

ANALYSE CITOYENNE du 24/04/2022 DE LA

NOTE STRATEGIQUE DE BRUXELLES MOBILITE POUR L'AVENUE DE TERVUEREN (date officielle de création 11/11/2020 - dernière modification 10/05/2021)

Les commentaires qui suivent portent sur la Note d'orientation stratégique (NOS) reçue du cabinet Van den Brandt à la veille du réaménagement provisoire du rond-point Montgomery, le 25/02/2022 à 21h34.

A la lecture de la NOS, tout porte à comprendre que le manque de vision stratégique dénote un profond mépris envers les habitants de l'avenue et du district Tervueren-Montgomery qui ont par ailleurs été ignorés et écartés des discussions.

Les intentions cachées de Bruxelles Mobilité, Service Public Régional de Bruxelles, se sont révélées à la lecture de la NOS : alors que ce projet de transit rapide va les impacter très sérieusement, la note a été cachée aux riverains et aux communes concernées, de manière directe et indirecte.

Le manque de cohérence entre la NOS et ce qui fut dit/présenté lors des réunions d'informations aux riverains à Etterbeek (25/06/2020) et à Woluwe-Saint-Pierre (31/08/2020) relève de la désinformation qui n'a pour unique but que d'imposer un projet mal pensé. Cette méthode n'est pas acceptable dans une démocratie. De même, il a fallu plusieurs mises en demeure pour obtenir des documents, dont cette NOS dont personne ne connaissait l'existence du côté des riverains et des communes.

Les riverains plaident pour une discussion avant que l'irréversible ne se produise et pour que la méthode, brutale et peu respectueuse, du fait accompli de Bruxelles Mobilité puisse à tout jamais être évitée pour les projets présents et à venir, et en particulier pour ce projet relatif à l'une des plus belles entrées dans Bruxelles.

Contents

| | |
|---|----|
| 1. CHRONOLOGIE..... | 2 |
| 2. ANALYSE | 3 |
| PAGE 2/21..... | 3 |
| PAGE 4/21..... | 4 |
| PAGE 5/21..... | 4 |
| PAGE 6/21..... | 7 |
| PAGE 7 et 8/21 | 7 |
| PAGE 9 et 10/21 | 8 |
| PAGE 11 et 12/21 | 9 |
| PAGE 13, 14 et début 15..... | 10 |
| PAGE 15 et 16 | 10 |
| PAGE 17 | 12 |
| PAGE 18/21..... | 14 |
| PAGE 19/21..... | 14 |
| PAGE 20/21..... | 14 |
| Conclusions de la Note d'orientation stratégique..... | 15 |

1. CHRONOLOGIE

Absence de transparence et de loyauté dans le chef de la Ministre Van den Brandt, de son cabinet et de Bruxelles Mobilité

Pour rappel, la phase test du rond-point Montgomery a été annoncée par voie de presse le 15/02/2022 tandis que les riverains demandaient, sans succès, une concertation spécifique pour Montgomery.

Dans son article du 15/02/2022 « Une bande auto de moins, pistes cyclables : le plan d'Elke Van den Brandt pour un square Montgomery plus sûr », la Libre Belgique renseignait que « *La ministre Van den Brandt fonde sa modification du square sur une note de Bruxelles Mobilité selon laquelle l'absence d'infrastructure cyclable sur le rond-point est problématique alors que le square, très large, incite "à la pratique de vitesses excessives* ».

En l'absence de concertation avec les riverains et des plans de la phase test Montgomery, 9 riverains ont soumis le 22/2/2022 la [lettre "réaménagement du Square Montgomery" de mise en demeure adressée à la Ministre Elke Van den Brandt](#).

La 1^{ère} réponse du cabinet de la Ministre Van den Brandt le 22/02/2022 a communiqué le plan final de la phase test Montgomery et proposé une vidéo-conférence le 24/02/2022, au cours de la laquelle aucun document du dossier administratif Montgomery n'a été communiqué.

Suite à la nouvelle demande du dossier administratif et d'engagements ou de réponses circonstanciées par les riverains le 25/02/2022, le gestionnaire de l'avenue de Tervueren au cabinet Van den Brandt a communiqué, en guise de 2^{ème} réponse, le 25/02/2022 à 21h34, la [Note d'Orientation Stratégique de Bruxelles Mobilité pour l'Avenue de Tervuren](#).

Quelle ne fut pas la surprise des riverains de découvrir une Note pour l'ensemble de l'avenue, tandis qu'ils s'attendaient, sur base de l'article de La Libre Belgique du 15/02/2022, à recevoir une Note pour le rond-point Montgomery.

Quelle ne fut pas la surprise des riverains de découvrir l'absence de transparence et le niveau extrême de déloyauté dans le chef de la Ministre Van den Brandt, de son cabinet et de Bruxelles Mobilité, en regard de la chronologie du dossier :

- ▶ 25/06/2020 - SEANCE D'INFORMATION ETTERBEEK - réunion de concertation
- ▶ 22/09/2020 - SEANCE DU CONSEIL WOLUWE SAINT-PIERRE - réunion de concertation
- ▶ 11/11/2020 - date officielle de création de la [NOTE STRATEGIQUE DE BRUXELLES MOBILITE POUR L'AVENUE DE TERVUEREN](#)
- ▶ 01/12/2020 - SOMMATION / mise en demeure à la Ministre Elke Van den Brandt par l'avocat de 30 mandants de l'avenue de Tervueren et du district Tervueren-Montgomery : [LE COMITE TERVUEREN-MONTGOMERY ENVOIE UNE SOMMATION - MISE EN DEMEURE à la ministre Elke Van den Brandt](#)
- ▶ 09/02/2021 - [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 ?](#)
- ▶ 12/02/2021 - Réponse de la Ministre Van den Brandt à l'avocat des 30 mandants de l'avenue de Tervueren et du district Tervueren-Montgomery - le dossier technique alors communiqué ne contenait pas la [NOTE STRATEGIQUE DE BRUXELLES MOBILITE POUR L'AVENUE DE TERVUEREN](#) du 11/11/2020

"... 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 une 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. ..."

