Montgomery – Meiser
Vision d'avenir
par les habitants

Wolu-Inter-Quartiers
Décembre 2007

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

Historique de l'axe Montgomery-Meiser

En 1899-1900, sous l'impulsion de Léopold II, le tracé du Boulevard de Montgomery à Meiser fut réalisé par Edmond Parmentier et fut achevé un an après la mort de Léopold II.
Ce superbe boulevard clairement résidentiel avec son allée cavalière centrale et sa double rangée d'arbres, attira la bourgeoisie de Bruxelles. Attirée par le bon air de la campagne, celle-ci fit construire une variété fascinante de maisons de maître sur les terrains qui bordaient le boulevard.
En 1940, au début de la guerre, le boulevard était pratiquement construit ; le tram 28 le parcourant sans se presser et les voitures étaient encore rares.
Le Boulevard de la Grande Ceinture qui s'appelait aussi Boulevard militaire prit le nom de Brand Whitlock après la guerre de 1914-1918, en hommage à l'Ambassadeur des Etats-Unis en Belgique durant la guerre mondiale, notamment pour l'aide qu'il avait apporté à notre pays en ravitaillement et en produits pharmaceutiques.

Fin des années 60, début des années 70, on assista à une série de grands travaux qui modifieront profondément le tissu urbain au seul profit de la circulation automobile : l'arrivée de l'autoroute de Liège, l'abattage de 173 arbres magnifiques qui bordaient les allées cavalières, le creusement des tunnels Montgomery et Georges Henri et la construction du viaduc Reyers. C'était il y a près de 40 ans !

Geneviève Vermoelen

Introduction

Tel que prévu à la fin du siècle passé, cet axe faisait partie d'un ensemble d'avenues aux perspectives monumentales et aux allées majestueuses. La seconde ceinture créait ainsi le lien entre la ville et ses faubourgs ; l'installation du square Vergote ajoutant un élément fort de respiration entre le rond point Montgomery et la place Meiser.
Au fil du temps, cette partie de la seconde ceinture est devenue « utilitaire », ce qui l'a transformée radicalement en faveur de la circulation automobile ; il n'y a pas de pistes cyclables ni de sites propres pour les transports en commun. Composée jusqu'à 2 fois 5 bandes de circulation auxquelles s'ajoutent les zones de stationnement, cette autoroute urbaine a guillotiné les quartiers qu'elle traverse, formant de fait une rupture majeure et provoquant de multiples nuisances.

L'axe Montgomery - Meiser est ainsi devenu non seulement une véritable autoroute urbaine (nombre de bandes de circulation, densité de la circulation, vitesse, nuisances sonores, …) mais elle est également une fracture importante pour les habitants des deux côtés des rives qui le longent. 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. Ceci est un fait indéniable, conséquence d'un passé où l'accent a été particulièrement mis sur le seul mode de déplacement qu'est l'automobile.

Un axe où la circulation de transit prédomine de manière trop écrasante les autres fonctions.

Aujourd'hui, il est nécessaire de reconstruire la ville avec comme souci permanent le développement de la qualité de la vie en ville ; c'est une obligation parce ce que réussir ce pari est indispensable si, dans nos communes, on veut réussir à stabiliser une population diversifiée, voir à l'augmenter.

Mais, en disant cela, nous ne sommes pas très originaux, car en fin de compte, nous reprenons à notre compte certaines intentions du Plan Régional de Développement (PRD) de 2002.

- *« Contribuer à la requalification de l'espace public par une politique de travaux publics de qualité, pour un meilleur environnement ».* Cahier 8 : Réconcilier la mobilité et la Ville.
- *« Pour combattre et inverser l'évolution du trafic, la Région mène une politique ambitieuse de réduction du trafic automobile et, parallèlement, d'expansion des autres moyens de transport, en offrant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière ».*Cahier 8 : Réconcilier la mobilité et la Ville.
- Les enjeux de réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique sont quant à eux développés dans la cahier 9 : Améliorer le Cadre de Vie. Il y est précisé : *« Pour parvenir à une réduction globale de 20 % du trafic automobile, la Région édictera un ensemble de mesures d'accompagnement ».*

Mais, alors qu'au départ, nous avions 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 portera donc logiquement 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.

---

1. Wolu-Inter-Quartiers et la mobilité

Depuis de nombreuses années, Wolu-Inter-Quartiers[1] 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 de solutions alternatives faite par Wolu-Inter-Quartiers 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 » [2].

Dans la partie analytique de ce document qui est toujours aujourd'hui notre document de référence, nous avions d'abord mis en lumière les constats : pourquoi se déplace-t-on ? et comment se déplace-t-on ?
Ensuite, nous avons développé une série de principes à suivre, à savoir :

- favoriser les déplacements pédestres ;
- favoriser les déplacements cyclistes ;
- favoriser le développement des transports en commun ;
- diminuer les nuisances dues à la circulation automobile ;
- réhabiliter la voirie ;
- limiter l'impact négatif des pôles générateurs de trafic ;
- gérer le stationnement ;
- favoriser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- investir dans l'éducation, l'information et la participation.

Ces principes 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.
Dans les conclusions de notre charte, nous notions :
« Nous optons résolument pour la protection des quartiers et de leurs habitants et encourageons les habitants des autres communes à le faire également. Nous avons tous une part de responsabilités dans l'état environnemental de notre ville. Nos gestes quotidiens, si anodins soient-ils, même si nous n'en maîtrisons pas tous les paramètres, peuvent influencer positivement les comportements et induire des changements significatifs. Il n'est pas question ici de rejeter en bloc l'usage individuel de la voiture, mais plutôt d'inciter les responsables publics à mener des politiques qui, tout en nous permettant de nous déplacer confortablement, en sécurité et raisonnablement rapidement, ont un impact moins négatif sur notre environnement. »

2. Dynamique du groupe de travail

Le 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 en parlons au chapitre « 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 : 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.

Mobiliers urbains mal placés, trottoirs défoncés, éclairage dans les arbres, passage souterrain peu accueillant, … sont autant d'obstacles qui rendent les déplacements piétons désagréables.

3. Mise en relief des plans régionaux PRD et IRIS

Le Plan Régional de Développement - PRD

Le PRD, datant du 12 septembre 2002 et publié au Moniteur belge le 15 octobre 2002, constitue un véritable projet de ville ambitieux articulé autour de 12 priorités.

