

Réponse de Bernard Van Nuffel à l'interpellation citoyenne portée à l'OJ du CC du 24/06/2020 relative à la rue Léopold Ier.

Chères habitantes et habitants de la rue Léopold Ier,
Chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie pour votre interpellation citoyenne au sujet de la rue Léopold Ier. Elle va nous permettre de refaire le point sur cette importante artère de notre commune, après une année de mise en service de l'aménagement provisoire réalisé par la STIB pour le passage des bus articulés de la ligne 53.

Avant de répondre le plus précisément possible à vos questions et vos propositions de rénovation ambitieuse de la rue Léopold Ier, je vais revenir brièvement sur l'historique du dossier.

Comme chacune et chacun d'entre nous peut le constater sur, la rue Léopold Ier est, depuis la place Reine Astrid jusqu'à la limite communale avec Laeken, dans un état de vétusté générale.

Le dernier aménagement de cette rue remonte à plus de 25 ans. Depuis, la couche d'asphalte de la voirie, soumise à un trafic intensif et lourd, avec des bus et des camions, se dégrade en de nombreux endroits car elle repose toujours en grande partie sur l'ancienne fondation d'une rue centenaire en pavés.

Les trottoirs, dont la largeur varie d'un tronçon de rue à l'autre, se dégradent également, particulièrement là où ils sont les plus étroits, ce qui est un facteurs d'insécurité et d'inconfort supplémentaire pour les piétons, nombreux à passer par là pour se rendre dans les magasins ou les écoles.

Les égouts aussi ont l'âge des immeubles qui bordent la rue, soit une centaine d'années, voire davantage. De nombreux branchements d'égouts des maisons doivent être renouvelés par Vivaqua, et l'égout principal, situé sous le centre de la rue, doit être rénové également.

Tout cela implique donc une rénovation « lourde » de la rue, sous-sol et surface compris.

Dès le début de la dernière législature, en 2013, un réaménagement global de la rue, depuis le boulevard De Smet de Naeyer jusqu'à la place Emile Bockstael a donc été étudié par la STIB, dans le cadre de la modernisation des lignes de bus 49 et 88 – entretemps changées de numéro et d'itinéraire-, en partenariat avec la commune de Jette et la Ville de Bruxelles.

Un permis d'urbanisme fut même déposé par la STIB en 2016, prévoyant, je cite, *« d'agrandir la voirie carrossable pour améliorer la fluidité du trafic et la vitesse commerciale des bus, sécuriser les carrefours et les traversées piétonnes et renforcer le maillage vert »*.

Suite aux nombreuses réactions à l'enquête publique s'opposant à la réduction de largeur des trottoirs dans certains tronçons et demandant plus d'espace pour les piétons, la Commission de concertation du 23 septembre 2016 avait émis un avis favorable conditionné à une série de modifications substantielles des plans.

Le Collège des Bourgmestre et Echevins, sensible aux critiques exprimées au cours de l'enquête publique quant à la sécurité des piétons, en particulier aux abords des écoles, avait finalement remis un avis défavorable sur le projet tel que présenté, estimant, en résumé, que les modifications du projet demandées par la Commission de concertation nécessitaient de refaire un nouveau projet plutôt que d'adapter le projet existant.

Parallèlement à ce projet, un Plan Directeur Bus régional était en cours d'élaboration par la STIB depuis début 2014. Il a fait l'objet de nombreuses réunions et de plusieurs avis du Collège en avril 2014, février 2016, juillet 2017 et mai 2018. Il a été soumis à l'enquête publique pendant plusieurs mois, approuvé par le Gouvernement et finalement mis en œuvre à partir de fin 2018.

Ce plan fixe à long terme le déploiement et l'ensemble des itinéraires – c'est un point très important - du réseau de bus dans toute la Région de Bruxelles-Capitale.

