

**Madame Elke VAN DEN BRANDT**

Ministre de la mobilité de la Région Bruxelles-Capitale

Par email : [info.vandenbrandt@gov.brussels](mailto:info.vandenbrandt@gov.brussels)

**Copie :**

Aux membres du Gouvernement bruxellois,  
Aux bourgmestres des communes d'Etterbeek,  
de Woluwe-Saint-Pierre et de Woluwe-Saint-Lambert

Bruxelles, le 28 septembre 2021

**Concerne : Projet de piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue de Tervueren**

Madame la Ministre,

À titre liminaire, aux fins de contextualiser la présente, nous souhaitons brièvement retracer chronologiquement les éléments les plus récents (2021) de ce dossier:

- 1) La première [mise en demeure "Piste cyclable bidirectionnelle avenue de Tervueren" du 12 février 2021](#),
- 2) La [concertation Woluwe-Saint-Pierre du 24 février 2021](#),
- 3) L'envoi du [complément "événements survenus les 12 et 18 mai 2021" du 19 mai 2021](#),
- 4) La visite de terrain organisée le 28 juin 2021 à Etterbeek avec pour objectif - pour la commune d'Etterbeek - de vous expliquer et de vous montrer sur place comment réorganiser l'espace suffisamment large de l'avenue de Tervueren pour tous les usagers, sans pour autant les opposer et supprimer une bande de parking.
- 5) L'enquête publique relative au réaménagement du site « grand » INAMI, du 211 avenue de Tervueren, et qui se clôturait le 15 septembre 2021.

En effet, malgré ces diverses et récentes démarches entreprises par les riverains pour le respect de leurs droits, de leur quartier et leur environnement de vie, nous demeurons sans solution concertée – ce que vous avez pourtant promis à maintes reprises dans ce dossier. Partant, nous vous adressons cette lettre en raison notamment des éléments suivants :

- **La non-communication d'une étude d'incidence de première importance**

Nous regrettons la non-communication d'une étude d'incidence de première importance aux riverains et aux communes concernées par le projet lors des réunions de concertation des 25 juin 2020 (Etterbeek) et 31 août 2020 (Woluwe-Saint-Pierre). Il s'agit de l'étude du BRAT dont faisait notamment état le quotidien La Dernière Heure:

- [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 mérode et léopold II », commandité par SPRB - Bruxelles Mobilité, novembre 2017](#) (La DH - 10/02/2021)

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

Cette étude d'incidence n'a été communiquée qu'en annexe de votre réponse du 12 février 2021 à l'avocat des 30 mandants de l'avenue de Tervueren et du district Tervueren-Montgomery (1).

Ceci illustre un manque de transparence patent. Par ailleurs, le fait que les communes concernées, ainsi que les riverains, ont été amenés à se positionner en 2020 sur la base d'un dossier incomplet, ce qui a entraîné un biais, voire un vice de consentement, lorsque les communes et les riverains ont eu à connaître du projet de piste cyclable qui leur a été présenté par la Région.

- **Position de la commune d'Etterbeek**

La commune d'Etterbeek avait donné son accord quant à ce projet, sous réserve de la réalisation préalable de certaines conditions explicitement énumérées dans sa décision. Toutefois, force est de constater que les conditions imposées par la commune d'Etterbeek n'ont pas été réalisées par la Région.

Ainsi, le Collège des Bourgmestre et Echevins d'Etterbeek, bien qu'ayant initialement marqué son opposition au projet régional d'aménagement, avait toutefois donné, lors de la réunion du Collège du 18 juin 2020, un accord sous conditions édicté en les termes suivants :

« (...) 3. de notifier cet accord à la Ministre Vanden Brandt, mais de le conditionner à l'engagement du gouvernement régional de réserver les budgets en 2021, et d'introduire une demande de permis d'urbanisme dans un délai de 9 mois, sur base du projet communal, amendé en fonction du débat public;  
4. d'ester en justice contre la Région de Bruxelles-Capitale afin de la contraindre à démanteler l'aménagement provisoire réalisé au cas où ses engagements n'étaient pas tenus; (...) » (cf. décision du Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune d'Etterbeek du 18 juin 2020).

