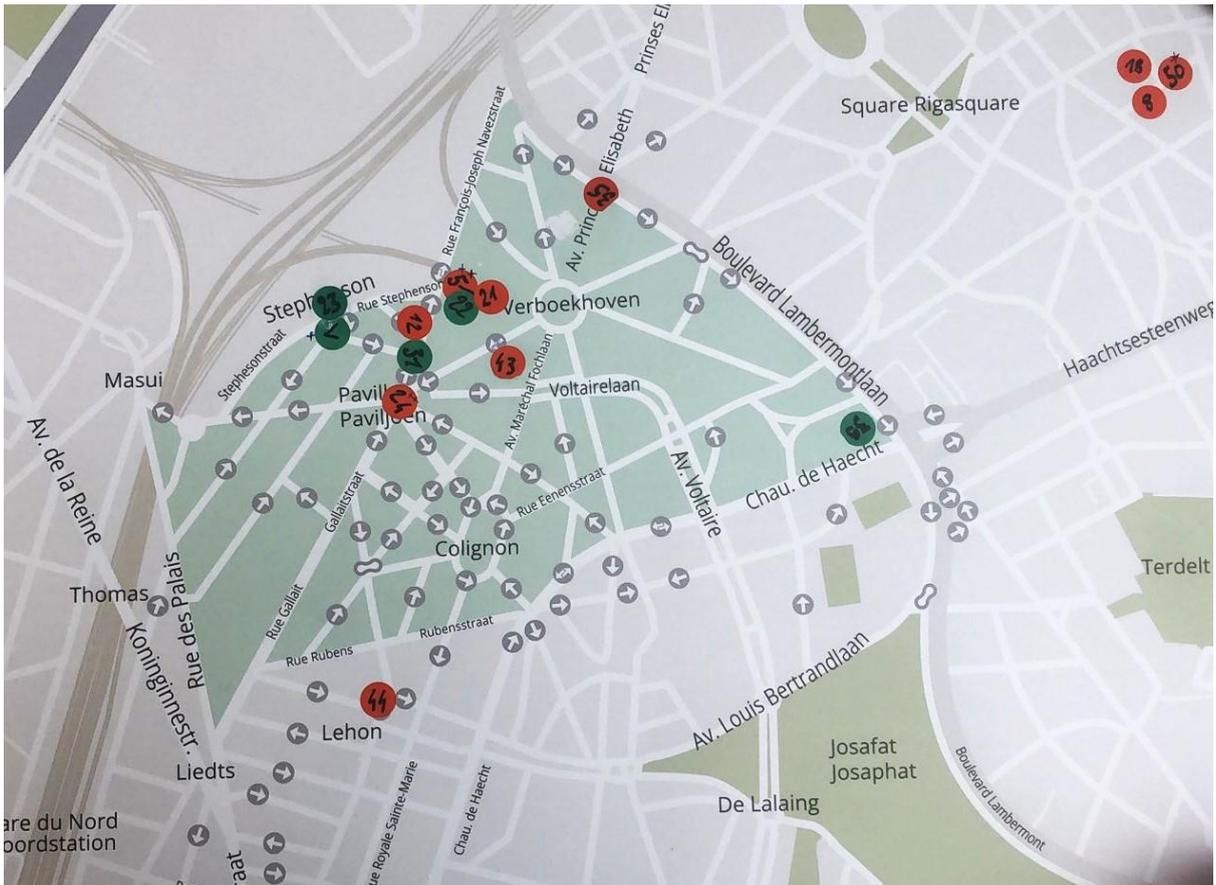
3. DIAGNOSTIC : POINTS POSITIFS, POINTS NÉGATIFS

Les participants ont été invités à partager leurs expériences de mobilité positives et négatives sur la base de cartes.

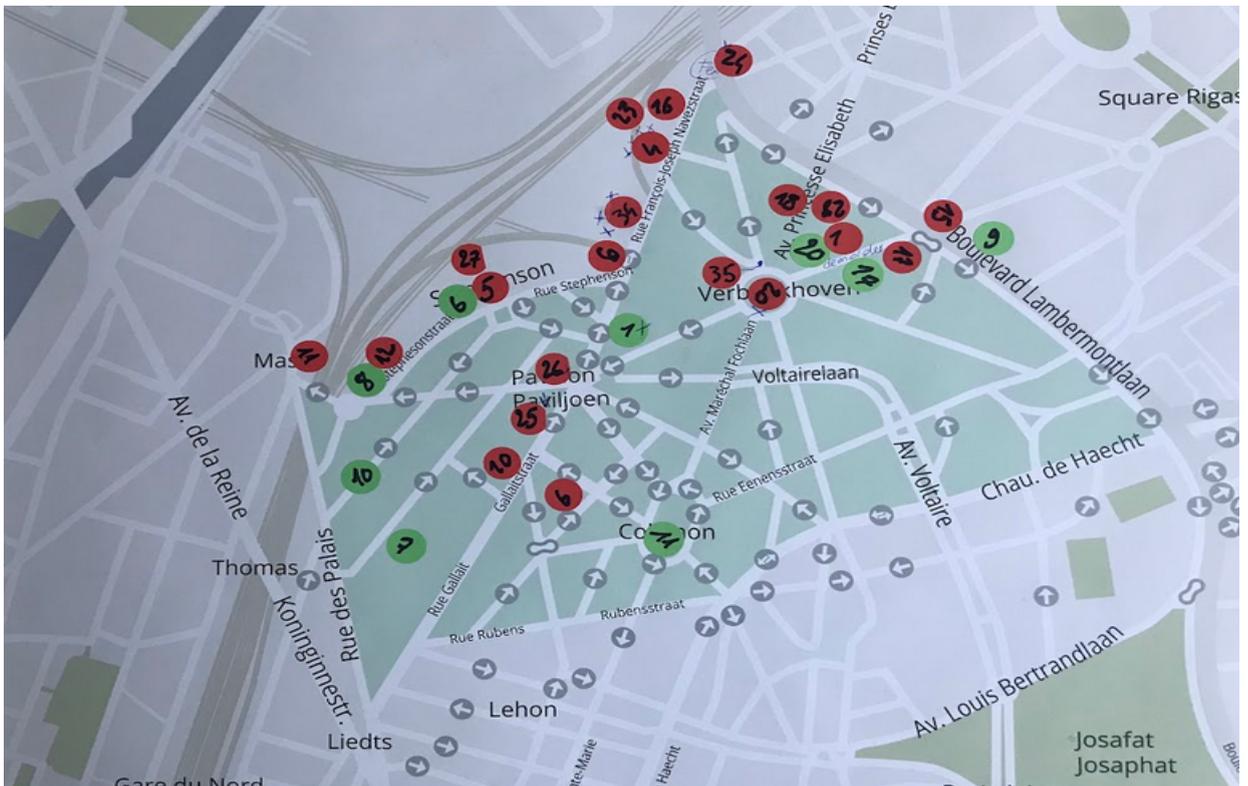
CARTES ISSUES DES TRAVAUX EN SOUS-GROUPES

