

Chapitre 4 : Mobilité et voiries

Introduction :

- La mobilité est un problème global pour lequel l'ensemble de la population est concerné et non pas uniquement celle des nouveaux arrivants ;
- L'évolution de nos villes en général va devoir obliger les habitants à privilégier des modes de mobilité douce et l'augmentation d'utilisateurs permettra aussi d'intensifier le réseau des transports en communs, déjà bien développé autour du site. A ce titre, l'aire géographique du PPAS et ses abords immédiats sont à présent classés B d'après le RRU : titre VIII article 10

Considérant, en ce qui concerne la circulation en général :

- Que nombreux ont ceux qui estiment que le Plateau est une parcelle entièrement enclavée, dont l'accès n'est possible que via des ruelles peu larges, en sens uniques et totalement encombrées aux heures de pointe ;

Alors que :

- Le périmètre du PPAS est actuellement desservi par des voiries, certes pas toujours praticables de façon optimale à double sens, mais on ne peut pas parler d'enclavement. Le Plateau Avijl est, au même titre que n'importe quel îlot, bordé de rues et accessible par le réseau des voies de communication du quartier, dont celles situées bien au-delà du simple périmètre géographique du Plan.
- Les encombrements aux heures de pointe sont inhérents au positionnement d'un quartier par rapport à d'autres pôles, ainsi que par la présence d'infrastructures drainant un grand nombre d'automobilistes.
- L'avenue Dolez et la Chaussée de Saint-Job, situées à proximité du plateau, sont des voiries inter quartier et voies d'accès entre la périphérie et Bruxelles.
- La Commune est fort attentive à ce problème dans le quartier et s'est penchée sur ce problème dès la phase 1 du Plan Communal de Mobilité.
- Mais il est vraisemblable que les comportements en matière de mobilité auront changé d'ici la fin de la réalisation des logements prévus au PPAS, notamment au vu des récentes avancées des mobilités alternatives dans le quartier, évoquées par ailleurs.

- Que, selon de très nombreuses réclamations, la Commune n'a pas tenu compte, dans le RIE, de tous les nouveaux logements en cours sans mesures d'accompagnement (par exemple : coin Dolez, clos du Drossart, Pêcherie, Clos Bourgmestre De Keyser, Engeland, coin Dolez-Engeland...);

Que, de plus, le comptage du RIE date de 2003 et le nouveau comptage ne comporte pas de date ;

Qu'en ce qui concerne les statistiques du nombre de voitures, l'étude se base sur un plan IRIS en cours de réactualisation et fait l'hypothèse de logements sociaux là où la Commune dit « de type social destiné à la vente », ce qui génère nécessairement une différence ;

Que pour le reste, les statistiques se basent sur 2001 sans aucune réactualisation ;

Alors que :

- Le RIE et son addendum sont liés à la situation projetée telle que soumise à l'enquête.
 - Les comptages repris dans la partie mobilité du RIE du 20-04-2006 datent du 01-12-2005. Les comptages ont été effectués sur une période s'étalant entre 8h00 et 9h15 et entre 16h30 et 18h30. Ces 2 périodes horaires correspondent aux heures de pointe du matin et du soir. L'addendum au RIE (juin 2008) est réalisé sur base de ces mêmes flux de trafic (fin 2005) et ceci afin d'en permettre une comparaison objective.
 - En ce qui concerne l'estimation du nombre de voitures par ménage, le RIE se base sur la source d'information la plus fiable, à savoir le recensement réalisé par l'Institut National des Statistiques (INS) réalisée en 2001. Le Plan IRIS I et son actualisation le Plan IRIS II se base d'ailleurs sur cette même source d'information. L'INS n'a plus réalisé une telle enquête depuis 2001. Il s'agit donc de la source la plus complète (données à l'échelle des secteurs statistiques) et la plus actuelle.
 - Pour rappel, le RIE faisait déjà l'hypothèse d'une certaine mixité concernant le type de logements. L'hypothèse était que les secteurs statistiques du Melkriek et de la Pêcherie présentent des données représentatives de la population qui occupera le Plateau Avijl, en ce qui concerne respectivement les logements sociaux et les logements moyens au prix inférieur au prix du marché. On obtenait donc pour le Plateau Avijl une estimation moyenne de 0,93 voitures/ménage. On notera que la valeur pour le secteur de la Pêcherie est sensiblement plus élevé (1,11) que dans le secteur statistique « Saint-Job » (0,89) dont fait partie le Plateau Avijl.
 - L'enquête INS a constitué une base de données à l'échelle des secteurs statistiques, niveau de précision jusqu'aujourd'hui inégalé par d'éventuelles d'autres bases de données.
 - Chacun de ces dossiers d'urbanisme d'une grande importance a fait l'objet des évaluations appropriées des incidences propres à leur procédure et beaucoup d'entre eux ont été pris en compte dans le RIE;
 - Les autres sites de construction énumérés dans les réclamations ne sont pas de la même importance, certains portant sur quelques maisons uni-familiales ;
 - Comme développé par ailleurs, la réglementation en vigueur n'impose pas d'actualisation des statistiques et des comptages jusqu'au jour de l'approbation du plan, et la méthodologie de travail permet d'actualiser les données par rapport aux statistiques des grands recensements de l'INS, qui ont lieu tous les 10 ans ;
- Que de très nombreuses réclamations prétendent, qu'en réalité, le fait d'ajouter aux 200 nouveaux logements en plus de l'ensemble des autres logements dans le quartier et les environs, fait apparaître que l'on est plus près du scénario de 300 nouveaux logements du RIE ;

Alors que :

- Actuellement, on note 42 habitations unifamiliales dans le périmètre du projet de Plan, soit un équivalent de moins de 40 voitures (statistiques 0,93 voitures par ménage). Le nouveau projet prévoit une augmentation de maximum de 200 logements. L'estimation est donc loin de 300 voitures inhérentes au PPAS.
- La problématique de la gestion du nombre de véhicules fait éventuellement l'objet d'une politique globale à l'échelle fédérale, voire régionale, mais pas d'un quartier.
- Que des mesures ont été prises récemment dans ce sens pour assurer une meilleure desserte du quartier, d'ailleurs déjà bien desservi par les transports en commun :

- SNCB au Vivier d'Oie et à Saint Job ;
 - De Lijn passe avenue Carsoel, venant de Vivier d'Oie pour aller vers l'Observatoire ;
 - STIB le 60 dessert toute la chaussée de Saint - Job depuis à peu près 1 an, le 43 aura très bientôt (avril) son terminus au pied du Plateau : Dolez/Saint- Job,...
 - Sans compter les itinéraires cyclables et ses aménagements de la dernière décennie ;
 - Ou encore la station « Cambio » en projet (ouverture cette année de « cambio Bascule », ensuite ce sera sans doute l'étoile « Coghen », et après Saint-Job) ;
- Il serait bien surprenant que les comportements en matière de mobilité n'aient pas changé d'ici la fin de la réalisation des logements prévus par le PPAS.
 - De même, rien ne permet d'affirmer que les nouveaux habitants présenteront les mêmes besoins et habitudes de mobilité que les riverains actuels ;
 - Le PCM prône pour tous les habitats, une mobilité douce et alternative à celle de la voiture. Cette philosophie du déplacement sous-entend également les objectifs de développement durable à la base du programme du projet de PPAS.
 - Il s'indiquera donc de motiver les nouveaux arrivants, ainsi que les habitants actuels (vu les problématiques actuelles présentées) à faire usage des modes alternatifs à la voiture.
 - Bien entendu, la voiture n'est pas à bannir à tout prix, car elle reste utile et indispensable à certaines professions, situations familiales et peut également permettre à des personnes fragilisées socialement de trouver un emploi et ainsi briser la spirale de l'assistanat.
- Que plusieurs réclamations avancent qu'aucun comptage n'a été fait quand une des voiries est fermée, ce qui est récurrent et donnerait une idée de perte de temps de chaque habitant déjà en situation existante ;
- Que plusieurs réclamations avancent que l'estimation des nouveaux arrivants à base de ceux existant sur le site est fautive, les jeunes couples nécessitant plus de voitures que les personnes plus âgées, soit 1,5 voitures par famille, ce qui pousse le nombre de véhicules de 183 à 295, et les voitures du « Village de Saint-Job » n'ont pas été prises en compte.
- Que ce chiffre est également à prendre en compte en ce qui concerne les parkings ;