La décision, dont un extrait est repris ci-dessus, précise que l'accord de la commune d'Etterbeek est conditionnel en ce qu'il est soumis à la réalisation préalable, par la Région, de deux conditions cumulatives. En l'espèce, aucune condition n'a été remplie par la Région à ce jour dès lors que (i) aucun engagement budgétaire n'a été effectué pour ce projet et que (ii) la Région n'a introduit aucune demande d'urbanisme dans le délai imparti de 9 mois à dater de (la notification de) la décision du Collège de la commune d'Etterbeek. Concernant cette dernière condition, il y a lieu de souligner qu'elle ne peut, en tout état de cause, plus être remplie par la Région puisque le délai de 9 mois qui lui était imparti pour introduire sa demande a été dûment dépassé, rendant désormais l'une des deux conditions imposées par le Collège de la commune d'Etterbeek matériellement impossible à remplir par la Région.

Dès lors que cette condition ne peut désormais plus être réalisée compte tenu de ce qu'édicté la décision du Collège d'Etterbeek, l'accord de la commune relatif à ce projet régional d'aménagement est réputé n'avoir jamais existé. En effet, la décision prévoit que l'accord est conditionnel et est donc réputé donné par le Collège lorsque l'évènement futur et incertain dont il dépend se réalise, *quod non*. En l'espèce, l'absence de réalisation de ladite condition constitue donc le non-respect par la Région de ses engagements tel que visé au point 4. de la décision du Collège de la commune d'Etterbeek du 18 juin 2020.

Par ailleurs, le bourgmestre Vincent De Wolf vous a publiquement expliqué le 28 juin 2021, lors de la visite de terrain en présence d'une cinquantaine de riverains, n'avoir reçu aucune information quant à la réalisation des conditions énumérées dans la décision du 18 juin 2020.

Si des travaux devaient tout de même être entrepris par la Région, la décision prévoit que la commune d'Etterbeek introduira une procédure judiciaire à l'encontre de la Région en vue de solliciter le démantèlement de l'aménagement (pour laquelle le Conseil communal d'Etterbeek s'est d'ores et déjà prononcé favorablement lors de sa séance du 29 juin 2020 en vertu de l'article 270 de la Nouvelle Loi Communale). Une telle démarche de la commune auprès de la Région est par ailleurs entièrement soutenue par les riverains dès lors qu'elle ne serait pas seulement souhaitable mais indispensable aux fins d'éviter que la Région ne tienne pas compte de la décision du Collège d'Etterbeek et entame des travaux d'aménagement provisoire en ne respectant pas ses engagements préalables.

- **Position de la commune de Woluwe-Saint-Pierre**

En ce qui concerne la commune de Woluwe-Saint-Pierre, le Collège des Bourgmestre et Echevins avait donné le 2 mai 2019 un accord de principe à la Région concernant l'aménagement provisoire ou « test », conditionné au respect de conditions préalables. L'une d'entre elles était « *qu'une concertation ait lieu avec les habitants ainsi qu'avec l'horeca situé entre l'avenue des Bataves et le square Montgomery afin de trouver des solutions pour préserver des solutions pour préserver leur dynamise* » (cf. décision du Collège de Woluwe-Saint-Pierre du 2 mai 2019).

Ensuite, lors du conseil communal du 22 septembre 2020, Monsieur le Bourgmestre Benoît Cerexhe a présenté un plan alternatif d'aménagement provisoire que le Collège de Woluwe-Saint-Pierre a adopté, reprenant les trois balises suivantes : (i) des latérales de l'avenue plus apaisées au bénéfice des riverains et des cyclistes (réduction de la vitesse à 30km/h), (ii) maintien de l'ensemble des emplacements de stationnement sur les latérales et (iii) l'aménagement d'une piste cyclable de chaque côté de l'avenue de Tervueren, qui garantit la sécurité des cyclistes.

