

Woluwe-Saint-Lambert, le 14 novembre 2016

Mise au point sur le recours introduit au Conseil d'État par Wolu-Inter-Quartiers et le Comité Rue Saint-Lambert.

Au préalable il convient de souligner que Wolu-Inter-Quartiers et le Comité Rue Saint-Lambert ont toujours été POUR la prolongation du tram 94 et le réaménagement du boulevard de la Woluwe.

Néanmoins, les plans présentés par Bruxelles Mobilité présentaient des lacunes et des risques en ce qui concerne la sécurité (des usagers "faibles" et des usagers du tram), la gestion et de l'évaluation des flux automobiles. Après plusieurs dialogues infructueux avec la Région de Bruxelles-Capitale, nous avons été contraints d'aller jusqu'au Conseil d'État. En effet, il nous semblait indispensable d'optimiser au maximum un aménagement aussi important, en termes de conséquences et de financement, que celui du boulevard de la Woluwe. Aménagement qui sera réalisé, sans aucun doute, pour plus de 40 ans. Il était donc de notre responsabilité de nous assurer que le réaménagement serait le plus qualitatif possible.

Le Conseil d'État nous a donné raison considérant que la mobilité douce et la concertation avec les riverains n'avaient pas assez été prises en compte. Cependant, le Comité Rue Saint-Lambert et Wolu-Inter-Quartiers ont demandé de limiter l'annulation du permis à la partie nord du chantier afin de permettre aux travaux de se poursuivre sur la partie sud. Le Conseil d'État a statué, et seulement la partie nord du permis a été annulée.

Pourquoi Wolu-Inter-Quartiers et le Comité rue Saint-Lambert contestaient-ils le permis d'urbanisme ?

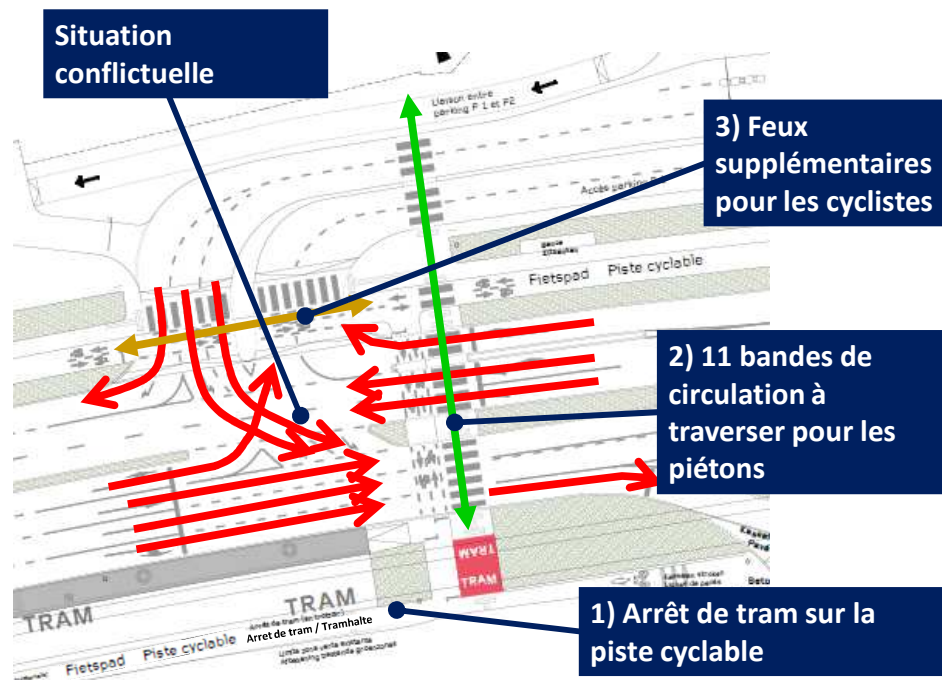
Les plans du réaménagement en cours ne prennent pas assez en compte la mobilité douce et crée des situations dangereuses pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun.

1. Les usagers du tram devraient embarquer et débarquer en plein milieu d'une piste cyclable bidirectionnelle qualifiée de "rapide", ce qui entraînerait irrémédiablement des situations dangereuses (collisions, cohue, débordement sur les voies, etc.)
2. En descendant du tram, les piétons devraient traverser 11 bandes de circulation avant d'atteindre le Shopping-Center. De plus, les plans du carrefour combinent plusieurs aménagements accidentogènes bien connus en Région de Bruxelles-Capitale : des véhicules à l'arrêt devant des piétons occultent la visibilité des autres automobilistes et la présence soudaine d'un arrêt de transports en commun.

