

Plan communal de mobilité – Phase 2

Réaction du MRLB Auderghem

Introduction

La phase 2 du PCM avait pour objectif de définir un scénario de mobilité durable. En d'autres termes la mise au point d'un plan de mobilité capable de prendre en compte l'évolution des habitudes de déplacements, du nombre croissant de déplacements et de l'évolution de nos modes de vie.

Le bureau BRAT a bien ciblé les enjeux du plan de mobilité et le cadre de l'étude, à savoir :

- éliminer le trafic de transit des quartiers d'habitation pour le concentrer sur les artères structurantes ;
- le périmètre de l'étude va jusque et y compris l'avenue de Tervuren et le boulevard Général Jacques (et pas seulement sur leur tracé auderghemois) ;
- retenir le trafic pénétrant pendulaire (les navetteurs) au moyen de parkings relais et organiser le report modal vers le métro (si avec ses 5 stations Auderghem ne joue pas son rôle de commune d'entrée dans l'agglomération bruxelloise, aucune commune ne le fera) :
 - o ces parkings relais devraient être établis à Delta (4.000 places), mais aussi entre Notre-Dame-au-Bois et le viaduc des Trois Fontaines (10.000 places), avec prolongement de la ligne de métro jusque là ;
 - o le viaduc Herrmann-Debroux pourrait alors être supprimé et transformé en boulevard urbain, puisque le trafic entrant serait limité aux usagers ayant un temps limité à passer en ville et à ceux ayant un travail itinérant à travers celle-ci.

Au voiries structurantes, il serait ***toutefois judicieux d'y ajouter des collecteurs de quartiers*** tels que l'avenue Lebon, le boulevard des Invalides, l'avenue Michiels, l'avenue Chaudron, mais à traiter différemment des grands boulevards.

Remarque préliminaire

Préalablement à tout commentaire, nous insistons sur le fait que tout l'enjeu de la phase 3 sera d'agir dans le bon ordre. Car, même si « les besoins les plus cruciaux et les plus coûteux concernent des infrastructures régionales et fédérale, ce qui impose de les inscrire dans des perspectives de longue haleine (à moyen et à long termes). », il ne faudrait pas pour autant faire tout ce qui est possible au niveau communal à court terme car certaines actions locales n'auront de sens qu'après la diminution sensible des voitures entrant à Auderghem via l'E411.

Les objectifs chiffrés

Si la phase 1 a clairement analysé la situation existante, la phase 2 a fixé des objectifs de réduction de volume de trafic, de maintien ou d'augmentation de parkings... Il est dommage à ce sujet que les objectifs ne soient chiffrés qu'en pourcentage et ne mentionnent nulle part les résultats des comptages effectués en 2006, principalement concernant les véhicules en transit et le nombre de déplacement. La présentation de chiffres absolus permettrait d'établir une liste des priorités non contestable, même s'il semble évident aux yeux de la majorité des auderghemois que le problème de la commune se situe au niveau du trafic de transit et de sa percolation au sein des différents quartiers. Il ne nous est cependant pas permis de juger sur base de ce document l'impact du transit en provenance de la E411 et celui du boulevard du Souverain.

Les capacités entrantes

Le scénario décrit ici se fonde en grande partie sur le devenir du débouché de l'E411 mais, comme c'est noté au §B.4, il s'agit là d'une compétence régionale et la commune n'a pas les moyens d'agir elle-même sur cet aménagement ni sur l'hypothétique prolongement de la ligne de métro 1A. Nous remarquons à ce sujet que le prolongement du métro ne fait plus partie des projets de la STIB à l'horizon 2020 (il y a quelques années, la STIB évoquait cette possibilité). Etant donné qu'il s'agit là d'une proposition séduisante et qui tient à coeur à la commune (cf concours du printemps dernier), quels sont les moyens d'action, ou plutôt de pression, dont la commune dispose pour inciter la Région à envisager une autre solution que la situation actuelle alors que cette dernière n'est pour l'instant pas demandeuse de modification. Dans le même ordre d'idée, le scénario définit comme indispensable la réduction du trafic entrant pour atteindre les objectifs chiffrés alors que la commune n'a pas de moyen d'action à ce sujet. L'augmentation de la capacité de parking à proximité de station de métro comme Delta semble par contre être une possibilité réaliste à court terme et qui ne peut avoir qu'un impact positif sur la commune et la Région. L'envisager à proximité d'Herrman-Debroux (mais où?) serait encore mieux pour la commune et les riverains de ce noeud de communication.

