RÉGION BRUXELLOISE

Commune de
WOLUWE-SAINT-LAMBERT

Avenue Paul Hymans 2
1200 Bruxelles
Tél : 02.761.27.11
Fax : 02.772.25 67
www.woluwe1200.be
info.com@woluwe1200.be

Bruxelles, le 19. 10. 2022

Madame Elke Van Den Brandt
Ministre du Gouvernement de la Région
Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité,
des transports publics et de la sécurité routière
boulevard Saint-Lazare 10 – 13ème étage
1210 Bruxelles

Votre courriel du	Vos réf.	Votre correspondant : Florence Tonon	Nos réf. 0922/DDPP-PS/FT/C	☎ (02) 774 35 13 🖷 (02) 771 29 26

Madame la ministre,

Concerne : CLM – Maille Roodebeek – avis du Collège des bourgmestre et échevins sur les propositions de scénarii élaborées par le bureau d'études TRIDEE

Par la présente, nous vous communiquons l'avis rendu par le Collège des bourgmestre et échevins de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, en sa séance du 13/10/2022, se rapportant aux propositions formulées par le bureau d'études TRIDEE dans le cadre de l'examen de la mobilité pour la maille Roodebeek, à la demande de l'administration régionale Bruxelles-Mobilité.

Nous tenons d'abord à rappeler que la commune de Woluwe-Saint-Lambert s'est toujours montrée volontariste pour mener une politique de mobilité apaisée, respectueuse des différents usagers de l'espace public, en cherchant à concilier les différents modes de déplacement selon les préférences des usagers et pour autant que l'aménagement de l'espace public le permette.

A cette fin, le Collège des bourgmestre et échevins a mené, depuis plusieurs années, un vaste programme d'investissements dans l'espace public visant à répondre à cet objectif. Le Collège a toujours veillé à ce que les habitants soient très directement associés à son élaboration et à sa mise en œuvre, notamment par l'organisation de très nombreuses réunions d'information et de concertation. Plutôt qu'à imposer des scénarii de modification de la mobilité, sur la base d'a priori généralement non vérifiés par les faits, le Collège a toujours préféré recueillir préalablement les avis des habitants avant de proposer ou de mettre en œuvre quelque projet d'aménagement. Cette méthode a eu pour conséquence de susciter généralement une forte adhésion des habitants à un projet déterminé.

A titre d'exemple, nous pouvons citer :

- Diabolo » au carrefour Pléiades - chemin des Deux Maisons ;
- Écluse à bus » au carrefour Attique - Deux Maisons ;
- Trottoir traversant au carrefour Brel - De Cuyper et réaménagement du carrefour formé par la chaussée de Roodebeek et l'avenue G. Mullie ;
- Ilot directionnel dans le carrefour Dries - Crocq ;
- Bornes rétractables dans l'avenue de la Chapelle ;
- Rue aux jeux permanente clos André Rappe
- Rue scolaire rue de Floralies ;

D'autres mesures font actuellement l'objet de phases-test :

- Inversion de sens dans la rue Crocq (entre Georges Henri et Zéphyr) ;
- Inversion de sens dans la rue du Carrefour ;
- Inversion de sens dans le bas de la chaussée de Roodebeek ;
- Fermeture de la connexion de la rue de la Charrette avec l'avenue du Capricorne.

La commune a également créé de nouvelles pistes cyclables sécurisées dans les parties montantes de la rue Théodore de Cuyper et de la rue Voot, ainsi que des itinéraires cyclables communaux, balisés, en complément des itinéraires régionaux déjà existants, dont notamment l'itinéraire de 3 kilomètres reliant la rue Konkel au square Joséphine Charlotte mais aussi l'itinéraire reliant la place du Sacré-Cœur à la place de la Sainte-Famille. D'autres projets de création d'itinéraires cyclables sont également prévus par le Collège, notamment dans l'avenue de Mai.

Elle a également instauré plusieurs rues cyclables en voirie communale comme, par exemple : avenue Andromède, avenue de la Croix du Sud, avenue des Iles d'Or, chaussée de Roodebeek, avenue Orion.

Toutes ces initiatives et d'autres ont valu à notre commune une reconnaissance par la remise du prix « Commune bruxelloise du vélo » en 2019.

C'est dire combien le Collège est particulièrement attentif à veiller aux équilibres des fonctions pour les déplacements dans l'espace public.