Alors que :

- La méthodologie de comptage a été évoquée précédemment. La fermeture temporaire des voiries est peut-être ressentie pas les riverains comme un problème récurrent, mais qui n'est pas significatif du quartier. De plus, il s'agit de fermetures liées à des travaux spécifiques avec un facteur temps propre et limité. Le phasage des travaux de construction des logements permettra de minimiser les inconvénients et l'éventuelle fermeture de voiries.
- Le nombre de voitures par logement n'est pas actuellement un paramètre réglementé par une institution administrative, à part le Règlement Régional d'Urbanisme, titre VIII, art. 6 qui prévoit, pour les immeubles à logements multiples, un minimum de 1 emplacement de parking par logement avec un maximum de 2 emplacements, ou par un PPAS, et il n'est pas de coutume d'estimer le nombre de véhicules afférent au logement social à plus de une voiture par ménage, ce qui n'est pas le cas actuellement pour les logements existants sur le territoire couvert par le PPAS.
- Le « Village de Saint Job », projet en cours à proximité de la gare de Saint Job, au bas de la rue Jean Benaets, a été étudié de manière à offrir un nombre suffisant de parkings à ses occupants. De plus, ce site ne fait pas partie de l'aire géographique du PPAS.

- Que, par contre, certaines réclamations soutiennent que le RIE ne comprend pas d'étude de mobilité ni de comptages dans les rues concernées ;

Alors que :

- Le RIE a fait une étude des déplacements, tant le matin que le soir depuis et vers les rues avoisinantes. Ce point est abordé, notamment au chap. 3.7.3.4 du RIE qui a été clôturé à la satisfaction du comité d'accompagnement. Pour information, le Service de la Mobilité a effectué un comptage chaussée de Saint - Job, entre Papeksateel et Château d'Eau, du 17 au 24 janvier 2008 qui totalise 10807 véhicules/jour. Ce n'est certes pas aux abords immédiats du site, mais le flux le long de la chaussée de Saint - Job est assez constant d'un bout à l'autre de la chaussée.

- Considérant que de très nombreuses réclamations avancent que la mobilité dans le quartier est déjà compromise, et que l'augmentation de logements va faire empirer la situation, ce qui va détruire « l'esprit village » existant entre les habitants excédés ;
Quid de l'évolution de 7% /an du nombre de voitures en général, et le fait que 20% des ménages disposent de 2 voitures ;

Alors que :

- Il est difficile de prendre position par rapport à ces chiffres, car les réclamations n'en mentionnent pas les sources. Pour rappel : la source la plus fiable concernant le nombre moyen de voiture/ménage reste l'enquête INS.
- De plus, le Plan IRIS II met en avant que le nombre de déplacements mécanisés entre 2001 et 2015 va augmenter (6% en Région de Bruxelles – Capitale, contre 17% hors Région. En effet, trafic ne veut pas forcément dire voiture, la part du vélo augmente sans arrêt et la STIB son panel de clients, mais le SPF Mobilité Transport estime cependant qu'en 2010, le nombre de véhicules en circulation augmentera de 21% à 34%, mais le calcul des parts modales démontre clairement, et ceci quelque soit le scénario envisagé (IRIS I, IRIS II) que la part modale voiture conducteur + voiture passager va diminuer d'ici l'horizon 2015.
- Il est répondu par ailleurs à ces arguments, notamment en ce qui concerne l'aménagement de la Montagne de Saint Job en zone résidentielle ;
- Les comportements humains, couplés à certains mauvais aménagements urbains peuvent être à l'origine des incivilités.
- « L'esprit village » a déjà fortement évolué lors des deux dernières décennies, où l'on a vu progressivement une population âgée et non motorisée remplacée par une population plus jeune et active dont certains ménages sont caractérisés par un taux de motorisation bien supérieur, dans un quartier où la configuration de l'espace public et la largeur du parcellaire ne permettent pas une forte extension du nombre d'emplacements de parcage dans l'espace public ;

- Considérant que, de très nombreuses réclamations font état que le quartier est mal desservi par les transports en commun (pas de site propre ni de métro) ;
Que, par contre, ce site est facilement accessible depuis la ville pour tous les promeneurs de la région (tram 92, train, bus 60 ou 43, réseau De Lijn ou TEC) ;
Qu'aucune proposition n'a été adressée par la Commune aux responsables de la STIB afin d'étudier des solutions de désengorgement pour le quartier ;

Alors que :

- D'une façon générale, la densification de la population des villes permet de limiter le nombre de « navetteurs » journaliers, et donc les problèmes de mobilité qui en résultent. Elle permet également d'améliorer l'offre en transports publics, tant en fréquence qu'en plages horaires de dessertes
- La desserte du quartier par les transports publics est décrite synthétiquement ci-avant ;
- A ce titre, la STIB a mis sur pied un plan tram-bus avec amélioration de l'offre dans le Sud de la Commune. La halte SNCB est proche (400 mètres du centre du Plateau Avijl) et accessible via un réseau de piétons. A cet égard, un nouvel accès à la halte depuis la chaussée de Saint – Job a été réalisé dans les dernières années.
- L'occasion de l'arrivée d'environ 200 ménages dans le quartier donne à la Commune des arguments pour solliciter de la part de la STIB une meilleure desserte du quartier lors des prochaines adaptations de son réseau.
- Le Service de la Mobilité a travaillé avec la STIB pour le trajet du bus 60 le long de la chaussée de Saint – Job, par contre, la fréquence du 43 qui est diminuée de moitié au-delà du Homborch à l'heure actuelle.

Par ailleurs, les travaux en cours au niveau des avenues Wolvendael et Carsoel (renovation des voies de tram, des trottoirs, des pistes cyclables, replantations) prévoient également la création d'un terminus technique au début de l'avenue Latérale. Ce terminus sera intégré au Réseau express Régional (RER) bruxellois, ce qui multipliera les possibilités de correspondances entre le train et le réseau de la STIB, et renforcera l'attractivité du transport public.

