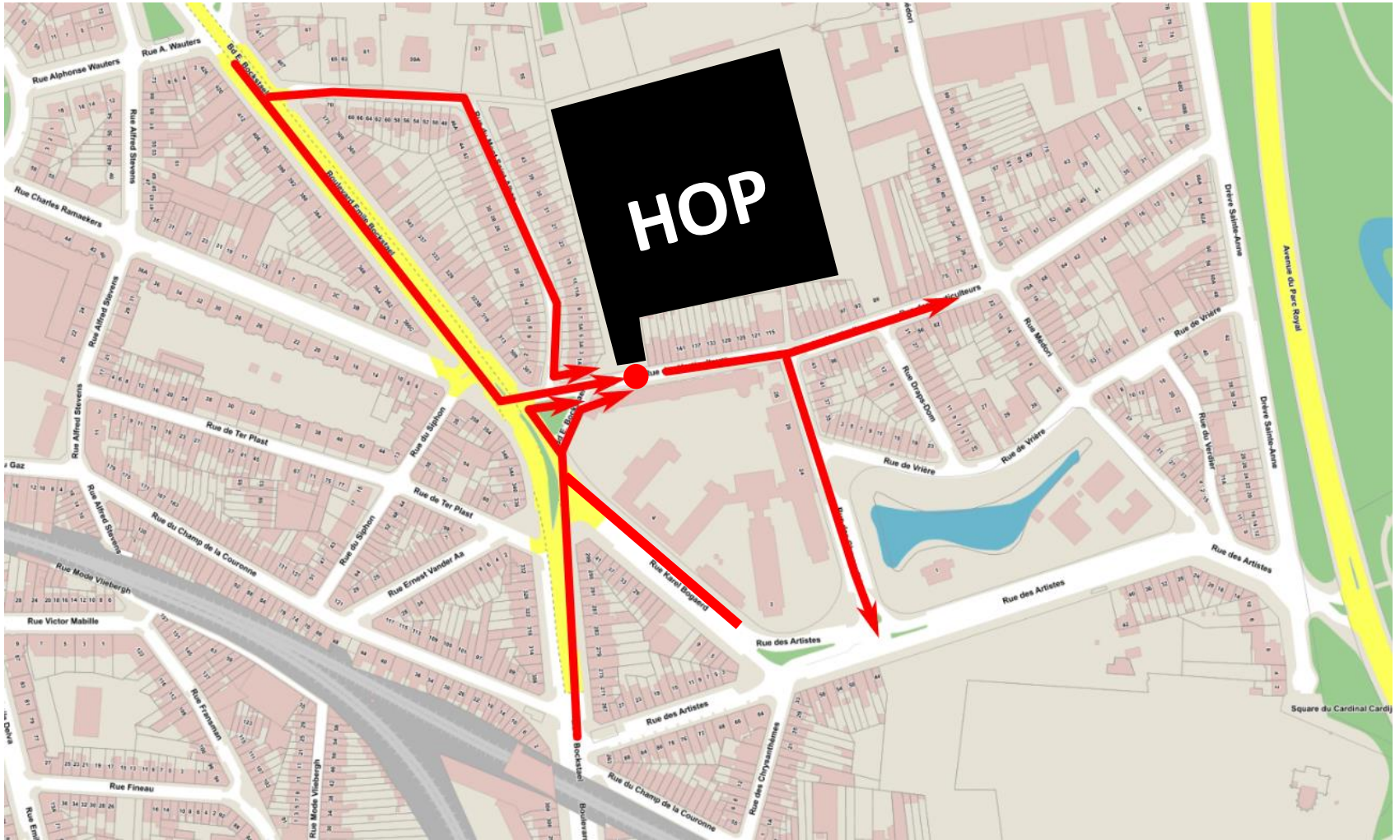


Étude de l'impact du projet HOP4 sur la mobilité dans le quartier Donderberg

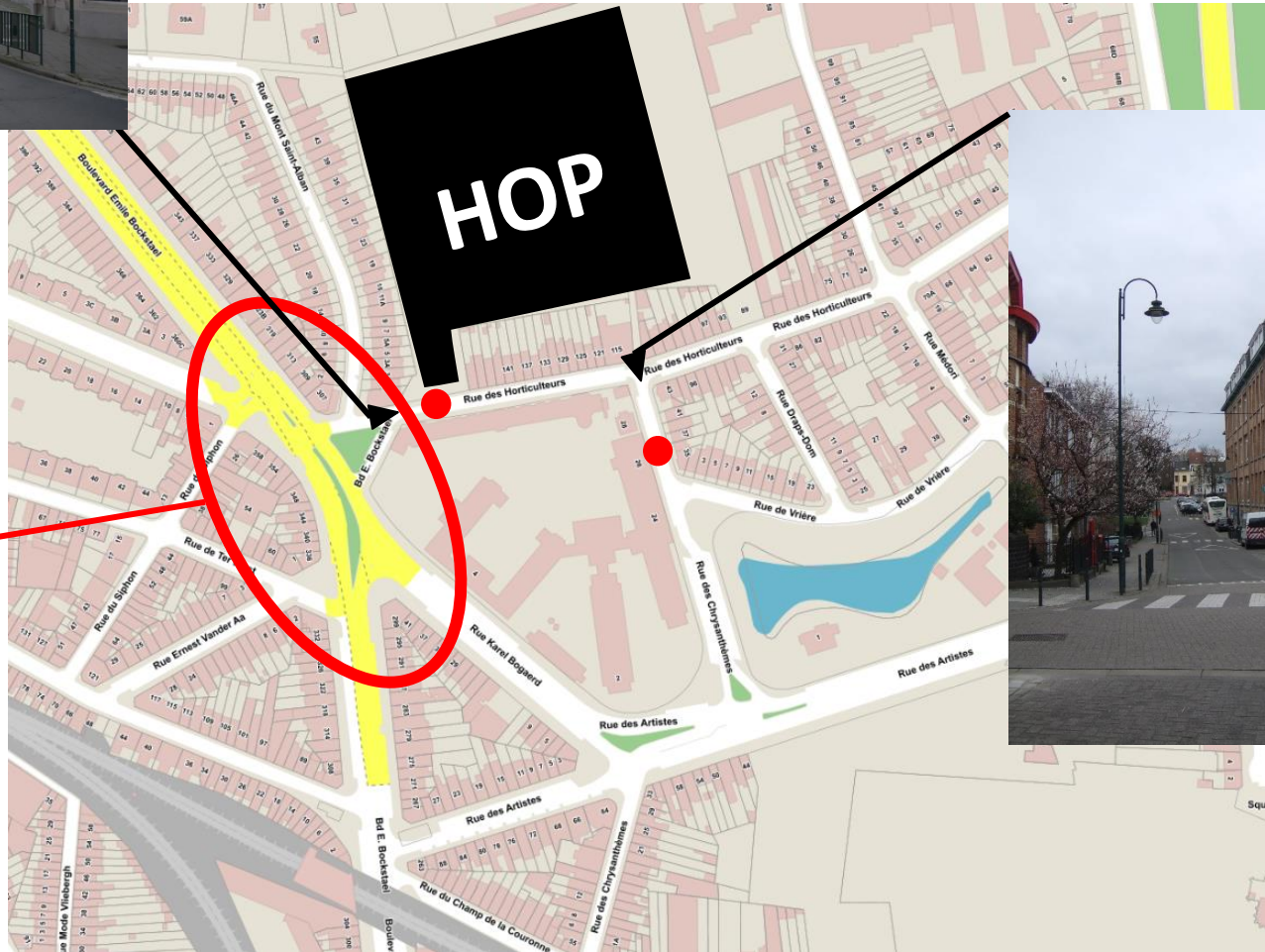
Collectif Save Donderberg

Principales voies d'accès au projet



HOP et son impact sur la mobilité dans le quartier du Donderberg entre 8h00 et 9h00, scénario "moyen" !

Bleu : situation existante
Rouge : générée par HOP



Un nœud de
circulation



Flux existants, les plus grosses erreurs du RI/CRI 2020 :

- RI basé sur des comptages d'avril 2015 ;
