

# Scannons notre rue !

Un projet de



avec le soutien de



## Atelier 3: Montenegro Saint-Gilles

### Contexte

Scannons notre rue!, autrement dit un “scan des rues habitables”, est un atelier le quel un certain nombre de riverains ou d'usagers (par exemple, les enseignants et les parents d'une école) discutent de la situation du trafic sur place, pendant qu'un vélo de mesure collecte des données objectives liées à la vitesse et au bruit des véhicules qui passent, et le montre en temps réel aux participants.

Ce rapport peut servir de base à une discussion constructive avec les décideurs politiques au niveau municipal ou régional.

### Situation générale de l'atelier

Quatre personnes ont participé à cet atelier, certains membres du comité de quartier, tous riverains du quartier. L'atelier a eu lieu le lundi 28 novembre de 17h à 18h30, par temps sec. L'atelier était mené par Benjamin Tollet, qui a aussi écrit ce rapport.

Pour les aspects techniques des mesures, nous nous référons aux informations sur le site [www.johanna.be](http://www.johanna.be).

En concertation avec les participants, nous avons décidé d'effectuer des mesures à cinq endroits dans le quartier: en face de La Vieille Chechette (rue du Monténégro), en face du coiffeur Coiff-Style Nada (rue de Monténégro, juste avant les logements sociaux), en face du Crix Café rue de Bosnie, rue Émile Féron devant la bibliothèque néerlandophone et rue Théodore Verhaegen devant La Tricoterie.

## Analyse par point de mesure

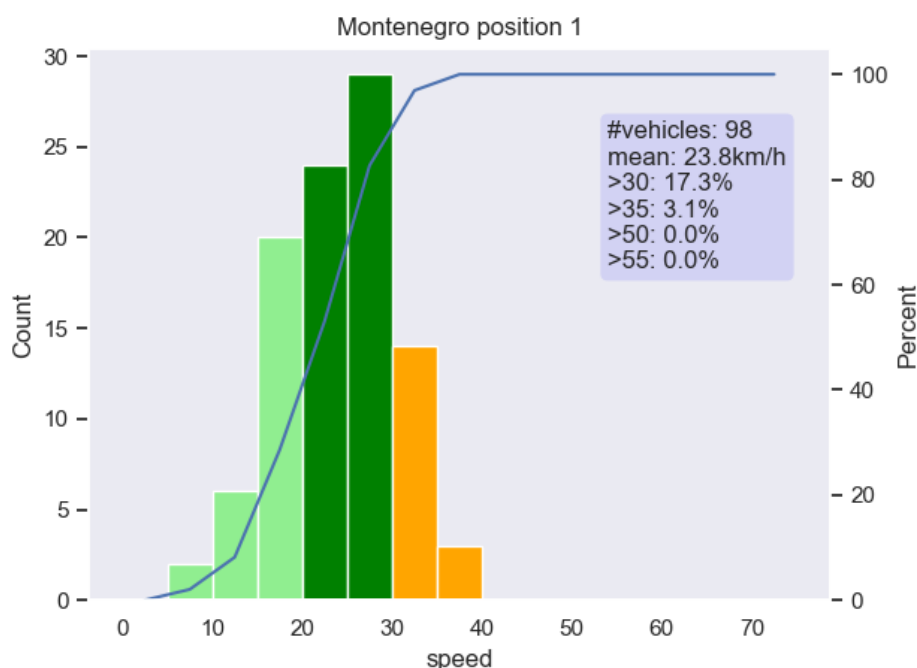
### Point de mesure 1: La Vieille Chechette, Rue du Monténégro



Le trafic arrive de la rue Théodore Verhaegen est ralenti par un ralentisseur à hauteur de la petite place des Deux Bancs. Grâce à cet aménagement, les voitures roulent à une vitesse correcte à hauteur du passage à piétons.

Par contre, les camionnettes passent au dessus du ralentisseur et roulent à plus grande vitesse, ce qui est dangereux dans ce quartier avec peu d'espace public et ayant des enfants allant vers la pleine de jeux.

Bien que les participants pensaient que les voitures roulaient assez vite, la plupart des conducteurs semblaient respecter la limite. Environ un conducteur sur six roulait à plus de 30 km/h, et aucun à plus de 40 km/h.



Idéalement il faudrait faire un petit piétonnier entre la Place des deux Bancs et rue du Tir.