Toutefois, à l'instar de ce qui a été exposé plus haut concernant la commune d'Etterbeek, force est de constater qu'ici aussi la Région n'a pas (et n'a apparemment pas l'intention) de tenir compte de l'avis et des conditions prévues par la commune de Woluwe-Saint-Pierre en ce qu'elle se refuse apparemment à toute concertation constructive ou toute co-création d'un projet avec la commune et les riverains. Ce qui a été démontré lors de la réunion virtuelle qui s'est tenue avec la Ministre Van den Brandt en date du 24 février 2021 et l'absence de suite qui y a été réservée par la Région.

Enfin, les riverains ont découvert, dans les documents consultables pour la réunion de concertation Grand INAMI ([avis à remettre pour le 15 septembre 2021](#)), le projet d'ajout d'une surface d'intérêt collectif (du type crèche, rue du Collège Saint-Michel) et de 3 commerces de proximité avenue de Tervueren. Ce qui représente un élément d'animation aux rez-de-chaussée des deux blocs, sous condition de viabilité pour leurs exploitants (la zone de chalandise est supposée restreinte - page 64 du document IRCO de l'enquête).

Ceci signifie qu'il y faut également une possibilité de parking que veut justement supprimer la région bruxelloise contre l'avis des riverains (ibid., § 3.5.2.1, p. 80) d'autant plus que la possibilité de mutualiser les parkings ici prévus a été clairement exclue (ibid., § 3.5.3.5 p. 83) pour des raisons de sécurité (y compris pendant le chantier).

Tout ceci est important à relever car c'est contraire à ce que vous avez avancé lors d'une réunion Zoom Woluwe-Saint-Pierre du 24 février 2021 avec les riverains pour justifier / compenser la suppression des parkings que vous voulez imposer dans l'avenue de Tervueren.

- **Position de la commune de Woluwe-Saint-Lambert :**

La commune de Woluwe-Saint-Lambert souhaite participer aux réunions de préparation du réaménagement du square Montgomery. Même si le square Montgomery n'est pas situé sur le territoire

communal, il constitue une porte d'entrée vers deux axes routiers importants de la commune : l'avenue de Broqueville et le boulevard Brand Whitlock. Il convenait dès lors d'accepter d'associer la commune de Woluwe-Saint-Lambert aux réunions du groupe de travail relatives à ce projet alors que la commune est pourtant hautement concernée par l'aménagement voulu, à tout le moins à titre incident en raison du réaménagement du rond-point Montgomery. En effet, la commune veut s'assurer que ce projet ne comportera pas d'effets négatifs pour la mobilité et les habitants des quartiers avoisinants. La commune a déploré la suppression par Bruxelles-Mobilité de places de stationnement sur le boulevard Brand Whitlock. Le Collège ne souhaite pas que des mesures de ce type soient prises par la Région, au niveau du square Montgomery et de ses voies d'accès, sans tenir compte de l'avis des communes concernées et des riverains, comme le projet de création d'une piste cyclable bidirectionnelle avenue de Tervuren pourrait le laisser craindre. Nous rappelons que nous sollicitons toujours la suppression des blocs de béton du boulevard Brand Whitlock.

- **Conclusion**

L'absence de communication en temps et en heure d'une étude d'incidence de 1ère importance, le non-respect des obligations auxquelles vous vous êtes engagée du côté d'Etterbeek, la fausseté de vos allégations quant à des solutions alternatives de stationnement dans les parkings de l'ancien INAMI (Woluwe-Saint-Pierre) et le manque de transparence rendent *de facto* caduques les 'autorisations' des communes concernées dont vous vous êtes prévaluées en commission de la mobilité du parlement bruxellois.

Cette nouvelle lettre vous engage dès lors et - pour autant que de besoin - vous met en demeure de :

- cesser de déclarer que les communes d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Pierre ont donné leur accord pour votre projet de piste cyclable bidirectionnelle,
- cesser d'annoncer que des solutions alternatives de parking sont recherchées,
- communiquer aux communes et aux riverains tous les documents/toutes les études disponibles.

Les photographies du [complément "événements survenus les 12 et 18 mai 2021" du 19 mai 2021](#) parlent d'elles-mêmes :

- la conversion de la bande de parking côté trottoirs dans la latérale sud constituerait une atteinte grave et délibérée à l'accès aux façades des bâtiments,
- la latérale sud est assez large que pour permettre une réorganisation de l'espace sans opposer les utilisateurs entre eux,
- il n'est nul besoin de tester (phase 1) pour se rendre compte de la réalité de terrain et des problèmes sécuritaires.