Le bus 49 est ainsi devenu le 53, une ligne à haute qualité de service. Le 53 est passé en bus articulés, pour augmenter fortement la capacité

de transports de voyageurs sur cette ligne de ceinture qui relie désormais l'Hôpital militaire de Neder-Over-Heembeek au Westland Shopping d'Anderlecht, en passant plusieurs stations de métro et arrêts de tram importants.

La mise en œuvre du Plan Directeur Bus, qui améliore considérablement la desserte de Jette en transports publics, passe par la création rapide de nouveaux itinéraires et par l'adaptation des rues sur des itinéraires existants. C'est le cas de l'avenue Firmin Lecharlier en 2019 et tout récemment de l'avenue du Heymbosch, toutes les deux provisoirement élargies pour accueillir le nouvel itinéraire des bus 14 (Lecharlier) et 88 (Heymbosch).

Dans la rue Léopold 1er, où les bus circulent depuis toujours, un élargissement provisoire de la voirie carrossable était nécessaire pour permettre le croisement sans danger des nouveaux bus 53 articulés. Sur les trois axes que je viens de citer, Lecharlier, Heymbosch et Léopold 1er, ces aménagements provisoires ont été autorisés par Urban, l'administration régionale de l'urbanisme, sous la stricte condition que la STIB, en concertation avec la commune, demande dans les deux ans un permis d'urbanisme pour le réaménagement complet de façade à façade.

C'est bien ce projet, dont vous étiez sans nouvelles, que vous évoquez dans votre interpellation, j'y reviens dans quelques instants.

En ce qui concerne les constats dont vous nous faites part, sachez qu'ils sont largement partagés par le Collège, que ce soit sur les excès de vitesse, particulièrement en soirée et la nuit, l'augmentation de la circulation des camions, les problèmes de bruit et de vibration des coussins berlinois, leur efficacité limitée à certains types de véhicules seulement, l'insécurité ressentie par les piétons aux traversées piétonnes et sur les trottoirs étroits, l'absence d'infrastructure cyclable sécurisée, etc.

Nous comprenons bien également que la réduction des emplacements de stationnement indispensable pour permettre le croisement des bus complique au quotidien la recherche d'une place, en particulier pour les riverains motorisés qui ne disposent pas de leur propre garage.

Il est clair que certaines remarques ou revendications peuvent être contradictoires entre elles, et c'est bien normal :

- Plus d'espace pour les piétons et les cyclistes mais aussi plus d'emplacements de parking et plus d'arbres dans nos rues.
- Moins d'excès de vitesse mais aussi moins de bruit et de vibrations dus aux casse-vitesses, etc.

Le Collège entend bien répondre à ces constats et revendications, de la manière la plus ambitieuse possible, en prenant en compte tant la situation vécue par les riverains que l'intérêt général des Jettois.e.s et celui des usagers du bus.

L'équation à résoudre consistera à trouver, dans le respect des lois et des plans règlementaires, et guidés par le projet de notre majorité, un équilibre entre différentes fonctions, dans l'espace imparti, c'est-à-dire entre les façades des maisons, sans un centimètre de largeur en plus à offrir aux multiples besoins en présence.

Très concrètement, après la période de crise du Covid qui a ralenti plusieurs des projets en cours sur Jette avec la STIB, celle-ci a convié ce jeudi 1^{er} octobre notre service de la Mobilité et de l'Aménagement urbain à une première réunion technique de mise au point du cahier des charges pour un nouveau projet de réaménagement de la rue Léopold 1^{er}, dans les tronçons compris entre le boulevard De Smet de Naeyer et la Ville de Bruxelles.

Nous pourrons donc prochainement vous informer du processus et du calendrier qui seront mis en place pour réaliser ce projet.

Au nom du Collège, je tiens vraiment à vous remercier pour votre démarche d'interpellation citoyenne où vous nous faites part de vos constats, mais aussi de deux propositions détaillées, sur lesquelles je peux déjà vous donner un premier feed-back.