Faut-il également rappeler que c'est à la demande du Collège que vos services ont veillé à mieux identifier l'itinéraire cyclable, par des marquages au sol, sur l'axe de Broqueville-Paul Hymans.

Notre commune a été également la première des 19 communes bruxelloises à déployer sur son territoire une signalisation indiquant les impasses « débouchantes » (voiries sans issue pour les voitures mais qui permettent le passage des cyclistes et piétons).

Pour sécuriser la mobilité des piétons et des personnes à mobilité réduite, la commune sollicite chaque année des subsides auprès de la Région en application du plan Pave et est la première commune à avoir développé dans plusieurs quartiers des itinéraires adaptés, appelés boucles PMR, en collaboration avec l'ASBL Plain pied.

Faut-il également rappeler que la commune n'a eu de cesse de demander à vos services la poursuite de certains aménagements ou la réalisation d'études afin de renforcer la sécurité routière, plus particulièrement au bénéfice des usagers faibles.

Ainsi, il a été demandé:

- De sécuriser le carrefour formé par l'avenue de Mars et l'avenue de Roodebeek à l'avantage des piétions et cyclistes aux abords des écoles francophone et néerlandophone de l'Angélus ;

- De poursuivre les aménagements du boulevard de la Woluwe, dans son tronçon entre l'avenue Emile Vandervelde et la rue de l'Ecluse, afin d'assurer la jonction entre les pistes cyclables situées sur le territoire de la Région flamande et celles situées sur le territoire de notre Région ;

- De sécuriser les traversées cyclistes au niveau des carrefours formés par le boulevard de la Woluwe et par les avenues Marcel Thiry et Hippocrate, la rue de l'Ecluse et le clos Hof ten Berg ;

- De rénover la piste cyclable de l'avenue Emile Vandervelde depuis l'avenue E. Mounier jusqu'au boulevard de la Woluwe, comme la Région bruxelloise l'a fait récemment en remplaçant le revêtement actuel par un revêtement adapté au boulevard du Souverain ;

- De réaliser une étude des flux de circulation sur le tronçon de l'avenue Paul Hymans reliant la rue Vervloesem à la chaussée de Roodebeek et à la rue Saint-Lambert afin de mesurer les conséquences qu'une piste cyclable sécurisée partagée avec les bus aurait sur la circulation automobile en particulier aux heures de pointe et aux heures d'affluence du Woluwe-Shopping Center ;

- De sécuriser les pistes cyclables des avenues Marcel Thiry et des Communautés aux abords des carrefours, des ronds-points, de l'école Sainte-Jeanne de Chantal et des établissements commerciaux situés le long de ces deux axes ;

- De communiquer aux autorités communales et aux riverains les intentions régionales concernant la mobilité active dans le cadre de la concrétisation du projet dit « Parkway E40 », dans sa partie sud.

Toutes ces propositions, précises et détaillées présentées par notre service communal de la mobilité, restent en attente d'un suivi plus certain par vos services. Certes, ceux-ci ont parfois exprimé leur intérêt pour différentes propositions mais n'ont pu jusqu'à présent préciser les délais dans lesquels elles pourraient être mises en œuvre ou, à tout le moins, étudiées de manière à ce qu'elles connaissent un suivi dans un délai certain.

Ce rappel est nécessaire car il éclaire la manière dont nous concevons la complémentarité du travail communal pour une mobilité apaisée avec le plan régional dit « Good Move ».

Nous estimons en effet que nos propositions doivent être prises en compte par vos services et le bureau d'études désigné afin de déterminer la manière de gérer la mobilité dans la maille Roodebeek. Certes, certaines de ces propositions ne se rapportent pas toutes à des voiries reprises dans la maille mais participent à sa gestion, notamment en bordure. Or, il s'agit là d'une première observation quant à la méthodologie suivie par le bureau d'études désigné. A l'examen des scénarii soumis par le bureau TRIDEE, nous avons dû constater à regret que nos propositions n'étaient nullement reprises dans l'évaluation de la gestion de la mobilité. Il est évident que si les propositions formulées par la commune était suivies d'effet par vos services, elles auraient un effet directement bénéfique à la gestion de la mobilité sur l'ensemble du territoire communal et plus particulièrement dans la maille dite Roodebeek. En effet, à bien examiner les propositions formulées par notre commune, elles visent toutes à améliorer la sécurité et la fluidité, pour tous les usagers, sur des axes régionaux importants. Or, la philosophie du plan « Good Move » vise à considérer que les voiries régionales sont des axes structurants de la mobilité en général. Il serait donc difficilement compréhensible qu'il soit exigé des communes des investissements sur des voiries communales qui n'ont pas la même fonction alors que la Région s'exonèrerait de tout engagement précis par un programme d'investissements nécessaires sur les voiries régionales.