Le trafic de transit parasite dans les quartiers résidentiels

Le schéma présenté sur la carte 5 cible clairement les voiries communales subissant la percolation du trafic de transit au travers de la commune d'Auderghem. Sans rentrer ici dans les détails des aménagements proposés dans la phase 2 du PCM, a-t-on envisagé toutes les **conséquences** de ces aménagements et est-il prévu des **périodes de simulation** avant la réalisation des travaux. A titre d'exemple: comment peut-on s'assurer que fermer la sortie Dehoux impliquera que tous les automobilistes ayant l'habitude d'emprunter cette voirie iront jusqu'à Delta ou que la mise en sens unique de l'avenue du Kouter n'aura pas d'impact négatif sur le quartier résidentiel aujourd'hui très calme du chant d'oiseau. Ne sous-estimons pas non plus l'influence des itinéraires alternatifs proposés par les GPS de plus en plus nombreux.

Certains collecteurs de quartiers (Lebon, Invalides) supportent un trafic qui ne provient pas seulement des quartiers avoisinants : il servent aussi de passage à du trafic de transit, en sortie ou en entrée de Bruxelles, depuis ou vers Woluwé ou le centre ville, via le square Montgomery, le boulevard St-Michel et des artères telles que l'avenue des Volontaires et la rue Baron de Castro (Etterbeek) ou des itinéraires parallèles au boulevards St-Michel, Brandt Whitlock, etc. Pour les dégager de ce trafic, il faut rendre plus attractifs l'itinéraire par les boulevard Brandt Whitlock, St-Michel, Louis Schmidt, Général Jacques et du Triomphe. Un **réglage adaptatif adéquat des feux** des carrefours Général Jacques/chaussée de Wavre et Général Jacques/Triomphe permettrait de répondre à cet objectif.

Ceci est bien sûr du ressort de la Région de Bruxelles-Capitale, mais le dire ici est indispensable.

Les vitesses de circulation

Si nous ne pouvons que soutenir la mise en zone 30 des quartiers résidentiels, la vitesse de 50 km/h proposée sur les axes structurants principaux (avenue de Tervuren, boulevard du Souverain, boulevard Général Jacques) est trop basse. Ces axes sont certes en agglomération, mais toutes les voiries de la commune y sont et elles ont à supporter un trafic de transit (puisque celui-ci ne doit plus percoler à travers les quartiers). L'habitat de ces axes structurants y est éloigné du bord de chaussée soit par des jardins confortables soit carrément par des parcs. Il nous semble qu'une **dérogation à 70 km/h** devrait y être tolérée.

Attention qu'une vitesse trop basse qui ne serait pas de nature à être respectée pourrait constituer une incitation à mettre les usagers en infraction, et serait alors contraire au code civil tout simplement.

Organisation des carrefours structurants en général

Entendons-nous bien : il ne s'agit pas ici de définir le **fonctionnement détaillé** des carrefours ni des feux de signalisation, mais seulement les **principes de fonctionnement** à retenir.

Souverain/Herrmann-Debroux

Même lorsque le viaduc Herrmann-Debroux aura été supprimé et remplacé par un boulevard urbain, ce carrefour restera du type déséquilibré, avec prépondérance du boulevard du Souverain, et le tram 94 devra toujours y recevoir une priorité de passage. Les cyclistes et les piétons y seront toujours nombreux. Par conséquent, une gestion par feux restera incontournable et ceux-ci devront offrir une gestion souple « par mouvements » au moyen de feux fléchés :

- laisser passer le tram sans feux, sous prétexte que le véhicule sur rails est prioritaire, n'autorise pas à mettre les autres usagers – automobilistes ou piétons – en danger ; de plus les arbres réduisent quasi à zéro la visibilité de ceux-ci sur le tram, qui sera sur eux en quelques secondes ;
- dans l'axe du boulevard, seuls les mouvements de tourne-à-gauche sont conflictuels avec le tram :
 - o accorder classiquement le vert à tout le boulevard en même temps, tram y compris, reviendrait à ne pas protéger ce conflit ;
 - o accorder le vert séparément au tram seulement rendrait celui-ci déterminant et ferait perdre beaucoup d'offre de vert aux mouvements directs du boulevard ;
 - o accorder séparément le vert aux mouvements directs et au tram d'une part, et aux tourne-à-gauche d'autre part, donnerait plus de souplesse ;
 - o isoler les tourne-à-gauche dans une phase distincte des mouvements directs serait plus sécurisant vu le parcours de ces usagers à travers le carrefour et vu les deux ou trois bandes de trafic inverse à couper ;
- dans l'axe Herrmann-Debroux, l'éloignement entre les deux mouvements directs et l'importance des mouvements de tourne-à-gauche inciteraient aussi à préférer un fonctionnement par feux fléchés ;
- faire fonctionner le système avec une logique d'ouverture et de fermeture propre à chaque feu, liée aux demandes effectives et à l'état des feux antagonistes, plutôt que par phases globales toujours les mêmes, permettrait de donner toute la souplesse souhaitée au carrefour.