Les riverains ne vous parlent pas exclusivement d'atteintes graves et délibérée à l'accès aux bâtiments mais, aussi et surtout, de mise en danger de la population (1ère [mise en demeure "Piste cyclable bidirectionnelle avenue de Tervueren" du 12 février 2021](#)).

Pour rappel, l'[étude hollandaise relative aux pistes cyclables bidirectionnelles que les riverains ont découverte début décembre 2020](#) (4) est une pièce fondamentale pour comprendre l'approche des pistes cyclables monodirectionnelles. Les auteurs sont issus de l'université d'Utrecht, du ministère compétent aux Pays-Bas et - fait remarquable - du **Fietzersbond hollandais**. 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

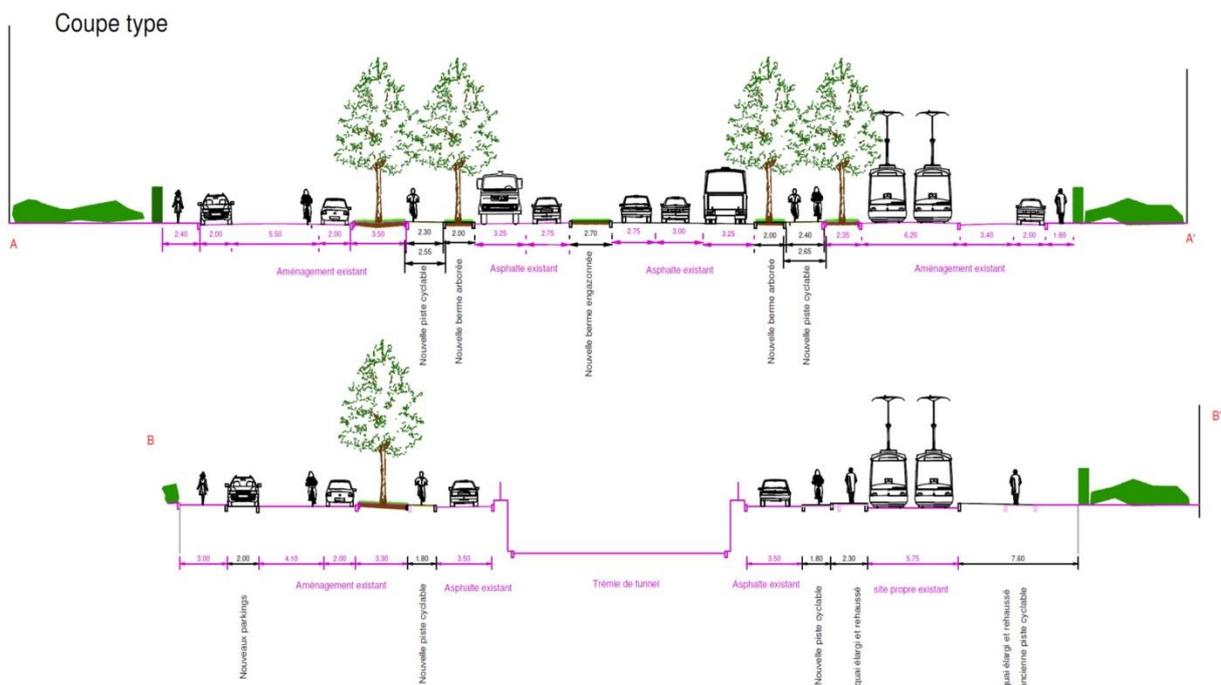
bidirectionnelles plus sûres, en les généralisant, afin d'habituer les usagers à les prendre en compte ?  
– elle est **rejetée sans réserve par les auteurs**".

