

Ixelles, le 23 septembre 2017

A l'attention du Collège des Bourgmestre  
et Echevins de la commune d'Ixelles  
168 chaussée d'Ixelles,  
1050 Bruxelles

Madame la Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins,

Nous avons appris par la Région qu'un permis d'urbanisme a été délivré au projet XL for People, qui transformera d'ici un an le haut de la chaussée d'Ixelles et la place Fernand Cocq en "zone de rencontre".

Nous nous réjouissons qu'un projet destiné à améliorer l'attractivité commerciale, réduire la pression du trafic automobile et favoriser les modes de transport doux puisse voir le jour au Nord d'Ixelles. Nous espérons cependant qu'il sera accompagné de mesures pour diminuer la pression automobile dans toute la zone entre Flagey, la petite ceinture, l'avenue Louise et la rue du Trône, et pas seulement sur le haut de la chaussée d'Ixelles .

En attendant que ce projet se concrétise, des travaux importants sur la voirie ont déjà lieu depuis le mois de juin, fermant par tronçons le haut de la chaussée d'Ixelles aux véhicules pour une durée de près d'un an. La déviation du trafic de la chaussée d'Ixelles via les rues locales génère des nuisances quotidiennes extrêmement lourdes pour les riverains, doublant, voire triplant à certaines heures le nombre de véhicules transitant par ces rues (Exemple de comptage, rue du Conseil le 31 mai de 7h40 à 9h00: 806 voitures) Ce trafic transforme des quartiers jusque là paisibles en voies dangereuses pour les cyclistes et les enfants se rendant dans les écoles. Il augmente aussi substantiellement la pollution sonore et en particules fines à toute heure du jour et de la nuit.

Au fur et à mesure de la fermeture de nouveaux tronçons du haut de la chaussée d'Ixelles pour la réalisation du projet XL for People, d'autres rues locales et quartiers seront affectés.

Au Conseil communal du 22 juin 2017, l'Echevine de la Rénovation Urbaine et de la Mobilité, Madame Caroline Désir, nous a promis de relayer notre demande urgente de limiter le trafic dans les rues locales aux responsables de la coordination de chantier, afin d'améliorer la situation pendant les travaux. A ce jour nous n'avons constaté aucun changement sur le terrain.

La déviation actuelle du trafic nous donne une idée du pire scénario qui pourrait se réaliser dans un an si le plan de mobilité actuellement à l'étude à la commune n'opère pas un changement fondamental de point de vue sur la gestion du trafic au Nord d'Ixelles.

Actuellement, au lieu de décourager les automobilistes transitant par nos quartiers, la coordination de chantier avec l'accord de la Police font supporter par les rues locales tout le

pois du trafic et le facilitent même, en changeant le sens de certaines rues pour créer des raccourcis, créant de fait des goulots d'aspiration du trafic, et donnant de très mauvaises habitudes aux automobilistes, qu'il faudra ensuite corriger. Le projet XL for People s'engage explicitement à limiter le report de trafic dans les rues locales. Pourquoi ne pas leur donner dès à présent le message de prendre un tout autre itinéraire, c'est-à-dire d'emprunter les grands axes pour éviter le Nord de la maille, c'est-à-dire le pentagone compris entre les rues Malibran, Lesbroussart, la petite ceinture, la rue du Trône et l'avenue Louise ?

En tant que résidents du Nord d'Ixelles nous estimons que le nouveau plan de mobilité à l'étude nous concerne au tout premier plan. Nous souhaitons être davantage qu'informés. Nous estimons que lorsqu'on opère un changement aussi profond sur l'affectation d'une voirie régionale avec des conséquences aussi importantes sur notre qualité de vie, nous devons être consultés avant sa mise en oeuvre, comme cela se fait dans toutes les villes qui opèrent de tel changements.