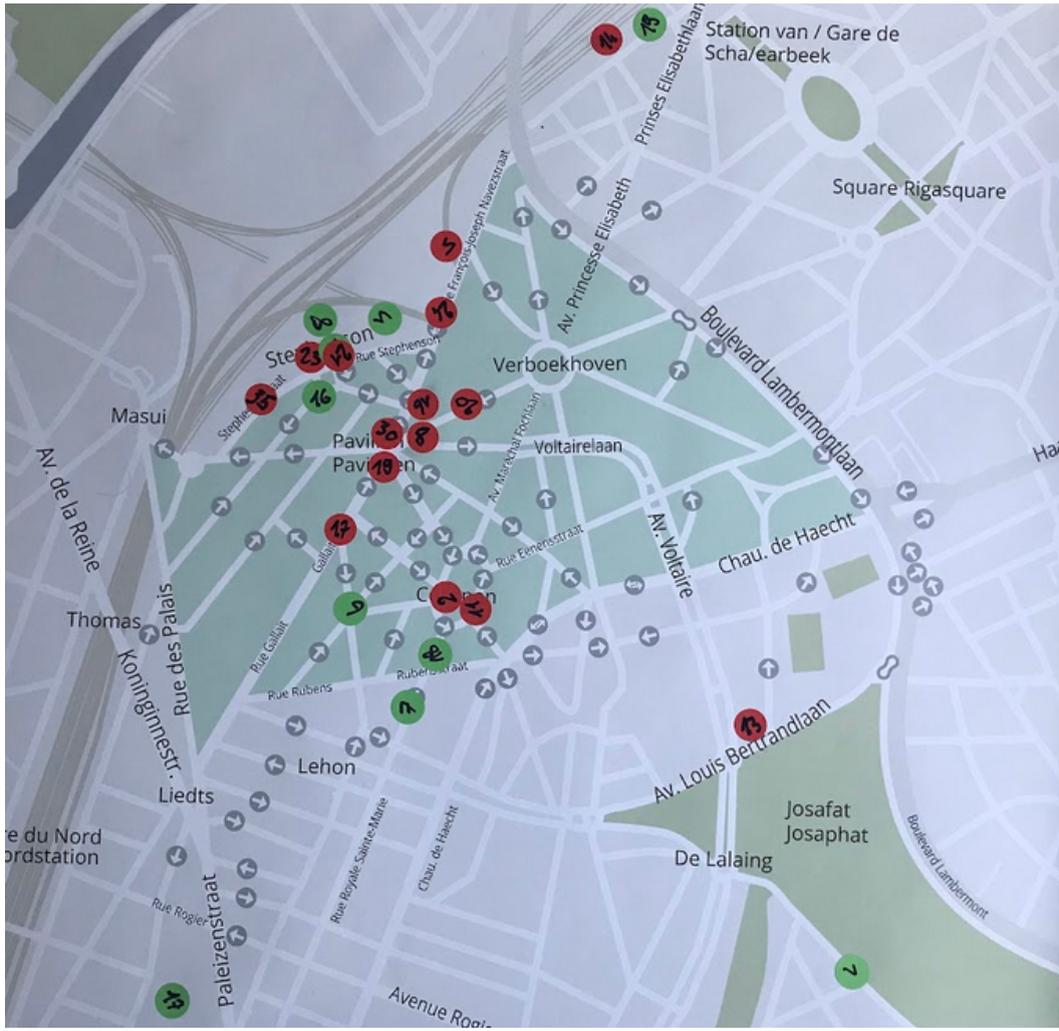
RÉUNION #1





RÉUNION #2





REMARQUES GÉNÉRALES

- **UNE COLÈRE** liée à l'accumulation des changements, au sentiment de ne pas être écouté, à l'absence de réponse et au manque d'explications fondées, etc. a été exprimée par de nombreuses personnes. Un certain sentiment de mise en danger a aussi pu être exprimé à quelques reprises (transports de personnes diabétiques ou en route pour un examen à l'hôpital).
- **LES MESURES MISES EN OEUVRE EN OCTOBRE 2022, C'EST "LA GOUTTE D'EAU QUI FAIT DÉBORDER LE VASE"** : L'accumulation des changements au cours des dernières années et leurs conséquences ont créé selon plusieurs participants un sentiment très négatif à l'égard des responsables de la Commune/Région qui, selon eux, ont réduit petit à petit leur marge de manœuvre de circulation. Dans le contexte actuel, si une rue est bloquée pour une raison ou une autre, tout est bloqué dans le quartier (ce qui pose par ailleurs des problèmes de gestion de risque et de sécurité). Cela a conduit à un épuisement moral de la population exprimé très largement par les participants, avec de très nombreux exemples du quotidien. Les mesures mises en œuvre en octobre sont ainsi apparues comme la goutte d'eau de trop, enlevant les dernières marges de manœuvre aux riverains permettant de vivre avec les réformes précédentes. "Ce n'est plus viable" est le sentiment partagé très largement, et c'est pour cela qu'un grand nombre de personnes ont manifesté l'an passé.
- **IL A AUSSI ÉTÉ FAIT MENTION D'UN SENTIMENT D'ASPHYXIE DES COMMERÇANTS ET DES RISQUES DE GENTRIFICATION** : Les fermetures des rues sont décrites comme un « enfer pour les commerçants » pour qui il devient impossible d'avoir une activité pérenne. Des risques de gentrification sont également évoqués. Par exemple, les deux jours durant lesquels les rues ont été fermées, des commerçants n'ont eu absolument aucun client. Des livreurs ont même refusé de passer dans certains endroits qu'ils mettent trop de temps à traverser. Les commerçants peinent donc à trouver des livreurs Certains présents ont fait état de la perte de clients français et hollandais suite à la mise en sens unique de la rue Rogier et de la chaussée de Haecht; ce qui aurait coupé tous les liens avec les clients étranger. Selon eux c'est également un mensonge économique de dire que le commerce se fait autour d'axes structurants car les commerces ont au contraire besoin de passage. Il est fait état par un participant d'une perte de 40% de ses clients qui ne veulent plus venir à Schaerbeek.
- **REDISTRIBUTION DU TRAFIC EN RAISON DES MODIFICATIONS DES PLAN DE CIRCULATION DEPUIS 10 ANS** : Le quartier de la Cage aux Ours en particulier et plus largement les zones riveraines plus ou moins proches ont connu une succession de mesures de circulation au cours des 10 dernières années: mise en sens unique de plusieurs rue (rue d'Anethan, rue Van Oost, rue Navez, rue du Pavillon, rue du Progrès, rue Eenens, etc.); mise en sens unique de voies de voies d'accès et de sortie de Schaerbeek

(Chaussée d'Anvers et Avenue de la Reine par exemple); aménagements pour les transports publics. Plusieurs participants ont fait état que l'accumulation de ces changements a réorienté le trafic vers la Cage aux Ours, notamment vers la Rue Navez et la rue Stephenson. Des voies qui devraient être structurantes ne le sont plus (par exemple l'Avenue de la Reine et la Chaussée d'Anvers) et d'autres qui ne devraient pas l'être le sont devenus (comme la rue Stephenson, la rue Gallait, la rue Van Oost ou la rue des Ailes).

- **SE DÉPLACER À VÉLO DANS LA CAGE AUX OURS** : Là encore la réunion #2 a fait émerger de nouveaux éléments par rapport à la réunion #1. Le quartier est à la jonction de deux vallées, ce qui rend la circulation à vélos très agréable (dénivelés modérés). Certains aménagements faits pour la circulation à vélo sont appréciés. Toutefois, les pistes cyclables ne sont pas suffisamment sécurisées (pas assez d'espaces entre les vélos et les voitures), notamment pour circuler avec des enfants (exemple de l'Avenue Demolder). De manière générale, pour plusieurs cyclistes présents, la sécurité routière à vélo pourrait être meilleure. Par exemple, l'arrivée sur la place Pavillon depuis la rue Pavillon ou la circulation sur la Place Eugène Verboekhoven. On note aussi que des cyclistes regrettent les quais d'embarquement des trams qui rapprochent des voies et qui leur laissent peu de passage.
