

Le 15 mai 2019

## LETTRE OUVERTE

### **E40 vers Parkway : des perspectives ambitieuses d'entrée de ville loin du chaos annoncé**

Mesdames, Messieurs,

En tant que comités de quartiers actifs et vigilants quant à la cohérence des projets qui se mettent en place aux raccords entre les boulevards de moyenne ceinture de Bruxelles et l'entrées de ville Est, nous réagissons positivement à la réduction physique des bandes de circulation de la fin de la E 40 et à l'imposition de vitesses adaptées à l'espace urbain.

Nous soutenons avec conviction la décision de la Région d'initier enfin le projet Parkway, soutenue par les commune de Schaerbeek, Evere et Woluwe-Saint-Lambert pour les raisons suivantes :

- L'espace urbain commence bien plus en amont de la moyenne ceinture, et il n'y a aucune raison que des infrastructures autoroutières accèdent aussi profondément dans la ville, au milieu de quartiers résidentiels, créant une fracture urbaine flagrante.
- L'entrée de ville destinée aux voitures doit être rationalisée au regard de ce que la ville elle-même peut digérer, afin de la désengorger des embouteillages  
À noter sur ce point que les contraintes liées au chantier Reyers ont permis de démontrer que les carrefours Montgomery et Meiser sont moins sollicités qu'avant.
- L'espace gagné sur la voiture individuelle devra permettre – nous espérons le plus rapidement possible – l'aménagement de lignes de transports en communs et de pistes cyclables permettant d'offrir aux habitants et navetteurs une possibilité d'entrée de ville plus importante et plus conviviale que lorsque cet espace n'était réservé qu'à la voiture.
- La qualité de vie des habitants dépend de la qualité de l'air, du bruit, des relations entre quartiers, du confort des aménagements urbanistiques. Le maintien d'autoroutes intra-urbaines va totalement à l'encontre du bien-être minimal auxquels les habitants et occupants de la ville sont en droit de prétendre.

Nous condamnons fermement certaines réactions qui s'opposent au projet Parkway alors qu'il vise un aménagement pluriel de l'entrée de ville.

Nous invitons les détracteurs du projet à faire preuve d'analyse et à comprendre que la ville n'est pas destinée à être constamment embouteillée et scarifiée d'autoroutes. Pour limiter les embouteillages, des travaux d'infrastructures destinées à d'autres modes de mobilité plus inclusifs doivent être mis en place au détriment de la voiture individuelle.

En tant qu'habitants de Bruxelles, nous en avons ras-le-bol de ce catastrophisme systématiquement brandi lors du « vol » du moindre centimètre carré à la « sacrosainte » voiture individuelle. Il n'y a plus de viaduc Reyers, et pourtant il n'y a pas eu de catastrophe. On a supprimé l'une des cinq bandes de circulation initiales de la rue de la Loi au profit des cyclistes et pourtant, il n'y a pas eu de catastrophe. Le carrefour Diamant est actuellement réduit à sa plus simple expression et pourtant, à l'une ou l'autre exception près due au chantier, il n'y a pas de catastrophe.

Les comités de quartier ne craignent pas de percolation de la circulation automobile dans les quartiers, vu qu'elle sera canalisée, orientée et décongestionnée en aval.

Par ailleurs, au regard de la réaction étonnante de la Région flamande, nous ne craignons pas non plus – vu la canalisation du trafic - que des embouteillages soient répercutés plus en amont sur son territoire, plus qu'ils ne l'étaient avant la rationalisation de l'entrée de ville.

Nous demandons par contre que les trois régions s'entendent enfin pour créer des parkings de dissuasion dans les villes de départ et à proximité du Ring, et que les sociétés de transports en commun puissent mettre en place des navettes permettant de desservir efficacement la ville quelle que soit la Région dans laquelle ils circulent.

L'espace du Parkway – anciennement E 40 – gagné sur la voiture, pourra servir de circulation de ces navettes conviviales.

À ce titre, vu que le projet Parkway est l'articulation des projets Reyers, Meiser, et Mediapark, et qu'il doit aller bien au-delà que de peindre des lignes sur de l'asphalte, nous demandons qu'il soit concrétisé sans délai par des aménagements urbanistiques de qualité et durables.

Nous demandons que les travaux d'aménagement définitif soient mis en œuvre sans délai des deux côtés de ce que nous appellerons désormais, un boulevard urbain.

Gregory Hye (boulevard Reyers, Schaerbeek, coordinateur de la plate-forme)

Emmanuel de Patoul (Comité de quartier Lambeau et alentours)

Bob Nyssen (Comité de quartier Opale – Opaal Wijkcomité)

Michel Lefébure (comité de quartier Pelletier)

Philippe Delstanche (Comité de quartier Plasky-Étoile)

Nicolas Moulin (Wolu-Inter-quartiers)

Charlotte Van der Auwera (rue Colonel Bourg)

Luc Degraer (GRACQ-Les Cyclistes Quotidiens asbl, section Schaerbeek)

Guy Castadot (Comité de quartier Mediapark)