Par ailleurs nous estimons qu'il n'y a aucune raison valable de laisser la situation actuelle perdurer encore près d'un an durant les travaux sur la chaussée d'Ixelles. Dès à présent des mesures peuvent être prises pour décourager le trafic de transit. La commune est habilitée à faire ces changements.

Le plan communal de mobilité actuel devrait aussi respecter les prescriptions du Plan Régional de Mobilité (anciennement Iris 2) de la Région de Bruxelles-Capitale, réglementaire notamment en ce qui concerne la protection des quartiers résidentiels. Notamment :

- Page 26 : La spécialisation des voiries doit dissuader le trafic de transit dans les quartiers résidentiels.
- Page 36 : À l'horizon 2018, la Région doit être en mesure de garantir une qualité de vie à ses habitants et usagers, pour des raisons évidentes de santé publique mais également de convivialité en général.
- Page 44 : La priorité, en cas de conflit d'espace, sera donnée aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes sur la circulation automobile.
- Page 87 : Pour protéger les quartiers, la réduction du transit y sera renforcée. Le principe consiste à rompre les axes utilisés par le transit pour traverser le quartier, au profit d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes. Les voiries hors réseau spécialisé, vecteurs de transit, pourront par exemple voir s'implanter une placette au milieu de leur parcours, brisant le flux de transit. Le transit peut également être réduit par le truchement de mesures plus légères comme la signalisation, retournant le sens de circulation à mi-distance. Gagnant en sécurité et en convivialité, le quartier est ainsi protégé du transit, permet la circulation locale et valorise les modes actifs que sont la marche et le vélo, mais également les transports publics. Afin de pouvoir mettre en oeuvre ce réseau local, il est nécessaire de concentrer le trafic sur les voiries principales.

La commune et la Région ont communiqué à travers différentes séances d'information leur volonté de faire de tout le Nord d'Ixelles une "zone apaisée", en faisant baisser la pression automobile dans toute la zone, et en évitant de reporter le trafic dans les rues locales. C'est ce qui est stipulé dans le rapport d'incidence du projet XL for People et encore dans les considérants du permis octroyé par la commune à la Région.

Nous demandons à la commune d'Ixelles de remplir dès à présent tous ses engagements concernant la mobilité aussi bien pendant qu'après les travaux autour du projet XL for People.

Nous demandons également à pouvoir participer à un Comité de Suivi entre le Collège, le Cabinet de la Mobilité et les gestionnaires de voirie, aussi rapidement que possible pendant la phase d'élaboration du nouveau plan de mobilité et donc bien avant qu'il ne soit entériné.

Dans l'attente de votre réponse rapide, nous vous prions d'agréer, Madame la Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, l'expression de nos salutations les plus respectueuses.

Yves JACQUET et Colette LEDENT pour le **Comité XL-Nord**

Emmanuel JESPERS et Catherine DONNET pour le **Comité rue du Conseil**

Quentin DE VOLDER pour le **Collectif Tulipe**

David MARTENS pour le **Comité van Aa**

Le **BRAL** vzw et **Habitat & Rénovation** asbl, dans le cadre de leurs missions d'accompagnement de groupes d'habitants en matière d'urbanisme, de mobilité, d'environnement et de qualité des espaces publics, recommandent aux autorités communales le point de vue de ce courrier, dont la rédaction est entièrement de l'œuvre des comités et collectifs citoyens signataires. Dans ce cadre, Bral et Habitat et Rénovation soutiennent leurs demandes urgentes, mais surtout leur requête fondamentale d'accéder à cette concertation en aval de l'élaboration du futur PCM, afin d'aboutir à une co-définition du plan de circulation de la zone décrite, en toute reconnaissance des rôles respectifs : la commune en tant que gestionnaire de voirie, les habitants pour leur expertise d'usage et d'observation fine et transversale de leurs espaces publics.

Julien CLAESSENS pour **Habitat & Rénovation** asbl

Liévin CHEMIN pour le mouvement urbain **BRAL** vzw