Extrait du PRD

> ***La priorité 8 du PRD vise la mobilité.***
>
> *Les objectifs généraux de la politique de mobilité et de transport s'inscrivent dans une logique de développement durable. Cette politique se traduit essentiellement par la mise en application du plan Iris, à travers les huit ensembles cohérents d'actions qui y ont été définis : les actions sur les structures urbaines, en faveur de la marche, de la circulation à vélo, de l'aménagement de l'espace public (notamment le maillage vert), sur les transports en commun, celles relatives au transport de biens et de marchandises, sur la réduction de la circulation automobile, et sur la réduction du stationnement automobile.*
>
> *Dans les objectifs, relevons, sans être exhaustifs quelques points importants.*
>
> *Les modes de transport alternatifs à la voiture sont systématiquement favorisés.*
> *La Région intensifie son engagement dans les campagnes de promotion des modes alternatifs et dans les actions de formation et de communication vis-à-vis du public.*
> *Le confort des circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite est amélioré, selon le standard requis par ces dernières :*
> - *par l'aménagement de cheminements piétons plus directs, notamment par une amélioration du franchissement des barrières urbaines (canal, chemin de fer, grands axes, …), par exemple le projet des Chemins de la Ville, le réaménagement de la rue de la Loi et de la rue Belliard, l'achèvement des chantiers aux abords des grandes gares ainsi que le maillage vert;*
> - *par la réduction des obstacles au cheminement des piétons : rationalisation des poteaux de signalisation routière sur les trottoirs, protection des trottoirs et des zones piétonnes contre le stationnement sauvage, sécurisation des traversées,...;*
> - *par l'amélioration de la signalisation directionnelle, notamment à proximité des gares, des stations de métro et des équipements collectifs;*
> - *par le réaménagement du voisinage immédiat des gares, des arrêts des transports en commun et des stations de métro, dans le cadre des contrats d'axe;*

- *par la rénovation des trottoirs et l'amélioration de la qualité de leur revêtement. Dans ce cadre, la Région réalisera un inventaire cartographié des conditions de circulation piétonne ;*
- *par le choix d'un mobilier urbain de qualité (confortable, esthétique) incitant à la marche;*
- *…*

Et également, en ce qui concerne l'utilisation des deux-roues, l'objectif de la Région est de tendre vers une part de marché de 10 % des déplacements intrabruxellois à vélo d'ici 2005 (part de marché 1999 = 1,8 %).

Enfin, pour conclure : il convient de promouvoir une nouvelle culture de déplacement : il s'agit de se positionner contre l'usage irrationnel de la voiture, de faire prendre conscience que la somme de nos intérêts individuels menace gravement notre intérêt collectif (santé publique, cadre de vie, activités économiques,...) et d'opter pour des modes de déplacement plus respectueux de la ville et de l'environnement.

Le Plan IRIS

Le Plan IRIS II (Plan Régional des Déplacements), en cours d'élaboration, analysera la mobilité à Bruxelles à l'horizon 2015. Le premier plan Iris prévu pour couvrir les années 1995-2005 devient obsolète. Soulignons par exemple que les données qui ont servi de référence aux objectifs datent pour la plupart des années 1990-1991. Il faut donc rapidement un nouveau plan afin d'assurer que sa mise œuvre permette d'atteindre les objectifs assignés par le PRD à la politique de mobilité et de transport de la Région de Bruxelles-Capitale.

Selon nos informations, voici la logique et les objectifs généraux du plan IRIS II

Ce plan devrait s'inscrire dans une logique de développement durable qui se traduit par les objectifs généraux suivants :

- ***assurer l'accessibilité des résidents et des visiteurs** de la Région aux différentes fonctions de la ville, afin de permettre à chacun de prendre valablement part à la vie économique, sociale et culturelle de la Région.*
- ***contribuer au respect** par la Belgique **des engagements internationaux** : notamment Kyoto, Genève, Vienne...;*
- ***gérer de façon durable la demande de mobilité**, en luttant contre la croissance constante de « l'autosolisme » (promouvoir des modes de transport alternatifs à la voiture), et en agissant sur les structures urbaines pour diminuer la demande de déplacements motorisés (encourager la densité et assurer la mixité des fonctions) ;*

- ***contribuer à la requalification de l'espace public*** *par une politique de travaux publics de qualité, pour un meilleur environnement ;*
- ***protéger les zones d'habitat****, au profit de la quiétude et de la sécurité des résidents;*
- ***améliorer la sécurité*** *de tous les espaces publics.*

Ces objectifs généraux se détailleraient de la manière suivante :

- ***gérer la demande de déplacements*** *de manière à ce que les transports internes et externes à la Région fassent* ***moins usage de la voiture particulière*** *en lui substituant des modes de communication plus respectueux de la ville et de l'environnement ;*
- ***augmenter la sécurité*** *de tous les usagers et, en particulier, celle des usagers les plus faibles ;*
- ***améliorer le cadre de vie*** *en le libérant des nuisances dues à l'excès de circulation automobile afin que les habitants se sentent en paix et en sécurité et que les visiteurs reçoivent l'image d'une ville dans laquelle il fait bon vivre, travailler, faire du shopping, flâner, … ;*
- ***accroître*** *la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains ;*
- ***intégrer le réseau express régional*** *dans le projet de ville ;*
- ***prendre les mesures d'accompagnement adéquates à la mise en oeuvre du RER*** *pour garantir son succès et éviter la fuite des habitants et des entreprises vers la périphérie.*

Il nous semble opportun que de nouveaux aménagements aussi importants que ceux de la grande ceinture s'inscrivent dans le cadre d'une planification aboutie. C'est pourquoi, nous pensons qu'il est nécessaire de finaliser rapidement le plan IRIS II.

---

4. Relevé des différentes réflexions déjà émises sur cet axe

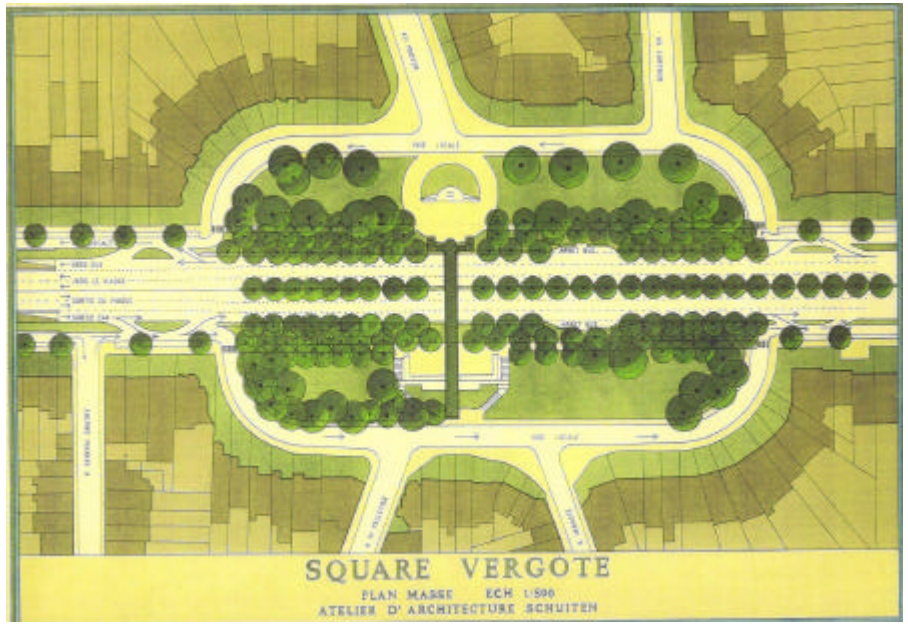
Pour alimenter notre première réunion, nous avons pris le temps de recueillir un maximum d'informations à propos de ce qui avait déjà été proposé sur cet axe. Certaines informations nous sont parvenues après le début de nos travaux (au mois de mars 2007).