- Le Vivier d'Oie, tout proche du site et aisément accessible à pied, est apparu lors de l'étude du dossier de base du PCD comme un des principaux atouts communaux en terme d'intermodalité des transports ;
- Le Conseil communal a fait élaborer le projet de PPAS 63 dont un des aspects principaux du programme est la mise en œuvre et l'aménagement périphérique de ce pôle ;
- La halte RER qui en fait partie est opérationnelle et notamment, ce programme prévoit des aménagements de parcage de nature à rééquilibrer les besoins de tout le quartier ;

Considérant que des réclamations font état que, vu l'ampleur et la durée du chantier, la tranquillité du quartier sera progressivement détruite, mais également les voies d'accès et les parkings seront bloqués par les travaux ;

Alors que :

- Le PPAS n'est pas un permis d'urbanisme, mais un plan d'affectation du sol gérant les parties du territoire susceptibles d'être progressivement construites. A ce titre, la réponse aux appréhensions sur l'ampleur et la durée des travaux, tellement crainte par les riverains, est également abordée par ailleurs dans le cadre de considérations émises dans d'autres thématiques.
- Les constructions à ériger sur le site feront l'objet de différents permis et d'un phasage dans le temps, ce qui confèrera à la construction du programme de logements un caractère progressif et équilibré totalement compatible et soutenable en milieu urbain,
- Cet étalement des constructions dans le temps assurera un équilibre de l'impact des moments de construction sur la circulation et l'offre de parking actuels,

Considérant, qu'en ce qui concerne le Chemin Avijl :

- Considérant que de très nombreuses réclamations prétendent que le Chemin Avijl n'a pas la capacité d'accueillir des accès de chantier ;

Alors que :

- La Commune est bien consciente que le Chemin Avijl n'a pas la capacité d'accueillir de gros engins de chantier, et que son caractère typique doit être maintenu autant que possible. Certaines habitations existantes ont fait l'objet de grosses rénovations, dont la mise en œuvre technique ou la conception architecturale ont été guidées par les contraintes du lieu.
- Les futurs projets de construction se feront dans le même esprit. Les prescriptions urbanistiques autorisent des accès de chantier par ailleurs, dans une emprise limitée, (par exemple depuis la nouvelle placette) en direction des zones de bâtisse proposées le long du Chemin Avijl ;
- Cette possibilité qu'offrent les prescriptions auront un impact limité dans l'espace et dans le temps sur les zones à traverser ;
- Cette solution d'accès temporaire sera en outre au bénéfice des riverains, en limitant la durée des chantiers (et partant, les nuisances y afférentes) et en ne mettant pas à mal l'aménagement du chemin et le besoin vital d'accès qu'il représente pour les riverains qui y habitent.

- Considérant qu'une personne dit déjà que 6 ménages du Chemin Avijl ont totalement abandonné la voiture, soit réduit leurs dispositions à 1 seule voiture. Ce choix est d'autant plus aisé que les transports en commun à proximité permettent facilement l'accès en ville (à ce propos, il serait intéressant de demander à la SNCB de poursuivre le trafic sur la ligne St Job / Mérode durant le week-end) ;

Alors que :

- Le sens de cette observation rejoint la vision communale en la matière et sous-tend la philosophie du projet de plan ;
- Le but du projet est de ne pas interdire totalement l'usage de la voiture dans le quartier, mais de promouvoir des alternatives de mobilité douce.
- Par ailleurs, le co-voiturage fait également partie intégrante d'une vie en société harmonieuse, tant prônée par les habitants.
- A titre de comparaison, les habitants du « Coin du Balais » à Boitsfort, quartier également bien desservi en transports en commun et comparable sur plusieurs paramètres typologiques au quartier de Saint Job, organisent chez certains des points de ralliement pour co-voiturage.
- Comme évoqué plus haut, la venue de nouveaux habitants sur le Plateau, ainsi que dans un périmètre relativement large autour de celui-ci, permettra à la Commune de faire valoir auprès de la SNCB la nécessité de poursuivre la desserte de la ligne passant par la gare de Saint-Job, durant le week-end et le soir.

Considérant, qu'en ce qui concerne la Vieille rue du Moulin :

- Considérant que de très nombreuses réclamations avancent que la Vieille rue du Moulin est saturée aux heures de pointe ;
Qu'elle sert de voie de dérivation vers la chaussée de Waterloo et fait l'objet de grande vitesse dans son tronçon entre la Montagne de Saint-Job et l'avenue Dolez ;

Qu'à double sens, les voitures n'hésitent pas à monter sur les trottoirs ;
Que la question d'y instaurer un sens unique est également posée ;
Que l'ajout des nouveaux logements va en rendre son trafic totalement excessif ;

Alors que :

- Le Plan Communal de Mobilité tend à répondre à ces arguments, et notamment par :
 - Une volonté d'empêcher le trafic de transit de quitter les grands axes (chaussée de Waterloo, chaussée d'Alsemberg) et donc de venir encombrer les voiries les plus proches (rue du Ham, avenue Dolez, Vieille du Moulin, ...) ;
 - Une promotion de la mobilité douce, en phase avec la philosophie « durable » du projet de PPAS ;
 - Vu le phasage prévu pour les travaux de constructions, des modifications éventuellement temporaires d'utilisation des voies de circulations peuvent s'envisager (mises à sens unique, ...)
 - Une fois de plus, il est important de souligner que la problématique de la gestion du nombre de véhicules fait éventuellement l'objet d'une politique à l'échelle fédérale, voire régionale, mais pas d'un quartier.
 - Les répercussions d'éventuelles modifications d'utilisation de voies de circulations devront être évaluées avant mise en œuvre de telles mesures et en fonction de la situation qui sera celle au moment des chantiers.
 - L'ajout de nouveaux logements se fera de manière progressive, et il est important de rappeler une fois encore la politique régionale et communale, qui est celle de promouvoir d'autres modes de déplacement que la voiture.
 - Il est vraisemblable et utile de rappeler une fois de plus que les comportements en matière de mobilité auront changé d'ici la fin de la réalisation des logements prévus au PPAS.
 - Pour rappel : les calculs de répartition du trafic démontrent que ni à l'heure de pointe du matin ni à l'heure de pointe du soir, et ceci dans les 2 directions, la Vieille rue du Moulin n'accueille plus de 200 véhicules/heure. Ces flux restent donc parfaitement acceptables en ce qui concerne la capacité de la voirie.
 - Du point de vue de la sécurité routière et en particulier pour les modes doux, des dispositifs peuvent aisément être envisagés pour limiter la vitesse et interdire de monter sur les trottoirs.
 - En ce qui concerne la mise à sens unique éventuelle, le maintien du double sens permet de mieux répartir les entrées et les sorties des nouveaux véhicules du Plateau Avijl « depuis » et « vers » les voiries inter quartier (chaussée de Saint-Job et avenue Dolez) et le collecteur de quartier (rue du Ham).
- Considérant que certains réclamations avancent que, sur les 200 logements, 130 « se déchargeront » via la Vieille rue du Moulin, en direction de la rue Wansijn ou rue du Ham, difficilement accessible actuellement, (soit 200 voitures) ;
Que cela confirme qu'il est nécessaire de revoir la répartition du nombre de logements pour le site, mais également pour l'environnement des habitants ;

Alors que :

En ce qui concerne les logements dont les utilisateurs pourraient emprunter le Vieille rue du Moulin, on peut distinguer 2 zones :

- Zone A – Montagne de Saint-Job : +/- 44 logements publics sous forme d'habitations unifamiliales et +/- 8 logements privés, soit +/- 52 logements.

- Zone B – Vieille rue du Moulin : +/- 70 logements publics, et 5 à 6 logements privés, soit +/- 76 logements.

L'estimation est donc d'environ 128 logements pour ces 2 zones cumulées et l'estimation du nombre de véhicules inférieur à celui évoqué dans les réclamations.

Au vu de ce qui précède, on est bien loin d'atteindre une estimations de 200 nouvelles voitures pour cette partie du Plateau. Bien entendu, il ne faut pas nier qu'actuellement, certains habitants du quartier possèdent plus de 3 voitures par ménage.