Un participant à la visite de terrain à Etterbeek le 28 juin 2021, par ailleurs cycliste, relatait récemment s'être senti hautement mal à l'aise sur la partie déjà existante de la piste cyclable bidirectionnelle de l'avenue. En cause, le fait de croiser d'autres cyclistes assistés électriquement et lancés à pleine vitesse (fait relativement nouveau par rapport à l'étude hollandaise), avec le risque de chocs frontaux aggravé par l'usage fréquent des téléphones portables. En cause également, des règles de priorité forts complexes à certains carrefours. Voulez-vous la même situation, mais en pire, entre le square Léopold II et Merode ? Non seulement la piste cyclable bidirectionnelle n'est pas généralisable au quartier Montgomery, mais celle existante demande de faire appliquer le code de la route à ses usagers (vitesse, usage du téléphone, règles de priorités).

Les riverains vous ont contacté **dès le 24 juillet 2019** en ces termes (3) : « ... *Nous ne pouvons que partager votre approche : "l'ère du tout-à-la-voiture est terminée". Pour autant la nouvelle ère qui vient ne doit pas non plus être "l'ère du n'importe quoi". Nous attirons votre attention sur le projet régional de piste cyclable Tervueren entre Merode et Montgomery car ce projet, présenté en mars-mai, ne rencontre ni les objectifs précités ni les impératifs sécuritaires. Comment la région pourrait-elle se permettre de passer à côté de l'opportunité de procéder à un réaménagement en "boulevard urbain" ? ... »*

Cette démarche a mené à la rencontre du **15 octobre 2019** à votre cabinet :

- le Bourgmestre De Wolf a assisté et présenté le [projet développé par le service mobilité d'Etterbeek](#) (réduction de la largeur des bandes de circulation pour 50 km/h effectifs, berme centrale arborée, 2 pistes cyclables monodirectionnelle non accidentogènes, transformation en boulevard urbain) ainsi que les mesures de sécurisation provisoires des sections les plus conflictuelles (Merode), en attendant le retour de Bruxelles-Mobilité quant à la faisabilité (préparation 2020 et exécution 2021),  
- il a été convenu à l'époque que nous attendions de recevoir les liens sur le site de la commune des documents (étude de sécurité, etc.) ainsi que le retour du responsable de la cellule mobilité quant à l'organisation d'une réunion technique associant également les riverains et les cyclistes (promesse de l'époque : délai de +/- 4 semaines).



Cette réunion prévue pour la mi-novembre 2019 n'a pas été organisée par le cabinet.

Si l'ordre et la sécurité publique relèvent de l'autorité des Bourgmestres, la réelle urgence d'[accélérer drastiquement le projet de reconversion de l'avenue de Tervueren en boulevard urbain](#) relève de votre autorité. Et ce, tout en prévoyant des rues cyclables dans les latérales avec des marquages au sol, plutôt qu'un acharnement certain à l'égard des riverains et des latérales.

Nous avons à vous reprocher publiquement, Madame la Ministre de la Mobilité, d'avoir fait perdre deux années en entravant la mise en place d'aménagements cyclables de bon sens dans les latérales, pourtant réclamés depuis longtemps, par :

- l'annonce le 25 juin 2020 à Etterbeek du phasage des aménagements en 2 phases (phase 1 de court terme imposant une piste cyclable bidirectionnelle supprimant la moitié des places de parking en latérale sud de l'avenue - phase 2 de moyen terme réaménageant l'avenue en boulevard urbain),
- l'absence de communication, en temps et en heure, d'une étude d'incidence de 1ère importance concernant l'impact de la piste cyclable bidirectionnelle sur l'ensemble du district Tervueren-Montgomery,
- le non-respect des obligations auxquelles vous vous êtes engagée du côté d'Etterbeek,
- la fausseté de vos allégations quant à la recherche de solutions alternatives de stationnement dans les parkings de l'ancien INAMI (Woluwe-Saint-Pierre),
- le manque de transparence quant à la conception globale du projet sur l'avenue et le rond-point Montgomery.

Vous engageant à procéder d'urgence au réexamen du projet en cours, nous restons à votre disposition.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

.....  
.....  
.....

