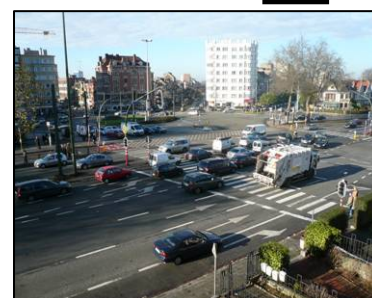
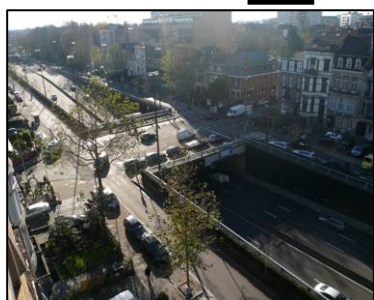
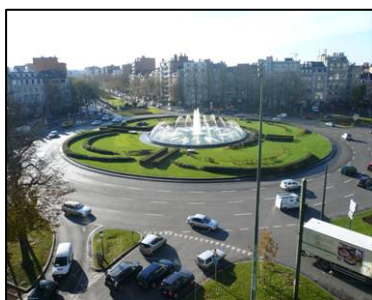


*Conférence de presse  
26 mai 2008*

*Montgomery – Meiser  
Vision d'avenir par les habitants*



**Wolu-Inter-Quartiers**

# Présentation du travail de réflexion sur l'axe Montgomery - Meiser

## Wolu-Inter-Quartiers et la mobilité

Depuis de nombreuses années, Wolu-Inter-Quartiers<sup>(1)</sup> intervient sur la scène de la mobilité à Woluwe-Saint-Lambert ; que ce soit de manière ponctuelle lorsque nous intervenons dans le cadre des enquêtes publiques, que ce soit de manière plus structurelle lorsque nous participons à la commission communale sur la mobilité ou à l'observatoire de la mobilité du Woluwe Shopping Center. Relevons également la recherche faite par Wolu-Inter-Quartiers de solutions alternatives dans le cadre du réaménagement du square de Meudon.

Afin de structurer sa réflexion dans le domaine de la mobilité, Wolu-Inter-Quartiers a établi en 2002 une « Charte de la Mobilité pour Woluwe-Saint-Lambert »<sup>(2)</sup>.

Les principes définis dans cette charte ne visent qu'un objectif : maintenir et surtout améliorer la qualité de vie dans nos quartiers par une action volontaire et dynamique sur la politique de mobilité en favorisant les déplacements autonomes et respectueux de notre environnement sur toutes les voiries qui parcourent la commune, afin qu'elles soient toutes habitables et réhabilitées si nécessaire.

De plus, nous avons, depuis 2002, établi 150 fiches techniques « mobilité » qui visent à améliorer des situations que les membres des comités de quartier ont relevées sur le terrain.

## L'idée de départ

Transformer le boulevard Brand Whitlock en un boulevard urbain était un de nos projets un peu fous pour l'année 2007, annonçons-nous en décembre 2006.

Pourquoi ?

Parce que le boulevard Brand Whitlock est une fracture urbaine d'importance qui, en plus de provoquer de nombreuses nuisances, coupe littéralement « à la hache » d'anciens quartiers cohérents ainsi que le square Vergote. Pour beaucoup de riverains, aller de son domicile à l'école des enfants ou à une zone commerçante, justifie presque toujours l'usage de la voiture, tant l'absence de liaisons interquartiers rend les déplacements beaucoup plus longs. Et le piéton, à part se risquer dans le tunnel piéton souterrain « insécure » à de nombreuses heures, n'a d'autres choix que de faire un large détour.

Parce que le boulevard Brand Whitlock est ainsi devenu au fil du temps une véritable autoroute urbaine (nombre de bandes de circulation, densité de la circulation, vitesse, nuisances sonores, ...) Ceci est un fait indéniable, conséquence d'un passé où l'accent a été particulièrement mis sur le seul mode de déplacement qu'était l'automobile. Les trottoirs sont souvent défoncés, l'éclairage autoroutier embrase les arbres, il n'y a pas de pistes cyclables ni de sites propres pour les transports en commun ; bref, une artère qui respire tout sauf la convivialité.

Par ailleurs, nous avons appris que le Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux allait mettre en place une étude concernant le réaménagement de la seconde ceinture,

de la place de l'Etoile au pont Van Praet. Il était donc temps du sortir du bois et d'activer un groupe de travail pour alimenter la réflexion sur cette voirie et tenter de trouver des solutions pour que ce boulevard retrouve une dimension plus humaine qu'actuellement.