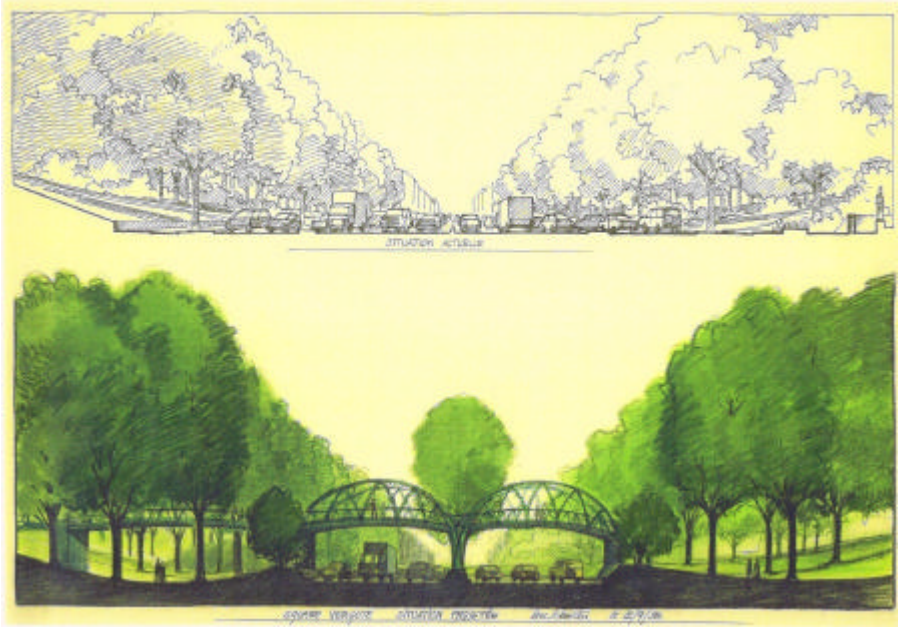
☞ Le projet du comité Vergote : 1994 : Diminuer le bruit sur le boulevard

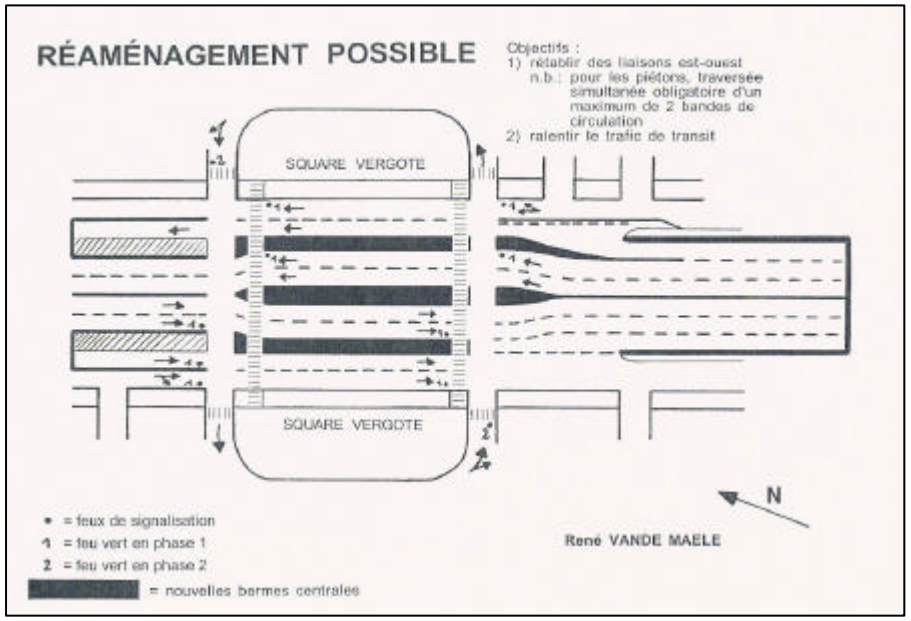
Le projet visait essentiellement à repousser la circulation de transit vers le centre de la voirie et à organiser les allées latérales afin d'y réduire la vitesse et y intégrer un aménagement paysager plus dense qu'actuellement. Le projet insistait afin que la fonction logement soit mieux protégée. Ce projet a fait notamment l'objet d'un article dans la revue d'Inter-Environnement Bruxelles au mois de février 1996.

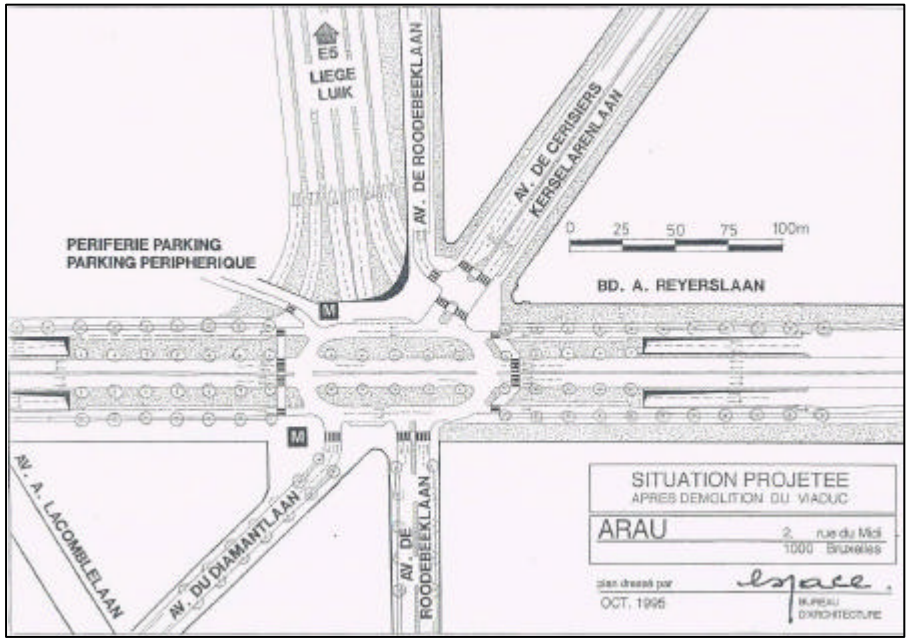
☞ Projet « Square Vergote » : Atelier d'Architecture Schuiten : 1995

Ce projet se concentrait sur le square Vergote. Il proposait une refonte complète du paysager afin notamment de ralentir la vitesse de la circulation, l'implantation d'une passerelle afin de créer une liaison sécurisée entre les deux rives du square et le renvoi de la circulation locale autour du square.