- Augmentation de fréquentation de l'école européenne mentionnée, mais mal calculée : 37% ... et non 19% ;
- Augmentation finalement pas prise en compte dans le tableau des flux ;
- Les vélos ne sont pas pris en compte ;
- La situation dans la rue de Chrysanthèmes est omise ;

Donderberg

entre 8h

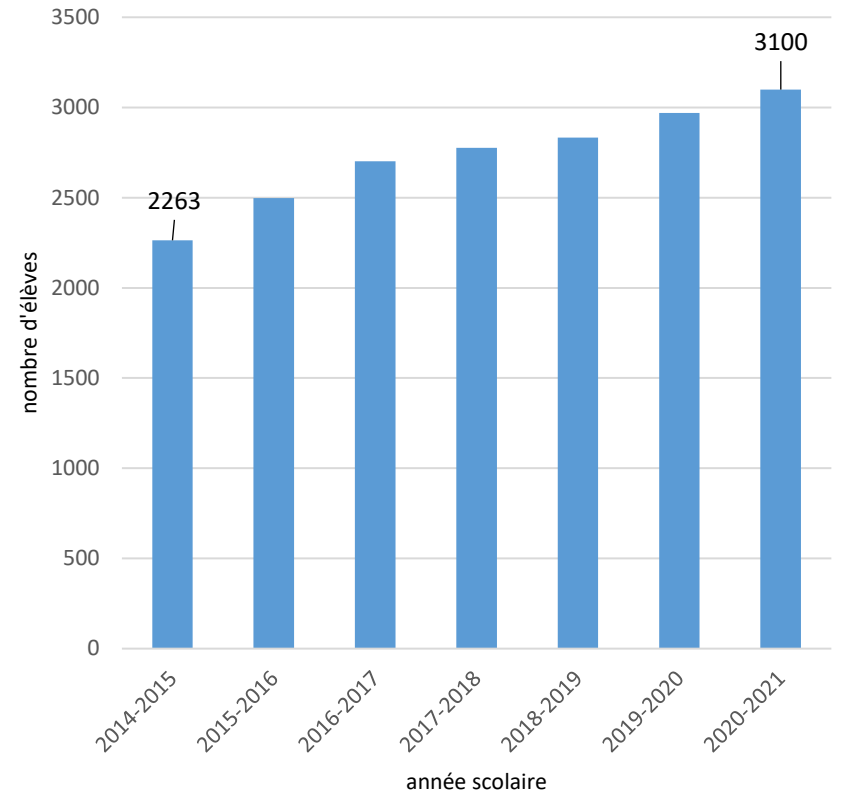
scénario

Bleu : situ

Rouge : gé

HO

Évolution nombre d'élèves EEB4



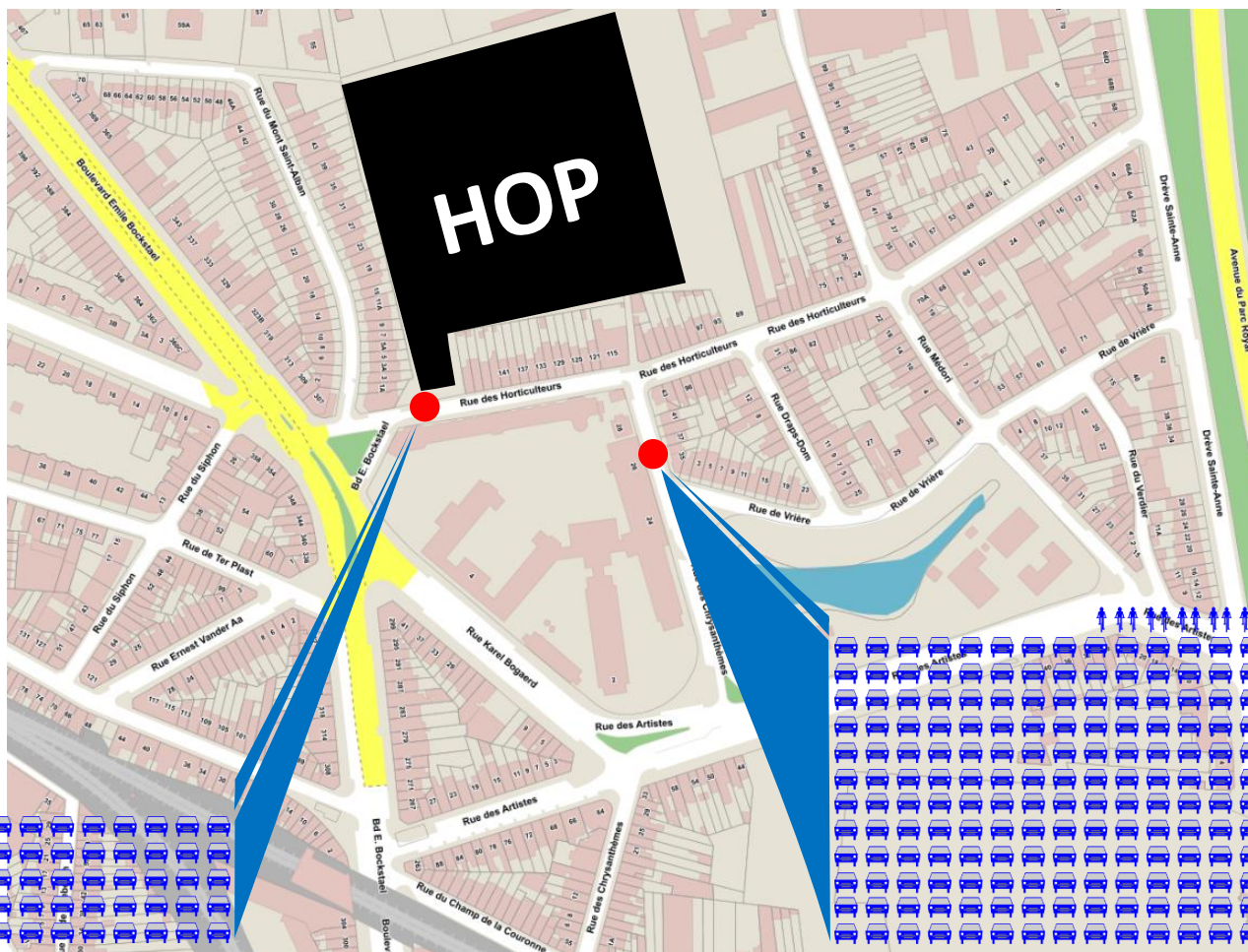
Après application/intégration de différentes corrections on arrive donc à la situation suivante :