L'alternative proposée par Wolu-Inter-Quartiers et le Comité rue Saint-Lambert réduit la traversée des piétons à 6 bandes et offre un aménagement beaucoup plus simple et sécurisé que ce soit pour les automobilistes et pour les usagers « faibles ».

3. Par rapport à la situation précédente et à nos propositions, les cyclistes auraient, sur leurs tracés, deux feux de signalisation supplémentaires. Les différentes phases de feux, dans un carrefour si complexe, étant inévitablement longues, la période consacrée à la traversée des cyclistes sera

brève. Ce temps d'attente risque d'amener des cyclistes à traverser au rouge augmentant ainsi le risque d'accident.



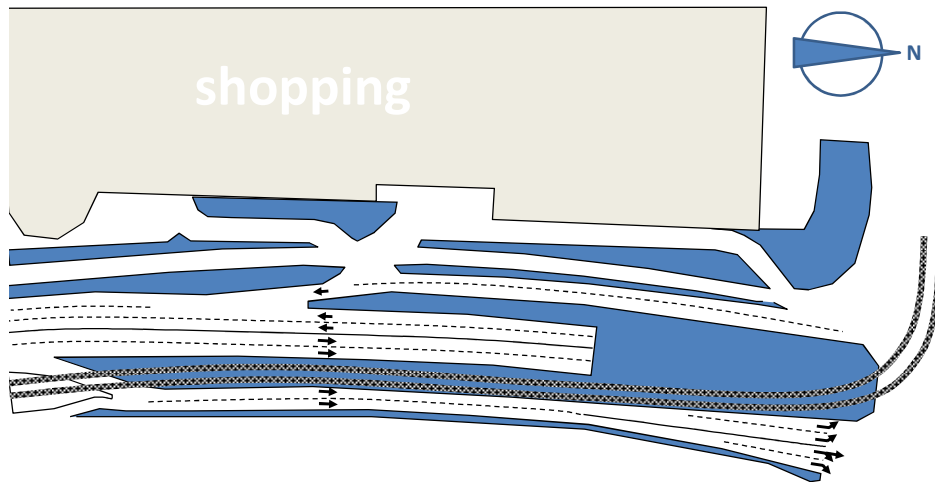
De plus, les capacités de ces 2 carrefours ont été surévaluées ; lors de forte affluence, ils risquent de provoquer des files et donc du trafic de transit dans les quartiers résidentiels avoisinants. En effet, les flux de circulation utilisés par la Région de Bruxelles-Capitale sont irréalistes. Ils permettent que les automobilistes puissent tourner en même temps que la traversée piétonne est au vert. Concrètement, il est impossible d'obtenir un cycle correct de feux (qui permet une traversée piétonne en toute sécurité) sans bloquer complètement la circulation automobile ; la traversée piétonne demande en effet un laps de temps trop long ce qui favorise la formation de file là où dans le contexte actuel, il n'y a pas.

Une alternative est-elle possible ?

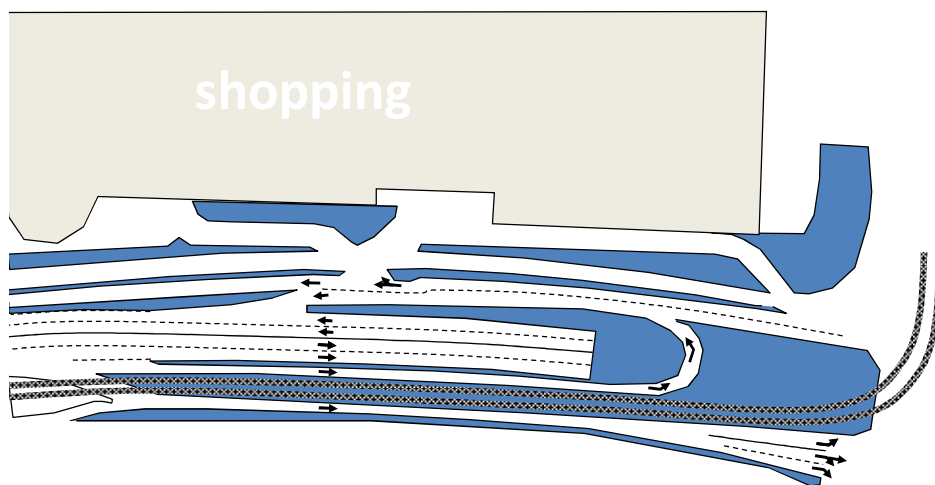
Bien évidemment. Le comité rue Saint-Lambert et Wolu-Inter-Quartiers ont travaillé ensemble sur une alternative se basant sur leurs années d'expérience dans la dynamique des flux de circulation du quartier et de leurs expertises en mobilité et développement urbain. Tous les usagers ont été pris en compte. L'alternative proposée ne paraît pas seulement plus sécurisée et confortable pour les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, mais aussi pour les automobilistes (et les camions entrant et sortant du Shopping) qui sera nettement plus fluide et sécurisée. Il ne s'agit donc pas d'une alternative mettant de côté les automobilistes, mais bien d'une amélioration pour tous les usagers.