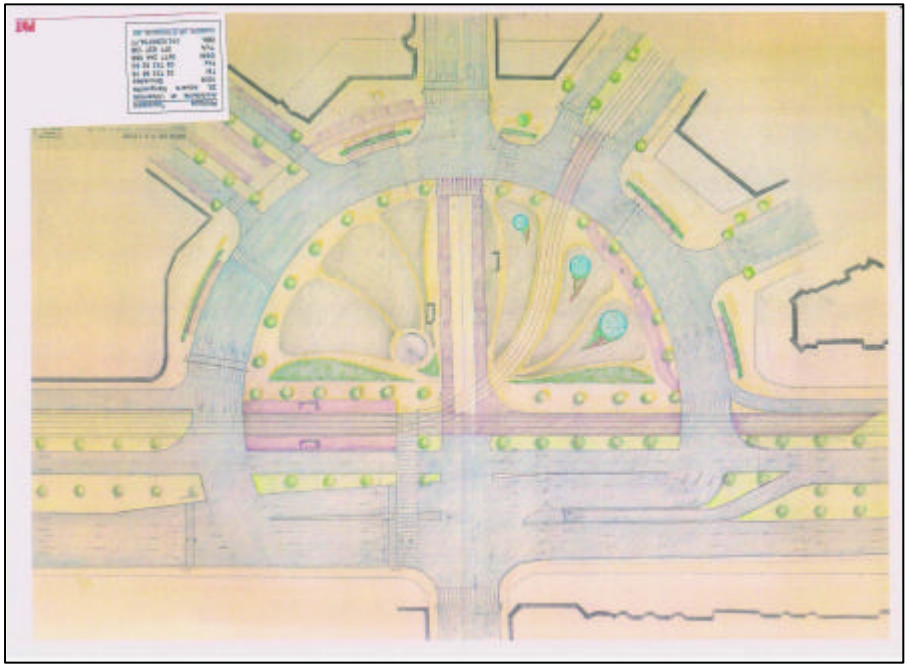


- **Le projet deRené Vande Maelen : 1995**
- **Le projet d'un membre du comité de quartiers Schuman- Peupliers-Bouleaux et environs.**

Ce projet visait à rétablir les liaisons est-ouest, entre les deux rives du square Vergote par la création d'un carrefour. Il proposait également de ralentir le trafic de transit, notamment par la création de nouvelles bermes centrales.

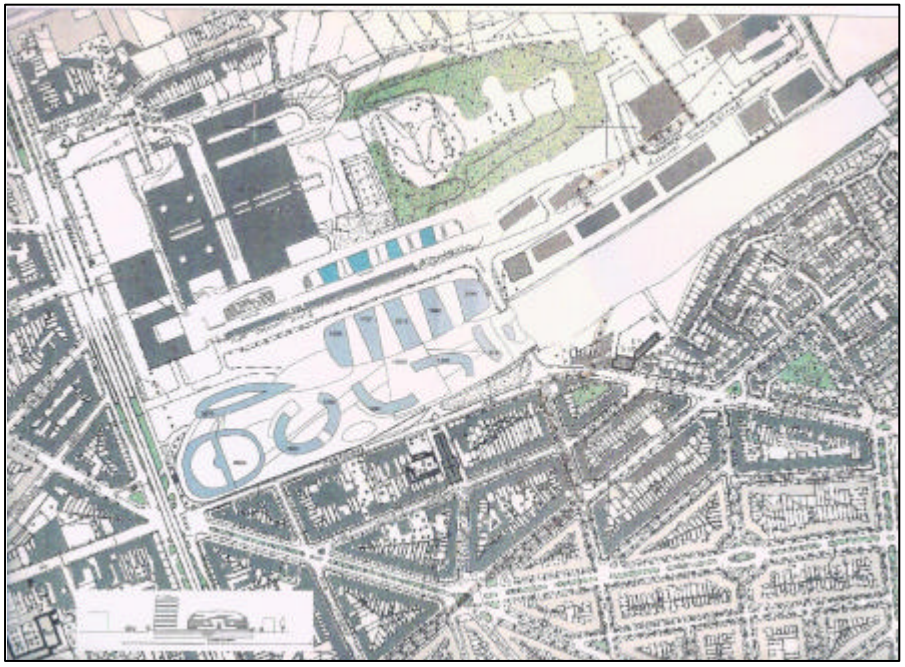
- **Le projet de l'ARAU (Atelier de Recherche et d'Actions Urbaines) : conférence de presse 26 octobre 1995**
  « Réhabilitons le boulevard Reyers, démolissons le viaduc »

Ce projet retraçait l'histoire de l'urbanisation, dans ce qu'elle touche à la mobilité, et ce, depuis le début des années 70. Le texte mettait en lumière les pratiques urbanistiques de ce temps qui autorisaient les destructions du tissu urbain au nom même de la rénovation urbaine !
Ensuite, l'ARAU se basait sur l'émergence du Plan régional de développement et les objectifs que ce plan défend, pour prôner la destruction du viaduc Reyers et la réorganisation du carrefour en surface selon le mode de l'organisation du square Léopold à Woluwe-Saint-Pierre : la circulation de transit s'opérant sur 2 fois 2 bandes centrales et un rond point allongé accueillant les circulations plus locales.



☞ **Le projet de réaménagement de la place Meiser : Philippe Toussaint, architecte : 1995**

Le projet visait à augmenter l'espace central au profit des transports en commun, à aménager un espace central en paysager et à réorganiser l'ensemble des circulations.