Sur votre première proposition, qui consisterait à mettre la rue Léopold en sens unique pour tous les véhicules de De Smet de Naeyer à Delva, avec piste cyclable bidirectionnelle séparée et stationnement d'un seul côté :

Cette proposition implique, comme vous le soulignez vous-même, une déviation des bus direction Westland par les rues E. Delva, Jules Lahaye et le boulevard De Smet de Nayer. Ce qui créerait un itinéraire différent et, surtout, sensiblement plus long dans cette direction que dans la direction Hôpital Militaire. Outre le report de trafic de bus sur la rue Jules Lahaye où circule déjà le tram 62, le fractionnement d'une partie de la ligne 53 en deux itinéraires éloignés l'un de l'autre de plusieurs centaines de mètres serait très pénalisant pour la clientèle du bus, en particulier pour les écolier.e.s et leurs parents.

Par exemple, on pourrait arriver aux écoles St-Michel et St-Michiels avec le bus direction Hôpital Militaire en descendant à l'arrêt Woeste, mais pas en repartir direction Westland...

Très clairement, et la STIB nous l'a déjà confirmé, ce n'est pas compatible avec le Plan Directeur Bus, approuvé par le Gouvernement, qui fixe définitivement les itinéraires des bus du réseau bruxellois et ambitionne une lisibilité maximale du réseau pour ses client.e.s. « Définitivement », c'est-à-dire aussi longtemps qu'un nouveau plan ne remplace celui en vigueur, ce qui n'est certainement pas à attendre avant une dizaine d'années ou davantage.

Cette option ne peut donc pas être retenue comme base de discussion, même si elle offre incontestablement certains avantages en matière de stationnement, d'infrastructure cyclable, de réduction générale du volume de trafic, de possibilité de plantations d'arbres, etc.

Je passe donc à votre **seconde proposition**, que vous qualifiez de « nettement moins ambitieuse ».

Dans cette proposition, la rue est mise à sens unique, avec un contresens pour les bus, ce qui allège déjà pratiquement de moitié la charge générale de trafic, sans piste cyclable et avec maintien de la bande de stationnement d'un seul côté.

C'est précisément la solution qui va être testée à partir du 5 octobre dans le tronçon De Smet de Naeyer- Charles Woeste : la rue Léopold Ier en sens unique direction Woeste, avec contresens pour bus, taxis et vélos direction De Smet de Naeyer.

Dans le même temps, les rues Tilmont et Michiels seront également mises en sens unique avec contresens cyclables, Tilmont vers De Smet de Naeyer et Michiels direction Léopold Ier.

Cette phase - test va nous permettre collectivement, habitants, usagers, administration, Collège, d'évaluer les effets positifs ou négatifs de ce changement dans le tronçon concerné, mais aussi sur le reste de la rue Léopold Ier et plus largement, dans les rues adjacentes et tout le quartier :

- Par exemple, les poids lourds qui circulent aujourd'hui plus nombreux dans la rue Léopold Ier depuis son élargissement provisoire continueront-ils à passer par là en venant de Laeken s'ils ne peuvent plus continuer tout droit à partir du rond-point de l'avenue Woeste ? Ou prendront-ils plutôt les grands axes à partir de Laeken, Bockstael puis De Smet de Naeyer ?
- Et sans trafic auto direction De Smet de Naeyer, les cyclistes seront-ils plus nombreux à prendre la rue Léopold Ier, même s'ils ne disposent pas d'une piste cyclable réservée ?

Ce test de mobilité va donc aussi pouvoir alimenter notre réflexion pour le reste de la rue.

En ce qui concerne les sens de circulations dans le tronçon Woeste – Delva, qui ne fait pas encore l'objet d'une phase test, ceux-ci seront étudiés dans le cadre du Contrat Local de Mobilité « Pannenhuis » que la commune de Jette et la Ville de Bruxelles ont obtenu ensemble en répondant à un appel à projet de la Région début 2020.