Si le RIE conclut qu'au vu du volume de trafic et de sa répartition dans l'espace, il apparaît que le supplément de trafic généré par la mise en œuvre du PPAS 28ter pourrait être proportionnellement plus important dans les voiries du réseau local aux alentours immédiats du Plateau Avijl (Vieille rue du Moulin, Montagne de Saint – Job et rue Benaets), tous les véhicules inhérents aux constructions projetées ne devront pas emprunter simultanément et dans la même direction les deux tronçons ou la totalité de la Vieille rue du Moulin et l'avenue de Wansijn,

Chaque carrefour constitue effectivement un espace de répartition de trafic dans les diverses directions auxquelles il donne accès, en fonction des besoins de destination des usagers. La mise en œuvre de cette variante du PPAS ne devrait pas engendrer de nuisances significatives, ni du point de vue de la fluidité du trafic dans les rues concernées, ni vis – à – vis de la qualité de vie des riverains.

Les accès « Montagne de Saint Job » et « Vieille rue du Moulin » se videront effectivement via la vieille rue du Moulin vers la rue du Ham ou l'avenue Dolez ou la chaussée de Saint-Job (via la rue Wansijn) pour se diriger vers la Plaine du Bourdon ou la Place Saint-Job. Cependant il est faux de considérer que ces 130 logements vont générer un trafic de 200 voitures/heure. Cela reviendrait à considérer que les ménages disposent en moyenne de 1,54 voitures/ménage (composition moyenne du ménage correspondant à 3,04 personnes) et que toutes les personnes disposant d'un véhicule renoncent à un autre mode de transport (voiture en tant que passager, transports publics, vélos, marche à pied, ...) et surtout que l'ensemble de ces logements se vident chaque matin en l'équivalent d'une heure. L'étalement des heures de pointe, les horaires décalés, le télétravail à domicile, les temps partiels, la part de la population non active, ... montrent clairement la surestimation de ce postulat.

Considérant, qu'en ce qui concerne la rue Jean Benaets, voirie en cul de sac :

- Considérant que les réclamations soulignent qu'aux heures de pointe, la rue Jean Benaets est inaccessible actuellement avec la présence, en plus des riverains, de l'école, et de la crèche ;
Que les cours de musique en début de soirée et la venue du « petit DELHAIZE » et du « Village de Saint-Job » ont encore aggravé ce phénomène ;
Que 70 logements rue Jean Benaets engendrent 150 voitures de plus dans la rue ;

Alors que :

La problématique de la fluidité du trafic est une évidence à l'heure actuelle ;
Des études sont en cours pour l'améliorer (révision des zones de stationnement - la signalisation a été changée au début de la semaine 09/2009 - , parking de dissuasion pour l'école, ...)

La gestion du trafic n'est pas du ressort d'un PPAS, mais de mesures d'accompagnement ou de plans de gestion sur lesquels la Commune sera attentive au fur et à mesure de la mise en œuvre du PPAS 28ter. ;

Dans cette optique, à l'échelle plus locale et si le besoin s'en faisait sentir, de nouveaux aménagements de circulation, conformes aux dispositions du PPAS n° 56 pourraient

s'envisager à terme afin de répartir différemment la circulation liée au « Village de Saint – Job » et aux utilisateurs du magasin.

Enfin, il est faux d'estimer le nombre de véhicules liés aux nouveaux logements à 150, car contraire à la philosophie du Plan présenté et à contre-courant de la politique générale d'évolution de la ville.

- Considérant que, selon de très nombreux réclamants, le stationnement marqué au sol des deux côtés de la rue, initié par la Commune, et instauré à la demande des habitants, rend les croisements difficiles, d'autant que le parking sauvage rétrécit les zones de croisement ;
Que dès lors, une surcharge du trafic n'est pas envisageable ;
Que l'augmentation du trafic pour les nouveaux habitants est inadmissible, sans un accès alternatif au site ;

Alors que :

Un accès alternatif au site ne peut s'envisager, d'une part compte tenu de la déclivité des abords du Plateau, et d'autre part compte tenu du souci de préservation d'un maximum de zone verte et plus particulièrement de son cœur.

Par contre, un stationnement alternatif le long de la rue Benaets, ou un nouvel accès uniquement pour les résidents de l'immeuble ETRIMO depuis la chaussée de Saint-Job pourraient s'envisager suite à une étude appropriée, mais ne font pas partie de l'étude de ce PPAS modifié.

- Considérant que certaines réclamations soutiennent que les véhicules du SIAMU ne pourront plus circuler et atteindre leurs objectifs, voire d'assumer leur rôle, avec les responsabilités en découlant ;

Alors que :

La problématique de la fluidité du trafic a déjà été mentionnée, et des études pour l'améliorer sont en cours, mais ne font pas partie d'un PPAS.

De plus, le projet modifié de PPAS a reçu un avis favorable du SIAMU, qui a analysé le dossier en connaissant toutes les contraintes de ce site.

Considérant, qu'en ce qui concerne la Montagne de Saint Job :

- Considérant que plusieurs réclamations avancent que l'accès par la Montagne de Saint-Job engendre son élargissement et ce dans une zone verte du PRAS, ce qui ne peut s'envisager ;
Qu'elle engendrera la disparition du terrain de basket et de la pleine de jeux pour enfants ;

Alors que :

La question d'élargir la voirie à cet endroit n'est pas à l'ordre du jour et ne s'est pas avérée indispensable au niveau de l'étude du projet de plan ;

La zone comportant le terrain de basket est une zone verte affectée par le PRAS en zone de parc, les prescriptions duquel sont précisées par les prescriptions du PPAS, à valeur réglementaire ;

Que la zone de voirie prévue au PPAS n'en exclut cependant pas un réaménagement de la surface ;

Que cet îlot en zone de parc est actuellement aménagé et comporte, en situation existante,

un terrain de basket, une plaine de jeux, et sert notamment de parking sauvage au quotidien.

Considérant, qu'en ce qui concerne la Chaussée de Saint Job :

- Considérant que de très nombreuses réclamations mettent en évidence que la Chaussée de Saint-Job où viennent tous les habitants des alentours est en permanence embouteillée par tout ce trafic, sans compter les ralentissements par les bus et les nombreux camions de livraisons (SEQUOIA, DELHAIZE, BRICO,...) ;
Qu'en situation existante, la chaussée est bloquée aux heures de pointe et emprunter ses trottoirs à ce moment est devenu impossible, tant la pollution y est importante ...alors qu'en sera-t-il avec l'augmentation du nombre de véhicules (+ de 200 par heure) ?;

Alors que :

Le PPAS 55 régit la majeure partie de ce tronçon de la chaussée en y permettant des activités économiques typiques d'une zone mixte ;
Ce pôle de commerces et d'ateliers de superficies moyennes constitue un complément de mixité dont bénéficient les habitants tant du quartier que des environs proches ;
Les améliorations inhérentes aux situations engendrées par ces activités se voient améliorées au fur et à mesure de la mise en œuvre des permis d'urbanisme octroyés pour ces parcelles ;
Le parking aménagé par la Commune le long de la chaussée de Saint-Job et son extension évoquée dans le cadre de l'enquête sont des mesures réalisées ou envisagées par la Commune pour améliorer cette situation ;

- Considérant que certaines réclamations prétendent que le bus de l'école crée des problèmes de parking et de croisement ;
Que la question de le cantonner au parking prévu chaussée de Saint-Job est également posée ?

