

PHILIPPE VANLANGENDONCK

AVOCAT

AVENUE LOUISE 391 /5

1050 BRUXELLES

TEL: 32.(0)475.45.32.66 – FAX: 32.(0)2. 640.93.12

N° D'ENTREPRISE : 0.822.624.336 - N° D'UNITE D'ETABLISSEMENT: 2.184.346.562

COMPTE HONORAIRES 630-0226993-72 ING (IBAN BE38 6300 2269 9372, BIC : BBRUBEBB

COMPTE DE TIERS N° 630-3207580-43 ING : (IBAN : BE66630320758043 – BIC : BBRUBEBB)

PHILIPPE.VANLANGENDONCK@GMAIL.COM

**Cabinet de la Ministre de la
Mobilité, des Travaux publics
et de la Sécurité routière
Boulevard Saint-Lazare, 10
13ème étage
1210 Bruxelles**

info.vandenbrandt@gov.brussels

Tél. 02/517.13.33

URGENT

Fax: 02/511.50.83

Bruxelles, le 12 février 2021

Madame la Ministre Van den Brandt,

Copie au Gouvernement et au Parlement bruxellois

Copie aux Bourgmestres d'Etterbeek, de Woluwe-Saint-Pierre et de Woluwe-Saint-Lambert

Concerne : **Piste cyclable bidirectionnelle avenue de Tervueren**

M.ref. :

PLAN

1/ Mise en danger de la population - respect des lois afin de garantir la sécurité de la population

1.1/ Rapport sécuritaire "Etude d'un projet d'aménagement cyclable sur l'avenue de Tervueren", Bureau d'Etude 'Ingénierie Sécurité Routière', 14/05/2019 : une fillette de 5 ans tuée dans un accident de circulation sur une piste cyclable bidirectionnelle

1.2/ Etude "Can cycling safety be improved by opening all unidirectional cycle paths for cycle traffic in both directions? A theoretical examination of available literature and data" - Accident Analysis & Prevention - Volume 105, August 2017, pages 38-43 (annexe 2)

1.3/ Données de la Zone de Police 5343-Montgomery - nombre d'accidents constatés entre le 50re et le rond-point Montgomery, à Montgomery et entre Montgomery et le square Léopold II (période 2016-2019)

2/ Atteinte grave au quartier Tervueren-Montgomery - impact dévastateur sur tout le quartier Tervueren-Montgomery causé par la conversion d'une bande de parking en piste cyclable bidirectionnelle pendant une période approximative de 2 années à Etterbeek et de manière définitive à Woluwe-Saint-Pierre (phase 1 du plan de la ministre Van den Brandt) - « ... situation de proche saturation voire de sursaturation sur l'ensemble de la journée pour une grande partie du périmètre ... » : le BRAT conclut en exprimant son scepticisme sur la

capacité pour le quartier d'absorber les stationnements perdus lors de la construction de la piste cyclable.

J'ai l'honneur de vous écrire la présente en ma qualité de conseil de Mr à 1040 Etterbeek depuis plus de quarante ans - qui m'a chargé de la défense de ses intérêts dans le cadre du dossier repris sous rubrique.

Vous comprendrez aisément qu'il est impératif, et qu'il en va de votre responsabilité de Ministre, dans le cadre de l'exercice de vos fonctions, de veiller à ne pas mettre la population, les riverains, les usagers de l'avenue de Tervueren en danger, dès lors que vous n'êtes pas sans savoir les risques majeurs pour la sécurité des projets de piste cyclable bidirectionnelle.

Tout comme il vous appartient - ainsi qu'au gouvernement bruxellois - de ne pas porter une atteinte grave au quartier Tervueren-Montgomery (compris entre le Cinquantenaire et l'avenue de l'Armée à Etterbeek et entre l'avenue de l'Armée et le square Léopold II à Woluwe-Saint-Pierre).

