

Avenue de Tervueren - n'est-il pas temps d'arrêter les mensonges et manipulations ?

Tervueren-Montgomery existe depuis 2008 (1) et dispose d'un maillage s'étendant du Cinquantenaire jusqu'aux étangs Mellaerts et de la Plaine (ULB) jusqu'à Reyers. Il s'agit d'une plate-forme assurant une étroite collaboration-coordination avec l'ensemble des comités du district Tervueren-Montgomery (2), avec les comités des environs (3), les associations et grands comités bruxellois (4) et la coordination de la plate-forme *Les comités de quartier bruxellois unis contre les nuisances de Brussels Airport - Brusselse buurtcomités verenigd tegen hinder van Brussels Airport* (5). Ceci a ouvert sa mission à des interventions concernant ce périmètre (6) mais aussi affectant la Région Bruxelles-Capitale (7).

Tervueren-Montgomery s'occupe depuis 2008 de l'avenue de Tervueren (Merode-Mellaerts) :

* plus de 1.400 signatures de riverains du district Tervueren-Montgomery en 2008 pour le traitement global de l'espace vert Tervueren lors du remplacement des marronniers par des tilleuls argentés ;

* plus de 1.425 signatures de riverains du district Tervueren-Montgomery en 2020 pour une **VISION GLOBALE pour l'AVENUE DE TERVUEREN** (1.175 + 250 signatures papier) respectant **4 principes** et se construisant en **4 étapes** :

1. sécurisation immédiate des sections les plus dangereuses : Merode & Montgomery ;
2. conditionnement de l'octroi de l'autorisation des communes (pour l'aménagement phase 1 de court terme, pour autant que celui-ci soit suivi d'un aménagement définitif plus acceptable en phase 2 moyen-long terme) à :
 3. PHASE 1 - 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 ;
 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.

-A- Quelle réponse du cabinet Van den Brandt aux interpellations citoyennes ? La Ministre Van den Brandt doit cesser d'opposer les usagers : nous ne sommes pas anti-vélos ni pro-cars.

Dans ce contexte, n'est-il pas surprenant de voir apparaître, mi-mars 2022, un nouveau "Collectif Mérode-Montgomery", alors qu'il en existe déjà un comité à Merode ? Et, surtout, de constater qu'il voit le jour avec la collaboration d'un membre du cabinet de la Ministre de la Mobilité Van den Brandt.

Faut-il l'interpréter comme étant la réponse du cabinet Van den Brandt aux interpellations citoyennes ? Pourquoi ne pas se mettre en rapport avec les comités existants ?

Que dire si l'on devait constater que :

- l'action de ce nouveau Collectif, tel que présentée lors de sa création, s'articule en réalité sur une relation très proche ou à tout le moins en bonne intelligence politique, et ce dès le 1^{er} jour, avec le membre du cabinet de la Ministre de la Mobilité Van den Brandt en charge du dossier de l'avenue de Tervueren ?
- c'est ce membre du cabinet qui a communiqué, le 25/02/2022 à 21h34 (suite à une 5^{ème} mise en demeure), la Note d'Orientation Stratégique (NOS) relative à l'avenue de Tervueren, évoquée dans la presse le 15/02/2022 lors de la l'annonce de la phase test sur le rond-point Montgomery ?

Et que dire lorsque l'on constate que la Ministre Van den Brandt n'a pas communiqué cette NOS Tervueren dans le dossier technique joint à sa réponse du 12/02/2021 à l'avocat de 30 riverains de l'avenue de Tervueren (8) ?

Cette dissimulation volontaire de la NOS Tervueren à la population a amené Tervueren-Montgomery à adresser à la Ministre 2 courriers début mars 2022 :

- le 01/03/2022 : [Pourquoi avoir caché aux riverain.e.s depuis novembre 2020 la "note d'Orientation Stratégique de Bruxelles Mobilité pour l'Avenue de Tervueren" ?](#)

- le 02/03/2022 : [Gestion "Plic Plouc Ploc" de l'avenue de Tervueren versus le boulevard tel que nous le concevons](#)

Est-il normal que pas moins de 5 mises en demeure aient dû être adressées à la Ministre de la Mobilité Van den Brandt pour avoir simplement accès aux documents du dossier administratif Tervueren ?

Voici notre [analyse citoyenne du 24/04/2022 de la note d'orientation stratégique de Bruxelles Mobilité pour l'Avenue de Tervueren](#) : quelle est la position communale quant au contenu de la NOS Tervueren ?

-B- Approche participative et nouveau projet régional annoncé le 02/06/2022 dans la presse :

Tervueren-Montgomery ne peut que saluer l'approche constructive et participative développée depuis des années par la commune d'Etterbeek dans ce dossier : le bourgmestre De Wolf était présent en personne le 15/10/2019 lors de la rencontre au cabinet de la Ministre Van den Brandt et plusieurs rencontres ont eu lieu par la suite avec la population.

Après avoir analysé la NOS Tervueren, Tervueren-Montgomery a convié le 30 mai 2022 la population et les 3 communes (1040, 1150, 1200) afin de débattre de l'avenir de l'avenue de Tervueren. La soirée a connu un franc succès. Hélas, dans une salle trop petite, mais le powerpoint de présentation <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2022-05-30-soiree-habitants-analyse-NOS.pptx> a été communiqué sur simple demande.

Aujourd'hui des nuages obscurs ne se profilent-ils pas ? La RBC ne semble-t-elle pas vouloir prendre seule une autre tangente dans ce dossier concernant l'une des plus belles, si ce n'est la plus belle, entrée de Bruxelles ?