Alors que :

Le problème de mobilité au niveau de la rue Jean Benaets est une réalité que de nombreux riverains vivent au quotidien.
Ce point est évoqué parmi les mesures d'accompagnement au fur et à mesure de la mise en œuvre du PPAS.
Le fait de pouvoir aménager un parking de dissuasion à l'usage de l'école et de la crèche, sur le terrain communal, et accessible par la chaussée de Saint-Job, permettra d'absorber une partie du trafic lié à ces activités et empruntant actuellement la rue Jean Benaets sur la quasi totalité de sa longueur.
Il n'est pas exclu que les autocars pour les déplacements des élèves puissent stationner sur le parking.

- Considérant que de nombreuses réclamations signalent que l'agrandissement du parking Chaussée de Saint-Job est indispensable en situation actuelle ;

Alors que :

La Commune est consciente de cette problématique et une première approche de faisabilité est en cours et traité par le Service technique de la Voirie.

Considérant qu'en ce qui concerne le parking :

- Considérant que, du point de vue de la plupart des réclamants, le projet ne va faire qu'amplifier le problème de parking existant, récurrent et insuffisant par rapport à l'augmentation du nombre d'habitants.
Que les problèmes actuels de parking engendrent de nombreuses voitures mal garées sur les trottoirs, ce qui est dangereux pour les enfants et les familles ;

Alors que :

Le projet a évalué le nombre maximal de logements potentiels sur le site, sur base des zones d'implantations proposées.

Les nouveaux logements peuvent se répartir comme suit :

Zone A – Montagne de Saint – Job : +/- 44 logements publics sous forme d'habitations unifamiliales et +/- 8 logements privés. Le stationnement pour ces logements sera prévu dans 2 zones de parkings paysagers avec une contenance, tout en respectant les prescriptions des ces zones, de +/- 44 emplacements de parking pour l'ensemble des nouveaux logements communaux, +/- 8 emplacements pour les nouvelles maisons unifamiliales sur terrain privé, mais aussi une vingtaine d'emplacements supplémentaires pour répondre aux attentes des habitants actuels ;

Zone B – Vieille rue du Moulin : +/- 70 logements publics, répartis en +/-64 logements sous forme d'appartements, +/- 6 logements sous forme d'un petit immeuble complétant le front bâti, et 5 à 6 logements privés. Il est prévu du stationnement en – dehors de la voirie publique, sous les logements implantés dans l'amorce du plateau selon le relief le talus, et ce pour une capacité de +/- 60 emplacements sur 1 niveau, et +/- 93 emplacements sur 2 niveaux, soit un surplus de +/- 23 emplacements pour les logements privés et les riverains ;

Zone C – Rue Benaets : +/- 70 logements privés organisés sous forme de 3 petits immeubles. La capacité de parking souterrain peut varier de +/-75 emplacements à +/-125 emplacements selon qu'il serait conçu sur 1 ou 2 niveaux, ce qui laisse de +/-5 à +/-55 emplacements supplémentaires pour les visiteurs et les riverains ;

En couplant la vision à long terme de diminution du parc automobile, et le nombre d'emplacements de stationnement potentiels prévus dans le projet, la pression de la problématique du stationnement pourrait se résorber petit à petit.

- Considérant que certains réclamations soutiennent que le problème de parking touche l'ensemble du quartier et de ses alentours ;
Que les stress et les tensions entre habitants est un phénomène existant que le projet ne va faire qu'exacerber ;

Alors que :

Le projet de PPAS se veut un projet de logement, de vie en communauté, autour d'un espace vert de qualité, le tout dans un souci de développement durable.

La problématique du manque de parking décriée par les riverains est principalement liée à un mode de déplacement qui est de moins en moins en adéquation avec la politique générale des Villes qui privilégie les modes de transports alternatifs.

Les habitants, possèdent, pour la plupart, 2 voire 3 véhicules, et le parc automobile est accru de par le fait que certaines habitations ont été divisées en logements multiples, ou par le fait que des activités professionnelles y sont exercées par les occupants.

La perspective n'est pas d'interdire l'usage de la voiture, mais bien de le limiter autant que possible.

Les nouveaux logements prévoient des emplacements de stationnement en suffisance. Pour une estimation d'environ 200 logements, dont +/- 14 logements sur parcelles privées, il est

prévu, dans sa version minimale, environ 207 emplacements de stationnement et, dans sa version maximale, environ 290 emplacements, soit de 9 à 92 emplacements excédentaires dont pourroient bénéficier les riverains

La philosophie du projet tend vers une minimisation de l'usage de la voiture pour les nouveaux arrivants et n'amplifiera donc pas une pression sur le parking, telle que soutenue par les riverains.

Le site fait l'objet de quelques zones de parking sauvage, telles au celles que l'on observe au delà des boxes de garage, autour du terrain de basket, et à certaines occasions, sur le plateau même, depuis son accès par la rue Jean Benaets.

Le projet supprime effectivement certains espaces de stationnement au profit de logement, comme par exemple les boxes de garage accessibles depuis la Montagne de Saint – Job.

Le parking en voirie au bas de la Vieille rue du Moulin peut être modifié, et le RIE préconise de ne pas prévoir de stationnement le long de la liaison verte vers le Parc Fond'Roy.

Au vu de ce qui précède, un équilibre de l'offre de stationnement tant pour les nouveaux arrivants que pour les riverains actuels est envisageable.

- Considérant que de très nombreuses réclamations affirment que les prévisions en parking ne sont pas suffisantes pour accueillir la demande existante et celle des nouveaux arrivants ;
Que la Commune se base sur une évaluation fautive des besoins, la plupart des nouveaux habitants devant disposer de 2 véhicules, que les 20% supplémentaires sont déjà insuffisant en réalité ;
Que les nouveaux logements nécessitent la création de parkings visiteurs, non précisé dans le cadre du plan ;

Alors que :

Il est répondu par ailleurs, en partie à ces arguments.

L'évaluation des besoins des occupants est en adéquation avec la population qui sera amenée à occuper les nouveaux logements, soit une estimation de 0,93 voitures par ménage. Cette proportion pourrait même être amenée à diminuer, dans le cadre des attributions des logements et dans la promotion des modes de déplacement doux (marche à pied, vélo, transports en commun).

L'estimation du parc automobile supplémentaire avancé par les réclamants est de loin supérieur à ce que l'on peut raisonnablement escompter.

Le RIE préconise de prévoir l'équivalent de 210 emplacements de stationnement pour les résidents et les visiteurs du PPAS (3.7.3.2), ce qui est largement atteint dans la version maximale des possibilités d'offre de parking.

- Considérant que des habitants du Chemin Avijl admettent se garer notamment rue Jean Benaets, faute de parking devant leurs maisons... et ne peuvent accepter une augmentation de charroi dans cette rue ;
Que déjà à l'heure actuelle, il faut parfois faire le tour de tout le quartier pour trouver une place... à l'autre bout de la rue d'Andrimont ;
Que les 10 garages existants actuellement sur la Montagne de Saint Job et utilisés par les riverains sont supprimés ce qui n'aidera pas à résoudre l'engorgement et les véhicules mal garés ;

Alors que :

L'accès automobile n'est pas prévu à cet endroit et irait totalement à l'encontre des souhaits des habitants en matière de préservation du paysage de ce chemin.

Le Chemin Avijl sera bien préservé dans ses qualités esthétiques et les nouvelles constructions unifamiliales modifieront quelque peu les perspectives de ce chemin creux (suppression de quelques potagers, nouveau bâti, ...) et mais les prescriptions urbanistiques prévoient l'intégration des ces nouvelles constructions au micro-cadre environnant, ce qui exclut toute possibilité de rejoindre ces habitations en automobile.