- ▶ 22/02/2020 - SOMMATION / mise en demeure à la Ministre Elke Van den Brandt par l'avocat de 9 mandants de l'avenue de Tervueren et du district Tervueren-Montgomery : [lettre "réaménagement du Square Montgomery" de mise en demeure adressée à la Ministre Elke Van den Brandt](#)
- ▶ 25/02/2022 à 21h34 - communication de la [NOTE STRATEGIQUE DE BRUXELLES MOBILITE POUR L'AVENUE DE TERVUEREN](#) du 11/11/2020
- ▶ 25/02/2022 à 24h00 - début des travaux d'aménagement (durant une semaine) pour la phase test rond-point Montgomery
- ▶ 01/03/2022 - courrier au cabinet de la ministre - [Pourquoi avoir caché aux riverain.e.s depuis novembre 2020 la "note d'Orientation Stratégique de Bruxelles Mobilité pour l'Avenue de Tervueren" ?](#)
- ▶ 02/03/2022 - courrier au cabinet de la ministre - [Gestion "Plic Plouc Ploc" de l'avenue de Tervueren versus le boulevard tel que nous le concevons](#)

2. ANALYSE

Ci-dessous, nous reprenons page par page nos observations réalisées dans cette Note :

PAGE 2/21

La création du document date officiellement du 11 novembre 2020. Cette Note a donc été étudiée depuis bien plus longtemps ... et a subi de nombreuses modifications, dont la dernière date du 10 mai 2021.

Pour autant, elle n'a jamais été évoquée ni présentée au cours des présentations et rencontres, tant à Etterbeek qu'à Woluwe-Saint-Pierre, tandis qu'elle évoluait dans l'ombre à l'insu des riverains concernés, dont certains ont pourtant proposé leur participation aux études, ainsi que des communes.

Pourtant, des habitants ont demandé avec insistance quelle vision se cachait derrière les projets-tests : **IL Y A DONC DISSIMULATION** et **ABSENCE DE REELLE CONCERTATION**.

PAGE 4/21

Pourquoi avoir caché aux riverains depuis novembre 2020 la "Note d'Orientation Stratégique de Bruxelles Mobilité pour l'Avenue de Tervueren"?

La réponse vient directement en page 4 : « *CONTEXTE ET ENJEUX : L'avenue de Tervueren entre Mérode et le square Léopold 2, est l'un des axes ... **le plus emprunté par les cyclistes**. Pourtant, à ce jour **il n'y a pas d'aménagement sécurisé pour eux sur celui-ci** ».*

Le problème pour Bruxelles Mobilité concerne donc essentiellement les cyclistes ! Les autres usagers n'arrivent que bien après même si, comme les automobilistes, ils sont bien plus nombreux.

PAGE 5/21

En haut de page 5, on peut lire : « *En 2021, cet axe ... emprunté par automobilistes et navetteurs, va faire l'objet d'un test ... (pour) **améliorer la sécurité des cyclistes** (...), notamment en créant une piste cyclable **sécurisée bidirectionnelle** dans la latérale sud ... il s'agit de savoir comment mettre en œuvre les principes de Good Move sur cet axe ? Comment **sécuriser, cyclabiliser, apaiser, fluidifier, verduriser, ... ?** ».*

Dans l'ANALYSE qui suit, au §2.1 Plan Régional de mobilité - GOODMOVE, il est question de : «

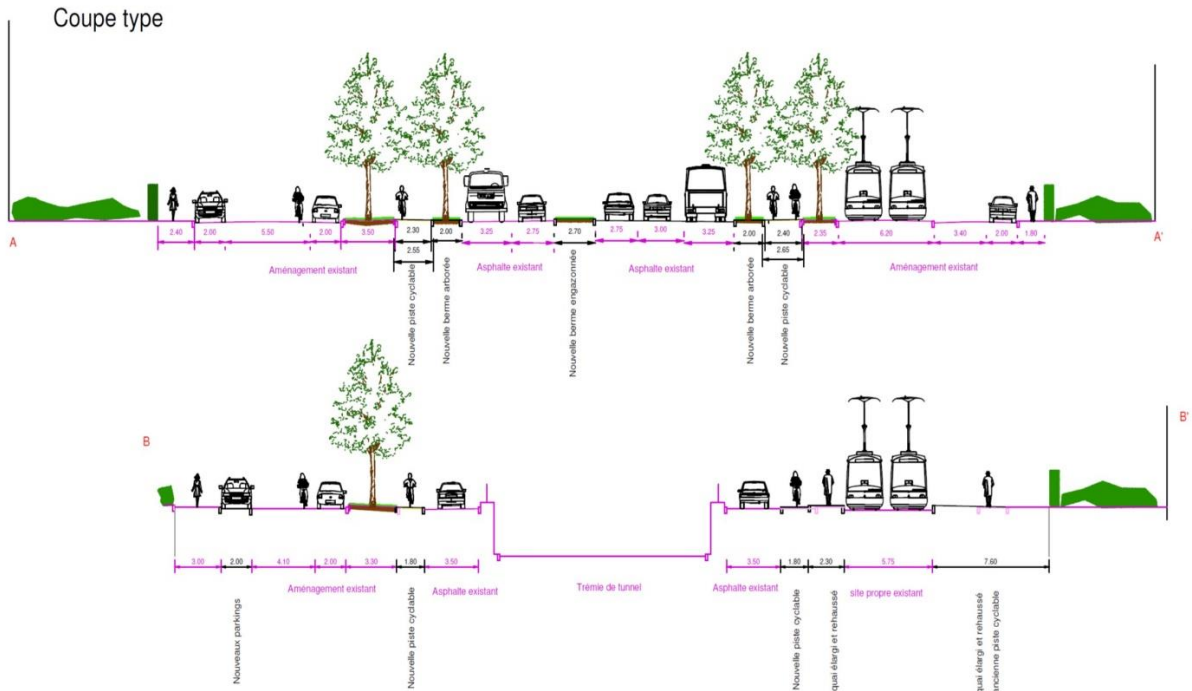
- ***la création de quartiers apaisés en éliminant le trafic de transit ;***
- ***la diminution d'environ 25% du trafic automobile (35% sur les voiries locales, 11% sur les Auto plus) ;***
- ***la multiplication de l'usage du vélo par 3 ;***
- ***la libération de l'espace public et sa réaffectation grâce notamment à la suppression du stationnement ;***
- *etc. »*