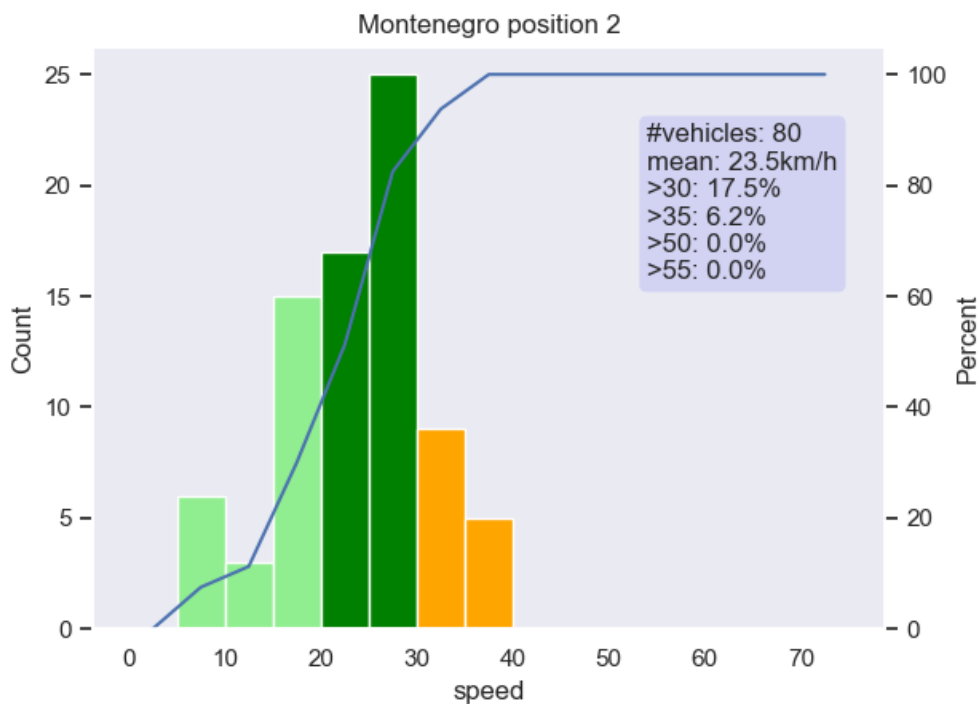
### Point de mesure 2: coiffeur Coiff-Style Nada

Le coiffeur se situe sur le coin entre la rue de Monténégro et la rue du Tir. Cette partie de la rue de Monténégro en face de logements sociaux est très dense, avec des enfants qui jouent près de la rue, des enfants jouent voir même dans la rue, ce qui est un danger constant vu qu'il y a pas mal de passage de transit, des camionnettes qui coupent l'avenue du Parc.



À cela s'ajoute que bientôt une crèche de 160 enfants ouvrira ses portes dans rue du Tir, ce qui va encore augmenter le trafic automobile pendant les heures de pointe.

Environ un conducteur sur six roulait à plus de 30 km/h, et aucun à plus de 40 km/h.

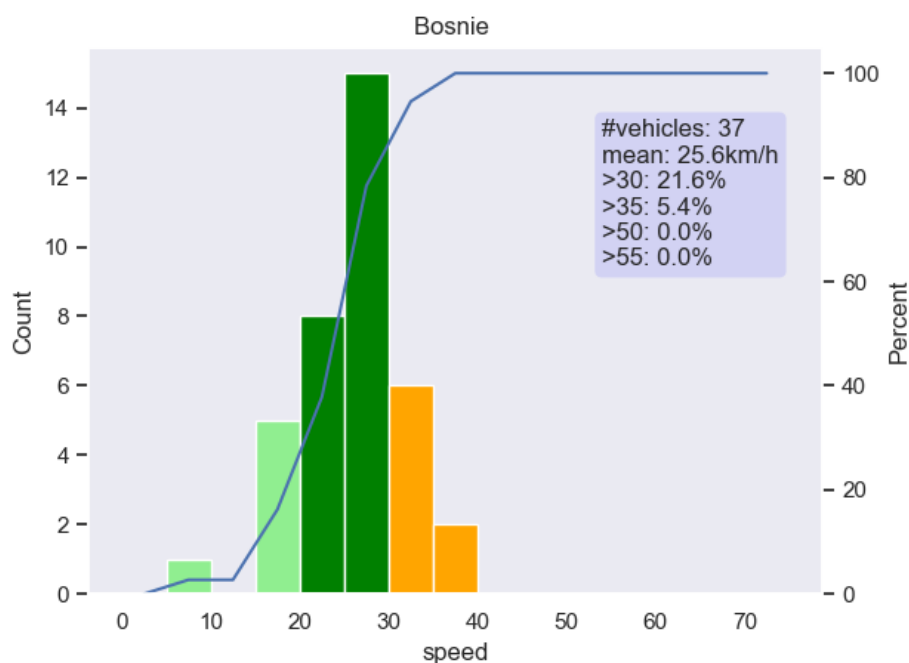


**Point de mesure 3: En face du Crix Café, rue de Bosnie**

Un point à observer: les voitures ont tendance à prendre le sens interdit. Beaucoup de voitures ne ralentissent pas avant de tourner, ce qui est un danger pour piétons, cyclistes, steps...