Les arguments qui précèdent démontrent que la pression sur le stationnement ne sera pas augmentée par le projet de PPAS. Il est prévu du stationnement excédentaire à l'usage des riverains et des visiteurs.

Il est important de souligner que le PPAS n'a pas pour but d'améliorer la situation existante en matière de pression automobile. Les comportements humains, ainsi que la conscientisation de chacun par rapport à cette problématique sont à prendre en compte dans la gestion future du territoire que couvre le PPAS.

- Considérant que des réclamations prétendent que la création du parking de la rue Jean Benaets ne va faire qu'amplifier le problème de circulation dans la rue, en plus de l'école ; Que le charroi incessant des camions de chantier via la rue Jean Benaets va obliger à supprimer toute une partie du parking (comme ceux pour les travaux de l'école) et pendant des années ; Qu'un camion et une grue bloqueraient deux places de parkings depuis deux mois aux abords de l'école...ce qui n'améliore pas la situation et n'est qu'un exemple avant chantier ;

Alors que :

Actuellement, d'autres facteurs que le nombre d'habitants sont à l'origine des problèmes de mobilité dans cette partie du PPAS, comme les comportements inciviques des utilisateurs ou du personnel des équipements, les aménagements de voirie, ou encore les activités qui se tiennent rue Jean Benaets.

Les mesures d'accompagnement du PPAS préconisent la création d'un parking de dissuasion à l'usage des élèves de l'école ou encore à l'usage des parents des enfants de la crèche. La capacité de parking souterrain est telle qu'elle pourrait également accueillir une partie des voitures d'enseignants dont les horaires nécessitent différents déplacements dans d'autres écoles de la Commune.

Le phasage prévu pour les travaux veillera, dans leur gestion, à minimiser l'impact sur le stationnement existant, afin de ne pas provoquer les désagréments d'une ampleur telle qu'invoquée par les riverains.

Une redistribution du stationnement le long de la rue Jean Benaets, afin de le rendre optimal, compte tenu de la circulation automobile pourra s'envisager, mais ne fait pas partie du PPAS. D'autre part, un projet d'accès pour les riverains de l'immeuble ETRIMO depuis la chaussée de Saint – Job pourrait s'envisager, moyennant une étude approfondie et les possibilités qu'offre le PPAS n°55.

- Considérant que certains soutiennent que la construction des parkings souterrains au bout de la rue J. Benaets va polluer le sol et interférer avec la nappe phréatique, ce qui n'a fait l'objet d'aucune étude ;

Alors que :

La construction des parkings souterrains est une possibilité prévue par le PPAS. Ces emplacements de stationnement sont indispensables pour les besoins des nouveaux occupants ainsi que pour les riverains. Leur étude a été guidée par les directives du RIE.

La construction du parking fera l'objet de permis d'urbanisme où l'attention sera portée quant à sa mise en œuvre, le respect de l'environnement, de la qualité du sol, du sous-sol et des éventuelles nappes phréatiques.

Il n'est pas du ressort d'un PPAS de détailler à ce point la mise en œuvre du parking souterrain. C'est la raison pour laquelle les études de sol à cet endroit ne sont pas prises en compte dans le RIE.

Dans le processus de construction, les études techniques relatives à la nappe phréatique interviennent au moment de la conception des projets d'architecture, puis de leur mise au point technique en vue du chantier, sur base des permis d'urbanisme délivrés

- Considérant que certaines réclamations soutiennent que les parkings prévus en intérieur d'îlot sont en contradiction avec la législation ;
Qu'ils sont dits « écologique » et ne sont autres qu'une « manœuvre politique » qui a pour but de semer la confusion chez l'habitant, soucieux d'écologie et d'environnement ;
Que l'on va polluer par le parking en surface ;

Alors que :

Les parkings paysagers sont prévus, en partie, dans la zone où se trouvent actuellement des boxes de garages et du parking sauvage, accessibles depuis la Montagne de Saint – Job par des voiries publiques à l'échelle de celles que l'on observe dans le quartier ;

Les prescriptions urbanistiques quant à l'aménagement de ces zones de stationnement à ciel ouvert sont exigeantes, et renforcées à la demande de l'avis de la commission de concertation. Des espaces de plantations doivent être maintenus, et des zones tampons doivent être créées entre les parkings et les zones de cours et jardins des habitations mitoyennes.

Les parkings ne sont pas dits « écologiques », mais bien « paysagers » et sont prévus pour répondre à un besoin clairement émis par le RIE, mais également par certains riverains.

Dans une société soucieuse d'écologie et d'environnement, l'usage de la voiture est un mal nécessaire mais à utiliser avec parcimonie, et dans l'hypothèse où leur usage devait ne pas s'avérer nécessaire, les prescriptions en prévoient une affectation alternative.

Cet aménagement ne s'écarte donc pas des objectifs de la modification du PPAS.

Le Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par le Gouvernement le 3 mai 2001 définit l'intérieur d'îlot comme étant l'espace au-delà de la profondeur de construction, définie par un plan particulier d'affectation du sol, à défaut, par règlement régional ou communal d'urbanisme.

Les îlots concernés sont délimités par des voiries communales et des fronts bâtis, le tout sur des terrains appartenant à la Commune. Les maisons de la Vieille rue du Moulin et celles implantées en fond de parcelle forment un premier îlot fermé. Les logements disposés autour de la placette et ceux qui bordent le terrain de basket forment un autre îlot. Les parkings sont bien délimités de ces îlots par des voiries. Ils ne sont donc pas implantés en intérieur d'îlot mais font bien partie d'un aménagement intégré et adapté aux typologies du lieu.

- Considérant que bon nombre de réclamations estiment que le parking chaussée de Saint-Job ne dissuadera pas les parents de « monter » leurs enfants jusqu'à la porte de leur classe ;
Que les parents ne vont pas laisser leurs enfants sans surveillance rejoindre leur école ;

Que le parking « Kiss and ride » de la chaussée de Saint Job est irréaliste sans un service de prise en charge ;
Que ce projet n'a pas fait l'objet d'une enquête auprès des parents d'élèves ;
Qu'aucun plan de ce parking n'a été présenté ;

Alors que :

Le parking de dissuasion est proposé aux parents en une alternative aux tracas de circulation aux abords de l'école et à l'insécurité qui en découle pour les enfants.

Il serait un facteur de gain de temps pour eux aussi, mais il n'empêchera jamais certains parents de persister à vouloir conduire leurs enfants et de les déposer juste devant l'entrée de l'école, quitte à se garer en double file ou à commettre des imprudences en termes de sécurité routière et d'insécurité pour leurs propres enfants (stationnement devant garage, sur passage piétons, manœuvres inconsidérées, ...). Le passage pour piétons disposera sous peu de deux avancées permettant de réduire encore la traversée et, surtout, d'empêcher physiquement (puisque le marquage au sol ne suffit pas) le stationnement à cet endroit précis.

Le but du parking de dissuasion est d'offrir aux parents et aux enfants un espace sécurisé en retrait du trafic et à quelques dizaines de mètres seulement des accès des écoles.

Les mesures d'accompagnement préconisent la possibilité d'organiser un rang encadré vers l'école. Les enfants ne seraient ainsi pas laissés sans surveillance.

L'organisation de ce parking est actuellement à l'étude au Service Technique de la Voirie et fait partie des mesures d'accompagnement liés au PPAS. Ce parking est situé en dehors du périmètre géographique du PPAS 28ter.

