



E40 - Reyers

Suite à son déclassement, l'autoroute est passée de six à trois bandes à partir du pont de l'avenue des Communautés en mai 2019. La vitesse maximale a été réduite à 50km/h et une piste bidirectionnelle a été créée. Une demande de permis d'urbanisme sera introduite cette année pour pérenniser la piste cyclable temporaire. Il restera ensuite à lancer le projet «Parkway», soit la transformation de l'autoroute en boulevard urbain.

Boulevard de la Woluwe

Une étude sera lancée par la Région bruxelloise début 2022. Ce projet, concernant le tronçon situé entre l'avenue Émile Vandervelde et la frontière régionale, prévoit des pistes cyclables afin de pallier le manque d'infrastructures pour les vélos sur cette portion de route.

Avenue de Tervueren

La Région flamande envisage de réduire l'emprise spatiale des Quatre Bras de Tervueren en rassemblant le flux de circulation sur le bras nord de l'avenue de Tervueren et en dédiant le bras sud aux vélos. C'est la raison pour laquelle la Flandre voudrait d'abord effectuer un test lors duquel la circulation est mise sur une seule voie (au lieu de deux) sur les bras nord et sud.

E411 - Viaduc Herrmann-Debroux

Le gouvernement bruxellois avait adopté, en fin de législature passée, le plan d'aménagement directeur (PAD) Hermann-Debroux qui entend notamment renouer les rives de l'E411 autour d'un boulevard urbain contemporain, ce qui implique la suppression du viaduc. En juillet 2020, la commission régionale de développement a rendu un avis dont le gouvernement tiendra compte avant un passage en deuxième lecture du projet, à partir de mai prochain.

supprimer certaines entrées et sorties d'autoroute, jugées très proches les unes des autres, sans créer d'infrastructures supplémentaires. L'autre, baptisée Lateraal, propose la création d'un boulevard urbain longeant le tracé du Ring, accessible aux transports publics et aux deux-roues, afin de séparer le trafic de transit du trafic local, mais sans toucher au Ring en tant que tel. L'analyse socioéconomique coûts/bénéfices et le rapport sur les incidences environnementales seront communiqués au mois de mai prochain, affirme De Werkvootschap.

Et pour ce qui est de la suppression de bandes, force est de constater que la Région bruxelloise n'a pas attendu la Flandre pour repenser ses entrées de ville. Le précédent gouvernement avait sonné la fin de l'ère du tout-à-la-voiture, en décidant d'entrée de jeu de raser le viaduc Reyers. Et la mandature s'était achevée avec une décision de principe similaire: acter la démolition du viaduc Hermann-Debroux pour en faire un boulevard urbain permettant de renouer les deux rives autour de l'E411. Dans son plan régional de développement durable (PRDD) adopté définitivement en 2018, la Région a identifié les six axes pénétrants qu'elle souhaite transformer en priorité: l'E19-boulevard Industriel; l'E40-Charles Quint; l'E40-Reyers; l'E411-Herrmann-Debroux; l'A12 et le boulevard de la Woluwe.

Herrmann-Debroux

Une vision confirmée dans le plan régional de Mobilité Good Move, et dans laquelle s'inscrit le gouvernement régional actuel. «Good Move, qui est notre feuille de route, prévoit que toutes les entrées de villes soient réaménagées pour que la ville commence plus tôt. Dans son plan régional de développement durable (PRDD) adopté définitivement en 2018, la Région a identifié les six axes pénétrants qu'elle souhaite transformer en priorité: l'E19-boulevard Industriel; l'E40-Charles Quint; l'E40-Reyers; l'E411-Herrmann-Debroux; l'A12 et le boulevard de la Woluwe.

Dans ses cartons, le réaménagement de l'A12 pour lequel un certificat d'urbanisme vient tout juste d'être délivré. Là aussi, l'objectif est de réduire les bandes de circulation pour réaménager l'espace libéré en espace vert connecté aux parcs d'Osseghem et de Laeken. Une étude a également été lancée du côté de l'avenue Charles Quint, en vue d'un réaménagement requalifiant pour tous les modes de transport. Dont le vélo, qui sera ainsi connecté à la «fietsnelweg» Gand-Bruxelles, actuellement en construction en terres flamandes.

L'E40 déjà réduite

Du côté de l'E40-Reyers, il s'agira de prolonger la «fietsnelweg» 203 reliant Sterrebeek à la capitale. Le projet Parkway, soit la transformation de l'autoroute en boulevard urbain, doit encore être lancé. La réduction de six à trois bandes à partir du pont de l'avenue des Communautés, déjà effective depuis mai 2019, avait suscité d'énormes craintes. Lors de l'annonce du projet en 2017, l'association Touring avait dénoncé un «délire» de la Région bruxelloise, dont la politique est d'empêcher la circulation et de créer des files artificielles.

Le chaos annoncé n'a finalement jamais eu lieu, selon les autorités régionales. Contactée pas nos soins, TomTom s'est penchée sur les temps de parcours à l'heure de pointe du matin, avant et après la requalification de l'E40. La conclusion de cette société, qui édite des logiciels de planification d'itinéraires, est que la réduction des bandes n'a pas eu d'impact négatif sur le trafic. Rappelons qu'en ville, ce sont les carrefours qui déterminent la capacité d'un axe et non l'axe en tant que tel.

Il demeure cependant peut-être un souci d'image, à l'heure où Bruxelles planche en parallèle sur SmartMove, un projet très contesté de taxe kilométrique intelligente. «Même s'il ne s'agit pas d'une stratégie de la Flandre, il ne faut pas faire fuir nous-mêmes les entreprises qui tiennent compte de l'accessibilité dans leur choix d'implantation. Dans un autre pays, ce n'est pas grave lorsqu'une entreprise déménage quelques kilomètres en dehors de la ville. Mais dans notre système institutionnel, quitter la ville revient à quitter une région, ce qui n'est pas sans conséquences. On ne peut pas nier qu'on se trouve dans un régime de concurrence», rappelle Benoît Cerexhe.