

Problématique des travaux de la phase 2 au Carrefour Léonard

Cabinet du Chef de Corps – 14 avril 2024 - 21h45

Contexte

De 2023 à 2025, la Région Flamande entreprend la rénovation complète des tunnels Quatre-Bras et Léonard, deux infrastructures vitales au sein d'un échangeur routier extrêmement fréquenté. Situés sur l'E411 et le Ring de Bruxelles, ces tunnels voient transiter plus de cent mille véhicules chaque jour ouvrable, ce qui en fait des points névralgiques pour la circulation dans la région.

Les travaux nécessaires entraînent des perturbations majeures du trafic. D'avril 2023 à mars 2024, les interventions étaient planifiées en soirée et durant la nuit afin de minimiser l'impact sur le trafic diurne.

Cependant, depuis le 18 mars 2024, les restrictions de circulation se sont intensifiées, notamment avec la réduction à une seule voie sur le Ring en direction de Waterloo/Namur avant le tunnel des Quatre-Bras pour faciliter l'accès à la zone de travaux près du tunnel Léonard. Cette nouvelle configuration a conduit à une augmentation considérable du trafic de transit à travers les routes locales, affectant profondément les communes d'Auderghem, Woluwé-Saint-Lambert, Woluwé-Saint-Pierre et Kraainem.

De plus, avec le début d'une nouvelle phase de travaux prévue pour le 16 avril, la situation risque de se détériorer. Les automobilistes venant d'Auderghem (via Hermann Debroux) se verront interdire l'accès au Ring intérieur en direction de Waterloo, exacerbant ainsi les embouteillages pour les navetteurs quittant la capitale en soirée et pour les résidents de l'Est de Bruxelles cherchant à quitter la région.

Non-concertation et Non-communication

La gestion des travaux au carrefour Léonard a suscité des préoccupations significatives concernant l'absence de concertation et de communication. Les mesures prises n'ont pas été discutées au préalable avec les communes affectées.

De plus, jusqu'à présent, aucune information n'a été directement transmise à la population, que ce soit par une distribution de toutes-boîtes, par une campagne de communication sur les chaînes de télévision locales ou via des spots radio.

Cette non-communication a empêché les autorités locales de mettre en place des concertations multidisciplinaires avec les acteurs clés de la sécurité, afin de réaliser une analyse de risque et de prévoir les mesures d'accompagnement nécessaires.

Cette absence de dialogue préventif est particulièrement surprenante et préoccupante car, pour des événements d'ordre public bien moins significatifs, de telles mesures de coordination sont habituellement une norme administrative obligatoire.

Cette situation implique également que les autorités locales n'ont pas pu envisager des mesures pour garantir la sécurité des habitants et des navetteurs. Par exemple, la police se trouve dans l'impossibilité, dans un laps de temps aussi court, de mettre en place une surveillance efficace pour éviter que les intersections ne soient bloquées par des conducteurs impatients qui avancent alors que la route est déjà embouteillée.

En outre, cela impacte non seulement la sécurité des habitants et des navetteurs, mais perturbe également les interventions d'urgence. Par exemple, l'accès restreint et les embouteillages prolongés peuvent significativement retarder les services d'urgence, comme ceux de l'hôpital CHIREC et des pompiers de Bruxelles, potentiellement à des moments critiques.

Perturbations et Déviations

La situation est exacerbée par les insuffisances des itinéraires de déviation proposés. L'avenue de Tervuren, la chaussée de la Hulpe, l'avenue Dubois et les routes connectées sont déjà à leur capacité maximale et ne semblent pas en mesure d'absorber l'afflux supplémentaire de véhicules détournés.

Actuellement, les recommandations de déviation via le site de Wegen en Verkeer de la Région flamande ne répondent pas aux besoins des usagers affectés par les travaux.

De plus, l'absence de propositions claires et transparentes de routes alternatives par des applications de navigation majeures comme WAZE et GOOGLE MAPS laisse les conducteurs sans options fiables, aggravant encore les congestions.

La mise en place de panneaux d'avertissement signalant la fermeture des accès vers Waterloo à certains endroits à Bruxelles ne suffit pas.

Il serait judicieux de planifier un itinéraire bis réel, notamment via l'E411 vers Namur puis la N25 vers Nivelles, en concertation avec la région Wallonne et les communes concernées, pour garantir une fluidité maximale.

Conclusion

L'ampleur des travaux et leur impact sur la fluidité du trafic exigent une planification et une communication améliorées. Pour réduire les perturbations, il est crucial de collaborer avec toutes les parties prenantes, y compris les communes, les services d'urgence, et d'informer efficacement le public. Des mesures proactives doivent être prises pour garantir non seulement la sécurité mais aussi la mobilité au sein de la région bruxelloise pendant cette période critique.