Nous détaillons, dans l'exposé qui suit, les raisons pour lesquelles mon client rejette avec force tout projet de piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue de Tervueren :

1/ Mise en danger de la population - respect des lois afin de garantir la sécurité de la population

1.1/ Rapport sécuritaire "Etude d'un projet d'aménagement cyclable sur l'avenue de Tervueren", Bureau d'Etude 'Ingénierie Sécurité Routière', 14/05/2019 : une fillette de 5 ans tuée dans un accident de circulation sur une piste cyclable bidirectionnelle

Contrairement aux plans présentés le 15 octobre 2019 par Monsieur le Bourgmestre De Wolf à votre cabinet - en présence de Mr Philippe Elsen et d'autres riverains - le collège communal d'Etterbeek a donné le 18 juin 2020 son autorisation pour une piste cyclable bidirectionnelle à installer durant une période approximative de 2 années côté trottoirs sur la bande de parkings sud de l'avenue de Tervueren.

Cette autorisation de 2 années correspond à la phase 1 de votre plan de la ministre Van den Brandt et a été donnée en contravention du rapport sécuritaire "Etude d'un projet d'aménagement cyclable sur l'avenue de Tervueren" du 14/05/2019 qu'Etterbeek a elle-même commandé au Bureau d'Etude 'Ingénierie Sécurité Routière' en 2019 : [Etude d'un projet d'aménagement cyclable sur l'avenue de Tervueren](#) (Bureau d'Etude 'Ingénierie Sécurité Routière' - 14/5/2019)

La page 66 renseigne qu'**une fillette de 5 ans a été tuée** dans un accident de circulation sur une piste cyclable bidirectionnelle. **La région bruxelloise veut-elle prendre le risque de se rendre responsable d'accidents, ou pire, de la mort d'usagers ?**

Ce rapport étant formel quant à la dangerosité de cette bidirectionnelle en zone urbaine, il est à l'origine du refus du projet de piste bidirectionnelle par la population dès le mois de mai 2019.

Les riverains ont procédé mi-novembre 2020, avec des experts, à une analyse de cette étude et vous la communiquent par la présente à toute fin utile :

[ANALYSE complète du 17/11/2020 DE L'ETUDE D'UN PROJET D'AMENAGEMENT CYCLABLE AVENUE DE TERVUEREN du bureau français ISR \(ingénierie Sécurité Routière\)](#) (version illustrée avec impression des remarques de l'équipe française sur les croquis - beaucoup plus compréhensible pour qui aborde le sujet pour la première fois - **annexe 1**)

1.2/ R. Methorst et al., "Can cycling safety be improved by opening all unidirectional cycle paths for cycle traffic in both directions? A theoretical examination of available literature and data" - Accident Analysis & Prevention - Volume 105, August 2017, pages 38-43

Cette étude hollandaise relative aux pistes cyclables bidirectionnelles, que les riverains ont découverte début décembre 2020, est une pièce fondamentale pour la **défense de l'approche pistes cyclables monodirectionnelles**.

Cet article est issu d'une revue à haut facteur d'impact, près de 5, ce qui en fait une des revues les plus exigeantes dans les approches scientifiques de la sécurité. Les auteurs sont issus de l'université d'Utrecht, du ministère compétent aux Pays-Bas et - fait remarquable - du **Fietsersbond hollandais** : "... *De Fietsersbond is de belangenbehartiger van 13,5 miljoen fietsers in Nederland. We zetten ons in voor betere fietspaden, fietsroutes en fietsvoorzieningen...*".

Le fait que l'article émane du « Pays du vélo » ne fait qu'en accroître la légitimité.

Qu'y lit-on ? Le **réquisitoire contre les pistes cyclables bidirectionnelles** est **sans appel** :

- elles souffrent d'un taux d'accidents élevés,
- elles génèrent des effets de surprise aux intersections pour les automobilistes, qui sont forcés de regarder dans plusieurs directions à la fois en très peu de temps - la fréquence des intersections est donc un facteur de risque,
- elles augmentent le risque de chocs frontaux entre cyclistes, accidents d'un nouveau type dont on peut fortement s'inquiéter.