Notre travail a débuté peu avant que Monsieur Pascal Smet, Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics de la Région de Bruxelles Capitale, décide de lancer un appel à projets en vue de l'amélioration de l'espace public. Nous y avons répondu et avons été sélectionnés. Le subside y afférent a pu financer les frais liés à l'organisation de notre groupe de travail et à l'édition de la plaquette finale.

## **Le groupe de travail**

Un groupe de travail a été constitué en décembre 2006 suite à un appel effectué, d'une part, auprès des membres des comités de quartiers et d'autre part, suite à un appel diffusé dans notre bulletin d'information.

Le groupe s'est réuni la première fois en mars 2007.

Pour alimenter la première réunion, nous avons établi un dossier de base qui reprenait le relevé des différentes réflexions déjà émises sur cet axe.

Nous avons ensuite divisé le groupe en deux sous-groupes :

- le sous-groupe « constatons » chargé de faire les constats.
- le sous-groupe « rêvons » chargé d'élaborer la mise en plans des objectifs à atteindre.

Le premier sous-groupe a ainsi entrepris des promenades sur le terrain pour y effectuer : des relevés des points noirs tronçon par tronçon, divers comptages de la circulation, prises de photos, repérages de pôles existants, relevés des différents transports en commun, ...

Le deuxième sous-groupe s'est attelé, sur base des indications relevées, à établir d'abord un plan de la situation existante ; ensuite, à souligner sur plan, les priorités qui devaient être mises en avant pour les habitants.

Durant la première phase, Wolu-Inter-Quartiers s'est chargé de l'organisation des différentes réunions, de l'élaboration des procès-verbaux, des convocations et du suivi logistique du travail. Ensuite, Wolu-Inter-Quartiers a transcrit en un document final, les objectifs à atteindre, les demandes, les suggestions et les propositions émises par les membres du groupe de travail lors des différentes réunions.

10 réunions ont rythmé ces mois de travail, du mois de mars au mois d'octobre 2007.

Soulignons que nous avons tenu compte des objectifs du PRD et du plan Iris dans le cadre de nos réflexions.

## **L'évolution de la prise en compte d'un périmètre**

Alors qu'au départ, nous avons imaginé prendre uniquement en considération le boulevard Brand Whitlock et le square Vergote situés tous deux sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, il nous est rapidement apparu que ce n'était pas pertinent. Notre réflexion a donc logiquement porté sur l'axe rond-point Montgomery – place Meiser, tout en prenant en considération également la fin de l'autoroute de Liège pour sa partie comprise entre le ring et ses arrivées au niveau de l'axe susmentionné.

## **Notre dossier de base**

Afin d'alimenter le débat, nous avons commencé par rassembler dans un document les réflexions qui avaient déjà été émises antérieurement par des associations, des architectes ou encore des citoyens qui s'étaient penchés sur cette zone qui mériterait un traitement autrement plus convivial qu'actuellement.

Citons principalement :

- Le projet du comité Vergote en 1994 : diminuer le bruit sur le boulevard.
- Le Projet « Square Vergote » de l'Atelier d'Architecture Schuiten en 1995.
- Le projet d'un habitant, Monsieur René Vande Maelen en 1995, membre du comité de quartiers Schuman- Peupliers-Bouleaux et environs.
- Le projet de l'ARAU (Atelier de Recherche et d'Actions Urbaines) : conférence de presse 26 octobre 1995 : « Réhabilitons le boulevard Reyers, démolissons le viaduc ».
- Le projet de réaménagement de la place Meiser de Monsieur Philippe Toussaint, architecte : 1995.
- Le projet de couverture de la fin de l'autoroute de Liège en 2003 par DSW Architects.
- Le mémoire de fin d'étude de Stéphanie Bolle, ingénieur en 2005.
- L'étude de Faisabilité de la suppression du viaduc Reyers.
- Projet de suppression du viaduc routier et mise en souterrain de la circulation de transit. Plaquette réalisée par bgroup et Agora en novembre 2005.

## **Les objectifs à atteindre**

Nous ne voulons à aucun moment prendre la place des autorités et administrations compétentes en la matière, ni des bureaux d'étude qui sont chargés d'établir des projets sur cette zone ; nous n'en avons d'ailleurs ni les moyens, ni la compétence.

Cependant, en tant qu'habitants riverains ou habitants usagers de cette zone, nous percevons au quotidien les nuisances produites par cette autoroute urbaine. Nous estimons par conséquent, avoir le droit de prendre part au débat de la requalification de cet axe qui devra un jour ou l'autre être réalisée par la Région bruxelloise.