Nous demandons dès lors que, prioritairement, vos services prennent attitude sur les propositions ainsi rappelées, en détermine la faisabilité et en fixe la programmation dans le temps. Ensuite, sur cette base, le bureau d'études pourra mieux évaluer les conséquences de ces propositions sur la mobilité dans les voiries reprises dans la maille. Nous rappelons d'ailleurs que nous avions formulé déjà l'ensemble de ces observations et propositions dans l'avis que nous avions rendu à l'occasion de l'élaboration du plan régional dit « Good Move ». Nous pensions dès lors que l'ensemble de nos remarques serait ainsi pris en considération à l'occasion de l'étude commandée. Nous ne pourrions accepter qu'il y ait une sorte de « saucissonage » des différentes phases de mise en œuvre du plan régional et que les communes se voient imposer des contraintes, selon nous, bien souvent injustifiées (cf avis ci-après), alors que la Région n'assume pas les obligations qui lui reviennent.

Ce biais méthodologique a pour conséquence que l'approche du travail réalisé par le bureau d'études désigné est fondée davantage sur des modèles théoriques que sur une connaissance fine et précise de la situation des quartiers, notamment au sein de la maille Roodebeek.

Alors que notre Collège a porté un vif intérêt à ce projet de collaboration avec le bureau d'études, il ne peut cacher son désappointement à la suite de la réception des scénarii qui lui ont été présentés. Parce qu'il était peut-être soumis à des délais trop stricts de la part de vos services, le bureau d'études nous a présenté 2 scénarii, lors d'une réunion du comité de pilotage qui s'est tenue le 20 septembre dernier, qui nous semblent bien éloignés des réalités vécues par les usagers et de notre connaissance plus approfondie de la situation.

Nous résumons par la présente notre point de vue concernant les modèles théoriques qui nous ont été présentés et auxquels nous ne pouvons en aucune manière adhérer.

Examen du scénario 2

Nous commencerons par le scénario 2, tant il est invraisemblable et totalement impraticable car il aurait pour conséquence des contraintes sur la mobilité, notamment pour les automobilistes, insoutenables, avec des reports de déplacement sur des voiries secondaires et des allongements de temps de déplacement inacceptables avec davantage de pollution et de nuisances.

En effet, ce scénario est fondé sur la mise de tout l'axe de Broqueville – Hymans, entre le square Montgomery et le cours Paul-Henri Spaak, en une seule voirie continue avec une berme centrale fermée qui n'autoriserait aucune traversée à quelqu'hauteur d'un carrefour actuellement existant. Autrement dit, pour prendre un exemple, un automobiliste venant du square Montgomery et voulant rejoindre une perpendiculaire à l'avenue de Broqueville, côté impair, se verrait interdire toute manœuvre de ce type et serait contraint à descendre jusqu'en bas de l'avenue Paul Hymans pour ensuite remonter tout l'axe jusqu'à la hauteur de l'avenue où il veut se rendre. On pourrait évidemment multiplier les exemples à l'absurde que contient cette proposition.

Ce scénario serait présenté aux habitants qu'il susciterait au mieux leur risée, au pire leur légitime colère.

Nous avons d'ailleurs le sentiment qu'il nous a été présenté à la seule fin de mieux nous convaincre d'accepter le scénario 1 qui pourtant n'est pas davantage justifié.

Examen du scénario 1

En ce qui concerne le scénario 1, le Collège estime qu'il est fondé sur une méconnaissance du statut des voiries de notre commune. Le bureau d'études part du principe que des voiries qu'il qualifie de transit, souvent de manière arbitraire, doivent connaître une modification de leur statut pour imposer des changements de comportement principalement de la part des automobilistes. Le Collège ne partage pas cet a priori.

Il ne peut être nié qu'il existe des voiries de liaison inter quartier qui concourent à une mobilité apaisée car leur statut évite un report de la mobilité sur des voiries plus secondaires et généralement plus étroites où toute surintensification du trafic perturberait davantage la vie du quartier.

Nous en donnons quelques exemples sur la base des propositions formulées par le bureau d'études.