Quant à l'hypothèse de l'article – peut-on rendre les pistes bidirectionnelles plus sûres, en les généralisant, afin d'habituer les usagers à les prendre en compte ? – elle est rejetée sans réserve par les auteurs.

1.3/ Données de la Zone de Police 5343-Montgomery - nombre d'accidents constatés entre le 50re et le rond-point Montgomery, à Montgomery et entre Montgomery et le square Léopold II (période 2016-2019)

Les riverains ont obtenu mi-décembre 2020 les données suivantes de la ZP5343 Montgomery et vous les communiquent par la présente à toutes fins utiles :

- [contre-allées entre Merode et Montgomery](#)
- [rond-point Montgomery](#)
- [contre-allées entre Montgomery et le square Léopold II](#)

Les données sécuritaires de la zone de police n'apportent **pas de confirmation quant à une éventuelle nécessité de piste cyclable bidirectionnelle**. Actuellement, aux endroits où la ministre Van den Brandt a demandé d'en placer une, l'accidentologie est relativement

faible. Mieux, l'accidentologie est plus élevée à hauteur de Merode ainsi que sur le rond-point Montgomery.

A Merode, justement, une telle piste bidirectionnelle existe déjà ponctuellement. Cette observation, combinée à l'article mentionné au 1.2, suggère que la généralisation de la piste bidirectionnelle à toute l'avenue ne ferait qu'y exporter ce qui ne fonctionne déjà pas à Merode. **La région veut-elle prendre le risque de se rendre responsable d'accidents, ou pire de la mort d'usagers ?**

A Montgomery, c'est la complexité du rond-point qui est visiblement en cause. Mon client estime qu'un réaménagement y est nécessaire mais que de faire déboucher des bidirectionnelles sur les anneaux viendrait encore augmenter la complexité de ce point névralgique.

Singulièrement, dans sa dernière sortie publique sur le sujet le 8 février 2021 dans La Libre ([Voici les onze endroits les plus dangereux pour les cyclistes dans la capitale - CARTE](#)), le Gracq mentionne bien le rond-point comme lieu accidentogène pour les cyclistes « ... le rond-point Montgomery dont le projet de réaménagement est dans les cartons ... » mais il ne mentionne plus l'absence de bidirectionnelle sur les contre-allées de l'avenue de Tervueren comme source de danger. **Serait-ce le signe que même le Gracq reconnaît maintenant les arguments sécuritaires communiqués ces dernières semaines par les habitants du quartier ?**

2/ Atteinte grave au quartier Tervueren-Montgomery - impact dévastateur sur tout le quartier Tervueren-Montgomery causé par la conversion d'une bande de parking en piste cyclable bidirectionnelle pendant une période approximative de 2 années à Etterbeek et de manière définitive à Woluwe-Saint-Pierre (phase 1 du plan de la ministre Van den Brandt) - « ... situation de proche saturation voire de sursaturation sur l'ensemble de la journée pour une grande partie du périmètre ... » : le BRAT conclut en exprimant son **scepticisme sur la capacité pour le quartier d'absorber les stationnements perdus lors de la construction de la piste cyclable**

Les riverains se sont procuré fin janvier 2021 l'analyse suivante et vous la communiquent par la présente à toutes fins utiles. Ils l'ont déjà communiquées aux communes concernées le 5 février 2021 et ont émis un communiqué de presse le 9 février 2021 :

[BRAT, « Analyse de la demande de stationnement en voirie \(rotation et taux d'occupation\) dans le cadre du projet de piste cyclable dans la voie latérale de l'avenue de Tervueren entre Merode et Léopold II », commandité par SPRB - Bruxelles Mobilité, novembre 2017 \(annexe 3\)](#)

[Piste cyclable et parking dans le quartier Tervueren-Montgomery : Bruxelles-Mobilité identifiait l'impasse dès 2017. Elke Van den Brandt a-t-elle été sourde à cette alerte ?](#) (communiqué de presse - 09/02/2021)

[Des places de parking jugées nécessaires - une étude indépendante de 2017 donne raison aux membres du comité Tervueren-Montgomery](#) (LaDH - 10/02/2021)

Mon client vous communique par la présente le **résumé** ci-dessous, inspiré de celui réalisé par le comité du quartier, vous permettant de percevoir rapidement l'impact dévastateur sur tout le quartier causé par l'autorisation de conversion d'une bande de parking en piste cyclable bidirectionnelle. Il est clair que l'activité de mon client sera gravement affectée. Le BRAT, auteur de l'étude, est un bureau spécialisé en aménagement du territoire.