A l'échelle micro, la présentation du projet par commune, en divisant les différentes sections de cette voirie régionale, sans jamais présenter le projet global depuis le Cinquanteaire jusqu'à la descente vers les étangs Mellaerts, procède d'une **manipulation des riverains, complètement ignorés dans l'étude**.

A l'échelle macro, la prémisse présentée plus haut signe le péché originel de l'approche adoptée jusqu'ici sur l'avenue. L'objectif de réduction de « seulement » 11 % du trafic sur les voiries Autoplus (contre 35 % ailleurs) semble un prétexte pour ne pas remettre en cause le grand trafic qui passe dans la zone résidentielle qu'est notre avenue, alors qu'il existe des déviations à valoriser (Cortenbergh,...). Il semble qu'un des gros problèmes soit là, et que **tant que nous ne remettons pas ce point en cause, la réaffectation de l'espace au profit des modes dits « doux » se fera toujours au détriment des habitants** (perte de stationnements). Cette première étape du raisonnement est facile à remettre en cause:

- L'intention de Good Move est une réduction moyenne (globale) de 11 % du trafic, mais il peut y avoir des situations locales qui justifient davantage.
- Dans le cas de notre avenue, il ne faut pas hésiter à **revendiquer** que de la place soit prise sur les 6 voies centrales pour les modes dits « doux », sachant qu'il est absurde de remplir de trafic une artère résidentielle comme la nôtre (l'avenue), en la présence d'artères parallèles ayant d'autres fonctions, avec peu d'habitants, et où le bruit et la pollution sont donc bien

moins problématiques (tunnel Cortenbergh, dont le débouché sur Schuman **devrait permettre le maintien d'un trafic élevé**, viaduc Hermann-Debroux, menacé de démolition). Le projet présenté en juin 2020 à Etterbeek, dont la vue en coupe est rappelée ci-contre, avait bien intégré cette idée de réduire les voies centrales. **Pour la tranquillité et la sécurité de l'avenue, il convient de maintenir le débouché sur Schuman via Cortenbergh, ainsi que l'E411, à leurs capacités actuelles.**



Proposition de vue en coupe de l'avenue, par la commune d'Etterbeek, à la suite de la concertation de juin 2020.

La dissimulation de cette Note de novembre 2020 confirme le ressenti des riverains : elle est rédigée par des cyclistes pour le CONFORT des cyclistes chevronnés (plus que pour leur SECURITE) : tout son développement est étudié dans un contexte purement à l'avantage du « cycliste RER » et utilise tous les autres sujets évoqués pour justifier 2 objectifs :

- 1.- les solutions proposées, essentiellement cyclistes, et
- 2.- une suppression massive des places de parkings, et ce,
- **en l'absence de toute considération pour les riverains**, qui sont ignorés sauf quand il s'agit de propositions les concernant qui peuvent servir d'alibi aux points 1 et 2.

Que penser de l'attitude de BM et de la Ministre de la Mobilité qui, en réunion virtuelle à WSP le 24 février 2021, ont affirmé chercher des parkings alternatifs pour compenser la suppression du parking sur la latérale sud quand après coup, on découvre un document (caché tant aux riverains qu'aux communes) qui exprime la volonté de suppression de plus de 200 places de parking ?

Que penser de leur attitude qui a consisté à ne rien répondre, quand on leur a demandé, le même jour : « quel projet final souhaitez-vous mettre à l'étude dans le cadre de votre phase test ? ». Car le test d'une solution technique quelle qu'elle soit impose de savoir... à quelle solution technique on se réfère ! Or, la ministre disposait de cette Note contenant la réponse, mais l'a cachée aux habitants et aux communes !

Dans les différentes présentations de juin 2020 à ce jour, la Ministre, son cabinet et Bruxelles Mobilité ont délibérément MENTI aux riverains et aux COMMUNES en évoquant des alternatives de parking, en sachant pertinemment bien qu'il n'y en avait pas :

Comment encore avoir un peu de confiance dans les agissements de BM ?

Par ailleurs, tous les spécialistes savent qu'une piste cyclable urbaine **bidirectionnelle est dangereuse, or le projet en prévoit deux**, sur les latérales nord et sud **en supprimant de 50 à 100% des emplacements de parking** pour la « **création de quartiers apaisés en éliminant le trafic de transit** » (Le Plan Régional de Mobilité (PMR) inscrit les latérales en catégorie «**QUARTIER**»).

Or le quartier, ce sont les riverains ! ...

BM conçoit la mobilité bruxelloise sans les Bruxellois.es !

L'on ne peut que constater, plus loin dans le texte, que la mention page 16/21 "*En suivant cette observation, la suppression d'environ 200 places ne devrait pas, ou peu, impacter sur le stationnement riverain localisé sur l'avenue de Tervuren*" est en totale opposition avec les résultats du [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 Tervuren entre Mérode et Léopold II », commandité par SPRB - Bruxelles Mobilité, novembre 2017](#) que la ministre et Bruxelles Mobilité avaient pris soin de cacher jusqu'à ce que la presse ne s'en saisisse le 10 février 2021.