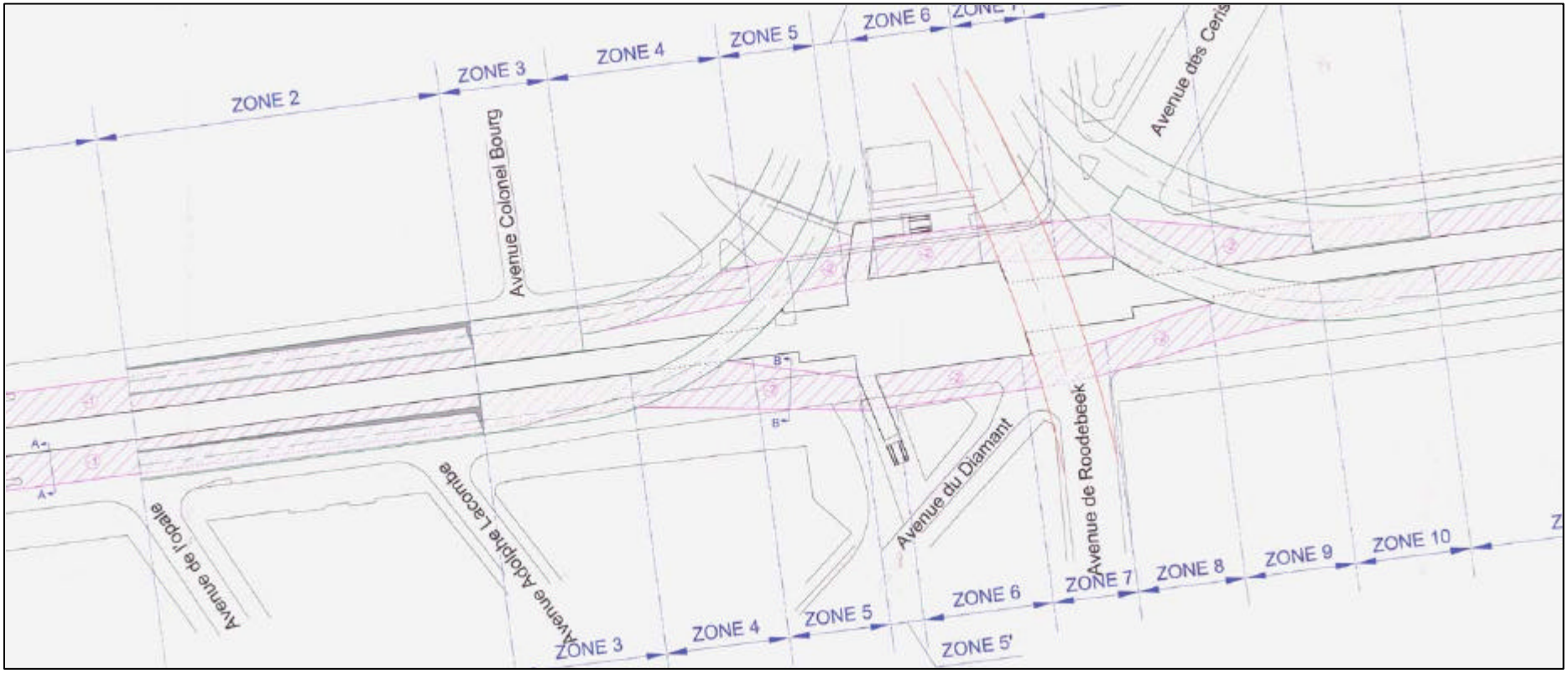


☞ **Le projet de couverture de la fin de l'autoroute de Liège : 2003 : DSW Architects**

Le projet visait à couvrir une partie de la fin de l'autoroute et d'y installer des bureaux et des parkings. La prolongation de cette couverture irait jusqu'au pont de l'avenue des Communautés, mais cette seconde partie accueillerait une couverture végétale.

☞ **Mémoire de fin d'étude de Stéphanie Bolle : ingénieur : 2005**
Etude de Faisabilité de la suppression du viaduc Reyers.

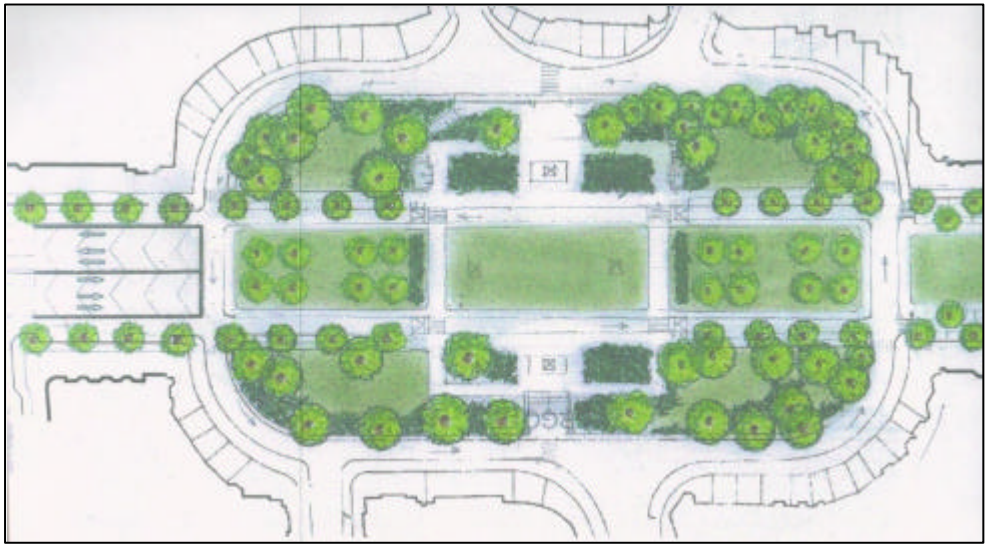
Ce travail propose la suppression du viaduc Reyers et une réorganisation complète de la circulation en sous-sol, ceci depuis l'avenue Dietrich jusqu'à l'avenue de l'Emeraude. De nombreuses liaisons entre les deux rives de l'axe étudié sont prévues, notamment au square Vergote.
Ce travail s'attache également à la faisabilité technique des propositions.

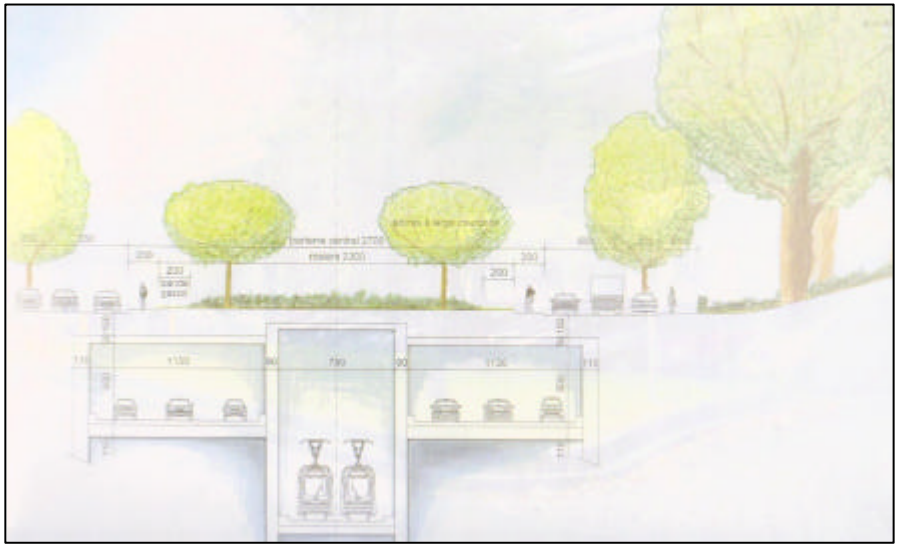


Vue des circulations en sous sol au niveau du croisement Reyers/Roodebeek et Diamant

- **Restructuration du boulevard de grande ceinture Reyers.**
- **Projet de suppression du viaduc routier et mise en souterrain de la circulation de transit.**
  Plaquette réalisée par bgroup et Agora. Novembre 2005

Ce projet est basé sur le travail de Stéphanie Bolle dont les réflexions ont été affinées et reprises dans cette plaquette.
Il est proposé la suppression du viaduc Reyers et une réorganisation complète de la circulation en sous-sol depuis l'avenue Lambeau jusqu'à l'avenue Emile Max. Il est prévu la création de liaisons entre les deux rives au niveau du square Vergote et le réaménagement complet du carrefour Reyers, Diamant, Cerisiers.
Différents plans techniques démontrent la faisabilité des thèses avancées, notamment pour les circulations en sous-sol.