1° Filtre modal au tunnel Grosjean

Le bureau d'études propose la fermeture du tunnel Grosjean aux automobilistes. Nous ne pouvons partager cette option.

D'expérience, pour avoir connu une période de fermeture de ce tunnel pendant le temps de sa rénovation, nous avons dû constater un report considérable d'une circulation sur les voiries de l'avenue de Mars, de la chaussée de Roodebeek et de la rue Colonel Bourg.

Les tunnels de l'avenue de Mars et Grosjean sont les 2 seuls liens permettant de relier des quartiers de Woluwe-Saint-Lambert et d'Evere, sans imposer aux automobilistes un report sur la chaussée de Louvain, déjà totalement embouteillée à différentes heures de la journée ou sur le boulevard Reyers qui connaît aussi ses difficultés de mobilité à certaines heures. Or les deux tunnels permettent à des usagers qui doivent effectuer parfois des courtes distances de trouver un itinéraire rationnel et utile.

Par ailleurs, nous insistons pour que le carrefour formé par l'avenue de Mars et la chaussée de Roodebeek soit réaménagé, ainsi que nous l'avons déjà proposé à maintes reprises à la Région, afin de le sécuriser et d'organiser un dépose-minute indispensable à l'entrée de l' « Angelusinstituut ». L'organisation de ce dépose-minute était d'ailleurs une des conditions imposées par le permis d'urbanisme pour la construction de l'extension de cet établissement scolaire.

Enfin, nous devons constater que la proposition ainsi formulée n'est pas coordonnée avec les autres projets de la Région, notamment en ce qui concerne le projet dit « Parkway – E40 », pour lequel la commune a également formulé des propositions afin que la Région réserve une attention à un aménagement plus urbain des voiries côté Woluwe-Saint-Lambert.

2° Réaménagement du square Meudon :

La proposition formulée par le bureau TRIDEE vise à interdire la traversée du square Meudon dans l'axe Roi Chevalier/Heydenberg ou dans l'axe Georges Henri/rue Montage des Cerisiers. Cette proposition méconnait totalement la fonction essentielle de ce square qui permet une redistribution du trafic sur des axes inter quartiers et évite ainsi un report de circulation dans des voiries secondaires qui doivent rester à vocation purement locale.

A suivre la proposition du bureau d'études, des rues comme celles du Menuisier, de la Roche Fatale, de l'Activité ou encore l'avenue du Castel deviendraient les principales voies d'accès pour rejoindre le quartier Georges Henri ou Constellations. Toutes voiries qui n'ont pas cette vocation.

Par ailleurs, le bureau a complètement oublié que ce square avait une fonction essentielle dans le circuit des lignes de bus 80 et 28 qui desservent de nombreux quartiers de la commune. On n'ose imaginer quels seraient les circuits alternatifs à imposer à la STIB à la suite du réaménagement du square Meudon tel que proposé.

Faut-il rappeler que le square a été réaménagé, en son temps, à l'initiative de la commune, pour garantir une plus grande fluidité du passage des bus dans ce carrefour essentiel et qu'aujourd'hui, cette fonction est parfaitement assumée, même si, aux heures de pointe, le square connaît une certaine densification de la circulation mais sans que celle-ci ne soit jamais paralysée pendant plus que quelques minutes.

Pour le Collège, l'accessibilité à l'avenue Georges Henri demeure une priorité, notamment pour le développement de son activité commerciale, même s'il veille dans le cadre de son projet de réaménagement de l'avenue à donner plus de confort aux usagers les plus faibles sur cet axe important de la commune.

Enfin, la proposition du bureau TRIDEE ne prend pas en considération le constat établi par un autre bureau d'études qui a été mandaté par la commune pour étudier la mobilité et le stationnement dans l'avenue Georges Henri et qui a relevé que le trafic de transit actuel y était faible, voire marginal. Selon ce bureau, le trafic de destination dans l'avenue Georges Henri est principalement généré par la présence de nombreuses écoles du quartier. Leur accessibilité doit être également garantie.