L'alternative que nous proposons, utilise le même système que par le passé, c'est-à-dire, un tourne gauche situé au-dessus du tunnel Woluwe/Paul Hymans pour la circulation venant du Sud (Auderghem) voulant entrer dans le Shopping ; ainsi qu'un deuxième tourne gauche à hauteur du Château Malou pour les automobilistes (et camions) souhaitant repartir du Shopping en direction de Kraainem ou Zaventem. Les deux carrefours prévus, avec les problèmes qu'ils représentent, seraient remplacés par des infrastructures simples, moins coûteuses, plus sécurisées et de plus grande capacité. La bande latérale, en zone 30, garantirait un accès plus rapide et plus sécurisé au Shopping-Center.

Aménagement du permis annulé par le Conseil d'État



Proposition du Comité rue Saint-Lambert et de Wolu-Inter-Quartiers

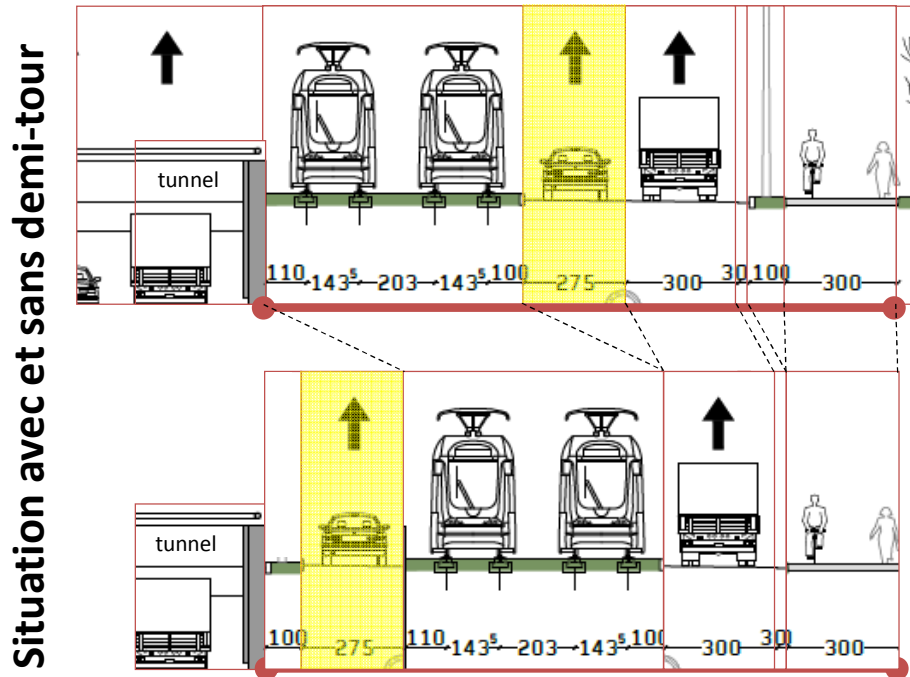


Pourquoi cette alternative n'a-t-elle pas été choisie ?

Bruxelles Mobilité, responsable du projet, a consulté plusieurs acteurs importants lors de l'élaboration des plans. Le Shopping et les sociétés immobilières du boulevard de la Woluwe ont été consultés, mais pas les habitants. Probablement que les plans étaient déjà trop avancés et qu'afin de perdre le moins de temps possible, les alternatives proposées n'ont pas été prises en compte. À l'heure actuelle, cette stratégie ne semble pas être la plus rapide.

L'alternative est-elle crédible ?