Vue en plan du réaménagement de surface du square Vergote et vue en coupe du sous-sol.

Ces différents projets ont bien évidemment été étudiés par le groupe de travail. Si nous n'avons pas la place ici de reproduire la teneur de nos discussions, il faut souligner que ces projets ont influencé en partie notre réflexion.

Notons également les plans en cours d'élaboration sur cet axe.

- Le Plan Particulier de l'Affection du Sol (PPAS) « Colonel Bourg »
- Le Plan Communal de la Mobilité (PCM) de Schaerbeek
- Le Plan directeur de la moyenne ceinture commandité par l'Administration de l'Equipement et des Déplacements (AED) de la Région de Bruxelles-Capitale.

Notons que la Commune de Woluwe-saint-Lambert n'a pas encore élaboré de plan communal de mobilité.

Sans méconnaître ces dernières études ou projets, nous avons refusé de les analyser afin de ne pas devoir prendre en considération un trop grand nombre de paramètres ; n'oublions pas non plus les limites d'un travail construit sur la base d'une implication citoyenne. Nous ne voulions pas trop nous « troubler l'esprit », nous laisser influencer, nous autocensurer, en fin de compte devenir « trop rationnels ».

Par contre, nous savons que dans le cadre du « plan directeur de la moyenne ceinture », il est prévu un moment d'écoute et de prise en considération du point de vue des habitants. C'est en vue de cette « concertation » que nous finalisons le travail en cours.

5. Objectifs à atteindre et propositions concrètes du groupe de travail

Introduction

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 temps 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 que nous proposons au point 6, nous ferons la démarche inverse. Nous partirons des fonctions principales que les habitants veulent mettre prioritairement en avant.

Les objectifs à atteindre

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.

A. Diminuer le volume de la circulation.

Constat

Le flux de la circulation qui vient de l'autoroute de Liège ne peut être absorbé par la suite, lorsque ce flux pénètre dans la ville.
Que ce soit vers Montgomery, vers Meiser ou vers Kortenberg ou encore dans les voiries de surface, quasi tous les matins, des embouteillages se créent et remontent plus ou moins haut à la fin de l'autoroute. Ceci tend à prouver qu'il y a trop de véhicules qui entrent et qui sont bloqués peu après dans la ville même.

Objectifs

Logiquement, si on veut diminuer de 20% la circulation à Bruxelles, il n'est plus pertinent de permettre encore le volume du flux actuel. Il faut donc, en vue de diminuer le nombre de voitures et, avant de commencer à réfléchir à l'aménagement de cet axe, fermer partiellement le robinet à voitures venant de l'autoroute de Liège.
Une fois ce premier travail effectué, on atteint déjà un premier objectif, à savoir ne plus créer des embouteillages systématiques à l'intérieur du périmètre étudié et donc y améliorer la qualité de l'air.
Parallèlement, il sera nécessaire de prendre des mesures d'accompagnement afin d'éviter que ne se créent des circulations de transit dans les zones qui jouxtent la fin de l'autoroute de Liège.

Dans l'optique de diminution générale de la circulation, il faut mettre en lumière plusieurs aspects qui ont une influence déterminante en la matière.

La mise en place d'un RER qui devra être réalisé parallèlement à la réhabilitation des gares bruxelloises, à l'amélioration des fréquences dans ces dites gares et à leur promotion puisque clairement une partie importante des usagers potentiels ne connaît pas les possibilités de ce type de transport. Pour une politique volontariste en la matière, nous vous renvoyons vers les thèses développées par les associations citoyennes régionales plus spécialisées comme NoMo, le GUTIB, IEB, le BRAL, …

L'augmentation de l'offre des transports en commun bruxellois dans la zone.
Depuis l'urbanisation du plateau du Val d'or, nous avons toujours réclamé, en corollaire, le développement de lignes de transport en commun compétitives, au risque de voir ce nouveau quartier engorgé par la circulation automobile. Nous n'avons malheureusement pas été écoutés, avec les conséquences connues aujourd'hui : manque d'accessibilité, délocalisation des bureaux, embouteillages,…
Nous restons persuadés qu'il n'est pas trop tard et, de plus, nous pensons que la largeur de la fin de l'autoroute de Liège permettrait certainement l'aménagement, dans les deux sens, d'un site propre pour bus dans un premier temps, et pourquoi pas d'un tram plus tard ? Cela créerait ainsi une jonction entre les voiries situées au niveau du Ring ou la grande ceinture (boulevard de la Woluwe) vers la moyenne ceinture et pourquoi pas jusqu'à Schuman. On peut également imaginer d'autres pistes comme une bande de roulage réservée au co-voiturage et un

éventuel parking de dissuasion à créer. On pourrait également mettre en place une navette rapide au départ de ce nouveau parking de dissuasion qui relierait directement des zones importantes de transport en commun (gare de Meiser, Montgomery, Delta, ….).

Par ailleurs, il est question de la création d'une ligne de tram sur le boulevard Léopold III jusqu'au dépôt de Haren. C'est sans doute un point positif pour autant qu'elle soit attractive pour les voyageurs d'un bout à l'autre de la ligne et que cette nouvelle ligne soit connectée efficacement au réseau existant, ainsi qu'aux gares RER.

Au-delà des ces propositions, il faut aménager des sites propres pour les transports en commun sur l'ensemble de l'axe.

Les parkings de dissuasion.
Au préalable, nous voulons faire une nuance entre les navetteurs « longue distance », les navetteurs « courte distance » et les Bruxellois qui ne sont certainement pas les derniers à participer à la congestion automobile.
Le succès des parkings « Kraainem » et « Roodebeek » montrent clairement que de nombreux automobilistes acceptent de moduler leur moyen de transport. Il serait nécessaire de faire une étude afin de connaître la provenance des véhicules qui utilisent ces parkings. Nous pensons, de prime abord, que ce sont des navetteurs « courte distance » ou tout simplement des Bruxellois. Cela devrait être étudié.
L'offre en matière de parkings de dissuasion « intra muros » peut se révéler une bonne réponse, essentiellement pour les navetteurs « courte distance » qui désirent finaliser leur trajet en transports en commun.