- **TOUT LE MONDE NE PEUT PAS RENONCER À LA VOITURE** : Lors des deux réunions des participants ont fait savoir qu'ils étaient conscients que des changements devaient avoir lieu mais que certaines personnes ont besoin de rouler en voiture pour des raisons professionnelles ou personnelles. Les problèmes de santé et de mobilité ont été mentionnés à quelques reprises.
- **LES TRANSPORTS EN COMMUN** : Des participants ont fait part du trafic ralenti des transports publics, ce qui a conduit certains à ne plus les prendre. L'exemple du bus 56 et du Tram 55 ont été donnés. Toutefois, d'autres participants, notamment lors de la réunion #2 ont également mis en avant l'offre de transports publics qui reste importante dans le quartier; même si malheureusement ils peuvent rester coincés dans les embouteillages. Un participant a plus particulièrement relevé l'importance et la densité des transports publics sur la place Verboekhoven
- **LE POINT DE VUE DE PIÉTONS** : Lors de la réunion #2 en particulier, certains participants ont dit avoir plaisir à marcher dans le quartier. Plusieurs ont mentionné la possibilité de faire leurs courses autour de la Place Pavillon
- **LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE** : Plusieurs commentaires ont été faits sur des failles en la matière. Certains participants constatent des excès de vitesse importants à certains points du quartier, ainsi que la méconnaissance des sens uniques (signe pour certains de l'absurdité de la mise en sens unique de si nombreuses rues). Cette problématique est couverte dans le point précédent.

- **LE PROBLÈME DU STATIONNEMENT** : Lors des deux réunions, plus encore la deuxième, des participants ont exprimé les grandes difficultés de stationnement dans le quartier. Il y a notamment de grandes critiques à l'égard du non-remplacement de places supprimées en raison de nouveaux aménagements. Les explications relatives aux places de stationnement mutualisées n'ont pas convaincu les plus critiques. Les heures de paiement du stationnement ont aussi été mises en avant. 21h est trop tardif et empêche les habitants du quartier de recevoir leurs proches. La limite de 18h semblait plus acceptable pour certains.
- **LE SENTIMENT PARTAGÉ PAR CERTAINS QUE LA MOBILITÉ PASSE AU-DESSUS DE DOMAINES PLUS IMPORTANTS** : problème notamment de circulation des véhicules sécuritaires et de secours avec l'exemple de la rue Stephenson et de l'ambulance n'ayant pas pu passer alors qu'il y avait une urgence. Le point de vue défendu ici est de dire que les droits à la santé et à la sécurité sont plus importants que la mobilité. Le ressenti partagé est que la sous-maille Cage aux Ours est comme une prison. = Exemple des problèmes de deal de drogue près de l'école, qui ne sont pas traités alors qu'on s'occupe de la mobilité près de ces mêmes écoles.
- **DES GENS QUITTENT LE QUARTIER OU NE VEULENT PLUS VENIR Y TRAVAILLER** : Au-delà de commerçants qui ferment boutique, un participant fait état du départ d'habitants, dans le quartier de la CAO et au-delà. Selon lui, des habitants d'autres sous-mailles sont également mécontents, dans la rue Rubens et sur le boulevard Lambert par exemple. Sur le boulevard, selon celui-ci, plusieurs maisons ont récemment été mises en vente. Il est par ailleurs fait état de travailleurs comme des femmes de ménages ou des infirmier/ères qui ne souhaitent plus venir travailler dans le quartier en raison des embouteillages et du coût de stationnement (pour lequel certains demandent d'être dédommés). D'autres professionnels comme des traiteurs auraient dit à des participants qu'ils n'arrivent plus à arriver à l'heure dans Schaerbeek.
- **DES INQUIÉTUDES POUR LE FUTUR** : En plus de ce projet, des participants ont émis de grandes inquiétudes quant à la mise en sens unique de l'avenue Maréchal Foch et une piétonisation de la Place Meiser.