Au-delà de l'absence de réaction du cabinet de la Ministre Van den Brandt autre que la collaboration de l'un de ses membres à la création mi-mars 2022 d'un nouveau Collectif, n'est-il pas opportun d'analyser le plan du nouveau projet Montgomery publié dans la presse le 02/06/2022 et de constater qu'un partenaire de la majorité à Etterbeek s'affiche ouvertement avec ce nouveau Collectif, et ce, avant même sa date de création officielle ?

Quelle est la position communale quant au nouveau projet régional annoncé dans la presse le 02/06/2022 et au fait que la Ministre Van den Brandt n'attend même pas la fin et l'évaluation du projet actuel de test commencé le 26/02/2022 ?

Quelle est la position communale quant à l'apparition de pistes cyclables bidirectionnelles dans ce nouveau projet régional publié le 02/06/2022 ? Quelle est la position communale, tandis que ces pistes cyclables bidirectionnelles en site propre généreraient une perte d'environ 75% des places de parking, et ce, sans solutions de compensation hors voirie, puisqu'il est maintenant établi que ces solutions (ING - INAMI) n'existent simplement pas ?

La commune confirme-t-elle la dangerosité des pistes cyclables bidirectionnelles en milieu urbain établie, entre autres, dans une étude universitaire rédigée avec la collaboration du FIETSERBOND hollandais (9) mais aussi par une étude indépendante du bureau français ISR sur l'avenue de Tervueren en mai 2019 ?

En ce qui concerne Tervueren-Montgomery, nous demandons, depuis le temps du Ministre Smet, la création de pistes cyclables monodirectionnelles et la sécurisation de tous les usagers à Merode et à Montgomery. Devons-nous accepter l'amalgame créé et entretenu par le cabinet Van den Brandt et le nouveau Collectif, car nous représentons de nombreux riverains qui se déplacent à pied, à vélo et en voiture ? Nous ne sommes clairement pas contre les vélos ni pour les voitures.

N'est-il pas nécessaire de dénoncer le non-respect du calendrier de réaménagement de l'avenue en boulevard urbain car la Ministre Van den Brandt et Bruxelles Mobilité s'appuient sur la NOS Tervueren qui a en réalité **2 OBJECTIFS** :

- 1/ **AVOUE** : l'installation de pistes cyclables "sécurisées - bidirectionnelles" des 2 côtés dans des quartiers résidentiels disposant de commerces de destination pour un trafic cycliste rapide de transit
- 2/ **CACHE** : la suppression d'un maximum de parkings (proche des 100% si possible)

ALORS QUE

- une bidirectionnelle cycliste en milieu dense urbain est contraire à la sécurité,
- l'étude [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](#) mentionne une saturation déjà existante du parking dans la zone et que les alternatives de parking hors voirie de compensation (INAMI et ING) relèvent de contre-vérité,
- RER vélo = trafic de transit dense non conforme à la création de quartiers apaisés dans les latérales pourtant préconisé par GoodMove en éliminant le trafic de transit.

N'est-il pas temps d'arrêter les mensonges et manipulations ? Comment comptez-vous agir en ce sens ?

Concernant la concertation, comment garantir un périmètre de consultation réellement représentatif de l'avenue de Tervueren et de ses environs immédiats ? Comment garantir que la zone de consultation ne soit excessivement large, permettant ainsi à des éléments exogènes au quartier de venir altérer le processus démocratique de consultation des habitants du quartier, premiers à subir les incidences du réaménagement de l'avenue ?

-C- Sécurité et maintien de l'ordre

Comment la commune compte-t-elle garantir l'ordre et la sécurité routière dans l'aménagement en place ? Spécialement, comment compte-t-elle gérer l'usage récurrent des voies latérales à contre-courant par les deux-roues qui - régularisé ou non par des pistes bidirectionnelles - est une source d'accidents ? Les cyclistes sont des usagers faibles par rapport aux voitures, mais les piétons sont les usagers faibles par rapport aux cyclistes.



Tervueren-Montgomery

comite.tervueren@gmail.com

<https://tervueren-montgomery.eu>

0479.450.382

(1) lors de l'accompagnement du remplacement des marronniers par des tilleuls argentés entre le Cinquantenaire et le square Léopold II

(2) entre autres les comités Merode-Tongres-Braffort-Ménapiens, Cercle Tongres Commerçants, Saint-Michel, Montgomery, Cercle Montgomery Gribaumont Commerçants réunis, Montgomery-Stoclet etc.

(3) Association du Quartier Léopold (AQL), comité du quartier européen (GAQ), comité Pelletier à Schaerbeek, les comités du Haut Woluwe et Wolu-Inter-Quartiers à WSL, le comité Chant d'Oiseau à WSP, le comité du quartier des Etangs à WSP, le comité LaPlaine (Ixelles) etc

(4) BasLesPad, InterEnvironnementBruxelles, ARAU, BRAL, BruxellesNature, TheShifters, Avenue du Port, Avenue Churchill etc

(5) cette plateforme est intégrée, en collaboration avec BruxellesAirLibreBrussel, dans la plateforme nationale pour la nuit "le front des survolés") et elle représente la RBC lors des rencontres de la plateforme fédérale de concertation Etats-Généraux Aéroport

(6) traitement global de l'espace vert Tervueren, 1er projet station Montgomery, piste cyclable avenue de Tervueren et réaménagement de l'avenue en boulevard urbain

(7) 300 platanes de l'avenue du Port, la ligne de 150.000 volts d'Elia à travers Bruxelles, le survol abusif de Bruxelles, le MRA et sa pétition de 35.000 signatures

(8) courrier du 12/02/2021 de la Ministre Van den Brandt communiquant, suite à 1ère sommation légale : "- 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 ... - 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"

(9) "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