HOP

et son impact sur
la mobilité
dans le quartier du
Donderberg
entre 8h00 et 9h00,
scénario "moyen" !

Bleu : situation existante

Rouge : générée par HOP



100 existantes
24 existants

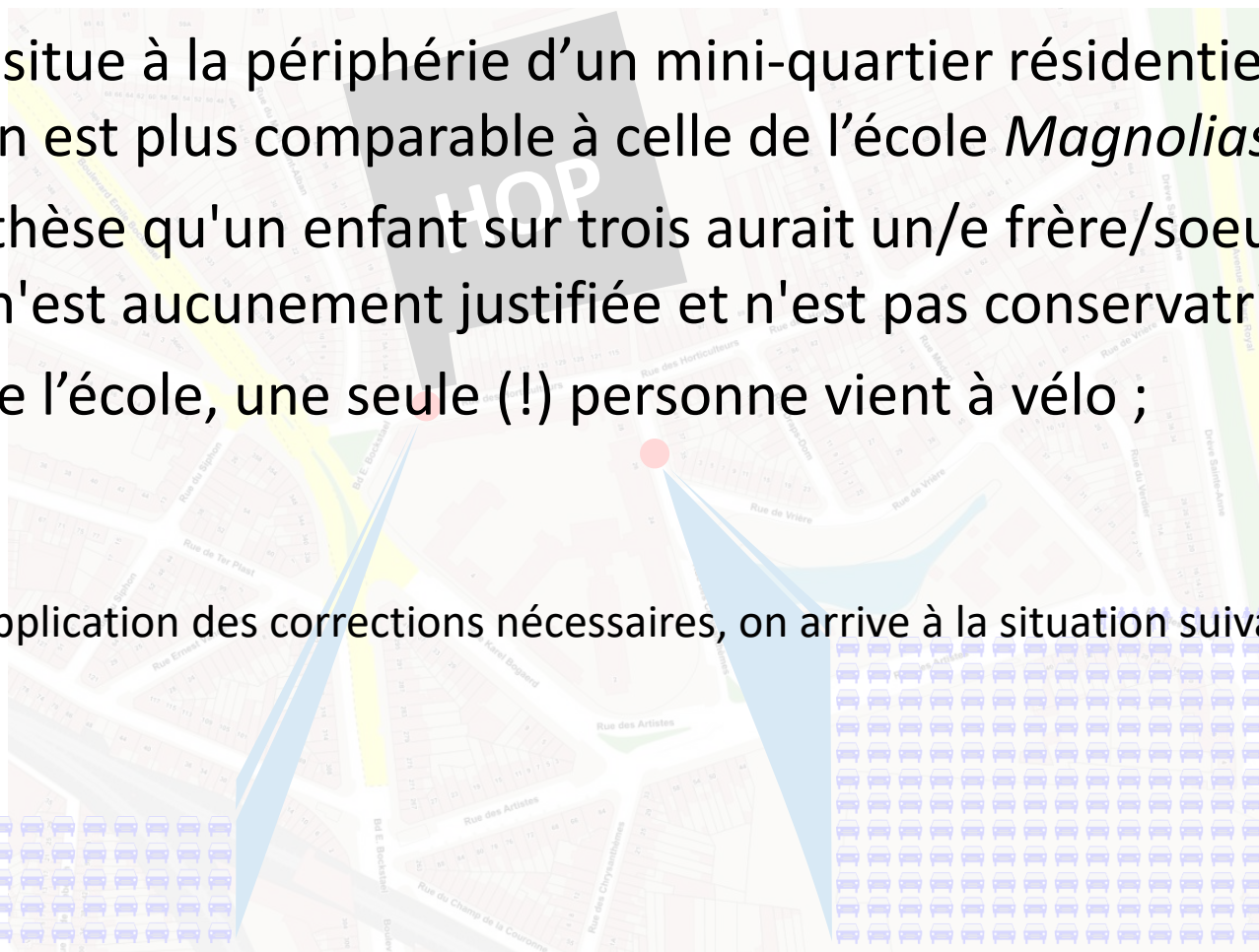
240 existantes
23 existants

HOP
et son impact sur
la mobilité
dans le quartier du

Flux générés par le projet, les plus grosses erreurs du RI/CRI 2020:

- Le procédé de retenir la moyenne entre les 3 écoles (Magnolias, Léopold, Steyls) est inadéquat ;
- HOP se situe à la périphérie d'un mini-quartier résidentiel ; sa situation est plus comparable à celle de l'école *Magnolias*.
- L'hypothèse qu'un enfant sur trois aurait un/e frère/soeur dans l'école n'est aucunement justifiée et n'est pas conservatrice ;
- De toute l'école, une seule (!) personne vient à vélo ;

Après application des corrections nécessaires, on arrive à la situation suivante :