C'est d'autant plus affligeant que ces manigances se font même contre l'avis même de certains cyclistes quotidiens, qui ne sont pas favorables aux pistes bidirectionnelles : (extrait de Facebook)

[Ben Bruxelles](#) : "*Je suis cycliste quotidien membre du GRACQ et Etterbekois, je passe régulièrement à cet endroit et je ne partage pas du tout votre avis. Les pistes bidirectionnelles sont dangereuses surtout si elles sont très fréquentées en soirée en raison du manque de visibilité quand on se trouve dans une file et de l'écart de vitesses important entre les cyclistes, et elles posent des problèmes aux carrefours. Sur celle de la rue de la Loi le risque d'accident entre cyclistes est important. Je préfère de loin la solution des pistes unidirectionnelle de chaque côté. Je ne trouve nulle part l'argumentaire qui justifie la préférence du Gracq ou de la ministre pour la piste bidirectionnelle, ni les raisons pour lesquelles la solution des rues cyclables de chaque côté n'est même pas évoquée. Cette solution pourrait pourtant concilier les intérêts des cyclistes et des riverains des deux communes en ralentissant et sécurisant la circulation tout en maintenant le stationnement. Je ne vois pas l'intérêt de rester bloqué sur des positions qui rendent impossible depuis des années l'amélioration de la situation existante.*"

L'avenue de Tervuren est un axe principal de transit ; si c'est vrai pour les bandes de circulations centrales, le centre du rond-point Montgomery et les tunnels, **les latérales ont une vocation locale**.

Les voies cyclistes projetées sont décrites comme un **RER Cycliste, ce qui signifie également un trafic de transit** : que vient faire ce RER sur les latérales qui sont principalement des quartiers d'habitation ?

C'est totalement contraire au PRM qui

« vise à la création de quartiers apaisés en éliminant le trafic de transit » ...

Ici BM projette le contraire et tente de le cacher aux riverains et aux communes !

Contrairement à ce que pense BM, les riverains et les communes concernés ne sont pas des opposants aux cyclistes et à leur sécurité, nombre d'entre eux sont piétons, et cyclistes, et automobilistes et usagers des TC : ils connaissent les lieux infiniment mieux que les auteurs de la NOS et ils ont des propositions alternatives. Pourrait-on les écouter et les intégrer dans la réflexion ?

2.2 Sécurité routière

Outre les 7 ZACA (Zone à Concentration d'Accident), le Square Montgomery est cité comme « *un passage obligé (mais difficile) pour les cyclistes et un lieu de concentration d'accident pour les automobilistes* ». Il est surprenant, que la phase test actuelle ait considéré comme « passage obligé » de mélanger cyclistes et automobilistes dans le rond-point, sans doute par pure facilité pour les premiers. **Au lieu du titre « sécurité routière », ne pourrait-on pas plutôt titrer « CONFORT CYCLISTE » ?**

PAGE 7 et 8/21

Sur la question des infrastructures à destination des piétons, des améliorations sécuritaires sont à envisager, mais en examinant bien les textes de cette NOS, **les améliorations à apporter visent essentiellement les cyclistes ... et très accessoirement les piétons ...** : ce simple passage piéton envisagé pour le confort cycliste (piéton) aura pourtant un impact considérable sur l'entrée et la sortie en voiture du centre de Bruxelles : les auteurs de projet en ont-ils étudié l'aspect économique régional ?

Sur « *les feux à la demande et (l') onde verte piétonne-cycliste* » proposés en bas de page 8/21 : si l'onde verte (onde verte = capteurs activant le feu à l'arrivée d'un vélo) peut se justifier pour réguler une vitesse constante sur un trajet rectiligne, son usage pour la traversée de l'avenue de Tervueren semble disproportionné pour un CONFORT CYCLISTE de cyclistes en fin de trajet.

Nous ne pouvons qu'être d'accord sur le fait que l'avenue en l'état constitue une barrière urbaine. **Une éventuelle traversée piétonne ou cyclo-piétonne ne doit se faire que moyennant consultation préalable, les habitants demandant de pouvoir se prononcer de façon démocratique sur cette option et ses modalités**, car elle crée aussi d'autres contraintes. Un test est également nécessaire, avec un îlot tel que présenté sur la figure 6, et sans exagération de sa taille. Si elle se fait, le recours à un feu à la demande semble d'ores et déjà à proscrire, un feu synchronisé avec les feux de Léopold II étant largement préférable pour éviter des embarras de circulation évitables.

Sur les constats d'insécurité sur le square Léopold II, nous sommes globalement d'accord avec les auteurs, sauf pour la question des piétons (cf. plus bas). Les règles de priorité cyclistes-voitures et voitures-trams ne sont pas claires et des signaux additionnels devraient être ajoutés. On peut regretter cependant que la NOS soit très peu claire sur la façon dont Bruxelles Mobilité compte s'y prendre.

Une clarification des flux et des priorités de ce square **ne doit cependant pas servir de prétexte à pénaliser tout usager non-cycliste** comme c'est trop souvent le cas dans la pratique de Bruxelles-Mobilité. A titre d'exemple, nous déplorons l'allongement récent et excessif du feu rouge situé au niveau du n°212 de l'avenue.

Sans vouloir écarter le problème sécuritaire global et les évolutions à prévoir en matière de mobilité, il faut remarquer que les points abordés dans ce chapitre sécuritaire montrent une volonté de réduction de la circulation automobile à l'avantage principal du confort des cyclistes rapides :

Ce « **partage de mobilité** » ressemble à « **tirez-vous de là que je m'y mette** » !

Et quand la problématique piétonne rejoint celle cycliste, elle est alors bien entendu mise en avant.

Nous attendons avec impatience les résultats de la phase test en cours sur le rond-point Montgomery, dont la version actuelle consiste en une amélioration notoire par rapport aux projets

précédents qui étaient assez désastreux en matière de sécurité. Dans l'analyse des tests, il ne faudra pas oublier de tenir compte du reliquat des restrictions COVID, encore sensibles actuellement.

