



## Question orale de M. COOLS : Suppression de bande de circulation chaussée de Waterloo.

**M. Cools** rappelle que Bruxelles-Mobilité a l'intention de réduire les bandes de circulation de la chaussée de Waterloo entre la limite avec Rhode-Saint-Genèse et la drève Pittoresque, ce qui entraînerait des problèmes sérieux de circulation.

Le Collège a-t-il été informé de ce projet et s'y est-il opposé ?

**M l'Echevin Wyngaard** confirme que Bruxelles-Mobilité envisage très sérieusement une reconfiguration de l'espace public à l'entrée de Bruxelles.

Le tronçon de la chaussée de Waterloo à double bande de circulation automobile dans les deux sens, situé entre Rhode-Saint-Genèse et l'avenue du Prince d'Orange, passera à une seule bande dans chaque sens à partir de l'avenue du Prince d'Orange.

Bruxelles-Mobilité souhaite consacrer une bande aux autobus à l'entrée de la ville afin de rendre plus attractive l'offre de transports en commun en direction de Bruxelles.

M. l'Echevin Wyngaard pense que tous pourraient s'accorder sur l'objectif de renforcer l'attractivité des transports en commun afin de limiter le trafic de transit dans des quartiers résidentiels tels que Fond'Roy, Prince d'Orange, Saint-Job, etc. Mais toute mesure allant dans ce sens risque par ailleurs de réduire la place dévolue aux automobilistes sur la chaussée de Waterloo.

Cela signifie donc que la prise de décision en ce domaine requiert un arbitrage.

Bruxelles-Environnement réfléchit à l'aménagement d'une piste cyclable dans le secteur concerné par le passage à une bande. Actuellement, il y a une piste cyclable bidirectionnelle sur des espaces qui servent également de trottoir, ce qui est non seulement inconfortable mais aussi potentiellement dangereux. L'hypothèse envisagée consiste à prévoir pour les cyclistes une circulation sur le trottoir, en mode partagé avec les autres usagers, dans un sens, et une circulation sur la route dans l'autre sens.

Le Collège estime pour sa part que les divers scénarios et hypothèses conçus par Bruxelles-Environnement doivent faire l'objet d'une analyse très fine avant que leur mise en œuvre éventuelle ne soit entreprise.

Cela signifie concrètement qu'il faut procéder à des comptages en amont pendant une période suffisamment longue (qui ne se réduit donc pas aux congés scolaires) afin de déterminer exactement le nombre de véhicules qui empruntent le tronçon considéré aux heures de pointe dans l'un et l'autre sens.

Puis, les avantages et inconvénients des différents scénarios devraient faire l'objet d'un test, prévu pendant une période à déterminer et suivi à nouveau de comptages.

On pourrait, par exemple, aboutir à la conclusion que dans un sens il faut maintenir deux bandes de circulation et que dans l'autre, la circulation sur une bande est tout à fait envisageable, du moins à certaines heures de la journée...

Il faut disposer d'éléments concrets, de données qui font défaut pour le moment pour définir une politique en la matière.

**M. Cools** évoque la situation particulière du carrefour situé à hauteur de la drève Pittoresque, où, sur les deux bandes de circulation, l'une tourne à droite vers la Forêt de Soignes et l'autre est confrontée au blocage du trafic dès qu'un véhicule tourne vers la drève Pittoresque.

Actuellement, il n'y a pas de problème majeur, dans la mesure où les véhicules opérant cette manœuvre prennent quand même l'autre bande en roulant sur les marquages. Mais si des bollards ou d'autres dispositifs du même type étaient installés à l'avenir, la situation serait plus compliquée

Selon M. Cools, la réflexion sur ce carrefour doit être intégrée à la réflexion sur l'ensemble de ce tronçon de la chaussée de Waterloo.

**M. l'Echevin Wyngaard** considère que M. Cools relève là un point important.

Les plans prévus pour ce réaménagement prévoient une bande de présélection, donc la présence de fait de deux bandes, à chaque carrefour

Les dispositifs qui seront testés devraient donc empêcher les automobilistes de bloquer le trafic dès qu'ils tournent