3° Filtre modal au carrefour Jacques Brel/Théodore de Cuyper :

Le Collège a demandé, à de multiples reprises, à la Région de supprimer le sens interdit « Excepté bus » au bas de l'avenue Jacques Brel afin de rendre à cet axe, plus structurant et plus large, un double sens de circulation qui éviterait d'imposer aux automobilistes un détour inutile par l'avenue de la Spiruline et le bas de la chaussée de Roodebeek. Un groupe de travail avait même été mis en place sur pied avec Bruxelles-Mobilité, la commune et les habitants du quartier concerné afin d'analyser les propositions de réaménagement du cours Paul-Henri Spaak en connexion avec les voiries perpendiculaires. En effet, afin d'éviter que le goulet de la chaussée de Roodebeek ne soit un axe inter quartier alors que la voirie y est étroite, il est indispensable d'organiser une meilleure articulation entre l'avenue Jacques Brel et le cours Paul-Henri Spaak en faisant en sorte que les automobilistes venant de ou se rendant à la rue Théodore de Cuyper, soient invités à passer par l'avenue Jacques Brel et rejoignent ainsi les voiries régionales plus structurantes.

Le Collège insiste dès lors pour que la Région bruxelloise donne une priorité à ce réaménagement qui, lui, contribuerait significativement à désengorger la chaussée de Roodebeek d'un trafic qui peut être qualifié de transit.

Nous regrettons que le bureau TRIDEE ignore totalement cette exigence maintes fois répétée par les autorités communales.

Nous pourrions encore citer bien d'autres exemples de propositions formulées par le bureau d'études qui n'ont pas fait l'objet d'une évaluation suffisamment établie. Il en est ainsi pour les propositions de mise à sens unique de certaines voiries. A cet égard, les très nombreuses réunions que le Collège organise avec les habitants afin d'évaluer l'intensité du trafic dans certains quartiers lui ont permis d'y réorganiser la mobilité, notamment par des changements de sens de circulation ou des mises à sens unique, de manière beaucoup plus fine et précise que ce que nous propose le bureau d'études. Le Collège entend garder la pleine maîtrise de la gestion des sens de circulation dans les quartiers.

Conclusions :

Le Collège marque sa vive déception quant à la manière dont le bureau d'études TRIDEE a mené sa mission car ses scénarii ne reposent pas sur des données suffisamment établies, susceptibles de faire l'objet d'une contre-évaluation, notamment par des constats des services de police qui placent pourtant régulièrement, à notre demande, des analyseurs de trafic.

Le Collège déplore que tout le travail fourni, depuis des années, par le service communal de la mobilité et porté à la connaissance de son homologue régional n'ait pas été pris en considération par le bureau d'études. Celui-ci a tout autant méconnu les projets communaux visant à réduire l'intensité du trafic dans certains quartiers.

En l'état, le Collège ne peut envisager la poursuite d'une collaboration avec le bureau d'études. Il ne présentera pas aux habitants les scénarii proposés.

Le Collège entend poursuivre sa méthode de participation citoyenne qui permet d'associer un plus grand nombre d'habitants à la concertation en vue d'élaborer des plans de mobilité par quartier ou sous quartier. D'ailleurs, le faible nombre de participants aux ateliers organisés par le bureau d'études, tout au plus une quarantaine de personnes, démontre que ce bureau travaille sous la pression de l'urgence et ne peut donc mener sa mission à la suite d'une véritable participation citoyenne. Le Collège a une autre tradition quant à cette participation citoyenne puisque Woluwe-Saint-Lambert est la seule commune qui a adopté un code communal de la participation citoyenne.

Lors des réunions que nous tenons avec les habitants de Woluwe-Saint-Lambert, nous recueillons généralement leur satisfaction quant à la mobilité dans notre commune. Dès lors, nous pensons que les propositions formulées, auront des effets opposés à l'intention annoncée. Loin de créer une maille dite apaisée, les propositions créeront des difficultés de mobilité dans des quartiers ou sous quartiers où il n'y en avait pas et donc généreront des nuisances sonores et autres formes de pollution là où la circulation était faible et suscitait peu, voire pas du tout, de critiques de la part des habitants. Cette remarque a d'ailleurs été formulée par l'un ou l'autre participant aux ateliers organisés.

En conséquence, le Collège a pris la décision d'arrêter toute collaboration avec ledit bureau et de vous inviter à revoir la méthodologie visant à organiser la concertation avec les autorités communales dans le dossier de mise en œuvre du plan régional dit « Good Move ».

Nous vous prions d'agréer, Madame la ministre, l'expression de notre considération très distinguée.

Le secrétaire communal,	L'échevin de l'environnement et de la mobilité,	Le bourgmestre,
Patrick LAMBERT	Gregory MATGEN	Olivier MAINGAIN