100 existantes 24 existants

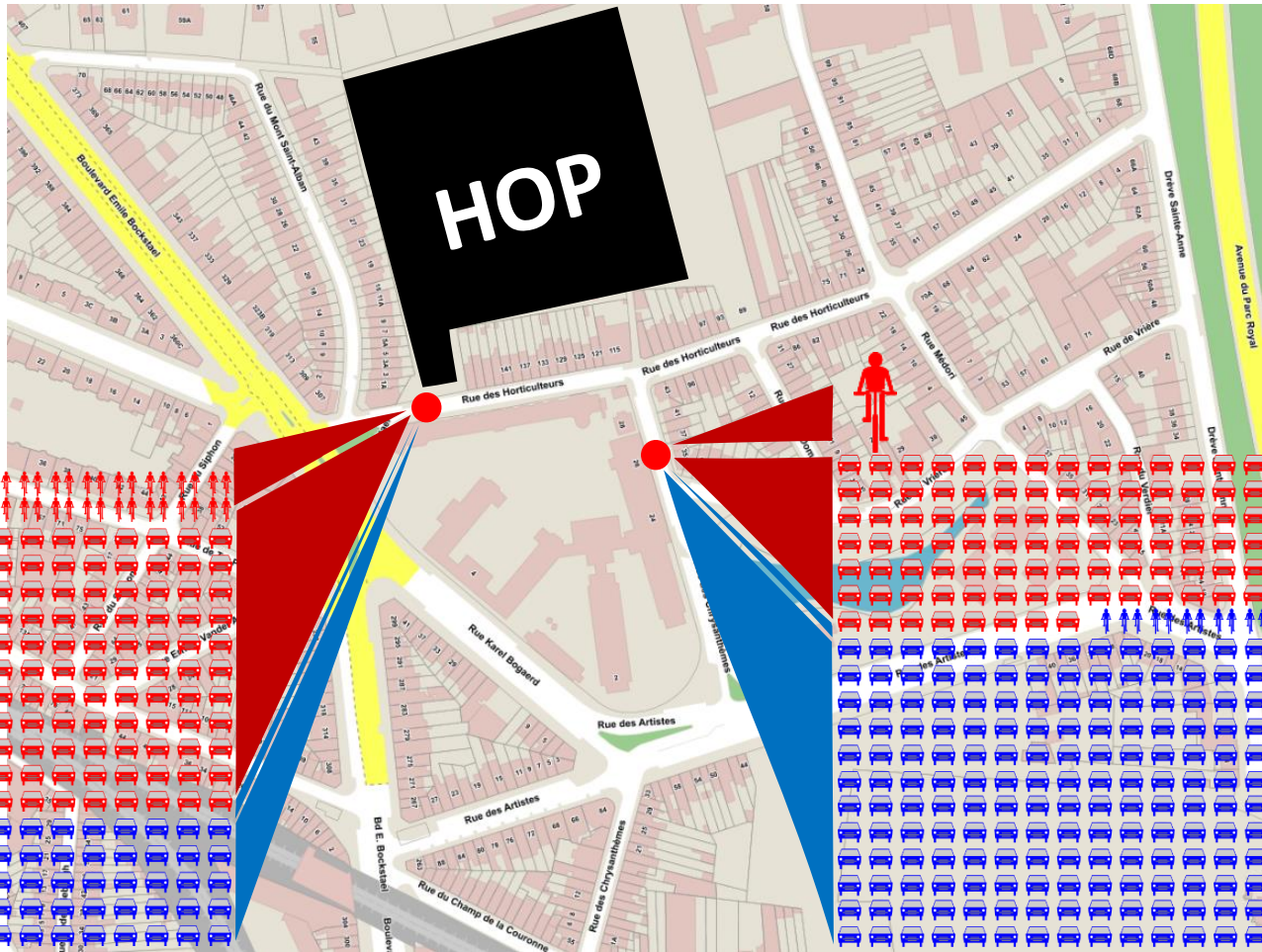
240 existantes 23 existants

HOP

et son impact sur
la mobilité
dans le quartier du
Donderberg
entre 8h00 et 9h00,
scénario "moyen" !

Bleu : situation existante

Rouge : générée par HOP



100 existantes
24 existantes
214 du projet
84 du projet

240 existantes
23
127 du projet

Capacité d'absorption de la voirie :

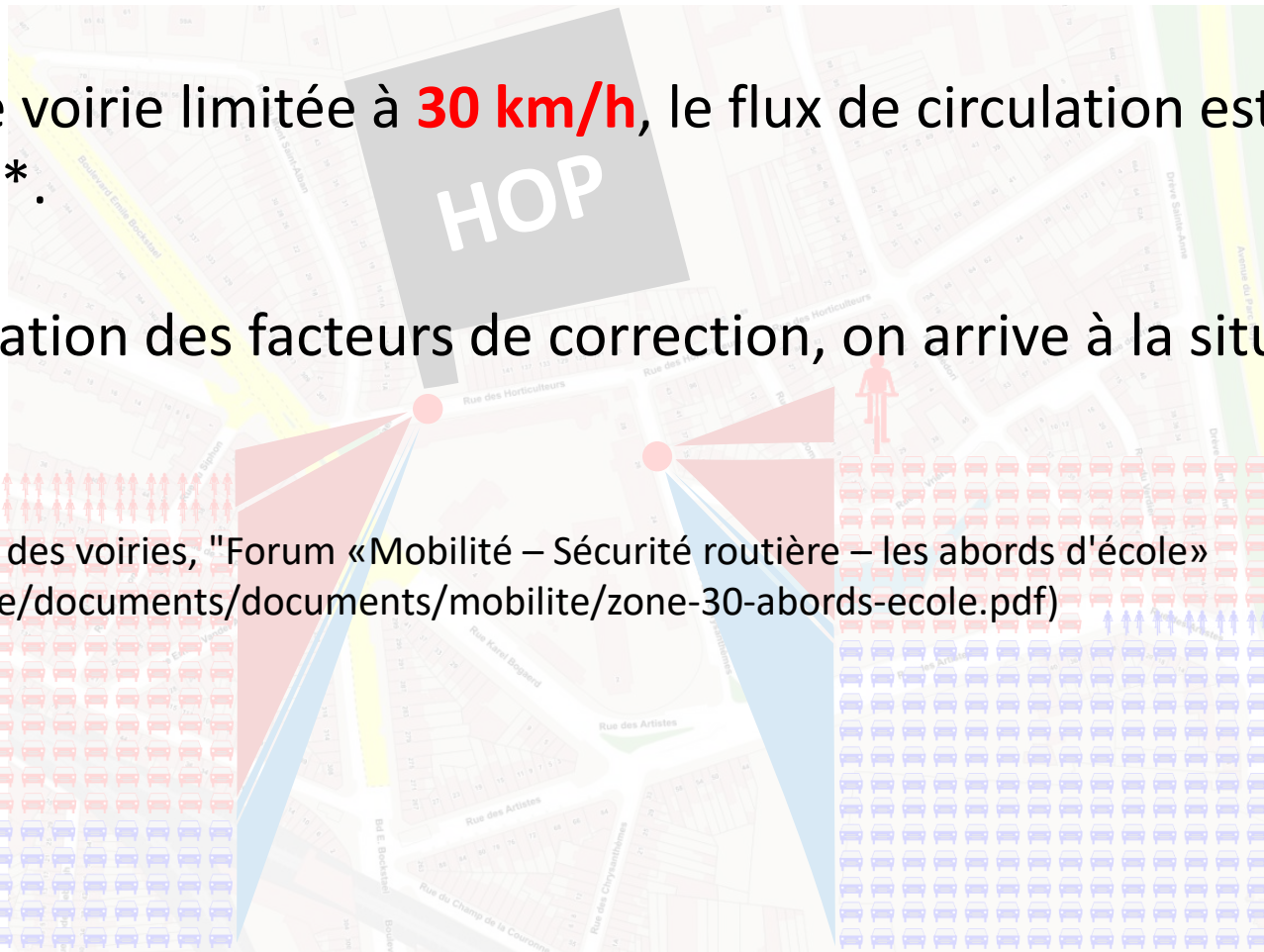
quartier du
Donderberg
entre 8h00 et 9h00,

- « Les flux projetés restent inférieurs aux limites d'absorption théoriques de la voirie » [CRI 2020, p66-67]

Or, pour une voirie limitée à **30 km/h**, le flux de circulation est **< 300 EVP/h***.