La mise en œuvre de ce parking sera effectuée après obtention de permis d'urbanisme, qui sera soumis, au besoin, à enquête publique.

- Considérant que certaines réclamations estiment que l'option d'envisager de mettre à disposition des immeubles pour des occupants sans voiture n'a pas été considéré, à l'instar des habitants du chemin Avijl ;

Alors que :

Le mode d'attribution des logements ne fait pas partie des prérogatives d'un PPAS. Le Conseil Communal avait, en son temps, émis le souhait de modifier le PPAS 28bis vers un projet plus respectueux du site et dans une perspective de développement durable. Cet objectif a guidé les propositions d'implantations et les prescriptions urbanistiques. Dans ce sens, la promotion de la mobilité douce et l'alternative à l'usage de la voiture sont des lignes directrices du projet modifié, et ce pour toutes les zones.

- Considérant que plusieurs réclamations révèlent que la rue d'Andrimont est considérée comme une zone de délestage du parking dans le RIE, alors que depuis 1 an, elle est saturée, ce qui prouve le manque de mise à jour des documents ;

Alors que :

Les calculs réalisés démontrent que l'offre octroyée pour :

- la zone A (Montagne de Saint-Job) était supérieure à la demande (habitants + 15 % de visiteurs) : offre : +/- 72 places – demande : +/- 60 places.
- la zone B (vieille rue du Moulin) correspond à la demande (+/- 93 places). Une offre supplémentaire (+/- 20 places) peut aussi être trouvée en voirie au niveau de la vieille rue du Moulin (cf. RIE du 20-04-2008).
- La zone C (rue Benaets > 70 logements + 15% visiteurs) est supérieure (125 places) à la demande (81 places).

Ainsi la rue d'Andrimont devrait être épargnée du stationnement provenant des habitants et des visiteurs du Plateau Avijl.

Pour rappel : le RIE du 20-04-2006 prévoyait un report de l'ordre de 75 places de stationnement à trouver en voirie. L'addenda (RIE juin 2008), mis à part l'offre complémentaire (+/- 20 places) à localiser sur la vieille rue du Moulin, le reste de l'offre est entièrement intégré au nouveau projet de PPAS du Plateau Avijl.

Considérant, qu'en ce qui concerne les voiries :

- Considérant que de nombreuses réclamations soutiennent que les accès au site seront modifiés et urbanisés ;
Que le chemin d'accès existant au plateau via la rue Jean Benaets est supprimé par le nouveau projet immobilier ;

Alors que :

Les accès au site ne sont pas déplacés, mais leur configuration sera revue en fonction des constructions à y ériger dans la mise en œuvre du PPAS. Trois accès au site se feront par le biais de groupes de logements, et par des placettes publiques, assurant la transition entre le milieu urbain et le cœur du Plateau. En aucun cas, le centre du Plateau et les lieux de rencontre ne seront accessibles aux véhicules des habitants, des riverains ou des visiteurs. Un accès est également maintenu par le Chemin Avijl.

La transformation du site ses accès est amoindrie dans cette proposition de plan par rapport à la situation de droit du PPAS 28bis.

L'accès existant au Plateau via la rue Jean Benaets est conservé et rendu carrossable uniquement pour les véhicules d'urgence et de déménagement.

- Considérant que certains avancent une alternative afin de créer une possibilité de réaliser une liaison entre le parking de la Chaussée de Saint Job avec la rue Jean Benaets, afin d'ouvrir une boucle de circulation en sens unique, ce qui permettrait une meilleure mobilité et libérer une petite partie du trafic de la chaussée dans le sens vers la place en ce qui concerne les parents des élèves ;
Qu'il y a bien une solution technique possible, mais il faut un peu de bonne volonté, cette partie n'étant pas couverte par le PPAS projeté ;
Qu'il faudrait faire un accès uniquement privé pour l'immeuble ;

Alors que :

Cette alternative d'accès privé en sens unique peut être envisagée, mais le PPAS s'appliquant sur la zone (PPAS n° 55 Saint-Job – Benaets) prévoit, à l'arrière du terrain de l'immeuble ETRIMO, une affectation de cours et jardins et de protection d'arbres. La solution technique est envisageable, mais les contraintes juridiques sont telles que la faisabilité de l'accès mérite une étude approfondie.

- Considérant que des réclamations souhaitent savoir comment sera contrôlée la circulation de la rue Jean Benaets réservée aux riverains, règles de circulations édictées mais non respectées faute d'accompagnement ?

Alors que :

Ceci ne fait pas partie d'un PPAS. Cela peut être intégré dans un règlement de police et faire l'objet d'une conscientisation de la part des riverains.

- Considérant que certains réclamants proposent de créer un accès du parking ETRIMO vers la rue de Wansijn, et ce via le terrain non construit de cette rue ;

Alors que :

Cela engendrerait d'énormes travaux souterrains dans le cœur du Plateau, ce qui n'est pas souhaitable en regard de la philosophie du projet. De plus, les terrains visés par les réclamants sont bâtissables au regard du PPAS n°9 Wansijn, et un projet de construction est en cours d'instruction au n°62 de la rue de Wansijn.

- Considérant que des réclamations prétendent qu'en ce qui concerne les implantations via la Montagne de Saint-Job, l'accès pompier n'est pas possible le long du terrain de basket, sans être élargi ;
Que de même, l'accès pompier pour les immeubles via la rue Jean Benaets, va également être d'usage pour les déménagements et les livraisons, augmentant le trafic des riverains existants et à venir, sans compter les visiteurs ;
Que cet accès devrait être couplé à un accès piéton, cycliste et PMR ;

Alors que :

Le projet a été présenté dans son ensemble au service technique du SIAMU et a reçu un avis favorable. Lors des phases de construction, les demandes de permis d'urbanisme seront également soumises à l'avis du SIAMU.

Le volume du trafic automobile du côté de la rue Jean Benaets a été évoqué par ailleurs. Il n'est pas nié qu'une augmentation de trafic sera effective, mais que, moyennant aménagements et mesures d'accompagnement, ses effets seront bien gérés et minimisés.

Les piétons et cyclistes auront un accès au plateau via la desserte actuelle longeant la crèche. C'est ce qui est promu dans la version actuelle de la proposition de plan. Quant aux personnes à mobilité réduite, elles bénéficieront d'un accès au Plateau via un ascenseur depuis le parking souterrain. Rappelons qu'actuellement, la pente même de la rue Jean Benaets est plus forte que ce que préconise la Réglementation, et qu'aucun accès actuel au Plateau n'est conforme à la réglementation liée aux personnes à mobilité réduite (les aménagements projetés pourraient éventuellement être soumis au bureau « Plain-Pied ». Par contre, l'accès depuis la Montagne de Saint – Job et la placette est amélioré en ce sens.

- Considérant que pour bon nombre de réclamants, la placette s'implante sur le sentier existant, au départ de la Montagne de Saint-Job, qui est un véritable tunnel de verdure qui sera détruit ;

Alors que :

La situation de droit (PPAS n°28 bis) urbanise ce chemin sur tout son long et jusqu'à la rue Baron Vandernoot. Le but de la modification de ce PPAS est bien de préserver davantage le cœur du Plateau et ses espaces verts. Le but étant de bâtir les logements en périphérie du Plateau et de prévoir des espaces de rencontre, la typologie du sentier sera certes modifiée par le nouvel accès, la placette et les maisons d'habitation, mais le cœur du Plateau est bel et bien préservé et cela doit parfois faire l'objet de certains sacrifices. De plus, le RIE, dans son étude ne mentionne pas de valeur biologique pour cette zone.