Dans un premier temps, nous avons traduit, au travers d'objectifs à atteindre, la colonne vertébrale de notre réflexion.

L'ordre des chapitres qui suivent n'est pas innocent. Nous avons choisi de commencer délibérément par ce qui est aujourd'hui le plus pénalisant pour une requalification réussie de cet axe. En quelque sorte, le dernier chapitre ne peut être « réussi » que si les étapes qui le précédent ont pu en grande partie aboutir.

Dans un second temps, dans le cadre des schémas d'aménagement de surface, nous ferons la démarche inverse. Nous partirons des fonctions principales que les habitants veulent mettre prioritairement en avant.

Pratiquement cela veut dire :

- A. Diminuer le volume de la circulation.**
- B. Diminuer les nuisances sonores.**
- C. Recréer des jonctions entre les quartiers**
- D. Améliorer la qualité de l'espace public**
- E. Accentuer la convivialité et la sécurité**

## **Les schémas**

A partir de propositions concrètes, nous avons établi des schémas qui vont quasi du rond-point Montgomery à la place Meiser.

- Un premier schéma reprend la situation existante.
- Un deuxième schéma les aménagements de surface qui intègrent la vie de quartier et la circulation locale.
- Un troisième schéma reprend quant à lui, la circulation de transit, en sous-sol. Ce dernier schéma ne représente pas directement notre volonté ou notre priorité. Cependant, après avoir « construit » notre schéma de surface, il n'y avait plus de place pour la circulation de transit ...

Nous avons essayé de reproduire au mieux les objectifs à atteindre et les propositions concrètes à appliquer.

Nous nous trouvons ainsi devant des suggestions qui doivent être perçues comme des principes qui, en se juxtaposant, permettront une requalification plus urbaine et donc plus humaine de cet axe. Nous avons cherché un idéal, un boulevard sans bruit, sans pollution, que l'on peut traverser et parcourir à la vitesse des piétons et des cyclistes, sans danger...

Il ne faut pas s'arrêter à chaque point de détail. Nous n'avons pas tenté le défi hasardeux, pour nous, d'établir des cotes, des profils, des métrés ou quelques données techniques précises.

Nous avons tissé des lignes colorées qui représentent chacune une fonction. Nous avons d'abord mis en avant les fonctions qui participeront au mieux à une requalification urbaine de cet axe : circulation piétonne, puis cycliste, ensuite les transports en commun en site propre, la circulation locale, les zones de stationnement et les espaces verts. Nous avons mis en dernière position la fonction qui nous semble prendre trop de place aujourd'hui parce qu'elle procure le plus de nuisances, à savoir la circulation de transit... qui disparaît en sous-sol.

## **Les propositions concrètes à appliquer**

1. Diminution du flux des voitures sur l'axe et sur la fin de l'autoroute de Liège.
2. Réduction du nombre de bandes réservées à la circulation automobile et réduction de la largeur de ces bandes.
3. Modification de l'axe rectiligne en faveur d'un axe en « mouvement ».
4. Maîtrise des circulations de transit.
5. Diminution de la vitesse des véhicules.
6. Suppression du viaduc Reyers et réaménagement du carrefour Cerisers, Reyers, Roodebeek et Diamant en surface.
7. Réaménagement de la place Meiser.
8. Modification de la fin de l'autoroute de Liège : réduction du nombre de voiries et intégration de nouveaux transports en commun en site propre, étude quant à l'implantation d'un parking de dissuasion au niveau du bd de la Woluwe/Ring/Chée de Louvain.
9. Etablissement de plusieurs liaisons entre les deux rives.
10. Gestion de la circulation des poids lourds.
11. Réduction du bruit.
12. Réaménagement complet des trottoirs.
13. Amélioration des conditions des traversées piétonnes.
14. Intégration des PMR.
15. Intégration des cyclistes à la circulation.
16. Intégration des bus en site propre.
17. Intégration des flux de circulation des différents pôles commerciaux ou sociaux (écoles, bibliothèques, églises,...).
18. Mise en place d'un plan paysager.
19. Etablissement d'un plan lumière.

**... tous moyens à utiliser pour rendre l'axe Montgomery - Meiser plus viable et plus humain.**

## **Conclusions**

Nous avons fait notre choix en tant qu'habitants et riverains. Nous n'avons pas la prétention de détenir toutes les vérités, ni sans doute de cadrer avec les nombreuses « exigences » techniques et autres qui ne manqueront pas de se déclarer « incontournables », mais nous avons la prétention d'avoir développé une vision à long terme et nous aimerions que nos propositions soient traitées comme telles, qu'elles puissent être intégrées à une vision plus créative de la ville.