Souverain/Wavre

Même observation que ci-dessus.

Delta

Le carrefour Cockx/Invalides, réaménagé il y a quelques années seulement, pour y intégrer un tourne-à-gauche du boulevard des Invalides vers l'autoroute et un couloir bus vers le boulevard du Triomphe, reste un danger pour le nouveau mouvement ajouté et inefficace pour les bus. Les deux objectifs recherchés sont donc ratés.

Le tourne-à-gauche Invalides-autoroute est un danger parce que ce « petit » mouvement doit s'intégrer dans le gros trafic de sortie de Bruxelles Triomphe-autoroute, **sans feu, par la gauche et avec 10 m de bande de lancement**. Ce trafic doit ensuite se rabattre d'une bande vers la droite, pour rejoindre l'autoroute. Certains usagers tentent d'accéder au parking Delta par l'accès situé au début de l'avenue Cockx. Ce problème ne sera pas aisé à résoudre, surtout où et quand arrêter le trafic en provenance du boulevard du Triomphe.

Et la priorité de passage aux bus est ratée parce que l'absence de détecteurs et d'adaptativité ne leur permet pas d'obtenir le vert au moment où ils se présentent. Ce problème serait plus aisé à résoudre : il suffit d'ajouter un détecteur pour les bus. Il existe des systèmes de commande à distance qui ne reconnaissent que les bus et non les autres usagers et ne donnent la priorité que pour les premiers. Les autres reçoivent aussi le vert, pour ne pas bloquer le couloir, mais après une longue attente.

Square De Greef

Le bureau BRAT a bien diagnostiqué que ce carrefour est une mer d'asphalte qui ne canalise pas bien les courants de circulation. Le réaménagement de ce carrefour pourrait se faire

- soit en giratoire, plus sécurisant pour les piétons des rues « obliques »,
 - o qui permettrait de ramener en double sens ces rues obliques pour décharger les carrefours voisins (Lebon/Valkeneer) ou d'y établir au moins des contresens cyclistes (sul),
 - o mais qui ne permettrait pas de gérer des files dans l'avenue de l'Eglise St-Julien, en relation avec le giratoire Invalides (toutefois, si la chaussée de Wavre et l'avenue Lebon sont déchargées au profit du boulevard du Triomphe, ces blocages seraient moins à craindre) ;
- soit en gardant les feux, mais en y introduisant une gestion adaptative.

Redonner vie aux trottoirs en les élargissant et en permettant à l'Horeca d'en bénéficier permettrait de revitaliser ce quartier, mais cela dépasse la question stricte de la mobilité.

Le stationnement

Si nous approuvons pleinement les objectifs de sécurisation des espaces publics, le développement des zones bleues, la mise en place de kiss and ride à proximité des écoles et des stations de métro, une gestion cohérente du stationnement ne peut pas ignorer les projets encore en étude de la Région et devra s'assurer de la compatibilité des objectifs du PCM avec ceux de la Région.

La mobilité douce

Les déplacements aisés à pied et à vélo étant les plus appropriés aux courtes distances, nous ne pouvons qu'approuver les objectifs de sécurisation de l'espace public par le développement des zones 30, la réfection des trottoirs et des sentiers, sans négliger la qualité de l'éclairage public, la mise en place de parking à vélo, de stations de location de vélo, de station Cambio et le développement du réseau cyclable auderghemois.