Par contre, les navetteurs « longue distance », s'ils disposent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail, rechigneront après avoir parcouru 30 km, à délaisser leur voiture pour les 5 km qui restent.
A ce niveau, l'offre importante et en progression des parkings liés aux bureaux en ville joue évidemment un rôle essentiel quant au volume de la circulation. Parler d'aspirateur à voitures n'est pas une vaine expression. Elle démontre clairement que le choix du mode de déplacement sera fondamentalement différent si une place de stationnement attend l'utilisateur à sa destination finale.

B. Diminuer les nuisances sonores.

Constat
Le nombre de véhicules passant sur cet axe crée un volume sonore peu compatible avec les conditions normales requises pour y habiter sereinement. Ce volume sonore est amplifié aux heures plus creuses du fait des vitesses plus importantes des véhicules. Le nombre de bandes de circulation et leur largeur contribue fortement à ce phénomène. De plus, le fait que nous nous trouvons dans une zone visuellement « bien dégagée » est un élément supplémentaire qui favorise la vitesse.

Il faut également prendre en considération le charroi des camions qui augmente considérablement ces dernières années et qui circule sur les voiries latérales (les tunnels étant interdits aux camions) à des vitesses telles que les nuisances sonores sont assorties de nombreuses vibrations.

Objectifs

Il importe que les conditions sonores soient suffisamment maîtrisées afin qu'elles ne soient pas incompatibles, non seulement avec la fonction « logement », mais également la quiétude nécessaire aux déplacements doux, à l'organisation de terrasses de restaurant, ….

Il faudra ainsi travailler sur plusieurs aspects si nous voulons parvenir à une diminution notable des nuisances sonores.
On doit réduire le nombre de bandes réservées à la circulation automobile et réduire la largeur de ces bandes.
La création des trottoirs élargis et d'une bande cyclable éloignera les circulations plus bruyantes de l'habitat. De plus, la création d'une voirie latérale à certains endroits et l'implantation d'une voirie « en mouvement » diminueront la vitesse de tous les véhicules.
Les camions seraient interdits sur les voiries latérales ; celles-ci pourraient être dotées de systèmes ralentisseurs (coussin berlinois par exemple) qui garantiraient une circulation en dessous de 30 km.

C. Recréer des jonctions entre les quartiers

Constat

Entre l'avenue Georges Henri et l'avenue des Cerisiers, il n'existe aucune liaison inter quartiers accessible et sécurisée. Ceci fait un « front infranchissable » de plusieurs centaines de mètres.
Une partie des habitants de la commune de Woluwe-Saint-Lambert sont ainsi coupés des quartiers historiquement proches de leur vie ; ils se sentent en fin de compte plus proches d'Etterbeek, non par choix, mais plutôt par contrainte.
Entre l'avenue du Diamant et la place Meiser, c'est une situation identique que l'on retrouve.
C'est volontairement que nous ne comptons pas les deux passages souterrains situés d'une part, au square Vergote et d'autre part, avenue Emile Max, tant ils sont sources d'insécurité : passage isolé de tout contrôle social, étroitesse, état d'abandon, …. De plus, enterrer les piétons au profit de la circulation automobile correspond plus à une image ancienne de la conception de l'aménagement urbain qu'à une recherche de la convivialité.

Objectifs

Notre objectif est donc de recréer des liens physiques, là où ils sont inexistants, entre les deux rives de cet axe.
Les liaisons inter quartiers doivent être nombreuses pour permettre de raccourcir de manière significative le temps de déplacement : ceci peut se révéler attractif pour un déplacement piéton ou cycliste, une alternative au recours instinctif à la voiture.

Elles doivent permettre de se rendre à l'école, à la bibliothèque, chez des amis de manière aisée, sans contrainte et en toute sécurité.
La traversée de l'axe devrait être rendue possible à tout moment et tracée à chaque rue y aboutissant. Il faut être très attentif à garantir de bonnes conditions pour les traversées piétonnes et cyclistes.
Des passerelles éventuelles au niveau du square Vergote pourraient autant créer de nouvelles traversées sécurisées que de nouvelles perspectives visuelles.
Il faudra cependant également rester attentif à maîtriser les circulations de transit par un plan de mobilité adapté.

D. Améliorer la qualité de l'espace public

Constat

L'état actuel de cet axe est à déplorer. Outre le fait que c'est un « (d') égout à voitures », les trottoirs sont souvent en mauvais état et encombrés de mobiliers urbains mal placés ; il est peu cohérent au niveau des plantations ; l'éclairage de type autoroutier est caché dans les feuilles des arbres et souvent peu efficace ; aucun équipement particulier n'est prévu pour développer le déplacement des cyclistes, ni la protection des transports publics en surface, …. Aucun élément « fort » ne structure cet axe.
Celui-ci ne participe à aucune réflexion urbanistique. Il est quasi dévolu à la fonction de transit pour les véhicules. Les autres fonctions deviennent annexes et sont donc peu prises en considération. Nous voulons complètement renverser cette approche.

Objectifs

Le viaduc Reyers contribue non seulement à une vision archaïque de l'aménagement de la ville, mais de plus, aujourd'hui, personne ne songerait à défendre son intégration urbaine ; nous prônons sa démolition. Corollairement, il faudra une intervention de qualité pour réaménager le carrefour Cerisers, Reyers, Roodebeek et Diamant en surface.
Le carrefour Georges Henri / Brand Whitlock, le square Vergote et la place Meiser sont des lieux qui doivent également bénéficier d'un traitement soigné où les fonctions de vie doivent être prises prioritairement en considération : trottoirs élargis, espaces verts, mobiliers urbains de qualité, terrasses d'horeca, …

Il faut remettre les modes de déplacement doux au centre d'un réaménagement qui signalera très clairement que nous sommes toujours en ville et non déjà sur l'autoroute. Le comportement des automobilistes devra donc s'adapter à cette nouvelle réalité, particulièrement en matière de vitesse. Par rapport à aujourd'hui, il faut diminuer la vitesse des véhicules : 50 km pour la voirie « centrale » et 30 km pour les voiries latérales. Ces vitesses doivent être rappelées par l'installation de panneaux ad hoc et contrôlées régulièrement par des radars.

Il faut « casser » la perspective longitudinale et en créer d'autres, diagonales et transversales, afin de définir un espace qui sera prioritairement dévolu aux fonctions de vie de quartier.

Le nouvel aménagement doit par ailleurs participer à la mise en relief de la qualité patrimoniale de nombreux immeubles qui se situent sur cet axe.

