

Avenue Buyl à Ixelles, la STIB s'entête à chambarder les arrêts au blvd Gnl Jacques

En vue de la concertation fixée le 13 mai 2015, l'asbl DRP apporte des solutions simples.

Voilà plus de 6 ans que la STIB veut remplacer ses rails usés et en « profiter » pour réaménager l'av Buyl et le Sq Devèze.

Chaque fois, elle présente un projet qui ignore les besoins majeurs des commerçants et des riverains et saccage carrément des dizaines de places d'un trop rare parking, vital pour ce pôle socio-économique.

En 2013 déjà, la STIB avait voulu supprimer l'arrêt vers la ville au bas de l'av Buyl, en le compensant par **un nouvel arrêt pour le bus 71 placé av de l'hippodrome près du carrefour Gnl Jacques.**

A défaut pour la STIB d'en avoir étudié les implications. ...pour ses propres véhicules, l'asbl DRP a donc réalisé un test qui montre ce qui se passerait quand un tram doit rentrer au dépôt de l'av de l'hippodrome pendant qu'un bus (dé)charge à un tel arrêt : **blocage du carrefour par un des ces mégatrams 4000**, qui pèsent d'ailleurs 53 tonnes à vide et font trembler les bâtisses de ce quartier à l'habitat ancien !

PHOTO 1



La moitié arrière du tram se rendant au dépôt reste sur le carrefour Buyl-Gnl Jacques-Hippodrome

Au vu de ce test de DRP, cette disposition fut dès lors retirée du dossier par la STIB à la fin 2013.....

Mais il réapparaît en avril 2015 dans le cadre d'un chambardement général des arrêts desservant les 4 lignes de la STIB au carrefour Buyl-Hippodrome-Gnl Jacques : 7, 25, 71 (bus) et 94.

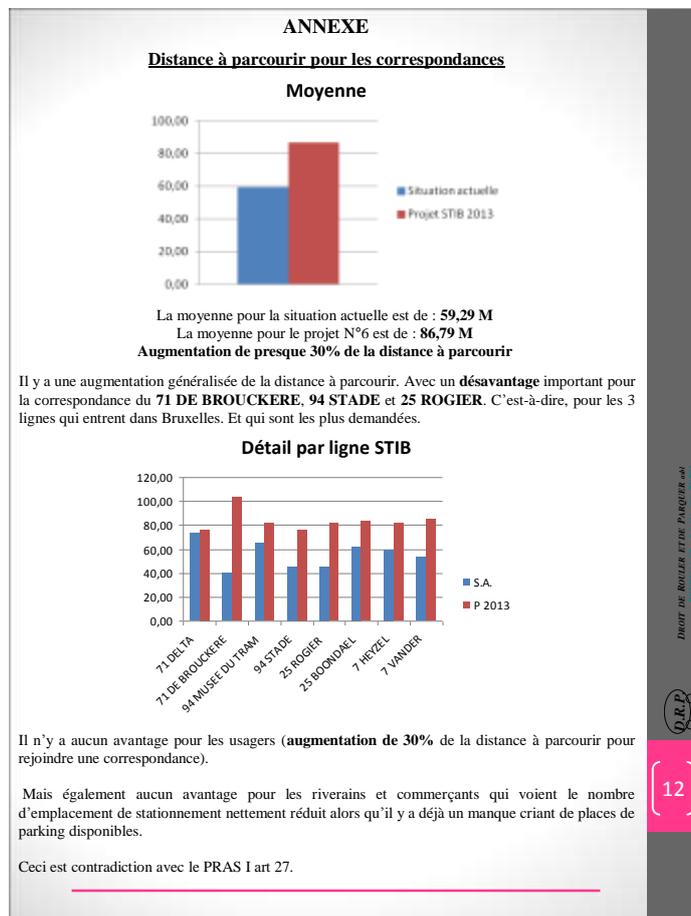
Proposition immédiate : refaire un tel test en mai 2015 AVANT toute décision de travaux

Cette proposition fut déjà faite par le Comité « Hippodrome » : cfr LE SOIR du 8 avril 2015

Déjà en 2013, la STIB avait omis d'étudier les conséquences de ce déménagement des arrêts. que personne ne demandait mais qui était inspiré par un **dogme de la STIB** « *les arrêts doivent être localisés après les carrefours* »

Sur ce point également, DRP a donc dû mener en 2013 une étude approfondie des conséquences pour les voyageurs de STIB eux-mêmes quand ils prennent une correspondance !

Conclusion : un trajet à pied passant en moyenne de 60 à 87 mètres !



Et la STIB, sans égard pour ses propres clients, revient en 2015 avec ce projet, nocif aussi par une **autre conséquence: implanter un méga-quai pour un arrêt STIB au bas de l'av Buyl, dans la montée**, devant des commerces et des garages, tout en y supprimant une dizaine de places de parking, alors que l'arrêt actuel situé au Bvd Gnl Jacques à l'approche du carrefour Buyl convient parfaitement aux usagers de la STIB !

Bref, déplacer ces arrêts, c'est une dépense entre 0.5 et 1 million € pour nuire à tout le monde....

Autre « raison » de ce chambardement des arrêts : la STIB s'est obstinée à croire que si l'arrêt au bas de Buyl subsiste, alors il « faut » y interdire la circulation des voitures, car cela serait « dangereux » ou ralentirait les véhicules de STIB.

Et comme il est essentiel pour la circulation générale dans ce quartier d'Ixelles que le flux de voitures puisse CONTINUER (il n'y a aucune revendication nouvelle !) à descendre l'av Buyl, jusqu'au Bld Gnl Jacques, alors, réciproquement, la STIB a inclut dans son plan de 2015 la suppression pure et simple de cet arrêt. D'où nécessité de trouver 3 autres arrêts en aval, respectivement pour les lignes 25, 71 (Hippodrome!) et 94 !

Mais des études de DRP dès 2013 et des essais de plus de 6 mois en 2014 interdisant la circulation automobile au bas de l'av Buyl ont montré abondamment que

les voitures ne sont guère responsables des « cortèges » de trams et bus dans la descente de l'av Buyl :
PHOTO 2



Le responsable des cortèges de trams et bus, c'est le nombre excessif de véhicules STIB causé par **ce 2è dogme : 3 lignes de STIB à haute fréquence doivent cohabiter dans cette avenue Buyl** qui est fermée en bas par un feu de circulation qui n'est vert que 30 à 40 secondes toutes les 2 minutes !

Avec ces dogmes, aucune « bonne » solution n'est possible ...
Alors quelle est la moins mauvaise solution ? A l'évidence, le statu quo des arrêts de STIB.

Tout en améliorant le confort des usagers de l'arrêt au bas de Buyl, en y localisant par exemple un quai comme celui de la rue Royale, où la distance entre la façade et le rail proche est de
PHOTO 3



Garder l'arrêt au bas de Buyl répond aussi aux vœux de tous les clients de la STIB issus du quartier Banning-Buyl-Elise : ils n'ont aucune envie de traverser le boulevard pour aller monter dans un 71 (avenue de l'hippodrome !) ou un 25 ou un 94 se rendant vers la ville ! Comment ne voit-on pas cette évidence ?

Garder les arrêts en place, voilà la situation de moindre mal, opérationnellement et économiquement simple, prouvée viable par les faits et qui permet d'économiser près d'un million d'euros !