SUGGESTIONS DE SOLUTIONS

- Rouvrir l'Avenue de la Reine pour que les gens qui veulent aller en centre-ville n'aient plus à passer par Stephenson
- Remettre la rue Pavillon et la rue Rogier en double sens
- Les camions ne devraient pas passer rue Gallait (dépasser les poteaux, les ambulances ne passent pas, problème pour les pompiers...)

- Réserver la circulation automobile de la rue Navez aux usagers du quartier (à noter que 80% des professeurs de l'école Pavillon viennent en TEC)
- Remettre les deux bandes pour les véhicules au niveau de la Place Liedts
- Laisser l'avenue Maréchal Foch à double sens

RETOURS DES EXPERTS

Un agent du service "mobilité" de la Commune a assisté aux travaux de groupes et a ensuite partagé certains points avec les participants.

- **STATIONNEMENT** : Le service mobilité y réfléchit à de très nombreuses reprises avant de décider la suppression de places de stationnement. Les impératifs de sécurité routière et les objectifs de verdurisation expliquent lorsqu'une décision de suppression est prise. Il n'y a pas de stratégie visant à réduire le stationnement par principe. Toutefois, il n'est pas impossible, pour toute une série de raisons, que certaines places de stationnement soient supprimées. Cela fait néanmoins l'objet d'une réflexion approfondie au sein du Service et doit être validé par le Collège. Ces deux contrôles permettent d'éviter une suppression évitable. Selon certains, la Commune manque de transparence et d'honnêteté sur ce point. Une participante avance que 700 places de stationnement ont été mutualisées et non pas créées. Ce n'est pas la même chose. D'autres critiques ont visé le projet de construction d'un parking sous-terrain à l'angle des rues Portaels et Capronnier, l'achat d'une place individuelle étant possible.
- **TRAFIC DE TRANSIT** : Il a été rappelé que le trafic de transit est celui qui traverse le quartier sans s'y arrêter. C'est ce trafic que le plan Good Move ambitionne de réduire. Le trafic de transit est calculé sur la base de données GPS, des données achetées à des entreprises telles que TOMTOM. L'ensemble de ces données peut également être complétées par des études caméras. Dans plusieurs rues de la Cage aux Ours, environ 45% du trafic serait "de transit" selon les données GPS et sur base de la définition donnée. D'un point de vue méthodologique, il existe une petite zone grise et quelques cas exceptionnels catégorisés de manière inadéquate. Toutefois, cette définition est suffisamment pertinente pour être employée dans les analyses. Cette problématique a donné lieu à un grand nombre d'échanges avec les participants lors des deux réunions. Les méthodes de calcul du trafic et l'exactitude des données sont remises en cause. Certains défendent en effet l'idée que le comptage des véhicules est faussé par la fermeture des rues environnantes ou par le fait que toutes les voitures ne disposent pas de système GPS dernier cri. Les jours de comptage également seraient à revoir.
- **LA JUSTE RÉPARTITION DE L'ESPACE PUBLIC** : La Commune a conscience de la diversité des besoins en matière de mobilité. Il s'agira donc de trouver le meilleur équilibre entre tous les modes de transport avec une priorité axée sur le piéton.

- **LA PROBLÉMATIQUE DES SENS UNIQUES** : Le service mobilité est convaincu que le plan de circulation doit permettre aux automobilistes de sortir du quartier tout en rendant plus difficile l'entrée du trafic de transit. Des participants ont toutefois pris la parole pour dire qu'ils ne comprenaient pas pourquoi des axes structurants avaient été mis en sens unique car c'est cela qui selon eux a amené le trafic de transit dans les rue Navez et Stephenson.
- **TRANSPORTS PUBLICS** :
 - Tram 25 sur l'avenue Rogier: A la suite d'une remarque émise par un participant considérant que les aménagements effectués Avenue Rogier rendaient la vie des TC pires qu'avant, le service Mob a toutefois affirmé que, sur base des données STIB, la situation s'améliore au contraire
 - La Commune est consciente des difficultés de circulation du bus 56 sur l'avenue Paul Deschanel. La STIB aurait bien aimé avoir une bande bus sur Deschanel mais la commune a jugé cela peu opportun compte tenu de la densité de trafic actuelle. Ils attendent la fin des travaux de réaménagement sur la chaussée de Haecht et Place Pogge pour pouvoir émettre une évaluation sur les mesures prises dans la sous-maille Royale Sainte-Marie
- **SÉCURITÉ ROUTIÈRE** : Les agents ont indiqué être conscients de la problématique des excès de vitesse dans le quartier.
- **LE CAS DE L'AVENUE PRINCESSE ELISABETH** : Les rails devaient être changés et la STIB (et non la Commune) a en profité pour réfléchir sur un aménagement façade à façade permettant d'améliorer la vitesse commerciale de leurs trams sur un axe très utilisé par les schaarbeekoïses. Des mesures ont été prises pendant les travaux lorsque les trams roulaient à 10km/h.
 Quelques participants à la réunion ont mis en doute les conclusions de la Commune et parlent de manipulation. Ils citent notamment l'étude SWECO; laquelle conclut qu'il n'y a pas de problèmes de trafic de transit sur l'avenue Princesse Elisabeth. Ils questionnent également la compétence de la Commune sur ce dossier dans lequel la STIB est première partie prenante. Un autre participant est intervenu en soutien au projet de réaménagement de l'avenue, notamment en raison de l'espace laissé aux cyclistes. Les premiers participants intervenus ont reconnu que des personnes sont en faveur mais on insisté sur le fait qu'ils sont une minorité. Selon eux, 100% des commerçants de l'avenue sont contre et une pétition contre le projet a réuni près de 1000 signatures.