La proposition de marquage STOP évoquée au centre de la page 8, pour **justifier l'installation d'une piste cyclable bidirectionnelle que tout le monde sait dangereuse** n'a rien à faire dans un chapitre qui traite de la sécurité et **discrédite l'impartialité des auteurs de cette Note**.

Les riverains ont toujours marqué le STOP avant d'arriver sur la latérale sud, tellement ils ont peur de voir arriver de droite un cycliste en regardant si rien n'arrive de gauche, et pourtant, des cyclistes ont déjà terminés contre le capot ! Les sorties de garage sont aussi problématiques. La piste cyclable bidirectionnelle est très dangereuse en milieu urbain et vouloir la justifier sous prétexte que les cyclistes ne vont pas respecter les sens uniques et les trottoirs signifie que **l'administration responsable de la sécurité considère normal que les cyclistes méconnaissent et enfreignent le code de la route que les autres doivent respecter !**

PAGE 9 et 10/21

2.3 Piétons

“la problématique du square Léopold II” : pour pratiquer cet endroit régulièrement à pied ou en tram, la plupart des riverains ne voient pas où est la problématique en tant que piétons. Il y a une voie de passage transversale pour les cyclistes et pour les piétons. En l'occurrence cela fonctionne très bien. **Pourquoi soulever un problème là où il n'y en a pas ?** Nous déplorons que les auteurs de la Note surjouent leur rôle de protecteurs des piétons, à la seule fin de compliquer la circulation automobile.

Il en est de même pour la largeur des trottoirs de l'avenue que les riverains empruntent à pied plusieurs fois par jour.

Dans l'absolu, leur emprise est suffisante et tout-à-fait satisfaisante. Le problème, lorsqu'il y en a un, vient de ceux qui ne respectent pas le code de la route. Ce sont des cyclistes qui grillent les feux en bousculant les piétons. Ils devraient être verbalisés pour mettre en danger les piétons. Mais également les trottinettes stationnées sur les trottoirs, parfois même perpendiculairement au cheminement. Nous espérons vivement que les autorités feront respecter l'obligation récente de les stationner ailleurs.

Alors que la largeur des trottoirs rencontre les besoins des habitants, il est étonnant que la Note néglige un problème, bien réel celui-là, qui est l'important dévers (inclinaison latérale) des trottoirs de la latérale nord. Cet oubli montre bien que les piétons ne sont qu'une préoccupation secondaire des auteurs de la Note, et que ceux-ci sont instrumentalisés à la seule fin de porter atteinte de façon indistincte à la mobilité automobile.

Il est bien pour des cyclistes de se préoccuper des piétons. Ici encore, ce chapitre donne l'impression d'être double prétexte principal -1- pour réduire l'espace parking auto et -2- pour l'installation de piste cyclables rapides RER sur les latérales de l'avenue de Tervueren.

Les riverains sont essentiellement piétons (et cyclistes ou usagers des TC selon les trajets) et automobilistes pour les trajets plus longs, les transports d'enfants, de personnes âgées et de PMR et les grosses courses, ... Les riverains souhaitent **le traitement des latérales en catégorie « quartier »** (voir p. 5).

Une piste cyclable RER (rapide bi ou monodirectionnelle) constitue un trafic de transit et n'a pas sa place dans une voirie de quartier. Elle est à mettre en parallèle au trafic de transit automobile (et

séparée), plus vers le centre de l'avenue, dont le nombre et la largeur des bandes peuvent être revus en lien avec les freins à la circulation automobile prévus dans le projet.

Il est vrai qu'à certains endroits, la largeur effective de circulation piétonnière est réduite, mais c'est surtout du fait de l'implantation totalement désordonnée des multiples poteaux non alignés et souvent placés vers le centre du trottoir : le passage PMR est quasi impossible sur le trottoir du côté de la placette (Av. de l'Armée) et les demandes d'alignement sur le côté des poteaux n'ont jamais été suivies d'effets. A la rigueur, on pourrait exiger le dépôt des bacs à ordures dans les allées privatives, le jour du passage de Bruxelles-Propreté. Mis à part le nombre de panneaux de signalisation et des luminaires non alignés, le trottoir de la latérale sud sur Etterbeek ne pose pas de problème aux riverains ; par contre la suppression « provisoire » des places de parking en pose un sérieux pour les personnes âgées (nombreuses dans le quartier) et les familles avec enfants. Comme déjà annoncé, les déménagements et les chantiers sont devenus problématiques (parfois pour très longtemps), tout comme les livraisons et le passage de la Poste.

La proposition de zone ZR (zone de rencontre) sur la latérale nord ne s'intègre pas non plus dans une latérale en « catégorie quartier » (latérale nord côté Etterbeek), pour les mêmes raisons, car là aussi tout est résumé dans la phrase finale de l'avant-dernier § (page 10) « **Notons aussi que le stationnement est généralement totalement supprimé dans les ZR** » ! AVIS AUX INTERESSES...

PAGE 11 et 12/21

2.4 Vélo

L'option « *RER vélo requiert un aménagement* ». Sans remettre en cause les comptabilisations de l'observatoire vélo pourtant étonnantes ou basées sur des données peu représentatives (valeur d'une journée isolée plutôt que moyenne annuelle), il faut voir l'avenir et la circulation vélo va augmenter.

BM a choisi d'insérer un (même deux si possible) RER vélos rapides pour relier le centre-ville et la périphérie : il s'agit d'un trafic de transit qui nécessite « **cohérence de l'aménagement** » (sic page 11), or **tout ce qui a été présenté aux riverains actuellement dans des présentations partielles et découpées à Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre ne leur a jamais permis d'y trouver la moindre cohérence, mais plutôt un ressenti de manipulation.**

En fin de page 11, il est à nouveau question de pistes cyclables bidirectionnelles (PCSB) continues (il faut comprendre qu'il y en a au moins deux) d'une largeur de 4 m (réduite ponctuellement à 3 m) de nouveau sur les latérales ou en « *rue cyclable qui permette le contresens cycliste* » (en haut p. 12) de largeur de 4 à 5 m (présence de bus) horriblement dangereuse, à croire que le but de BM est d'attribuer les latérales à usage quasi unique des cyclistes (y compris à contresens) avec les bus en supprimant les parking des riverains qui doivent être à droite et dans le sens de la circulation automobile : **il faut lire « pas en épi comme dans la latérale sud sur WSP ».**

L'erreur de BM, c'est de nier le caractère local en catégorie « quartier » des latérales en imposant une voie cyclable rapide (et bidirectionnelle dangereuse) dans un quartier que l'on veut « apaisé ».