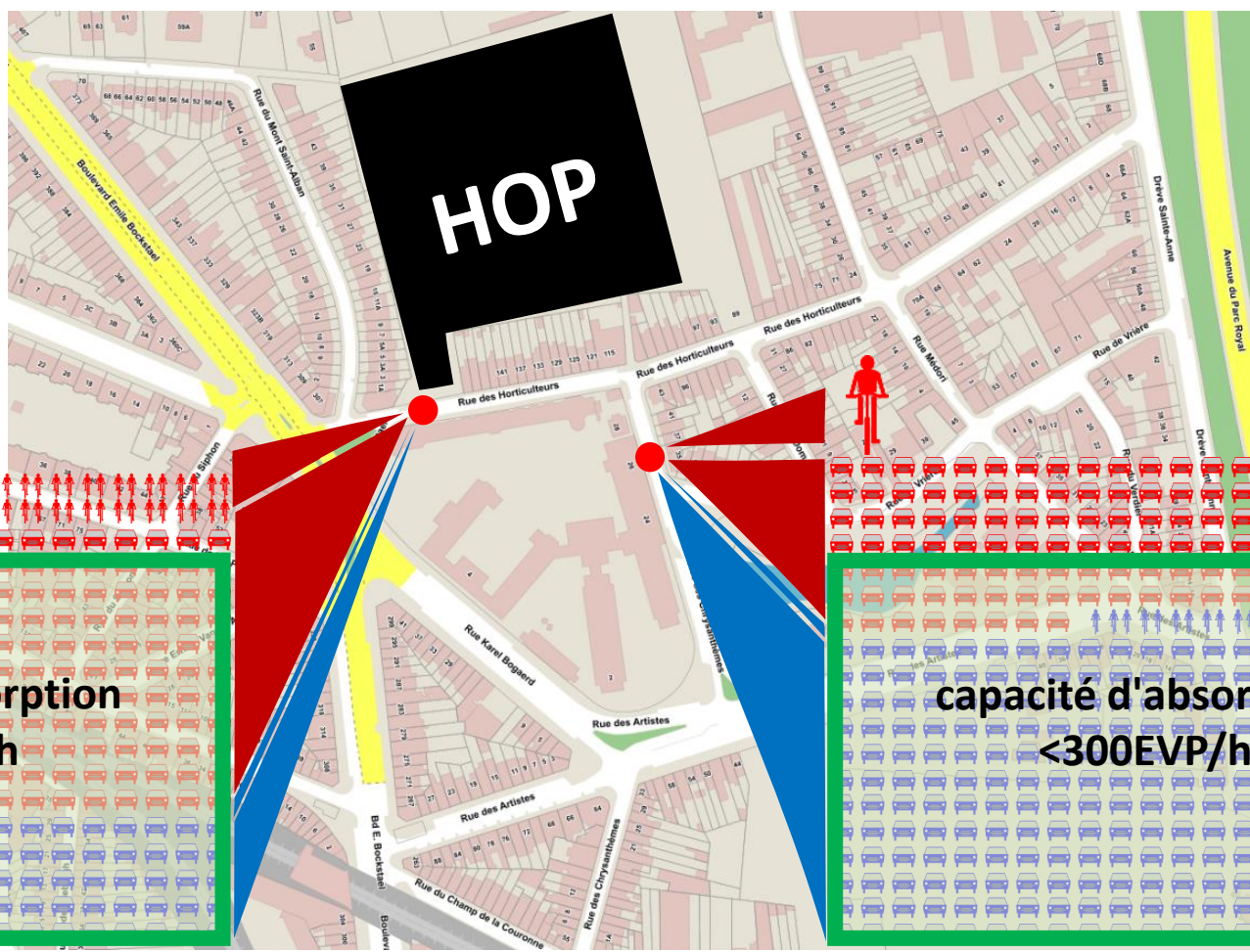
Après application des facteurs de correction, on arrive à la situation suivante :

*Cf AED, Direction des voiries, "Forum « Mobilité – Sécurité routière – les abords d'école » (www.avcb-vsgb.be/documents/documents/mobilite/zone-30-abords-ecole.pdf)



HOP
et son impact sur
la mobilité
dans le quartier du
Donderberg
entre 8h00 et 9h00,
scénario "moyen" !

