

*Bruxelles Mobilité – AED
Direction générale
Rue du Progrès 80/1
1035 BRUXELLES*

À l'attention de M. Christophe VANOERBEEK, Directeur général

Votre lettre du	Vos réf.	Votre correspondant : Laurence Vandenbroucke	Nos réf. 0614/DDPP-PS/LV/C	 02 774 35 13  02 761 29 26
------------------------	-----------------	--	--------------------------------------	--

Monsieur le Directeur général,

Concerne : Avenue de Tervuren et square Montgomery – Avis du Collège des bourgmestre et échevins de Woluwe-Saint-Lambert sur la note d'orientation stratégique de Bruxelles Mobilité

Nous avons appris par nos homologues de la commune de Woluwe-Saint-Pierre que Bruxelles Mobilité organisait des comités d'accompagnement pour l'étude du réaménagement de l'avenue de Tervuren. Parallèlement, le comité de quartier des habitants de l'avenue nous faisait parvenir la note d'orientation stratégique de Bruxelles Mobilité pour l'avenue de Tervuren.

Ce document a été élaboré au mois de novembre 2020, a été mis à jour au mois de mai 2021 mais ne nous est parvenu que le mois dernier. L'avant-projet d'aménagements du 3^{ème} comité d'accompagnement a finalement été présenté à la commune lors de la réunion du 24/05/2022.

Nous vous prions de bien vouloir considérer l'avis du Collège des bourgmestre et échevins détaillé dans les points suivants :

1. Communication

Notre premier grief porte sur le manque de communication de Bruxelles Mobilité et sur sa manière de nous mettre presque devant le fait accompli pour les projets d'aménagement d'un axe structurant qui, certes, ne se trouve pas sur le territoire communal mais exerce une influence primordiale sur la mobilité d'une partie importante de Woluwe-Saint-Lambert. Rappelons notamment que le rond-point Montgomery fait partie intégrante de la maille « Roodebeek » dans laquelle nous entamons l'étude de circulation dans le cadre du Plan régional de Mobilité (PRM) « Good Move » et de sa déclinaison en contrat local de mobilité (CLM) avec l'appui de la Région.

2. *Contradiction*

Le second grief concerne la superposition de projets contradictoires portant sur les mêmes espaces. Alors que le square Montgomery fait actuellement l'objet d'une phase de test portant sur la réorganisation des circulations piétonnes, cyclistes et automobiles, nous apprenons que Bruxelles Mobilité est très avancée dans l'étude d'un projet complètement différent.

- ⇒ *L'actuelle phase de test a supprimé une bande de circulation dans le rond-point et a organisé deux types de circulations distinctes pour les cyclistes selon qu'ils soient « lièvres » ou « tortues », à savoir dans le rond-point ou en périphérie, dans les voies latérales ;*
- ⇒ *Le projet qui vient de nous être présenté, dans le cadre du comité d'accompagnement, présente une configuration totalement différente. Le rond-point est rétréci autour de la fontaine centrale, ne comporte plus que deux bandes et est entouré d'une bande de verdure et d'une piste cyclable bidirectionnelle.*

Les deux projets ambitionnent de mener au dépôt d'une demande de permis d'urbanisme dans des délais relativement similaires. Nous sommes en droit de nous demander à quoi sert la phase de test, comment Bruxelles Mobilité coordonne ses services et si la participation des communes tant à la phase-test qu'au comité d'accompagnement ne sont pas un vernis de participation qui sautera sous le rouleau compresseur de Bruxelles Mobilité et de son Plan régional « Good Move ».

Le plan d'action de ce Plan régional de mobilité comporte pourtant des « focus » qui apparaissaient novateurs et prometteurs : à côté de l'approche territoriale ou par types d'utilisateurs, le plan « Good Move » introduisait les notions de « Good partner » et « Good knowledge ».

Ces deux focus ambitionnent clairement de faire activement appel à l'expertise et à la participation des acteurs concernés, parmi lesquels les communes figurent en bonne place.

Durant quatre ans, les habitants se sont engagés dans une démarche de réflexion pour co-construire ce nouveau Plan régional de mobilité, encouragés par une vision collaborative. Or, dans le cadre du projet qui nous occupe, nous regrettons le manque de considération du processus participatif tant défendu par la Région. Nous insistions déjà sur ce point dans notre courrier relatif à l'évaluation du projet de réaménagement du rond-point Montgomery. Il nous paraît essentiel de valoriser l'implication citoyenne avant d'envisager d'autres projets qui eux aussi nécessitent une transparence totale vis-à-vis des riverains, comme ce fut le cas lors de la phase d'élaboration du plan « Good Move ».