La zone étudiée est reprise sur la carte ci-dessous :



* Le **premier volet** de l'étude donne les nombres de places occupées et les taux de rotation **sur la seule avenue** de Tervueren, soit sur **200 places** (98 entre Merode et Montgomery, 102 entre Montgomery et Léopold II).

Environ 90 % des places sont occupées en milieu de journée et en soirée (20-22h). L'étude indique que, lors des relevés, « entre 10h et 11h, seuls 16 emplacements restent libres dans les 2 tronçons impactés par le projet de piste cyclable dans la voie latérale de l'avenue de Tervueren : 14 entre Merode et Montgomery où une suppression totale des 98 emplacements est envisagée, et 2 entre Montgomery et Léopold II où une réorganisation du stationnement actuel en épi serait réalisée, moyennant une suppression de +/- 30 des 102 emplacements ». [Nous savons aujourd'hui que la ministre Van den Brandt ambitionne d'enlever 50 places sur chaque tronçon de l'avenue soit 100 places ou encore 50% des places de parking]

Le faible taux de rotation indique que ce sont **principalement des habitants** qui utilisent ces places.

Ces valeurs ne prennent pas en compte le fait que, régulièrement, une partie de ces places sont réservées de façon temporaire par les services communaux (travaux, déménagements).

Il ressort donc qu'en cas de suppression massive et injustifiée de places de parking, le nombre de places encore « en rotation », permettant à mon client de recevoir ses visiteurs, sera réduit à peu de chagrin.

* Le **second volet** questionne les **possibilités de report de stationnement** dans les rues voisines (300 mètres de part et d'autre de l'avenue de Tervueren environ) en cas de mise en place de la piste cyclable bidirectionnelle.

L'enquête montre «**une situation de proche saturation voire de sursaturation sur l'ensemble de la journée** pour une grande partie du périmètre.

En effet, pour chaque heure de relevé, la moyenne se situe régulièrement autour des 90-100% d'occupation, avec des valeurs maximales rencontrées sur la tranche entre 20h et 22h (4106 véhicules garés soit 95,9% d'occupation des places disponibles) ».

Le BRAT conclut en exprimant son **scepticisme sur la capacité pour le quartier d'absorber les stationnements perdus lors de la construction de la piste cyclable**.

A noter encore que cette étude, qui montre les dommages que pourrait causer le projet de piste cyclable bidirectionnelle, même sur une période courte de 2 années :

- fait abstraction des très nombreux travaux câblages et chantiers privés sur l'axe principal qu'est l'avenue de Tervueren,
- n'évoque pas les très nombreux déménagements (qui se feraient sur la piste vélos),
- minimise en 2021 l'ajout des places pour véhicules électriques et de covoiturage et l'augmentation de parkings CD et PMR.

L'**analyse** suivante peut également être formulée sur cette étude :

- 1) commanditée par Bruxelles-Mobilité, elle ne pourra pas être accusée de partialité de la part des autorités,
- 2) produite dès 2017 en vue des aménagements de piste cyclable bidirectionnelle contre lesquels les riverains luttent en 2020-2021, elle montre le caractère

prémédité de longue date des attaques dont le quartier Tervueren-Montgomery est victime,

3) à aucun moment de la journée, les deux tronçons concernés par le projet de piste cyclable sur l'avenue de Tervueren n'ont un taux d'occupation aussi faible que 50 %, correspondant aux places de parkings que votre office « veut bien » laisser. **Une saturation complète du quartier est à prévoir en cas de piste cyclable bidirectionnelle, et c'est dorénavant une étude indépendante qui le suggère,**

4) depuis le 1er janvier 2020, le **stationnement est interdit sur l'esplanade du Cinquantenaire**, ce qui a inévitablement reporté du stationnement sur le tronçon Merode-Montgomery, qui était en 2017 moins impacté que Montgomery-Léopold II : il est donc plausible qu'après le déconfinement la situation, même sans piste cyclable, sera pire que celle de 2017.