Bleu : situation existante
Rouge : générée par HOP



84 du projet

capacité d'absorption
<300EVP/h

capacité d'absorption
<300EVP/h

projet

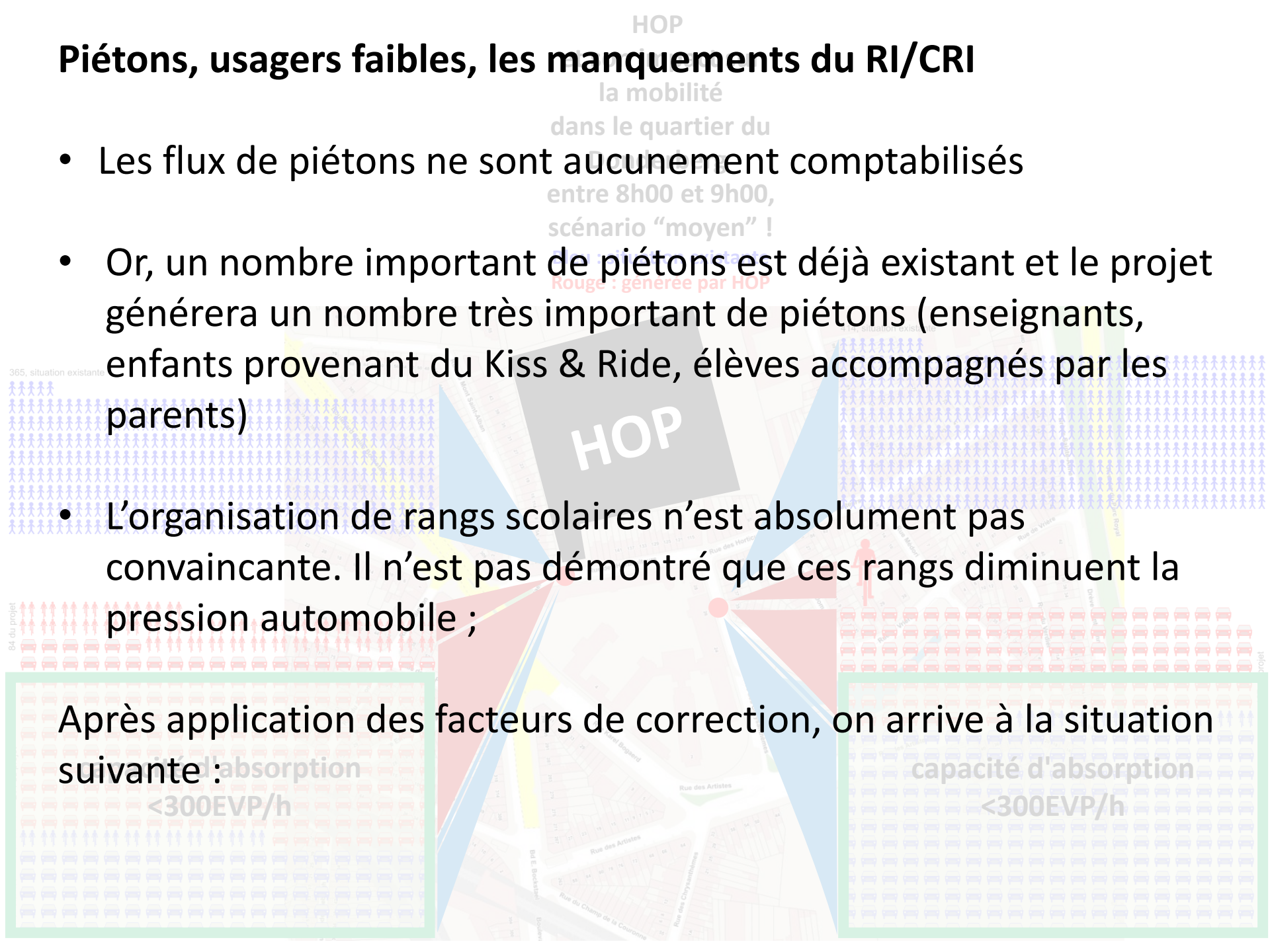
Piétons, usagers faibles, les manquements du RI/CRI

HOP
la mobilité
dans le quartier du
entre 8h00 et 9h00,
scénario "moyen" !

- Les flux de piétons ne sont aucunement comptabilisés
- Or, un nombre important de piétons est déjà existant et le projet générera un nombre très important de piétons (enseignants, enfants provenant du Kiss & Ride, élèves accompagnés par les parents)
- L'organisation de rangs scolaires n'est absolument pas convaincante. Il n'est pas démontré que ces rangs diminuent la pression automobile ;

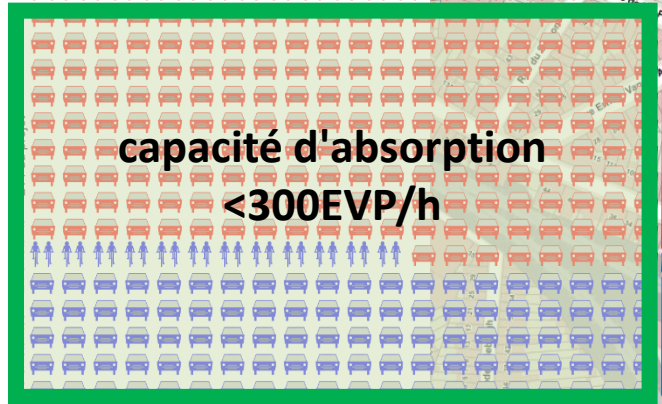
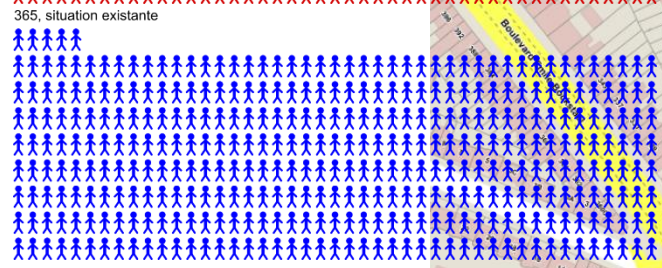
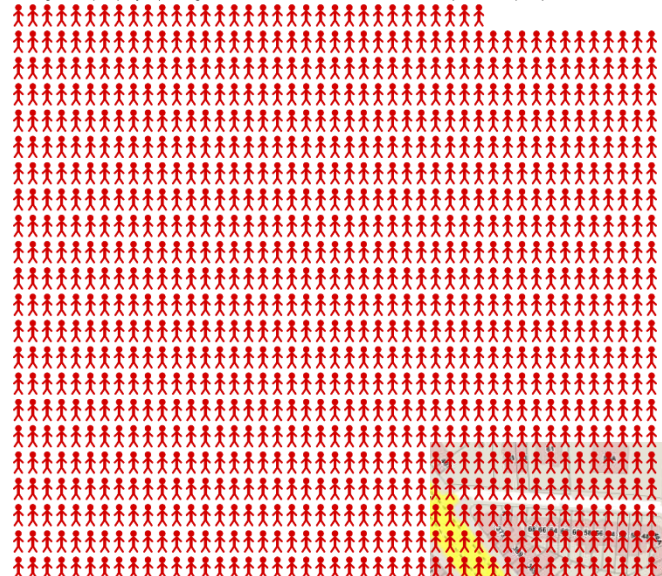
Après application des facteurs de correction, on arrive à la situation suivante : absorption <300EVP/h