(1) réponse de la ministre Van Den Brandt du 12 février 2021 à l'avocat des 30 mandants de l'avenue de Tervueren et du district Tervueren-Montgomery : "... Je vous confirme que l'organisation d'une réunion est toujours à l'ordre du jour. L'avis des riverains est important et c'est pour cette raison que nous n'avons pas hésité d'organiser déjà deux concertations supplémentaires sur ce test. Vu les agendas chargés l'organisation de la troisième réunion a pris un peu plus de temps que prévu. Un tout-boîtes sera bientôt distribué aux riverains par la commune de Woluwe-Saint-Pierre dans les jours qui viennent, mais il y aura un séance de concertation supplémentaire le mercredi 24 février à 18h par vidéoconférence. Lors de cette réunion, nous pourrions se discuter de tous vos questions, en présence du bourgmestre Cerexhe. Nous vous confirmons qu'une demande de permis d'urbanisme n'est pas encore en cours. Une analyse de la pertinence d'un tel demande de PU sera demandée par Bruxelles Mobilité à Urban.Brussels une fois qu'un accord de principe a été conclu avec les deux communes sur les plans pour ce test de réaménagement. Vu la phase préparatoire dans lequel se trouve le projet, nous avons relativement peu de documents finals à vous transmettre à ce jour. Voici néanmoins via ce lien : ..... les documents suivants : - Les avis des deux communes concernées à ce stade-ci. - Les plans présentés lors de la concertation de 31/8/2020, mais avec de changements depuis lors – afin d'être clair : ces plans ne sont pas final et sont en cours de modification. - L'étude stationnement du BRAT, mais je comprends que vos clients l'ont déjà reçu. - La présentation de l'étude de sécurité routière commandée par la commune d'Etterbeek en 2019 et l'analyse de la cellule de sécurité routière de Bruxelles Mobilité de cette étude. ..."

(2) décision du conseil communal d'Etterbeek du 29 juin 2020 : " Décision du conseil communal d'Etterbeek d'ester en justice d'ester en justice afin de démanteler l'aménagement provisoire réalisé au cas où la Région ne remplirait pas les obligations auxquelles elle se sera engagée en échange de l'accord de la commune d'Etterbeek :

*"Le Conseil communal,*

*Considérant le souhait de la Région de Bruxelles-Capitale de réaménager l'avenue de Tervueren (pistes cyclables) en se passant d'une procédure de permis d'urbanisme au motif que son aménagement servirait de « test » ;*

*Considérant qu'au terme d'un délai maximal de 2 ans, la Région est censée introduire une demande de permis d'urbanisme en vue d'un aménagement définitif ;*

*Considérant que le Collège des Bourgmestre et Echevins a déjà marqué son opposition au projet régional, mais qu'il accepte le principe d'un aménagement à court terme pour autant que celui-ci soit suivi d'un aménagement définitif plus acceptable ;*

*Vu la décision du Collège des Bourgmestre et Echevins du 18.06.2020 :*

*1. d'approuver un projet d'aménagement à court terme ;*

*2. d'approuver un projet d'aménagement à moyen terme ;*

*3. de notifier cet accord à la Ministre Van den Brandt, mais de le conditionner à l'engagement du gouvernement régional de réserver les budgets en 2021, et d'introduire une demande de permis d'urbanisme dans un délais de 9 mois, sur base du projet communal, amendé en fonction du débat public;*

*4. d'ester en justice contre la Région de Bruxelles-Capitale afin de la contraindre à démanteler l'aménagement provisoire réalisé au cas où ses engagements n'étaient pas tenus;*

*Considérant qu'en vertu de l'article 270 de la NLC, les actions en justice dans lesquelles la Commune intervient comme demanderesse ne peuvent être intentées par le Collège des Bourgmestre et Echevins qu'après autorisation du Conseil communal ;*

*DECIDE d'autoriser le Collège des Bourgmestre et Echevins, au cas où la Région de Bruxelles-Capitale ne remplirait pas les obligations auxquelles elle se sera engagée en échange de l'accord de la commune d'Etterbeek, à ester en justice contre la Région afin de la contraindre à démanteler l'aménagement provisoire réalisé."*

(3) [Avenue de tervueren - piste cyclable Mérode-Montgomery et réaménagement en boulevard urbain : demande de rdv avec le cabinet VAN DEN BRANDT](#)

(4) 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