Absolument. L'alternative proposée a été étudiée ; des analyses quantitatives ont été réalisées en ce qui concerne les flux de circulation et l'aménagement des carrefours. Ces analyses démontrent que notre alternative est réalisable et crédible. Nous ne sommes pas en mesure de fournir des plans complets d'architecte - nous n'avons pas le budget - et donc certains points mineurs peuvent encore faire l'objet de modifications. Néanmoins, nous avons la conviction qu'il n'est pas nécessaire de faire des compromis insensés tels que faire descendre les passagers du tram sur une piste cyclable bidirectionnelle, bloquer les cyclistes pendant une période inutilement longue et forcer les piétons à traverser 11 bandes de circulation pour se rendre du tram au Shopping-Center et vice-versa.



Que dit le Conseil d'État ?

Tout d'abord, il faut savoir que le Conseil d'État juge, en premier lieu, les questions de procédure (question de forme). Les questions de fond, comme les dérogations accordées ou non, ne sont que secondaires. Sur la forme, le Conseil d'État a annulé le permis, car les modifications qui ont été faites après l'enquête publique, n'étaient pas d'un intérêt complémentaire, comme le prétendaient le demandeur et l'autorité délivrante. Le Conseil d'État, dans son réquisitoire estime, et ce sur un ton particulièrement dur, que le réaménagement d'une voie de circulation ne doit pas seulement prendre en compte les besoins des automobilistes, mais aussi ceux des usagers dits faibles. Les modifications étaient peut-être secondaires pour les automobilistes, mais les conséquences particulièrement négatives pour les usagers du tram et les piétons ne l'étaient clairement pas. Dans son rapport, l'auditeur du Conseil d'État pointe en particulier les affirmations totalement infondées selon lesquelles la sécurité des usagers faibles serait améliorée ce qui, en réalité, est juste le contraire.

Que demande le Comité rue Saint-Lambert et Wolu-Inter-Quartiers ?

Nous demandons à Bruxelles Mobilité et au ministre Pascal Smet de venir s'asseoir autour de la table afin d'étudier ensemble, l'alternative que nous proposons. Nous n'avons nullement l'intention de nous

arrêter à un détail afin de bloquer la situation, mais nous souhaitons examiner ensemble, et de manière constructive, l'alternative que nous proposons ainsi que ses améliorations possibles. Nous demandons donc qu'un audit externe en sécurité routière analyse objectivement notre alternative et qu'une analyse des flux, avec des micros simulations la compare avec les plans annulés (ou initiaux). Et pour rester dans l'esprit de la décision du Conseil d'État, nous souhaitons que ces simulations prennent en compte non seulement le trafic automobile, mais aussi les besoins des autres usagers sur base des données des différents flux circulatoires.

Les retards éventuels des travaux seront-ils dus à une réaction démesurée de Wolu-Inter-Quartiers et du Comité rue Saint-Lambert ?

Pas du tout, bien au contraire. Dès que les premiers plans ont été proposés, nous avons tenté d'instaurer un dialogue avec Bruxelles Mobilité et le ministre. Nous avons été forcés de constater que les autorités ont été peu disposées au dialogue. Néanmoins, nous restons ouverts, et nous sommes même demandeurs d'initier une collaboration constructive afin de limiter au maximum les retards. Mais nous voulons aussi rester cohérents. Nous sommes allés en recours au Conseil d'État, car il nous semble important qu'un réaménagement aussi conséquent, qui sera installé pour une durée de 30 à 50 ans, soit réalisé de manière sécurisée pour tous les usagers. Maintenant que le Conseil d'État s'est clairement prononcé en affirmant que les usagers faibles à savoir les piétons, les cyclistes et usagers des transports en commun méritent le même respect que la circulation automobile individuelle, nous ne pouvons en aucun cas nous contenter de quelques améliorations de détail.

En conclusion

Les plans annulés étaient dangereux pour les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. Ce n'est pas seulement l'avis de Wolu-Inter-Quartiers et des Comités, mais aussi celui du Conseil d'État. Le Comité et Wolu-Inter-Quartiers ont élaboré une alternative sécurisée qui n'est pas seulement bonne pour les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, mais aussi pour les automobilistes. Nous demandons à présent une collaboration constructive avec Bruxelles Mobilité et le Ministre P. Smet pour étudier ensemble les alternatives ainsi qu'un audit externe spécialisé en sécurité. Bien que cette étude et la demande d'un nouveau permis pour le tronçon concerné prendront un certain temps, c'est la manière la plus rapide de sortir de l'impasse.