**Nous demandons que l'on organise**, comme on le fait pour des bâtiments d'importance et des places publiques, **un concours international** qui permettra certainement de voir des projets qui ne se seront pas directement « autocensurés » par les contraintes pragmatiques que les uns et les autres mettront en avant. Le réaménagement de cet axe, comme d'autres d'ailleurs, mérite certainement un effort particulier dans le domaine. Nous ne voudrions pas que l'aménagement de la moyenne ceinture soit un simple travail de robinetterie dont l'objectif serait de faire passer autant de circulation qu'aujourd'hui, que ce soit par au-dessus ou par en dessous. Nous voudrions plutôt défendre un aménagement qui sera un des maillons d'une politique générale visant à requalifier l'espace public et à diminuer la pression automobile.

Les riverains de cet axe estiment qu'il est grand temps que d'autres paramètres que la circulation automobile deviennent prioritaires. **Après près de 40 ans, réhabiliter cet axe suivant les objectifs développés dans ce document, serait un geste fort des autorités régionales bruxelloises pour sa population.**

Dans le cadre d'un développement durable de notre ville, nous soutenons la politique régionale qui affirme vouloir diminuer de 20 % la circulation automobile. Ainsi, s'il y avait lieu de construire des tunnels afin de permettre une requalification plus urbaine de la surface, il serait obligatoire de calibrer ceux-ci afin de permettre d'atteindre l'objectif d'une diminution de 20 % de la circulation automobile.

Pour terminer, nous tenons à remercier chaleureusement tous les habitants qui ont su donner de l'énergie et prendre du temps pour participer à une réflexion qui ne fut pas toujours facile tant la problématique traitée est complexe et multiple. La mise en œuvre, le déroulement et la finalisation de ce travail ont pu être concrétisés grâce à cette participation bénévole et citoyenne des membres de notre groupe de travail.

Le document présenté aujourd'hui a pu être réalisé grâce au soutien de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de l'appel à projet « Espaces publics » 2007, du Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics, Monsieur Pascal Smet.

**Wolu-Inter-Quartiers**

**Woluwe-Saint-Lambert, le 26 mai 2008.**

## Notes

### (1) Wolu-Inter-Quartiers asbl

L'association Wolu-Inter-Quartiers a pour but de défendre et de développer la qualité de la vie urbaine (en matière d'urbanisme, d'environnement, de mobilité, de patrimoine, sans que cette énumération ne soit limitative), d'intensifier et de promouvoir les interventions de solidarité, de citoyenneté et de participation essentiellement dans les quartiers affiliés, dans le respect de l'originalité de chacun d'eux.

11 comités de quartiers composent actuellement l'assemblée générale de Wolu-Inter-Quartiers.

L'asbl est active sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Lambert depuis plus de 30 ans.

### (2) « Charte de la Mobilité pour Woluwe-Saint-Lambert »

En 2002, face au manque de planification communale au niveau de la mobilité, Wolu-Inter-Quartiers a voulu prendre position en la matière en réalisant cette charte. Celle-ci a été divisée en une partie analytique et une partie « document technique ».

Le document analytique commence par une série de constats. Il a semblé important de faire le tour de la question de manière systématique en partant de deux questions fondamentales « Pourquoi se déplace-t-on ? » et « Comment se déplace-t-on ? ».

Il a été ainsi tenté d'objectiver les différentes solutions, de montrer l'évolution de nos habitudes en matière de mobilité, et de souligner les nuisances nouvelles qui apparaissent pour les habitants de la commune.

Dans un deuxième volet du document analytique, une série de principes et de propositions sont mis en avant.

Souvent, à chaque développement, sont associés des exemples illustratifs, positifs ou négatifs, observés dans la commune ou ailleurs.

Le « document technique » du plan de mobilité se présente sous forme de fiches individuelles.

Les bénévoles des comités de quartiers ont établi, par lieu géographique, le constat des diverses difficultés rencontrées en matière de mobilité piétonne, cycliste, en transport en commun et automobile.

Ces relevés sont repris sur des fiches techniques.

En 2007, les différents comités de quartiers ont établi de nouvelles fiches techniques : 93 au total.

L'ensemble de ces fiches constitue « le document technique »

---

### Wolu-Inter-Quartiers

Av. du Capricorne 1a - 1200 Bruxelles – Tél./Fax : 02/762.39.44. – woluinterquartiers@hotmail.com – <http://www.wiq.be>  
Association sans but lucratif, reconnue par le Ministère de la Communauté française, avec le soutien de la Commune de Woluwe-St-Lambert.

CCP n° 000-0392213-42 – Numéro d'entreprise : 452667029