Les échanges entre l'agent de la Commune et les participants ont fait émerger des commentaires et réflexions concernant la manière dont les attentes des citoyens sont reçues et traitées par la Commune.

Une personne favorable au plan Good Move et plus particulièrement aux mesures décidées en octobre 2022 a expliqué être déçue par la suspension de ces mesures alors que, comme beaucoup de cyclistes, ce sont des changements qu'il attend depuis longtemps. Cela a mis en lumière le sentiment de ne pas être écouté des deux côtés du débat. Pour certaines personnes exprimant leur opposition au projet Good Move, ce dernier ne répond pas à leurs attentes qui sont la sécurité routières et la viabilité des voiries. Ils reprochent à la Commune d'imposer un cadre trop rigide dès le départ qu'elle se contente d'expliquer au lieu d'entrer dans une véritable discussion avec les habitants et les commerçants. Beaucoup de ces derniers présents à la réunion questionnent ainsi les véritables motivations de la Commune.

4. VISION IDÉALE DE LA MOBILITÉ

La réunion s'est conclue sur un exercice de projection dans le futur. On a demandé aux participants de chaque groupe de compléter la phrase suivante :

“Dans 10 ans, Schaerbeek est vue comme la commune où la mobilité est la mieux gérée parce que...”

Lors de la réunion #1 l'exercice a été fait en interrogeant les participants un à un lors d'un tour de table. Le 8 juin, les participants ayant été beaucoup plus nombreux, on a demandé aux participants de se réunir par groupe de 3, d'échanger ensemble et de retranscrire les mots et phrases qui sont ressortis. Cela a donné lieu à une dynamique différente grâce à laquelle, dans certains cas, des groupes de personnes d'avis parfois très différents ont pu échanger dans le calme.

SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DE VISION

Les éléments de vision issus des travaux de groupes témoignent d'aspirations diverses, quelques-unes contradictoires, mais parfois complémentaires à condition de trouver des solutions créatives qui permettent d'atteindre de construire des équilibres. C'est l'une des tâches qui incombera au panel citoyen en septembre et octobre prochains.

Ressortent notamment des deux réunions :

- Le besoin de repos et le bien-être des habitants.
- Le besoin de liberté de mouvement et de choix dans les modes de déplacement.
- Une coexistence pacifique des différents types d'usages de la rue.
- Le souhait que l'espace en rue soit moins contraint, d'où des propositions comme l'enterrement des lignes de tram ou des places de parking souterraines.
- La possibilité de se garer sans trop de difficultés.
- Des espaces verts.
- La sécurité des piétons, des enfants...
- Le souci de la gentrification du quartier.

Tous les éléments de vision sont repris dans les photos des panneaux ci-dessous.

RÉUNION #1

MOBILITE PERMET
 STATIONNEMENT POUR TOUS INCLUSION & DIVERSITÉ

METRO CAO

ALLE KINDEREN ^{veilig} VEILIG (ALLEEN?)
 NAAR SCHOOL

ELIMINATION TRAFIC
 EXTERIEUR

RUST & LEEFBAARHEID VOOR IEDEREEN

PARKING RIVERAINS COLLECTIFS

PLUS DE RESPECT ET USAGERS
 CHOIX DU MODE
 SANS CONTRAINTE

T&C PREND MOINS DE PLACE
 OUVRIR AUX GENS DE L'EXTERIEUR

ACCÈS FACILE AUX T&C

RUES (gts) OUVERTES À 2 SENS

UNE VRAIE PLACE POUR LES PIÉTONS

2033

Pas de gentrification

Moins de tensions

4 parkings souterrains

Verdin

Place Meisen ^{Train en tunnel}

Espace cyclistes / piétons

RÉTABLIR LES PLACES
 de stationnement
 (35x à vélo / arceaux) MOINS DE TROTTOIRES
 MOINS

CIRCULER SANS FAIRE LE
 TOUR de la BELGIQUE!

QUE LA VOITURE NE SOIT PLUS
 LA BÊTE NOIRE

PETITES NAVETTES POUR
 LES HABITANTS (internes)

TRANSPORTS PUBLICS GRATUITS

RÉUNION #2

idée précise pour l'avenir :

de véritable bonnes intentions
 alors, quel qu'il soit...

plus vert et est mieux
 plus de Tichel, ou de classes
 en sans sel, e'est mieux...

Comment pourrait-on faire pour
 que ce soit mieux pour tout le monde?

2033

A management global sans maillon faible

Parking souterrain

OPTIMISER Le PARKING publ

2 PHOTO OBLIGATOIRE des
 STATIONNEMENT des
 VELOS ET TROTTOIRES

VISION 2033



- NE PLUS METTRE LES GENS EN OPPOSITION (VÉLOS & VOITURES IL FAUT UN DIALOGUE MARCHÉ)

- TRAM/BUS → 24/24 → 7/7

- MORE GREEN (TIGES FLOWERS, ETC)

- BETTER & VISIBLE BIKEPATHS.