capacité d'absorption <300EVP/h

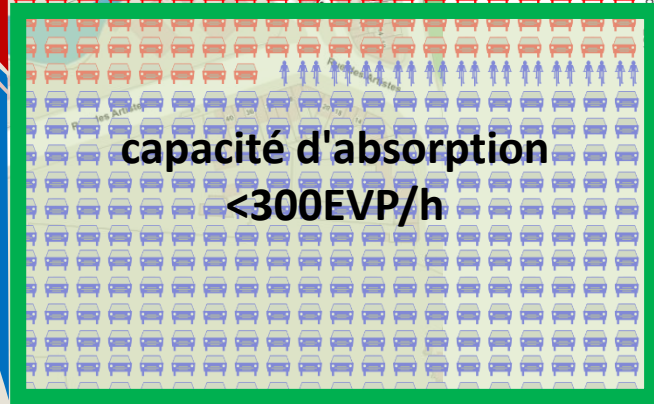
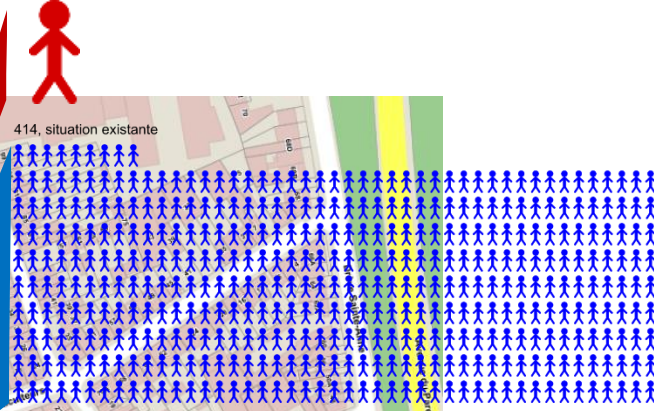
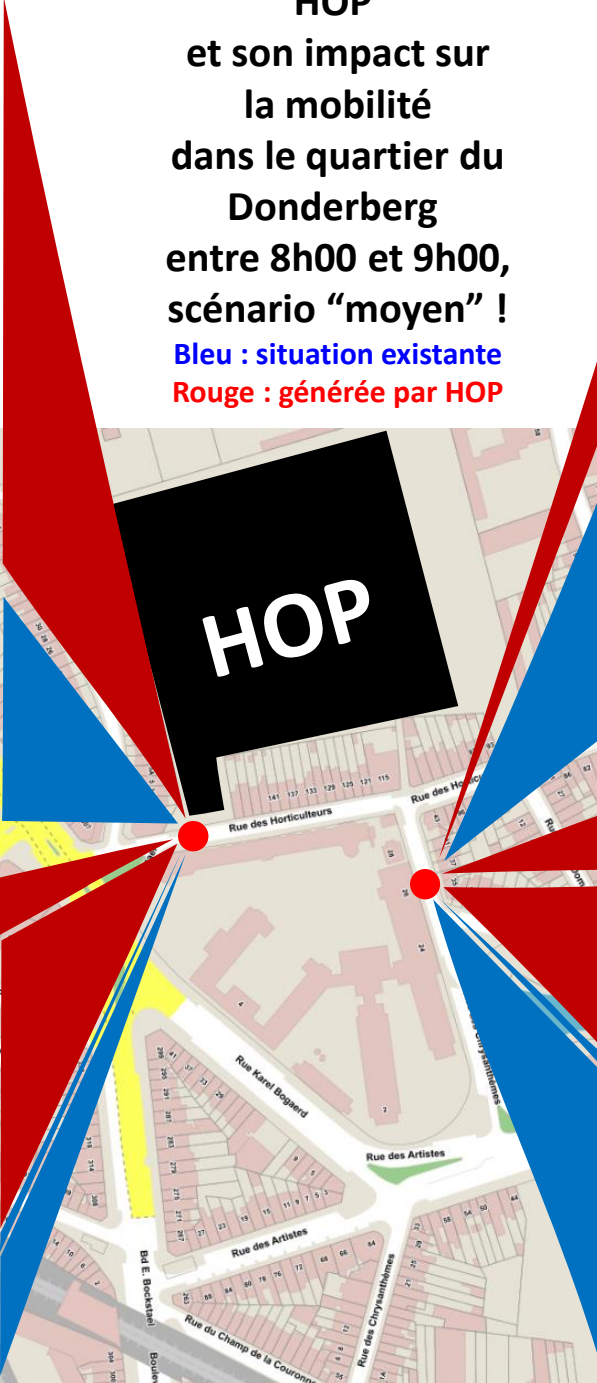


HOP et son impact sur la mobilité dans le quartier du Donderberg entre 8h00 et 9h00, scénario "moyen" !

Bleu : situation existante
Rouge : générée par HOP



capacité d'absorption
<300EVP/h



capacité d'absorption
<300EVP/h

414, situation existante

84 du projet

projet

HDP
et son impact sur
la mobilité
dans le quartier du
entre 8h00 et 9h00,
scénario "moyen" !

Pic réel entre 8h00 et 8h30, les manquements du RI/CRI :

- Le CRI 2020, p70, reconnaît (enfin) que « l'ensemble de ces véhicules [générés par le projet] arrivent sur la demi-heure précédant le début des cours en H[eur]e de P[ointe] du M[at]in »
- Ce fait n'est néanmoins pas pris en compte dans le calcul de la capacité d'absorption de la voirie ;
- Déjà dans le passé nous avons démontré que 77% du trafic existant passe entre 8:00 et 8:30 ;