Par conséquent, **mon client estime que :**

1/ vos arguments, à tout le moins en ce qui concerne les aménagements de la latérale sud entre Merode et le square Léopold II, **ne résistent pas à l'analyse :**

"Le choix de la piste cyclable bidirectionnelle est proposé car il permet de rester dans le même esprit que les aménagements existants : aménagement bidirectionnel côté Merode, et aménagement bidirectionnel entre le Square Léopold et le bas de Woluwe. Il garantit un même niveau de confort conforme à Good Move et est en adéquation avec l'aménagement existant de part et d'autre. La Région en profite pour améliorer et sécuriser diverses traversées piétonnes. Au niveau du rond-point, les arrêts de transports publics sont adaptés selon les recommandations de la Stib" - [Réaménagement de l'avenue de Tervueren : une mise en demeure envoyée à la ministre Elke Van den Brandt](#) (La Dernière Heure - 3 décembre 2020)

Mon client doit-il rappeler que les bidirectionnelles que vous évoquez sont en site propre, d'une part, le long des grilles du parc du Cinquantenaire et, d'autre part, au milieu de l'alignement d'arbres au-delà du square Léopold II.

Mon client doit-il rappeler que le **vade-mecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale** ["Aménagements cyclables séparés de la chaussée - PARTIE 1 Recommandations pour la conception et la mise en œuvre \(octobre 2018\)" - Mémoire de Bruxelles-Mobilité sur les pistes cyclables, Octobre 2018](#) offre un soutien technique à tous les acteurs engagés dans le développement de l'usage du vélo à Bruxelles, en particulier en ce qui concerne l'infrastructure cyclable.

Le vade-mecum velo mentionne, pour sa part, à la page 27 :

" 5.5. Choix de la piste cyclable bidirectionnelle : Dans l'ensemble, pour des raisons de sécurité routière, il faut éviter les pistes cyclables bidirectionnelles en milieu urbain. De plus, les pistes cyclables bidirectionnelles ne sont pas adaptées aux chemins comportant beaucoup d'entrées carrossables ou de carrefours, ou lorsque la visibilité y est limitée aux carrefours (tant ceux régulés par des feux que les rotondes). En effet, les automobilistes ne s'attendent généralement pas à voir des cyclistes arriver des deux directions au moment de s'engager sur la chaussée ou de la quitter; les piétons non plus ne s'attendent pas à voir surgir des cyclistes des deux directions à la hauteur des traversées. L'analyse des accidents impliquant des cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale atteste d'une surreprésentation des accidents sur des pistes cyclables bidirectionnelles ...".

[d'Etterbeek du 29 juin 2020](#) et comme cela a été confirmé le 14 octobre 2020 par Etterbeek.

Cet accord 'en échange' de la reconversion de l'avenue de Tervueren en boulevard urbain en « phase 2 » de 2021-2023 contrevient au résultat de l'entrevue du 15 octobre 2019 au cabinet de la ministre :

- le plan de la ministre Van Den Brandt en 2 phases, présenté lors de la concertation du 25 juin 2020, ne correspond pas au plan d'Etterbeek présenté au cabinet de la ministre le 15 octobre 2019 et sur lequel les participants se sont quittés,
- vous êtes en défaut d'avoir organisé la rencontre (entre les communes, les associations cyclistes et les riverains) annoncée le 15 octobre 2019.