- VERBODEN om te parkeren op de tramsporen
 voor vloeren van de fietsen op de trams

→ ENFANTS PEUVENT SE DÉPLACER (INDEPENDAMMENT) (10-11 jr)
 ZONDER VOLWASSENEN

→ sécurité → routes sûres
 → marge pour erreur → pistes cyclables

- Ne pas supprimer la liberté de circulation de mobilité comme le veut.
- OUVERTURE DES RUES D'ES 2 SENS
- ACCÈS Stationnement (véhicule privé & communier)
- CARTE RIVERAINS pour tous les Schaarbeekers
- POLITIQUE DE stationnement équitable (communier) → (= vélo aussi!) (ARRO)
- PLUS DE PARKING (URGENT)
- + SÉCURITÉ POUR CYCLISTES PIÉTONS USAGERS TRANSPORT COMMUN
- + de diversité, meilleure représentativité et consultation de toutes et tous
- Plus de méthodes alternatives pour limiter le transport lourd
- ÉVITER une Gentrification PERMETTRE AU COMMERÇANT DE VIVRE DÉGÂTÉMENT.

venir et travailler localement pour sauver la planète supprimer la flexibilité

VISION 2033



♥ Schaarbeek

GRATUITE' Int en Commun transports

FACILE DE CHANGER DE SITUATION EN FCT DE LA SITUATION PLUS VERT

PRIORITÉ' ABSOLUE AU CONTEXTE CITADIN (capitale BE + UE)

→ Verdunisation = accessoire ⇒ OPTIQUE = efficacité des transports

Vns la SOBK. ÉTÉ

- MOBILITÉ: pas de service d'un agenda communautaire [redacted]: BXL ≠ AMSTERDAM
- PAS DE GENTRIFICATION / EXCLUSION de la population en place (via politique de stationnement. MAINTIEN ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE.
- PLANS ← diagnostic scientifique (≠ dogmatique)

SÉCURITÉ POUR TOUS
 PARKINGS SOUTERRAINS

ANNEXE 1 : DIAGNOSTIC RUE PAR RUE

LE RETOUR DU TRAM 55

Cela a été mentionné comme un point positif, même si les embouteillages de la Place Eugène Verboekhoven impactent négativement sa circulation.

ACCÈS AU HAUT DE SCHAERBEEK

En passant par la rue Marbotin, il faut plus de 30 minutes pour rejoindre la rue François-Joseph Navez puis pour arriver à la gare de Schaerbeek. Il faut 40 minutes pour aller à la Place Princesse Elisabeth depuis la Chaussée de Haecht, contre 10 minutes avant.

QUAI DES USINES

Un participant a indiqué qu'on souhaitait faire passer le trafic de transit par le quai des Usines, ce qui est en contradiction avec réduction de 2 à 1 bande

AVENUE PRINCESSE ELISABETH

A été présentée par des participants comme un exemple de décision dogmatique et d'échec de la politique de mobilité à Schaerbeek. Les termes de manipulation et d'instrumentalisation ont été utilisés par certains.

Les travaux actuels ont lieu en dépit de l'avis d'une majorité de citoyens qui se sont exprimés sur le projet (le PV de clôture de l'enquête publique ne rend pas compte de tous les avis); les études de mobilité nécessaires n'ont pas été conduites ou communiquées malgré des demandes; les travaux n'ont pas été que partiellement suspendus contrairement aux promesses faites par la Commune, etc. Lors de la réunion #2, une participante a qualifié l'aménagement de la piste cyclable sur le trottoir de catastrophe. Il a également été mentionné que le projet en cours va compliquer la vie des riverains de l'avenue princesse Elisabeth en obligeant ceux passant par le dernier tronçon à faire un grand détour pour se rendre en direction de la Commune.

Le gel temporaire de la mise en sens unique a toutefois été présenté par certains comme positif.

BOULEVARD DU LAMBERMONT

Des inquiétudes ont été exprimées quant à la capacité du boulevard de rester une « voie structurante » si les voies de circulation pour les automobilistes sont réduites de 3 à 2. Le croisement Lambermont/Demolder a également été signalé comme dangereux car des voitures passent au-delà des piquets et avancent très rapidement pour rejoindre la Place Verboekhoven.

Un participant qui se déplace à vélo décrit à l'inverse qu'il s'y sent en sécurité grâce à l'espace laissé aux cyclistes. Un autre constate que les automobilistes se montrent très patients.

AVENUE DEMOLDER

La végétation est décrite comme très agréable. Par contre, la rue a aussi été citée comme exemple pour illustrer les problèmes de stationnement pour les non-résidents.

RUE F-J NAVEZ

Il y a trop de passage devant l'école au moment où les élèves entrent et sortent; cela crée beaucoup de stress notamment pour les parents. Durant les heures de cours, la pollution sonore est trop importante pour les classes donnant sur la rue et pour les habitants de la rue. L'importance du trafic empêche des parents de laisser leurs enfants aller seuls à l'école à vélo; ils les accompagnent, ce qui amène des automobilistes à être agressifs quand ils pédalent les uns à côté des autres.

D'autres participants ont dit que la mise en place du nouveau plan de circulation en octobre 2022 n'a pas réduit la pollution ou le bruit mais a créé plus de chaos. Il y a eu un échange là-dessus car certaines personnes ont fait remarquer que ce "chaos" n'a eu lieu que le premier jour. Le second, les choses allaient déjà mieux; la rue était beaucoup plus calme. L'ensemble du personnel de l'école a fait savoir que c'était beaucoup mieux pour enseigner.

Lors de la réunion #2, un grand nombre de participants ont décrit les embouteillages sans fin entre la rue Navez jusqu'à la Place Pavillon. Il est décrit le passage de centaines de camions, y compris ceux de Bruxelles Propreté. Certains pointent du doigt la mise en sens unique de la rue Van Oost et de la rue Portaels. Pour un commerçant présent et actif dans la rue Navez: la fermeture de la rue Stephenson serait une catastrophe car ses livreurs passent plusieurs fois par jour par cette rue pour livrer vers Laeken. L'alternative transformerait un trajet de 3' en 30'. Une participante a également fait remarquer que la bande cyclable ocre rue Navez est souvent difficilement empruntable suite au trafic beaucoup trop important.

RUE/PLACE STEPHENSON

L'origine du problème de la rue Stephenson est la fermeture du passage par l'avenue de la Reine et la Chaussée d'Anvers. S'il était encore possible de passer par ces deux axes, ça irait. Au lieu de ça, la rue Stephenson a été transformée en une rue structurante.