Considérant qu'en ce qui concerne la mobilité douce :

- Considérant que bon nombre de réclamants souhaitent voir le maintien des accès piétonniers au site, et promouvoir les accès aux personnes à mobilité réduite ;
Que le non accès aux voitures et le respect des piétonniers permettrait de réduire la surface des voiries ;

Alors que :

Les accès au site sont maintenus piétonniers, avec la possibilité pour les véhicules de secours, déménagements et livraisons (espace communautaire) d'accéder aux nouveaux logements. Les « voiries » en tant que telles sont prévues depuis la Montagne de Saint – Job afin de desservir les deux zones de parking paysagers. La légende du plan des affectations et les prescriptions urbanistiques précisent, en outre que les placettes sont réservées en priorité au développement d'activités à caractère social et de rencontre, y compris des zones de repos. Dans ces zones, le stationnement en surface est strictement interdit. Des passages carrossables peuvent toutefois y être autorisés et ce notamment pour les véhicules d'urgence et la liaison entre les voiries principales adjacentes. Les abords immédiats des autres logements (Vieille rue du Moulin, Jean Benaets) sont repris en zones de chemins d'accès. Ces chemins sont prioritairement réservés aux piétons. Exceptionnellement ils peuvent être empruntés par les véhicules d'urgence, véhicules de déménagement et/ou véhicules de livraison. Le chemin d'accès situé Vieille rue du Moulin est partiellement carrossable, permettant l'accès aux parkings autorisés en sous-sol des bâtiments.

La surface de voirie est donc très fortement mineure par rapport à l'ensemble du Plateau et ne peut être réduite davantage.

Les personnes à mobilité réduite n'ont actuellement pas accès au site de manière autonome. Ce sera désormais le cas via la rue Jean Benaets et le parking souterrain, ainsi que via la Placette projetée au dessus de la Montagne de Saint – Job.

- Considérant que certaines réclamations avancent qu'aucune mesure concrète n'est prévue pour favoriser la mobilité douce, ni pour améliorer l'offre de transport en commun. Les bus et les trams sont lents et peu fréquents ;
Qu'il n'y a pas de zone en site propre pour les trams et bus dans le quartier et peu à Uccle en général ;
Que la mobilité douce est absente dans l'étude du PPAS ;

Alors que :

Ce point est abordé dans les intentions générales du plan reprises dans les prescriptions urbanistiques (prescriptions 0.1 et 0.2). La promotion de la mobilité douce est donc une des lignes directrices du projet, traduite tant dans les prescriptions qu'en plan. Les cheminements piétons sont autorisés dans toutes les zones et des pistes cyclables en zones B et C, les voiries sont très limitées sur le site, les abords des bâtiments sont formés de placettes ou de chemins d'accès non destinés à l'automobile, sauf exception (véhicules d'urgence, déménagements, ...). La mobilité douce est donc bien présente dans l'étude de cette modification de PPAS.

L'amélioration de l'offre en transports en commun dépend de la densification d'un site, ce qui a été évoqué précédemment dans ce chapitre.

Le partage de voitures deviendra également réalité dans ce quartier par la prochaine ouverture d'une station « CAMBIO » sur la Place de Saint-Job.

Considérant qu'en ce qui concerne la sécurité routière

- Considérant que, selon bon nombre de riverains, les nouveaux aménagements récents de la Montagne de Saint-Job ont été réalisés dans l'objectif de limiter le nombre d'utilisateurs

et protéger les riverains, ce qui engendre un passage difficile pour les voitures et beaucoup plus inadéquat pour des véhicules de chantier ;
Que, de plus, la zone « 30 » de la Vieille rue du Moulin n'est actuellement pas respectée et ne peut recevoir plus de trafic ;

Alors que :

L'aménagement de la Montagne de Saint-Job en voirie résidentielle figure parmi les objectifs du plan particulier d'affectation du sol 56 contigu au projet de plan 28 ter ;
L'objectif d'un tel aménagement est bien d'assurer un aménagement sécurisé dans lequel le piéton a préséance sur les utilisateurs motorisés ;
Si l'on ne peut que regretter l'incivisme qui consiste à ne pas respecter une zone 30, les mesures d'accompagnement relatives à un accès alternatif pour l'école et la crèche est de nature à améliorer cette situation ;

- Considérant que, nombreux sont ceux qui estiment que l'accès au site via la Montagne de Saint-Job est impossible, au vu de l'étroitesse du trottoir existant, soit +/- 50cm et du danger en résultant avec 60 familles supplémentaires ;
Que la voirie de la Montagne de Saint-Job, avec ses nouveaux aménagements, ne comprend pas de trottoirs et l'expansion du trafic projeté présente un danger pour les piétons ;
Qu'il n'est pas possible d'élargir cette entrée du site, la zone contiguë étant en zone verte au PRAS ;
Que, néanmoins, les mauvais pavés, existants dans la partie le long du terrain de basket, permettent de limiter la vitesse et sécuriser cette partie pour les piétons ;

Alors que :

Tout comme évoqué ailleurs dans d'autres chapitres, le phasage des projets permettra d'adapter au mieux la gestion du trafic automobile inhérent aux chantiers, et ensuite à l'arrivée des nouveaux habitants.

L'aménagement actuel de la voirie Montagne de Saint – Job, sans trottoirs, répond bien à une « zone 30 », objectif de la Commune dans ce type de quartier, et que les nouveaux habitants, si ils ont une voiture, seront enclins à respecter. Ce type d'aménagement participera à leur qualité de vie.

Il n'est pas prévu d'élargir la voirie bordant le terrain de basket, l'accès existant vers la placette permet l'usage des véhicules familiaux, de secours et de déménagement.

Les prescriptions urbanistiques prévoient (3.1) l'aménagement de voiries en « zone 20 », ce qui assurera la sécurité des piétons et des utilisateurs de l'aire de jeux à cet endroit. Les pavés en mauvais état pourront être remplacés en ce sens.

- Considérant que, d'après certaines réclamations, les chutes accidentelles dues au mauvais revêtement de la Montagne de Saint Job sont en augmentation dans le quartier et que ce risque sera augmenté avec la circulation plus dense engendrée par les travaux ;

Alors que :

Il a été répondu précédemment à la problématique de l'augmentation de la circulation due aux nouveaux arrivants et aux chantiers. La voirie a fait l'objet d'un réaménagement complet il y a peu et une attention particulière a été portée quant à la sécurité des piétons (principe de la zone résidentielle).

Comme le quartier est bien desservi par les transports en commun, et proche des équipements scolaires, il y a lieu de penser que tous les habitants du quartier, dont la plupart ne disposent pas de garage, vont se mettre, à terme, à limiter le nombre de leurs véhicules sur le site. Les aménagements incitent les utilisateurs motorisés des « zones 30 » à rouler à faible allure et, les résultats de la police signalent déjà une diminution de la gravité des accidents à la Montagne de Saint-Job. Les chutes des piétons peuvent être causées par des dégradations du revêtement des voiries rénovées, ce qu'il y a lieu de signaler à tout moment au Service technique de la Voirie qui organisera les opérations de réparations. Pour le reste des voiries et des trottoirs existants, des études spécifiques pourraient éventuellement spécifier, au cas par cas, les zones d'intervention pour les rénovations plus lourdes, mais cela n'entre pas en ligne de compte dans l'étude d'un PPAS.