Il devra également redonner une place plus importante à l'élément végétal ainsi que le prévoit le PRD (figure 8 : amélioration du cadre de vie) : *« que le square Vergote fera partie d'une continuité verte et que la liaison d'un trottoir à l'autre par les piétons et cyclistes devra être améliorée ».*

E. Accentuer la convivialité et la sécurité

Constat

Marcher le long de cet axe bruyant, pollué et dont une bonne partie des trottoirs est soit en mauvais état, soit encombrée de mobiliers urbains inadéquats devient plus une nécessité de déplacement d'un point à l'autre qu'un but de promenade. On ne pénètre sur cet axe que pour le quitter au plus vite tant il est peu accueillant. On y cherche des alternatives de cheminement.
La vitesse des véhicules sur les voiries locales est d'une manière générale beaucoup trop rapide.
Mais, ceux qui y habitent ne peuvent le fuir, ils « subissent » et n'ont souvent pas d'autre solution que de se calfeutrer.

Objectifs

La qualité de la vie en ville peut être améliorée si toutes les conditions énoncées précédemment sont remplies. Tout d'abord, un espace public de qualité doit inviter le piéton à l'utiliser régulièrement, non seulement pour s'y promener, mais comme cheminement quotidien pour sa vie professionnelle, pour ses achats ou encore sa vie sociale. Nous avons parlé plus haut de l'importance des liaisons inter quartiers qui doivent être nombreuses. Rappelons également qu'il est indispensable de réduire les nuisances sonores.

Globalement, il importe qu'une grande partie de l'espace public soit redistribué au profit des usagers non motorisés : trottoirs élargis, qualité des traversées piétonnes, bandes cyclables, mise en place d'un plan paysager (liaisons verdurisées, élargissement des zones vertes, places publiques, …), établissement d'un plan lumière, intégration d'œuvres d'art, de fontaines, …

Tous les aménagements doivent intégrer la problématique des Personnes à Mobilité Réduite et respecter la législation en la matière.

En résumé les propositions concrètes que nous défendons au travers de nos objectifs

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.

---

6. Les schémas

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

- Un premier schéma qui reprend la situation existante.
- Un deuxième schéma des aménagements de surface qui intègrent la vie de quartier et la circulation locale.
- Un troisième schéma qui reprend 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 …

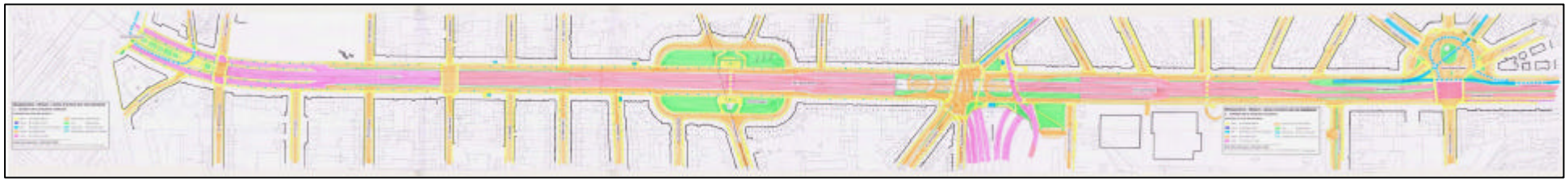
Nous avons essayé de reproduire au mieux les objectifs à atteindre et les propositions concrètes à appliquer.
Nous nous trouvons ainsi devant des suggestions qui doivent être perçues comme des principes qui, en se juxtaposant, permettront une requalification plus urbaine et donc plus humaine de cet axe. 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 côtes, des profils, des métrés ou quelques données techniques précises.

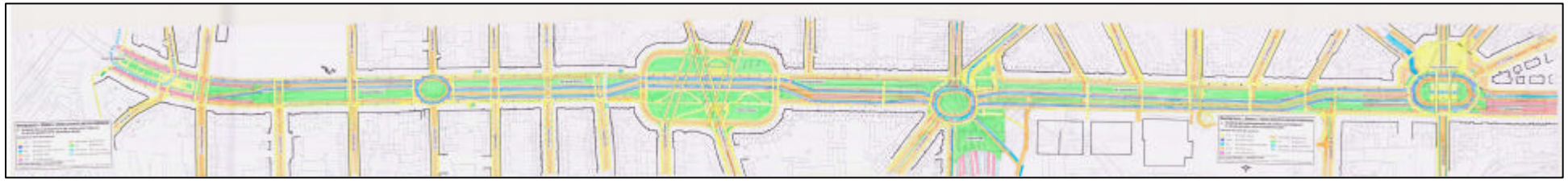
Nous avons tissé des lignes colorées qui représentent chacune une fonction. Nous avons d'abord mis en avant les fonctions qui participeront au mieux à une requalification urbaine de cet axe : circulation piétonne, puis cycliste, ensuite les transports en commun en site propre, la circulation locale, 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.

Nous avons fait notre choix en tant qu'habitants et riverains, sans tenir compte de toutes les contraintes techniques et budgétaires. Mais, tant qu'à donner notre avis, autant le faire avec enthousiasme dans le cadre d'un avenir qui ne peut se définir que meilleur.

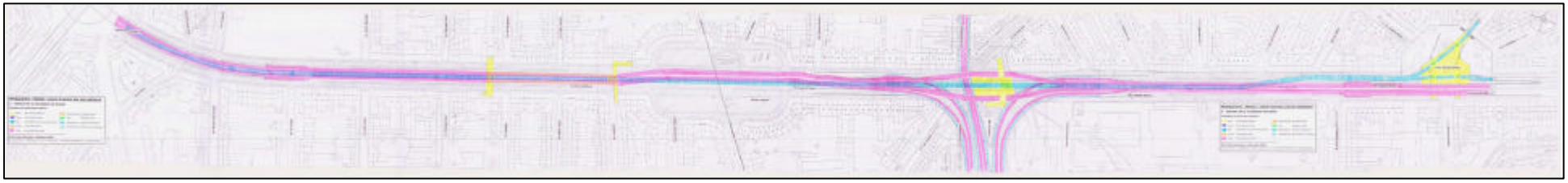
1. Schéma de la situation existante.



2. Schéma des aménagements de surface qui intègrent la vie de quartier et la circulation locale.



3. Schéma de la circulation de transit, en sous-sol.



Conclusions

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.

Nous désirons également souligner notre inquiétude quant aux menaces que nous fait courir le réchauffement climatique. C'est pourquoi, nous soutiendrons les projets de réaménagement de la seconde ceinture qui cadreront avec le développement durable de Bruxelles. Nous espérons que la Région prendra les décisions qui s'imposent dans ce sens.

Wolu-Inter-Quartiers
Woluwe-Saint-Lambert, le 10 décembre 2007.

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 »

Remerciements

La mise en œuvre, le déroulement et la finalisation de ce travail ont pu être concrétisés grâce à la participation bénévole et citoyenne des membres de notre groupe de travail. De nombreuses heures de discussions, de repérages et de mise sur plan ont permis l'élaboration de ce document.

Nous voulons remercier chaleureusement tous ces 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.

Nous tenons également à remercier les différentes personnes qui nous ont permis d'avoir accès à des documents très précieux et riches d'enseignement.

Ce document 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.

Woluwe-Saint-Lambert, le 10 décembre 2007

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