La **PETITION piste cyclable** : **pour une vision et un développement global, concerté et harmonieux de l'avenue** a recueilli plus de **1.400 signatures** depuis septembre 2020 (1.150 signatures électroniques et 250 signatures papier) :

Piste cyclable Avenue de Tervueren (du Cinquantenaire au square Léopold II) : pour une vision et un développement global, concerté et harmonieux de l'avenue

La ministre bruxelloise de la mobilité ne doit pas opposer les usagers. L'avenue est suffisamment large pour que les utilisateurs et habitants s'y épanouissent en toute sécurité.

Nous demandons une VISION GLOBALE pour l'avenue respectant 4 principes

- création d'une piste cyclable comblant le « chaînon manquant » (entre Stoclet et le pourtour du Cinquantenaire),
- apaisement des latérales,
- maintien de l'accessibilité au quartier (pas de suppression de places de parkings),
- reconversion de l'avenue en boulevard urbain.

Cette VISION GLOBALE se construit en 4 étapes :

1. **Sécurisation immédiate** des sections les plus dangereuses (Merode & Montgomery),
2. Conditionnement de l'octroi en 2020 de **l'autorisation des communes** (pour l'aménagement phase 1 pour autant que celui-ci soit suivi d'un aménagement définitif plus acceptable en phase 2) à :
 - l'engagement préalable du gouvernement de réserver les budgets en 2021 et d'introduire une demande de permis d'urbanisme dans un délai de 9 mois pour la phase 2 amendée en fonction du débat public,
 - la décision préalable des conseils communaux d'ester en justice contre la région afin de la contraindre à démanteler les aménagements de PHASE 1 au cas où ses engagements en PHASE 2 ne seraient pas tenus,
3. **PHASE 1 (2020)** - pistes monodirectionnelles sur les latérales sud avec maintien du nombre de places de parking (abandon du projet de pistes cyclables bidirectionnelles en site propre générant une perte de 50% places de parking) & rues cyclables sur les latérales nord (30 km/h) dotées d'un revêtement spécifique avec mise en circulation locale - voir [les croquis \(page 2\)](#)

4. **PHASE 2 (2021-2024)** - reconversion de l'avenue en boulevard urbain : pistes cyclables unidirectionnelles en site propre au-delà des bermes arborées existantes avec dédoublement des alignements d'arbres hors trémies, rétrécissement des bandes de circulation et réduction de la vitesse de circulation de 70 à 50km/h - voir [la coupe transversale](#)

La présente sommation est adressée sous toute réserve de droit et de fait dans le plus grand respect de tous les engagements qui ont déjà été pris pour garantir le respect de la norme précitée.

Il va de soi que le tracé retenu devra correspondre au respect des impératifs de sécurité des usagers et d'accessibilité du quartier, et non pas seulement à d'autres considérations, notamment politiques, idéologiques et/ou financières, dans le cadre de l'aménagement du projet.

C'est pourquoi mon client demeure convaincu que vous agirez promptement, dans le cadre de vos prérogatives ainsi qu'en matière de sécurité, tranquillité et de salubrité publique.

Veillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes salutations les plus distinguées,



Philippe VANLANGENDONCK

ANNEXES

ANNEXE 1 - [Analyse complète du 17/11/2020 de l'étude d'un projet d'aménagement cyclable avenue de Tervueren du bureau français ISR \(ingénierie Sécurité Routière\)](#) (version illustrée avec impression des remarques de l'équipe française sur les croquis - beaucoup plus compréhensible et digeste pour qui aborde le sujet pour la première fois)

ANNEXE 2 - R. Methorst et al., "Can cycling safety be improved by opening all unidirectional cycle paths for cycle traffic in both directions? A theoretical examination of available literature and data" - Accident Analysis & Prevention - Volume 105, August 2017, Pages 38-43

ANNEXE 3 - BRAT, « Analyse de la demande de stationnement en voirie (rotation et taux d'occupation) dans le cadre du projet de piste cyclable dans la voie latérale de l'avenue de tervueren entre merode et léopold II », commandité par SPRB - Bruxelles Mobilité, novembre 2017