Actuellement, rien n'est fait pour faire respecter le code de la route par les « modes actifs » (vélos, trottinettes, ...) et tous les riverains s'en plaignent. On notera avec amusement que la figure 8 montre un cycliste à contresens en flagrant délit...

Un RER vélo pour un trafic de transit doit se positionner plus au centre, en relation avec le trafic de transit voitures, dans le même sens de circulation, pour aborder le rond-point Montgomery de manière cohérente. Les latérales doivent rester réservées au « quartier », en sens unique intégral pour tous les véhicules (sécurité), sans trafic rapide vélo de transit : arrêtons de mélanger tout au

seul avantage et confort des cyclistes rapides ou en transit (RER) ... et au mépris de la sécurité ... sous prétexte sécuritaire.

PAGE 13, 14 et début 15

2.5 Transport en commun

« *La circulation des bus doit être maintenue sur les latérales pour garantir leur vitesse commerciale et leur fluidité* » (bas de p. 13) : il est clair que, avec tout ce qui est proposé pour le confort (plus que la sécurité) des cyclistes, la fluidité du trafic des voitures en transit va en prendre un sérieux coup, surtout lors des sommets européens. Ceci, sans compter que **les auteurs de la NOS n'ont pas évoqué le problème de l'accessibilité des véhicules de secours.**

« *Les largeurs surdimensionnées des voies par rapport au trafic, vitesse et modes attendus* » : l'espace récupéré sur les largeurs des voies centrales pourrait être utilisé au profit de 2 pistes cyclables monodirectionnelles en site propre dans le sens général de circulation, en épargnant les « quartiers » riverains, qu'il faudrait réaménager avec une zone apaisée, plus verte ...

Concernant le réaménagement des lignes de tram et la figure 9 (p. 13) :

- 1.- Il est regrettable que la figure 9 ait été inconnue de la commune de Woluwe-Saint-Pierre, alors que nous l'avons explicitement demandée en décembre 2021 en présence de Benoît Cerexhe. Il y a donc eu tromperie de Bruxelles Mobilité tant vis-à-vis des habitants que de la commune, elle aussi lésée.
- 2.- Nous savons à présent sur quelle hypothèse se base le plan évoqué par Elke Van den Brandt, pour un montant de 58 000 000 € (la DH, 28/10/2020), montant exorbitant s'il en est.
- 3.- Nous soutenons la proposition de supprimer les rails dans les rues GJ Martin et du Duc, comme présenté sur cette figure.
- 4.- La figure 9 est peu lisible et non-léguée. Nous comprenons cependant qu'une voie de tram serait posée sur la voie de roulage actuelle de la latérale Nord, condamnant ainsi les parkings bien rares et très utilisés qui s'y trouvent. Nous déplorons cette proposition et revendiquons qu'une autre solution soit trouvée. **Le fait de considérer les voies centrales comme un espace à réaménager, ce que la Note ne fait que médiocrement, offre d'autres possibilités de plans, sur lesquelles le Comité s'exprimera prochainement.**
- 5.- Nous demandons que l'on supprime également les rails rue de la Duchesse et Boulevard Brandt Whitlock, concernant le terminus du tram 81, libérant ainsi de l'espace et permettant d'apaiser les axes concernés.
- 6.- Les requêtes pour des arrêts de transports publics plus larges ne sont qu'un prétexte de plus pour engluier les autres formes de mobilité. La grande majorité des habitants sont satisfaits de l'aménagement actuel des arrêts.

PAGE 15 et 16

2.7 Stationnement

Avant toute discussion, il convient de dénoncer d'emblée **deux falsifications et deux manipulations** dans la Note stratégique.

Pour les falsifications :

1.- La conclusion principale de l'étude du BRAT était le risque réel de saturation complète du stationnement dans le quartier en cas de suppression des places de l'avenue de Tervueren, avec de très faibles possibilités de report dans les rues voisines. Cette conclusion n'est pas rappelée.

2.- **Il n'y a pas 621 places de parkings** sur le tronçon Merode-Léopold II, ce que prétend pourtant la Note ! Par conséquent, la perte de 200 places préconisée ne correspond pas à une réduction de près d'un tiers, mais de bien plus. Les estimations de nombres de places, hors places devant les garages, sont, au moment de l'étude : latérale NO : 20 ; latérale NE : 24 ; latérale SO : 132 (hors square dont les places semblent vouées à disparaître, selon les désirs de Bruxelles-Mobilité) ; latérale SE : 102 ; rond-point : 16. Total : 294. **La perte de 200 places correspondrait donc à la disparition de plus des 2/3 des emplacements existants et n'est donc pas « recevable ».**

Pour les manipulations :