Au sujet des sas avancés pour cyclistes et bandes bus chaussée de Wavre, l'idée de les généraliser dans les carrefours gérés par feux est séduisante. Toutefois :

- attention qu'il faut nécessairement une piste d'approche de 25 mètres, marquée ou en site propre ; si la voirie est trop étroite, non seulement on supprime la zone de placement des tourne-à-gauche devant la ligne d'arrêt, mais on risque que les deux sens de circulation se retrouvent en face l'un de l'autre (v. par exemple sur l'av. des Volontaires au carrefour Volontaires/Lebon) ;
- ***dans le cas de gestion différenciée des mouvements, par feux tricolores fléchés, le sas avancé est à proscrire pour raison de sécurité*** : le cycliste qui verrait une voiture ou un camion s'arrêter au feu rouge sur la bande de droite pourrait croire que le sas est accessible... et se faire prendre par un conducteur qui tourne à gauche qu'il n'aurait pas vu et pour qui le feu serait vert, puisque c'est le but de feux fléchés de pouvoir être verts à des moments différents.

L'idée de réserver une bande de circulation aux bus sur la chaussée de Wavre est bien généreuse, mais il semble que la place manque. Dans quel sens est-elle envisagée ? Dans les deux sens ? Au détriment du stationnement et des arbres ? Plus les pistes cyclables d'approche des sas avancés, plus le placement des tourne-à-gauche dans les carrefours, plus etc...

Quelques réflexions sur les quartiers

Adopter des mesures contraignantes pour dissuader tout trafic de transit de percoler à travers les quartiers résidentiels est certes à encourager sous réserve qu'il s'agisse de mesures qui veillent à le diminuer, voire à l'empêcher. Il ne nous semble pas suffisant de se contenter de moyens ralentisseurs comme les chicanes et les casse-vitesses qui, s'ils permettent d'atteindre un objectif de sécurité en ralentissant le trafic sur 50m autour de l'intervention, sont sources de nuisances sonores et de pollution pour les riverains. Il n'y a toutefois rien d'absolu et aller trop loin dans le sens de la contrainte pourrait se retourner contre la sécurité des habitants.

Deux exemples :

1. Le quartier des rues de la Stratégie, de la Brasserie, Keller, etc. coincé entre la chaussée de Wavre et le boulevard du Triomphe est devenu tellement compliqué d'accès et de sortie qu'une ambulance ou un camion de pompiers doit avoir du mal de porter les secours à temps.
2. A la sortie de la rue du Vieux Moulin sur la chaussée de Wavre, un îlot a été établi depuis des années pour empêcher le tourne-à-gauche vers l'extérieur ville. Le but était bien sûr d'éviter que le trafic en provenance de Woluwé et du « rond-point » du Souverain ne « court-circuite » les feux du carrefour Souverain/Wavre via la rue du Vieux Moulin, et ce but est atteint. Cependant, les riverains de la rue du Vieux Moulin qui souhaitent sortir de la ville ou rejoindre la chaussée de Tervuren sont aussi ramenés vers le carrefour Wavre/Souverain, d'où il leur est très compliqué de rejoindre un itinéraire de sortie de ville. Eux qu'on voulait protéger du trafic de transit se retrouvent en fait pénalisés, et davantage que le transit puisqu'ils n'ont pas d'autre exutoire. Il suffisait de modifier le fonctionnement des feux :
 - au carrefour Souverain/Wavre pour y donner plus de vert au tourne-à-gauche en provenance de Woluwé ;
 - et **surtout au débouché de la rue du Vieux Moulin, en y limitant le vert au strict minimum sécuritaire.**

En d'autres termes, se servir des feux comme **robinets dans la circulation** pour canaliser celle-ci là où on souhaite qu'elle soit.

Conclusion

Le projet établi par le bureau BRAT n'est pas mal du tout.

Toutefois :

- Il devrait être davantage chiffré au niveau des volumes de trafic, pour mieux cibler les actions à mener.
- Il doit déterminer l'ordre des actions à prendre afin de s'assurer que les mesures dont question au §B.4.3 (p.7) visant à limiter, voire empêcher, le trafic de transit à travers les quartiers résidentiels d'Auderghem soient bien **accompagnantes** et non préalables.
- Il devrait envisager des solutions, même transitoires, en attendant des travaux de grande ampleur comme la suppression du viaduc Herrman-Debroux aujourd'hui hypothétique.
- La vitesse limite pourrait être relevée à 70 km/h sur des artères telles que l'avenue de Tervuren, le boulevard du Souverain et le boulevard Général Jacques ; partout ailleurs, le 50 km/h est à de rigueur, de même que le 30km/h dans les quartiers résidentiels.
- Une définition des **principes de gestion** des principaux carrefours devrait le compléter.