3. *Travers de la spécialisation multimodale des voiries*

Le volet réglementaire du Plan régional de mobilité établit une hiérarchie des voiries appelée la « spécialisation multimodale des voiries » (SMV). Pour chaque mode de déplacement (piétons, cyclistes, transports en commun, automobiles et poids lourds), les voiries sont classées en « plus », « confort » et « quartier ».

L'avenue de Tervuren présente la particularité de classer tous les modes en catégories supérieures : selon les tronçons, les classements sont piétons « plus » et « confort », vélos « plus », transports en commun « plus » et « confort », auto « plus » et poids lourds « confort ».

Cette particularité est un défaut si l'on considère que, malgré la largeur disponible, il n'est pas possible de réserver une place optimale à chacun des modes de déplacement. Le principe « STOP » intervient alors pour fixer les priorités. D'abord le piéton, ensuite le vélo, suivi des transports publics et enfin la voiture.

S'il est incontestable que la voiture prend actuellement trop de place, nous nous posons la question de la nécessité de mettre en œuvre des traversées piétonnes et des pistes cyclables bidirectionnelles que nous estimons peu pertinentes voire dangereuses. Il en est de même pour les suppressions de stationnement dont la justification est peu argumentée.

La note d'orientation stratégique comporte de nombreux passages faisant état de trafic trop élevé, de largeur libre trop étroite, de risques pour les piétons, de manque de visibilité pour les cyclistes, sans que ces problèmes soient clairement localisés, mesurés, démontrés.

Les projets d'aménagement qui nous ont été montrés en comité d'accompagnement nous semblent très audacieux, voire dangereux. Avant d'opérer des changements aussi drastiques, il est primordial d'objectiver la situation et de mener au préalable des comptages et des observations des flux piétons, cyclistes et automobilistes beaucoup plus précis et localisés par tronçons.

4. Opportunité/pertinence des pistes cyclables bidirectionnelles

Les barrières constituées par les bandes centrales entre tunnels sont très longues (+/- 550 m entre Tongres et Montgomery et 450 m entre Montgomery et le Square Léopold II). Selon la note, cette situation justifierait la mise en œuvre de pistes cyclables bidirectionnelles au motif que les cyclistes emprunteraient les pistes cyclables à contresens pour rejoindre leur destination locale plutôt que de contourner la barrière urbaine dans le seul sens autorisé.

Nous nous permettons de mettre en doute cette affirmation et d'émettre de fortes réserves sur la solution d'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles :

- ! La situation actuelle présente déjà cette configuration à sens unique de part et d'autre. Des observations et des comptages localisés permettraient de constater l'effectivité de cette pratique à contresens, sa fréquence et sa dangerosité ;*
- ! Le manque de largeur dans les latérales nord empêche physiquement la mise en place de pistes cyclables bidirectionnelles. La solution proposée par Bruxelles Mobilité ne vaut donc que pour les latérales sud et n'apporte pas de solution au problème présumé pour la partie nord ;*
- ! Les pistes cyclables, bidirectionnelles ou non, apportent une sécurité optimale en section de voiries. Les risques sont par contre multipliés aux carrefours, particulièrement pour les pistes bidirectionnelles. La mise en œuvre de ces infrastructures nous laisse perplexes et nous craignons que ces aménagements « de sécurité » se révèlent plus accidentogènes que les situations auxquelles ils prétendent remédier ;*

! *Le projet d'anneau bidirectionnel autour du rond-point Montgomery nous semble particulièrement périlleux, vu le nombre d'usagers en présence. Nous demandons qu'il nous soit démontré que ce type d'aménagement ne conduit pas au mieux à l'obstruction généralisée, au pire à de graves accidents.*

Nous savons que la masse critique de cyclistes est proche d'être atteinte sur l'avenue de Tervuren et que des aménagements de qualité assurant confort et visibilité peuvent concourir à la sécurisation des cheminements de cyclistes, surtout s'ils sont proches des traversées piétonnes MAIS l'installation de tels freins au flux automobile risque de mettre en péril le statut « plus » et « confort » du rond-point et des 5 axes qui y sont connectés et, par effet domino, de mettre en péril l'apaisement des mailles que ces axes circonscrivent. Il s'agit d'une menace non négligeable pour un important pan du plan d'action du PRM « Good Move ».