Pendant l'heure de pointe les voitures roulent plus doucement car elles cherchent une place pour se garer.

Il y avait peu de circulation sur ce tronçon. Le profil de vitesse était similaire aux deux endroits précédents.

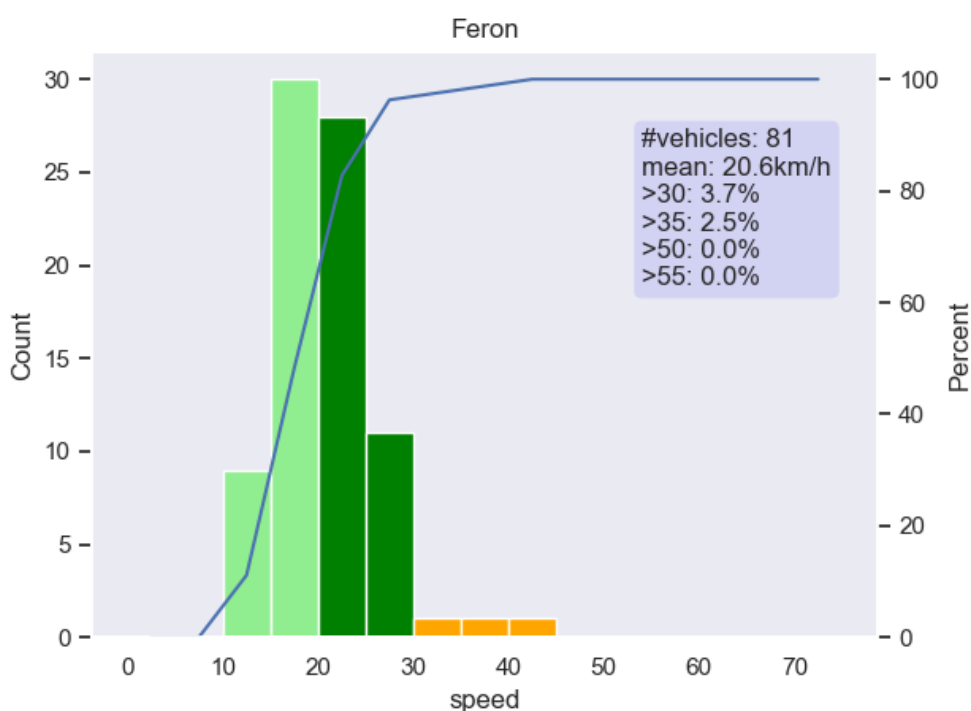


### Point de mesure 4: Émile Féron devant la Bibliothèque néerlandophone de Saint-Gilles

Cette partie de la rue Émile Féron est utilisée comme raccourci pour éviter les feux. Lors de notre atelier sur le trottoir, deux riverains sont passés, intéressés par ce que nous faisons et ont spontanément entamé une conversation. Une observation intéressante, ou plutôt préoccupante, a émergé au cours de cette conversation : « depuis réaménagement, c'est pire ! » Ils expliquent : le plateau n'est pas assez haut, ce qui donne envie aux voitures d'augmenter leur vitesse pour obtenir *l'effet tremplin*.

Le réaménagement a changé une rue à deux sens en sens unique, mais avec plus de place pour les voitures qui passent, ce qui facilite et incite les excès de vitesse. Sur le plateau de circulation devant la bibliothèque, la scène de rue est encore assez large (ce qui invite à rouler plus vite). Un rétrécissement de la rue pourrait aider à réduire davantage la vitesse ici.

Nous constatons que très peu de voitures roulent à plus de 30 km/h (même si une a roulé à plus de 40 km/h). Les participants avaient déjà l'impression aux points de mesure précédents que le trafic était assez rapide (bien que les données n'aient pas montré de dépassements majeurs). Ici aussi, le sentiment était que les gens roulaient trop vite. Nous ne pouvions que conclure que 30 km/h est trop rapide pour ce type de rue avec beaucoup d'enfants qui jouent.