- La figure 12 est trompeuse car tirée de son contexte par Bruxelles-Mobilité. Malgré la **bonne foi dont a fait preuve le BRAT**, certaines zones de l'avenue, où un taux d'occupation très faible est relevé, correspondent en fait à des places très peu nombreuses en quantité absolue et n'ont donc pas vraiment de sens. C'est le cas sur le quadrant SO du rond-point (**pas de place riverain lors de l'écriture de la Note !**) et sur la latérale NO (la moins pourvue en stationnements), tous deux en jaune pâle. Cela met de l'eau au moulin de qui veut démontrer une prétendue faible occupation du stationnement... comment **Bruxelles Mobilité, qui ne fait décidément preuve d'aucune éthique dans ce dossier !** La latérale S côté WSP apparaît, elle, bien en rouge alors qu'elle concentre 102 places.
- Le rapport du BRAT, au demeurant fort minutieux, **ne présente pas que les comptages de la figure 12 de la Note**, valable de 5 h à 7 h, mais aussi ceux **d'autres tranches horaires**, où les emplacements sont largement plus occupés, et notamment autour de 20 h, heure à laquelle il peut arriver de rentrer tardivement du travail et des courses, avec enfants et objets à décharger... ce qui arrive à bon nombre d'habitants. Selon la Note, « *Le taux d'occupation ... est le plus important entre 10 h et 12 h* ». Cette affirmation omet donc honteusement les observations du BRAT réalisées en fin de journée. Lorsque l'on rentre le soir, il est très difficile de trouver une place à proximité de chez soi. Avouons qu'il est plus fréquent de rentrer à 20 h qu'à 6 h du matin. En présentant de façon biaisée les résultats de l'enquête du BRAT, la Note que peut qu'alimenter les suspicions de manipulations.

Compte tenu de ces observations, l'affirmation de la Note : "Le riverain ne va pas ou peu stationner sa voiture sur l'avenue de Tervueren" est tout-à-fait fautive. Nous sommes riverains et connaissons nos voisins et leurs véhicules : dans la situation actuelle de piste cyclable provisoire, il faut attendre le départ d'un voisin pour garer sa voiture dans l'avenue. Affirmer que l'avenue n'est pas utile aux riverains est un non-sens sans fondement.

Par ailleurs, l'avenue de Tervueren sert de parking pour tout le quartier dont l'étude du BRAT dit clairement la saturation : vers 12 h, il faut parfois faire deux fois le tour du quartier pour trouver une place !

Les riverains stationnent bien sur les parkings en épi.

De plus, la piste cyclable provisoire envisagée en 2020 engendrerait une situation extrêmement compliquée pour les riverains, les livreurs, les déménageurs, ... A situation provisoire inchangée, avec toutes les places réservées, lors d'un chantier avec dépôts et véhicules, il n'y aurait quasi plus de place sur l'avenue pour les riverains.

Par ailleurs, nous estimons que "la politique communale d'octroi de cartes de dérogation riverain" doit être maintenue et ce, même si, pour la Note, "Ces choix expliquent la plus forte pression du stationnement sur le territoire de la commune de Woluwé-Saint-Pierre"...

Le paragraphe suivant, page 16, est très clair “**L’objectif de BM est quant à lui de libérer la voirie du stationnement**”... **SANS CONCERTATION DES RIVERAINS QUI Y VIVENT ET STATIONNENT LEURS VOITURES.**

L’interprétation de l’étude du BRAT est totalement fallacieuse dans l’objectif caché de suppression d’un maximum de places de parking.

Avancer que « la suppression de +/- 200 places ne devrait pas, ou peu, impacter le stationnement riverain localisé sur l’avenue de Tervueren » répond à l’un des objectifs de la Note que l’on a voulu cacher aux riverains : c’est INEXACT, DELOYAL et ... MANIPULATEUR.

L’étude ne mentionne pas non plus les futures places réservées pour zone de chargement des voitures électriques, zones réservées aux voitures partagées, PMR, zones réservées aux deux roues (vélos) ... La placette (av. de l’Armée) devrait également recevoir un aménagement plus convivial et plus vert qui supprimera encore bon nombre de places de parking, or la situation s’avère déjà extrêmement compliquée pour **les riverains qui sont les sacrifiés du projet au bénéfice exclusif d’un trafic de transit de navetteurs, alors qu’ils ont fait le choix réfléchi de vivre en ville.**

Les places de parking alternatives privatives évoquées, comme le parking ING (trop loin) ou INAMI sont des fausses pistes : les riverains, dont la tolérance est mise à très rude épreuve, ont l’intime conviction de manipulation car les acquéreurs du parking ex-INAMI ont exclu toute mutualisation du parking ... Et NON, la conversion de l’INAMI (le petit), jusqu’à preuve du contraire, ne fera pas diminuer la pression sur le stationnement, bien que la Note l’affirme. Et ce, d’autant que les logements de haut standing qui y seront implantés amèneront une clientèle par essence très motorisée, sans doute plus que les fonctionnaires aux horaires compatibles avec les transports publics qui y travaillaient auparavant.

Enfin, déplorons l’absence de vision pour la mobilité électrique. A propos des bornes de recharge, il est mentionné : « Maintenir et affiner » : c’est très peu visionnaire, les concessions pour les bornes étant perçues dans la Note comme une contrainte. Cela contraste avec le volontarisme affiché par la ministre, qui promettait des bornes en bas de ceux qui en demandaient.

PAGE 17

2.8 Plantation et patrimoine

Le champ lexical de ce paragraphe est évocateur du peu de considération des auteurs de la Note pour le caractère esthétique de l’avenue : « point dur du dossier », « peser lourd », « opportunités réduites », « contrainte ». La valorisation du *patrimoine* passe au deuxième voir troisième plan – n’oublions pas qu’une partie de la majorité régionale actuelle considère ce terme comme un gros mot.

Il a été opposé que le rond-point Montgomery n’est pas dans le périmètre de protection UNESCO, qu’il borde. Il est toutefois dans l’axe du Cinquantenaire au Palais Stoclet, qui sont deux monuments phares de la Région. L’une des plus belles perspectives de la ville qui, si elle n’est pas protégée à cet endroit précis, ne doit pas pour autant être dégradée au niveau patrimonial et esthétique. Il est quand même précisé, page 17 : « *L’avenue est reprise dans le PRDD comme une zone et axe patrimonial. Dans ce cadre, une coordination avec Perspective pourrait se révéler nécessaire* ».