5. *Opportunité/pertinence des traversées cyclo-piétonnes*

Pour le même motif de barrière urbaine, la note d'orientation stratégique prévoit la mise en œuvre de traversées cyclo-piétonnes des tronçons Tongres - Montgomery et Montgomery - Léopold II.

D'une part, nous remarquons que les tronçons suivants de l'avenue de Tervuren constituent d'aussi longues barrières. Est-il également prévu de les scinder ?

- *Tongres – Montgomery : 550 m*
- *Montgomery – square Léopold II : 450 m*
- *Square Léopold II – Jules César : 460 m*
- *Jules César – Jules de Trooz : 490 m*
- *Jules de Trooz – av. du Parc de la Woluwe : 360 m*
- *Av. du Parc de la Woluwe – Bd. du Souverain : 335 m*

D'autre part, nous nous posons la question de la faisabilité et de la sécurité de telles traversées :

! *Malgré la longueur des tronçons, ces traversées sont envisagées à proximité des sorties des tunnels. Qu'en est-il de la visibilité de ces traversées et des feux qui les signaleront ? Que se passera-t-il en cas de remontées de files dans les rampes de sortie des tunnels ?*

! *Le projet prévoit en outre de réduire ces tronçons de 3 à 2 bandes. Sauf erreur de notre part, des raccords sont maintenus entre les 3 carrefours et ces voies d'accès aux tunnels. Où se fera la connexion ? Aux mêmes endroits que les traversées piétonnes projetées ? Ici aussi nous nous étonnons que ne soient pas diagnostiqués d'importants problèmes d'obstruction de la circulation automobile et surtout de mise en danger des usagers actifs.*

6. *Stationnement*

La suppression de 165 places de stationnement ressemble à une mesure doctrinaire ne répondant pas particulièrement à un besoin objectif, particulièrement dans la latérale sud à Woluwe-Saint-Pierre.

Pour être pragmatiques, ne faudrait-il pas travailler par phases ? Si Bruxelles Mobilité suspecte la présence de nombreuses voitures ventouses, ne suffit-il pas - dans un premier temps - de mettre cette voirie en zone horodateur (verte ou grise) avec carte d'habitants et d'en mesurer l'effet ?

Selon le résultat de comptages et le nombre de places libérées, des mesures plus ciblées et moins arbitraires pourraient être mises en œuvre.

7. Priorités

Nous regrettons que des budgets conséquents soient consacrés à un projet de réaménagement de l'avenue de Tervuren et du square Montgomery qui, aujourd'hui encore, souffre de manquements en matière d'observations et de comptages et suscite de nombreuses critiques. Nous ne comprenons pas pourquoi le rond-point Montgomery fait l'objet d'une double étude compromettant l'utilité et les résultats de la phase test. Nous regrettons que tant de ressources soient absorbées dans ces projets alors que d'autres projets tout aussi pertinents ne font l'objet d'aucune avancée malgré les demandes formulées à maintes reprises par la commune. Nous pensons en particulier au réaménagement du Boulevard Brand Whitlock et du dernier tronçon du Boulevard de la Woluwe.

En conclusion, comme mentionné dans les précédents avis remis par le Collège au cours du processus d'élaboration du Plan régional de mobilité, nous rappelons, si nécessaire, que le Collège a apprécié la démarche et a soutenu le scénario « volontariste » du plan « Good Move ».

Depuis, la commune de Woluwe-Saint-Lambert a remis une candidature pour un CLM et aménage sans relâche l'espace public communal pour une meilleure sécurité et un meilleur partage de l'espace entre usagers mais un tel projet nous fait craindre que le louable objectif de dissuasion de l'utilisation de la voiture ne se réduise à une manœuvre de dissuasion de l'utilisation de la route par son engorgement délibéré.

Ce n'est pas la vision à laquelle nous nous attendions. Outre l'objectif prioritaire de sécurité et de meilleur partage de l'espace public, nous estimons qu'il est préférable, en matière de voirie auto « plus » ou « confort », d'adopter un objectif plus constructif tel que libellé dans le Plan régional de politique du stationnement qui ambitionne de permettre l'accès motorisé à la ville en priorité aux usagers qui en ont réellement besoin tels que les services d'urgence, les transports en commun, les corps de métier, les livraisons et les véhicules partagés.

Le même courrier est adressé à Madame Elke VAN DEN BRANDT, Ministre régionale de la Mobilité.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de notre considération distinguée.

Le Secrétaire communal L'Échevin de la Mobilité, Le bourgmestre,

Patrick LAMBERT

Gregory MATGEN

Olivier MAINGAIN