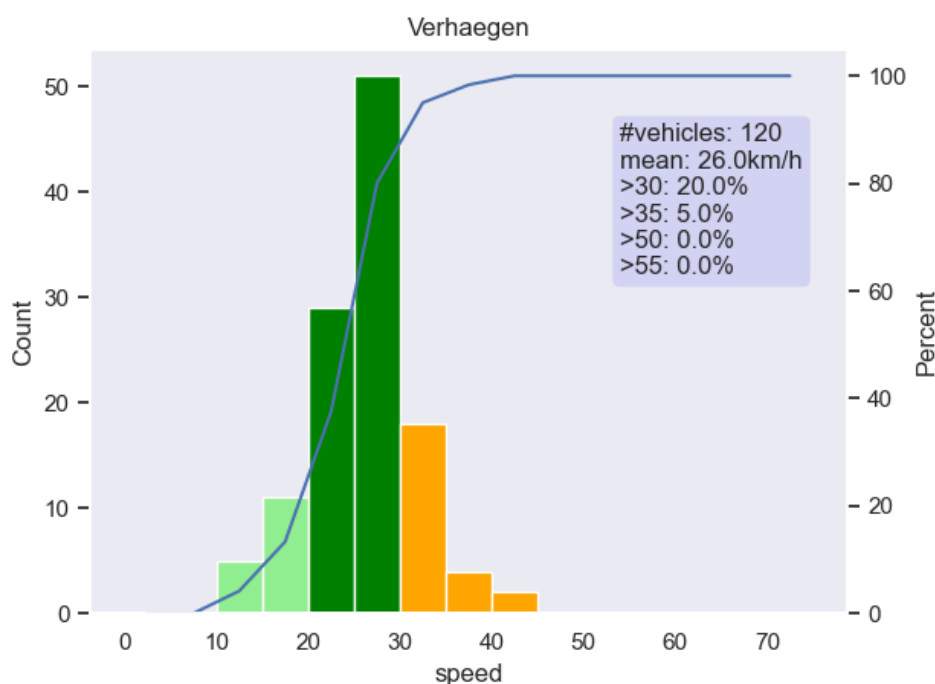


Nous suggérons d'en faire une *zone de rencontres* (woonerf). Dans une zone de rencontres, les automobilistes sont tolérés du moment qu'on respecte les conditions du lieu et qu'ils donnent priorité à l'usage local de la rue. La vitesse maximale autorisée y est de 20 km/h.

### Point de mesure 5: rue Théodore Verhaegen devant La Tricoterie

Nous constatons une grande différence en ce qui concerne le bruit sur ce grand axe, à cause des trams et (petits) camions. C'est aussi une rue avec considérablement plus de trafic que les autres points de mesure.

Lors de nos mesures, il s'était passé un incident à hauteur de la place de Bethléem. Le gyrophare visible de loin a probablement influencé la vitesse des voitures, ce qui ne nous donne pas de données fiables pour ce point de mesure. Les données de cette mesure ne doivent donc pas être considérées comme représentatives.



Une solution pour ralentir le trafic serait de remettre priorités de droite, mais cela forme un problème avec priorité du tram.

Une autre solution serait de couper un tronçon de la rue, à hauteur de place Bethléem : placer un filtre modal où les trams passent mais pas les voitures. Ce qui augmenterait la qualité de vie autour de la place Bethléem.

Il y a aussi une problématique pour les cyclistes: ils doivent rouler entre les rails du tram en descente, et osciller entre la rue et le trottoir en montée. La descente est stressante à cause des trams et des voitures qui collent aux cyclistes. La montée est frustrante car il faut passer sur les arrêts de trams (bondés en heure de pointe) voir entre les marchandises des épiciers ou entre les (camionnettes de) livraisons. Il faudrait des infrastructures plus sécurisées et adéquates pour les cyclistes.

## Conclusions et démarches éventuelles

Sur les quatre premiers points de mesure, nous avons constaté un grand écart entre la vitesse légale et la perception de sécurité routier dans un quartier. La conclusion la plus importante de cet atelier est peut-être que le problème n'est pas tant que les automobilistes ne respectent pas la limite, mais que la limite elle-même est trop élevée. Apparemment 30 km/h dans ces petites rues résiduelles, dans ce quartier densément peuplé avec beaucoup d'enfants, est encore trop impressionnant, ce qui donne aux riverains un sentiment d'insécurité (de circulation). Si nous voulons une ville vivable, la limite de vitesse doit encore être abaissée, à 20 km/h.

Néanmoins, la différence entre le quartier résidentiel et la rue Théodore Verhaegen est considérable. Il faudrait revoir toute l'organisation de cette rue. Instaurer un filtre modal à hauteur de la place Bethléem pourrait faire des merveilles, pour la rue Verhaegen mais aussi pour les quartiers avoisinants.