Ce Contrat Local de Mobilité (CLM), qui démarrera en octobre 2021, permettra d'avoir une approche cohérente de la mobilité sur tout le périmètre compris entre les axes Bockstael - De Smet de Naeyer - Charles Woeste – Belgica – Charles Demeer, en évitant par exemple des effets pervers de report de trafic sur des petites rues.

Entretemps, d'ici fin 2021, le projet global de réaménagement de la rue Léopold Ier aura évidemment bien progressé, mais cela ne pose pas de problème par rapport aux plans de circulation possibles dans le futur car de toute façon, la rue doit conserver un gabarit physique constant de minimum 6m20 sur toute sa longueur pour assurer le croisement des bus.

Quant aux carrefours avec les rues perpendiculaires à Léopold Ier, ils seront toujours conçus de manière « neutre » par rapport aux sens de circulation, ce qui permettra de faire évoluer ceux-ci en fonction des résultats du CLM sans modifier le projet ou devoir refaire des travaux. J'en termine avec le problème de la vitesse excessive, que vous proposez de gérer par des casse-vitesse à hauteur des passages piétons plutôt que les coussins berlinois, qui causent manifestement d'important désagréments de bruits et vibrations pour les riverains dans l'aménagement provisoire actuel.

Quelques observations à ce propos :

1. Les casse-vitesse sur une voirie empruntée par des bus doivent obligatoirement être du type « long », c'est-à-dire 2m40 de longueur pour maximum 12 cm de hauteur. C'est indispensable pour la sécurité et le confort des voyageurs debout dans les bus. Ce type de casse-vitesse est donc plutôt symbolique pour les voitures, qui peuvent le franchir sans difficulté à 50km/h... Ils risquent donc d'être inefficaces, contrairement aux coussins berlinois qui imposent vraiment aux voitures de ralentir pour les franchir quasiment à la vitesse du pas.
2. Si les problèmes de bruit et de vibrations sont si importants, il faut sans doute renoncer aux coussins berlinois dans une rue aussi étroite que la rue Léopold Ier.
3. Reste alors la solution des radars, préventifs ou répressifs. Un radar préventif, avec afficheur de vitesse, a été placé à hauteur de l'école St-Michel. Il sera mis en service le plus rapidement possible. Les « radars-tronçon » répressifs sont très coûteux - de l'ordre de 100.000€/pièce ! - et exigent une maintenance et une gestion importantes. La commune a décidé de se porter candidate pour en acquérir via une centrale d'achat mise en place par la Région à partir de 2021. Cependant, leur coût élevé limitera de facto la possibilité de les multiplier sur le territoire communal.
4. Et, finalement, cela ne sera peut-être plus nécessaire dans un futur proche : dès le 1^{er} janvier 2021, nous passerons à la « Ville 30 » : la vitesse réglementaire dans toute la Région passera à

30km/h. C'est un changement « culturel » important, qui sera sans doute progressif dans les mentalités comme l'a été le passage de 90 à 70km hors agglomération en Flandre. Mais de plus en plus de véhicules sont équipés de limiteurs de vitesse, tous les GPS affichent la vitesse limite autorisée, et d'autres développements technologiques sont prévisibles dans les années à venir, car la vitesse de déplacement instantanée de tous les véhicules est en fait déjà connue en temps réel par les GSM et GPS embarqués. Il n'y a technologiquement qu'un pas pour rendre les radars obsolètes.

5. Dans le cadre de l'adhésion de la commune de Jette et de la zone de police de Bruxelles-Ouest à la charte « SAVE » pour une meilleure sécurité routière, les contrôles répressifs ponctuels de vitesse sur le territoire de Jette, notamment aux abords des écoles, seront intensifiés.

Espérant avoir pu vous apporter déjà une série d'éléments de réponse à vos constats, revendications et propositions, le Collège reste à votre écoute et se réjouit de poursuivre le dialogue avec vous dans les prochains mois.

Je vous remercie pour votre attention.