On retrouve rue Stephenson les problématiques de la rue Navez (les deux rues sont souvent citées ensemble).

Lorsque la rue Stephenson a été coupée en octobre 2022, un camion est resté coincé dans une rue adjacente trop étroite. Toutefois, des participants regrettent également que les mesures n'aient pas pu être testées plus longtemps pour voir ce que cela aurait pu donner.

Un participant regrette la suppression de 6 places de stationnement sur la Place Stephenson en faveur de vélos qui ne s'y trouvent jamais en raison des risques de vol et de détérioration.

Lors de la réunion #2, quelques participants ont exprimé avec enthousiasme l'aménagement d'une entrée dans le parc depuis la Place Stephenson mais l'un d'entre eux a tout de même demandé ce que ça allait apporter comme valeur ajoutée par rapport à la situation actuelle.

RUE JAMES WATT

Les embouteillages rue Navez et rue Stephenson se font aussi sentir rue James Watt selon un participant.

CARREFOUR PAVILLON

La mauvaise conception du carrefour a été mise en avant. On signale l'accumulation des voitures, trams et véhicules de secours en provenance des nombreuses rues qui s'y rejoignent; ce qui provoquent des blocages. Des participants ont critiqué l'attitude de la Commune qui n'a pas suivi la proposition de mettre des feux de signalisation et qui a au contraire rétréci la voie pour protéger la piste cyclable. Certains reprochent à la Commune de créer volontairement des problèmes pour justifier des changements de circulation et d'autres expliquent que multiplier les contraintes et les entraves n'est pas la bonne manière de convaincre les gens de changer de modes de transport. Le carrefour a aussi été décrit comme une illustration de la mise en sens unique d'un trop grand nombre de rues (Van Oost et Gallait notamment); le dégagement ne pouvant se faire que par la rue Quinaux. Un participant a mis en lumière un risque de collision entre voitures sur la rue Pavillon en raison d'automobilistes qui ne respectent pas le sens unique. Sur cette même rue, en raison des longues files d'attentes de voitures, les vélos ont du mal à être vus en train d'arriver. D'autres cyclistes saluent toutefois le fait que le sens unique de la rue est bénéfique pour la circulation des vélos.

RUE VAN OOST

Des commerçants se sont exprimés pour dire que les voitures se mettent toutes en double file ; ce qui leur fait perdre de la clientèle. Le trafic se répercute sur la rue Pavillon qui est elle aussi saturée. Le sens unique de la rue Gallait impacte aussi la rue Van Oost.

RUE GALLAIT

De nouveau des commerçants ont pris la parole pour mentionner les problèmes de circulation dus à la mise en sens unique de la rue. Elle pose aussi un problème pour les cyclistes qui doivent monter sur le trottoir car la piste cyclable passe derrière l'arrêt de tram. Plusieurs participants de la réunion #2 se sont plaints du magasin Kadizi, situé proche de la rue Gallait et de la rue de Moerkerke. Le samedi, de nombreux clients se mettent en double file et provoquent des embarras de circulation

AVENUE VOLTAIRE

Elle est décrite comme très positive par des cyclistes mais un participant a aussi indiqué qu'il y avait beaucoup de trafic.

RUE VANDERLINDEN

Depuis la mise en sens unique de la rue Pavillon, un trafic de transit important y passe en semaine. Pendant le weekend par contre, la rue est décrite par un participant comme agréable pour les vélos.

RUE VAN SCHOOR

Elle est décrite comme très apaisée.

RUE RENKIN

Elle est décrite comme apaisée grâce à la mise en sens unique. Il a fallu un peu de temps pour s'y faire mais à présent c'est très agréable selon un participant.

PLACE LEHON

La signalisation manque de clarté sur cette place.

RUE METSYS

Une des rares à être restée dans les deux sens, la rue Metsys répercute beaucoup de circulation. Le bruit en journée est décrit par un participants comme infernal. D'après un autre participant (commerçant), ses clients y habitant constatent une augmentation de la pollution et des embouteillages allant jusqu'à la rue Eenens.

RUE EENENS

La rue Eenens a été saluée comme une vraie réussite pour l'aménagement cyclable.

PLACE VERBOEKHOVEN

Elle est décrite comme très dangereuse pour les cyclistes et les trottinettes en raison des deux voies pour les voitures et le stationnement en double file.

PLACE COLIGNON

D'un point de vue positif, on note la bonne desserte des transports publics. D'un point de vue plus négatif, on regrette le non-respect des piétons et cyclistes par des automobilistes qui confondent la place avec un circuit.

AVENUE DE LA REINE – PLACE LIEDTS

Du fait de la mise en sens unique, la circulation est reportée sur la rue Masui et la place Masui. On ne peut retrouver l'avenue de la Reine que plus loin, passer sous le pont où le tram est prioritaire. Le passage des voitures se fait donc au compte-goutte. La place Liedts est devenue un goulot d'étranglement où tous les véhicules sont sur une bande.

QUARTIER BRABANT – LIEDTS – CARREFOUR PAVILLON

Le trajet entre le quartier Brabant (rue Brabant) – Place Liedts – Place Pavillon est rendu particulièrement embouteillé, notamment le weekend, le dimanche étant la pire journée). Plusieurs participants ont mentionné le magasin Kadiri qui attire beaucoup de monde mais ne dispose pas d'assez de places de parking par rapport à la grande taille du magasin. Par conséquent, il y a beaucoup de stationnement en double file, notamment rue Gallait où l'entrée d'un parking souterrain est souvent bloquée. L'état de la rue Floris ces jours-là est décrit comme insupportable.

RUE DES PALAIS

Avec les travaux qui commencent bientôt, les véhicules se retrouvent sur les rails de tramway, la rue Royale Sainte-Marie se déverse dans la rue des Palais.