Après avoir instrumentalisé les piétons, Bruxelles Mobilité instrumentalise à présent le patrimoine : « *Si le but est d’en faire un parkway, la cyclabilisation est conciliable avec cet historique, puisqu’il s’agissait à l’époque d’une promenade plantée* » (sic). Ce chapitre est donc bien un **alibi** :

« **Aborder les choses de cette manière pourrait correspondre aux vues des Monuments et Sites.** » (sic)

Il est question de « *tendre à restaurer l'implantation d'origine, c-à-d pas au milieu, mais bien sur les latérales* ». Ici encore, les auteurs de la Note expriment leur méconnaissance de la situation : il n'y a jamais eu de rangée d'arbres du côté des trottoirs, comme présenté sur deux des croquis, et c'est à éviter car cela réduirait sérieusement l'apport de lumière naturelle pour les riverains, tout en camouflant certaines façades de valeur. Il n'y a pas non plus eu 3 rangées d'arbres de chaque côté, mais bien deux et plutôt vers le centre (figure ci-dessous).

Une fois de plus, **tout et n'importe quoi est tenté dans la Note** pour supprimer un maximum de places de parking.



Alignements d'arbres sur l'avenue de Tervueren avant la construction des tunnels, vus depuis le n°196 (ou le 194B à sa construction) : source : patrimoine.brussels.

Il est à noter que le projet proposé par la commune d'Etterbeek, plaçant des pistes monodirectionnelles de part et d'autre des voies centrales, réduites par rapport à la configuration actuelle, tend bien, lui, à restituer cette perspective, les rangées d'arbres ajoutées l'étant au centre. Nous encourageons les autorités régionales à s'inspirer de la proposition d'Etterbeek sur ce point, rappelée à la première figure de ce document-ci.

« *Le questionnement de la suppression des pavés* » de l'esplanade du Cinquantenaire « *alors qu'ils ne sont pas conformes à la charte des revêtements piétons de BM* » n'est même pas discutable : il est hors de question de supprimer ces pavés. **Bruxelles Mobilité est pour la sauvegarde du patrimoine... quand ça l'arrange !**

Enfin, rappeler « *les objectifs du Gouvernement en termes de verdurisation et d'infiltration (green brussels)* » vient bien à point pour « *participer judicieusement à ces objectifs* ». **Alibi**, encore, pour imposer l'objectif principal de supprimer les places de parking des riverains de manière détournée.

2.9 Projets connexes

Il est regrettable de ne pas mentionner dans ce paragraphe :

- Le réaménagement du début de la E411, axe concurrent d'une partie de l'avenue pour sortir de Bruxelles, alors qu'il eût été préférable d'y détourner le trafic de transit.
- Le réaménagement du début de la E40 jusqu'au rond-point Schuman, alors que c'est également un axe concurrent et plus indiqué pour un trafic intense.

Omettre de réfléchir en incluant ces deux projets, c'est omettre l'opportunité d'apaiser l'avenue elle-même et de dégager, une fois de plus, la place nécessaire à un axe cycliste n'occasionnant aucun désagrément aux habitants.

PAGE 18/21

2.10 Tableau de synthèse

Le tableau de la p. 18 présente les propositions évoquées plus haut en commençant par la **sécurité** (maîtriser les vitesses) pour poursuivre avec l'option bidirectionnelle (**danger**) et terminer par l'**objectif caché** : suppression de >200 emplacements de parking.

PAGE 19/21

“la suppression de stationnements pour permettre la création d'une piste cyclable bidirectionnelle dans la latérale Sud entre Léopold et Montgomery” ... “il faut déconnecter les latérales de l'axe central ou des distributeurs” ... Comment feront les riverains pour rentrer chez eux en automobile ? Puis pour stationner ?

PAGE 20/21

figure 15 = la piste cyclable est projetée au ras des immeubles. Il faut pouvoir sortir des cours et des parkings d'immeuble avec la voiture, en toute sécurité. Lorsqu'il y a des déménagements, ce qui est fréquent, c'est là que stationne le monte-charge. Cet emplacement doit aussi rester libre pour les livraisons des professionnels.

La piste doit être monodirectionnelle et le long des bermes.

Conclusions de la Note d'orientation stratégique

Parfaite hypocrisie : commencer le chapitre conclusion par « *Les trottoirs ...* » alors que les aspirations des riverains sont totalement ignorées et ceux-ci écartés des discussions relève d'une parfaite hypocrisie, comme si c'était le point important sous-jacent de la NOS qui débouche sur la double piste cyclable et la bidirectionnelle dangereuse, avant de conclure par la nécessité de suppression de stationnement ... « ***car la demande en stationnement peut aisément y être gérée via des moyens réglementaires ...*** » et page 19 « ***pour des raisons de sécurité routière*** ». Ceci, alors qu'il est proposé des pistes cyclables bidirectionnelles (que tous les spécialistes disent dangereuses en milieu urbain), en évitant soigneusement dans les plans projetés de montrer les raccordements avec le rond-point Montgomery...

Ici aussi, la question de la réduction du trafic de transit sur les voies centrales et de la possible libération de place sur celles-ci, appuyées par un détournement du trafic sur les E40 et E411, n'est même pas à l'esprit des auteurs. Cela dénote un profond mépris envers les habitants de l'avenue et du district Tervueren-Montgomery !

Cette Note est claire sur les intentions cachées de Bruxelles Mobilité, Service Public Régional de Bruxelles: elle a été cachée aux riverains et aux communes alors que ce projet de transit rapide va les impacter très sérieusement.

Pire, cette Note cachée existant, **il a été dit tout et surtout son contraire** lors des réunions d'informations aux riverains à Etterbeek et à Woluwe-Saint-Pierre : cette désinformation est inadmissible dans une démocratie.

Avant que l'irréversible ne se produise, on peut toujours en discuter et surtout éviter d'encaisser la méthode, brutale et peu respectueuse, chère à BM, du fait accompli !

Bruxelles, le 24 avril 2022