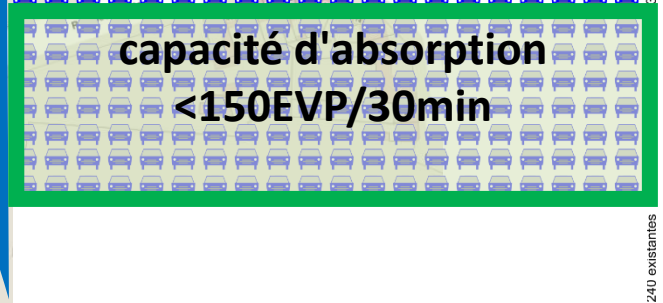
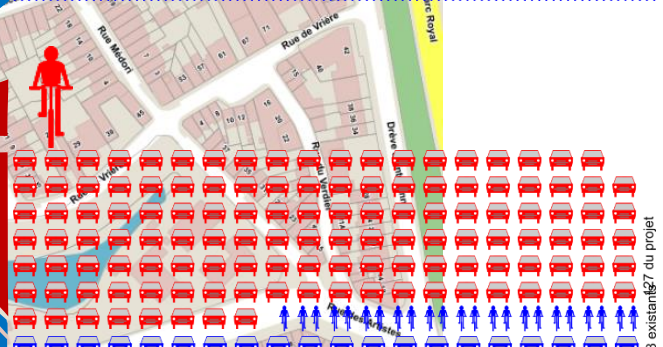
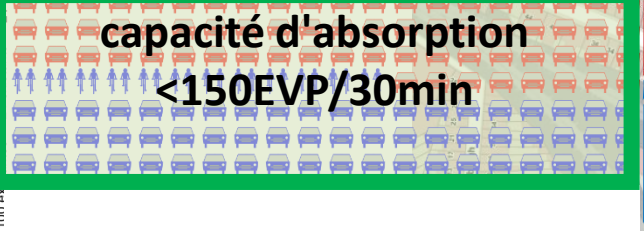
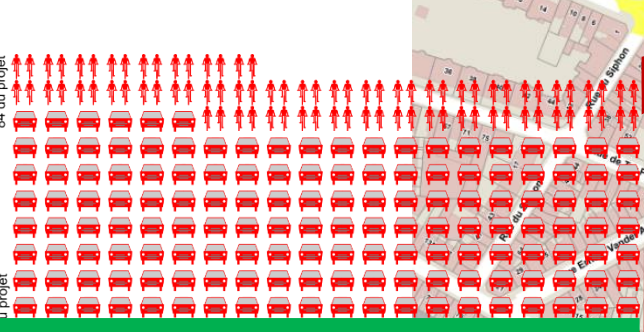
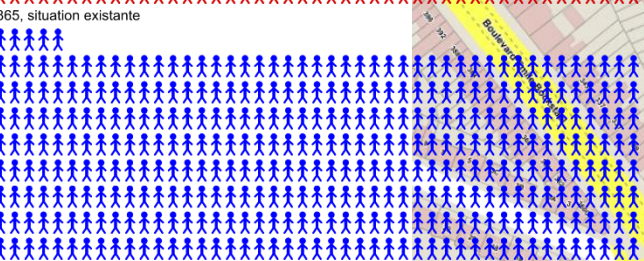
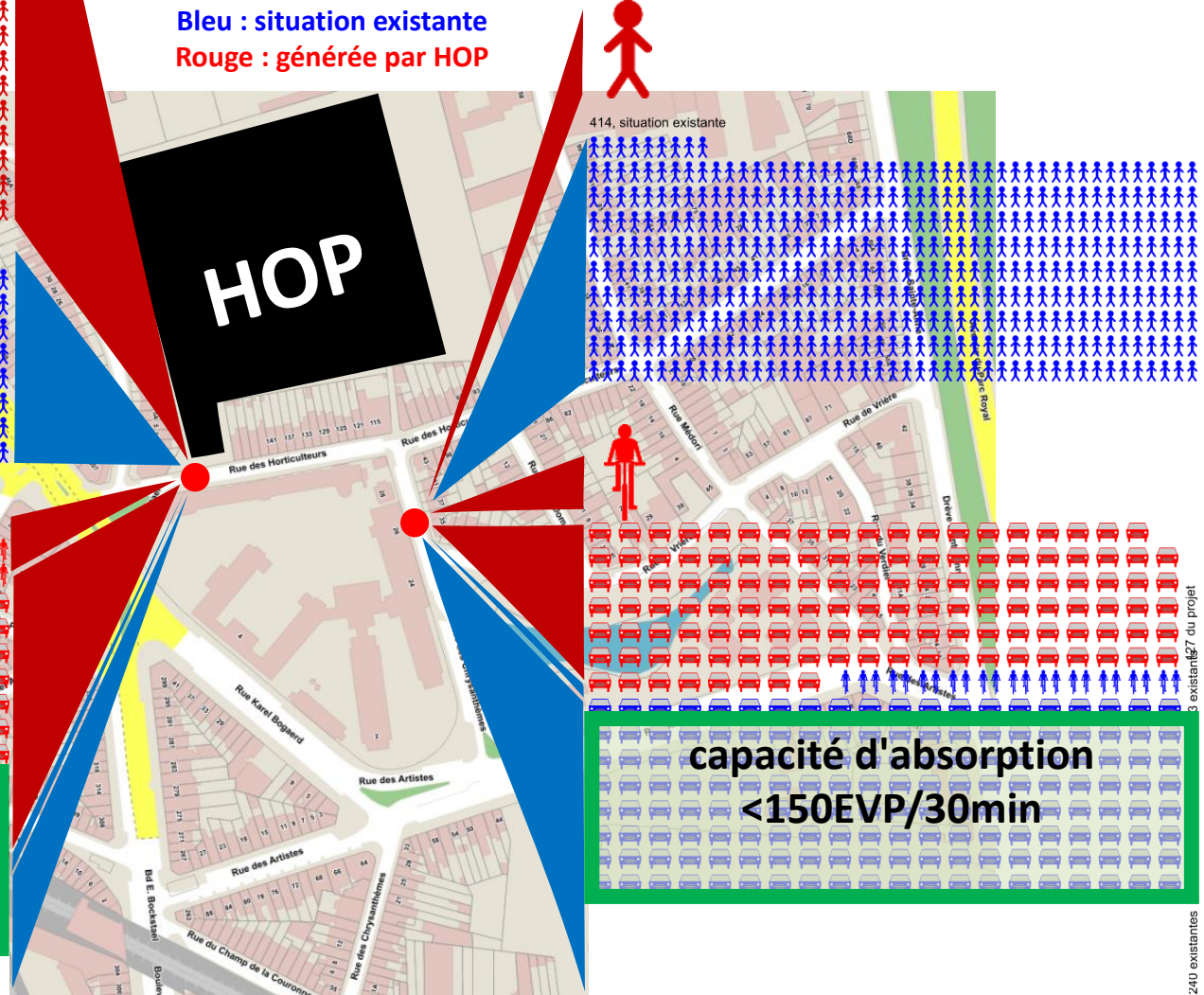
Si une voirie a une capacité de 300 EVP/h, dans un laps d'1/2 h, la capacité est de 150 EVP.

Après application des facteurs de correction, on arrive à la situation suivante :

HOP

et son impact sur la mobilité dans le quartier du Donderberg entre 8h00 et 8h30, scénario "moyen" !

Bleu : situation existante
Rouge : générée par HOP



Offre de stationnements *Kiss & Ride* et « courte durée »

- Les calculs du CRI se basent sur un scénario moyen minimaliste. Avec 89 véhicules entre 8:00 et 8:30, on a une demande moyenne de
 - **2,33** véhicules simultanément sur les 7 emplacements de Kiss&Ride
 - **17,66** véhicules simultanément sur les 12 emplacements de stationnement courte-durée ;

Déjà sur base de ce scénario minimaliste, le CRI conclut à une
« inadéquation entre l'offre et la demande »

- Or, après application des corrections documentées plus haut, la demande, dans un scénario moyen, sera en réalité de
- **5,3** véhicules simultanément pour les Kiss&Ride
 - **40** véhicules simultanément pour les 12 « courte durée » ;

Citation du CRI

« Cette inadéquation entre l'offre et la demande entrainera du stationnement de plus longue durée sur les emplacements de Kiss & Ride et/ou **du stationnement sauvage (sur les trottoirs, en double file...)**. De tels comportements **nuiront à la sécurité des piétons** ainsi qu'à la fluidité de la circulation au sein du quartier. En effet, l'arrêt de véhicules en double file entrainera le **blocage de la circulation** au sein du quartier ainsi que la création de remontées de files pouvant **gêner la circulation sur les voiries aux alentours**. » [CRI 2020,p71]

[c'est-à-dire Bd Bockstael dans les deux sens et aux carrefours Bd Bockstael/Rue des Horticulteurs et Bd Bockstael/Karel Bogaert]

BRUZZ, 20/03/2021: [F. Hariche] benadrukt dat een basisschool maar zo'n 180 dagen per jaar open is. *“En op die dagen zal het **alleen 's ochtends en 's avonds gedurende een uurtje wat drukker zijn in de buurt.**”*