DE LA RUE MASUI À LA CHAUSSÉE DE HAECHT

Un commerçant présent à la réunion #1 a voulu illustrer les difficultés de circulation et leurs impacts sur son activité avec l'exemple suivant. Pour livrer ses marchandises à Laeken, il lui faut souvent 1h40 (A/R) en passant par la rue Masui, la rue Rogier, l'avenue Rogier, la rue des Palais, jusqu'à la Chaussée de Haecht. La mise en sens unique des rues des Palais et Lefranc ont accentué la complexité de la situation. Une expérience similaire a été mentionnée lors de la réunion #2 (1h pour rentrer dans Schaerbeek par rue Masui contre 15 minutes pour en sortir via la Place Colignon vers Botanique).

CHAUSSÉE DE HAECHT

Plusieurs points positifs ont été mentionnés concernant la Chaussée:

- la fluidité du tram 55, en combinaison avec les aménagements faits sur la rue Royale Sainte-Marie. Tronçon décrit comme apaisé par un participant.
- le passage du tram 92

Toutefois ces mêmes aménagements ont pu avoir des effets indésirables pour les automobilistes qui peuvent déboîter dans la chaussée en sens inverse et trouver les cyclistes face à eux.

RUE ROYALE SAINTE-MARIE

Elle est décrite comme une rue apaisée, sécurisante et très agréable pour plusieurs participants qui se déplacent à vélo. La mise en sens unique est vue comme très positive.

AVENUES DES AZALÉES – AVENUE PAUL DESCHANEL

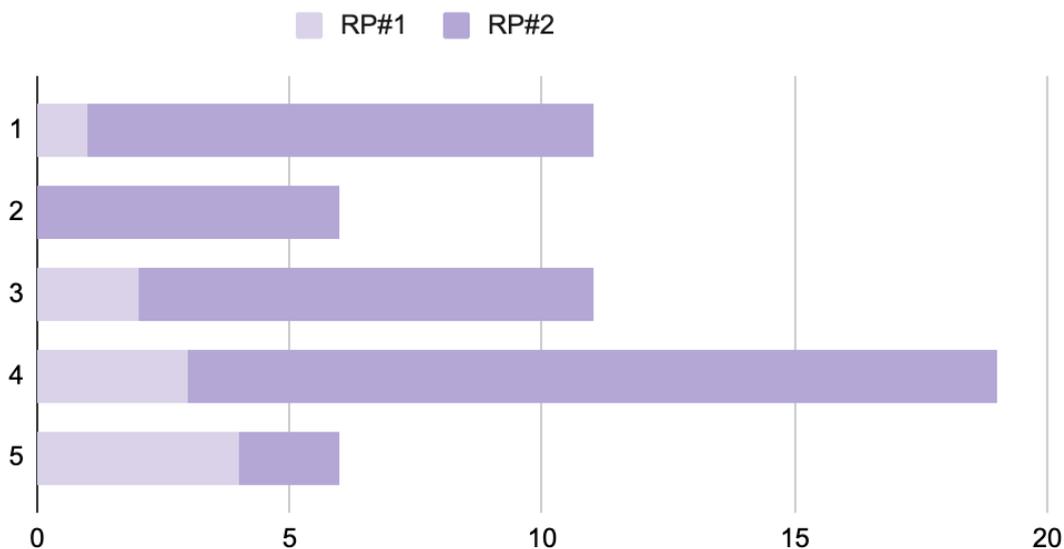
Avec la mise en sens unique de l'avenue Azalées, les véhicules sont reportés sur les avenues Paul Deschanel & Rogier; cette dernière devenant un goulot d'étranglement jusqu'à la rue des Coteaux où les véhicules circulent sur les rails. Lors de la réunion #2, l'avenue Deschanel a été décrite comme embouteillée à toute heure, jour et nuit, impraticable et très abîmée, y compris au niveau des pistes cyclables.

ANNEXE 2 : ÉVALUATION DES RÉUNIONS

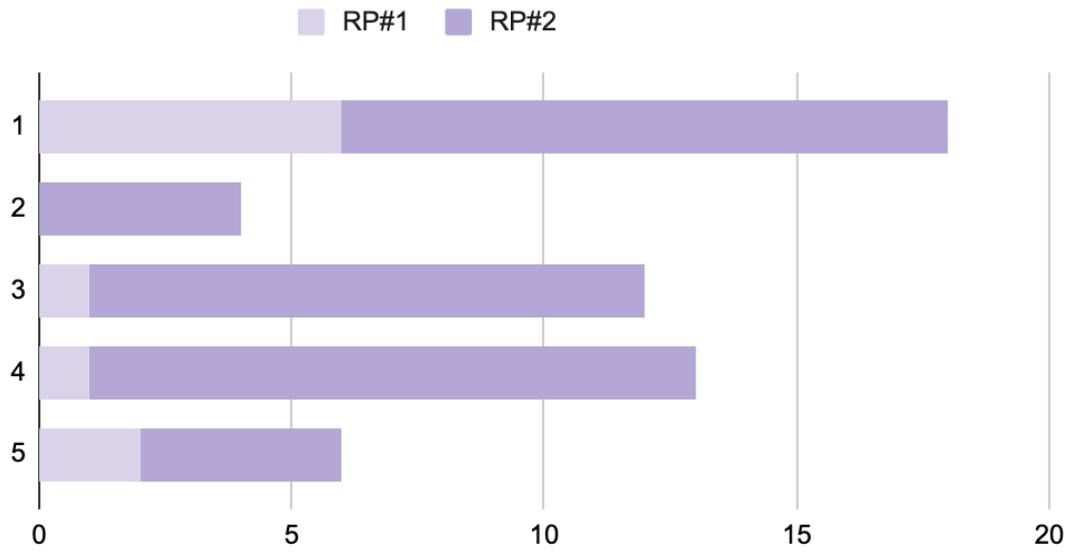
1 : Je ne me suis pas senti·e écouté·e
5 : Je me suis senti·e très bien écouté·e



1 : Je n'ai pas pu exprimer tout ce que j'avais sur le coeur
5 : J'ai pu très bien exprimer ce que j'avais sur le coeur



1 : Je n'ai rien appris
5 : J'ai beaucoup appris



1 : Je me suis senti-e très mal
5 : Je me suis senti-e très bien

