

Quel avenir pour l'avenue de Tervueren ?

Soirée riverains - Me Gruber

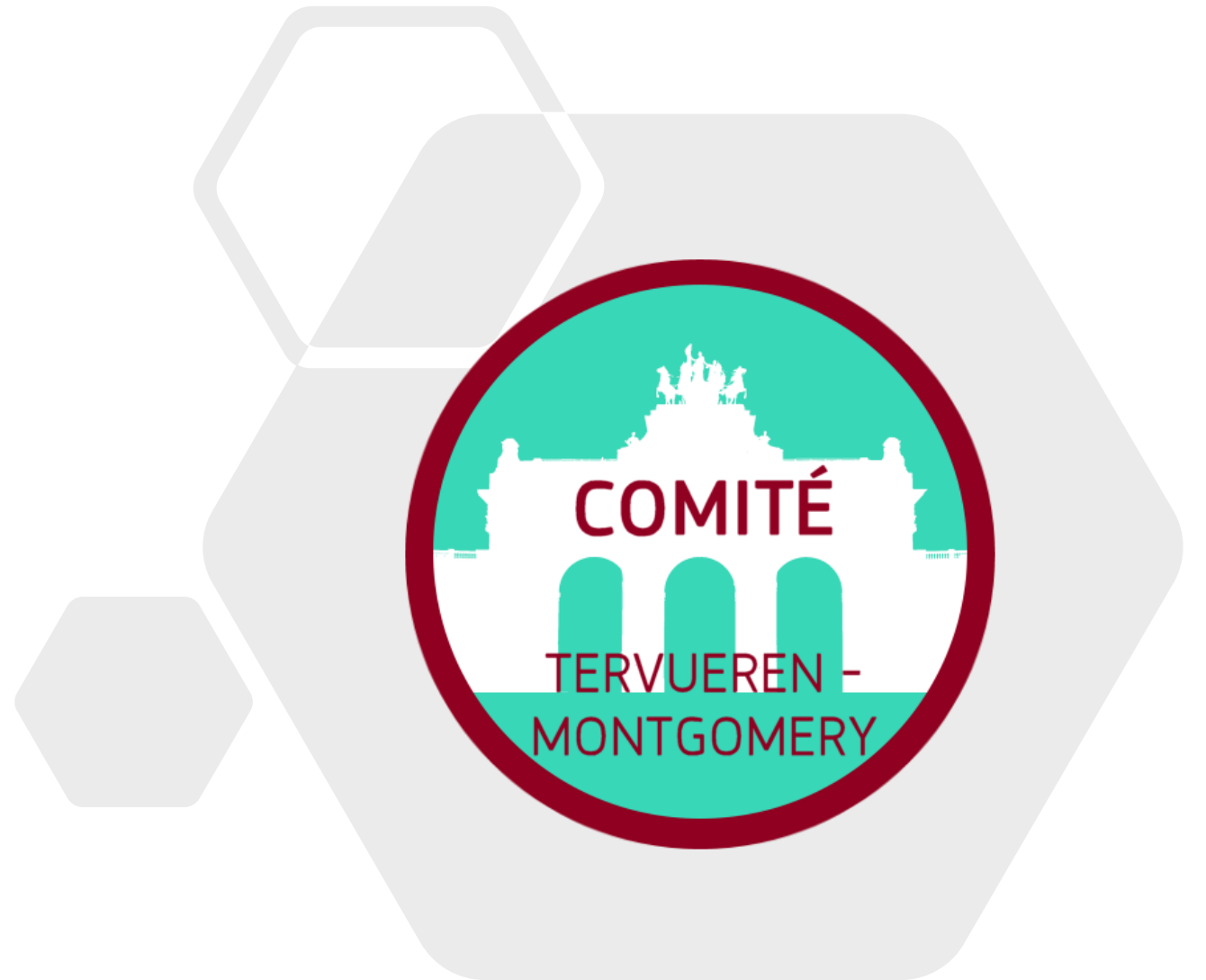
Comité Tervueren-Montgomery

6 novembre 2024

Mot de
bienvenue

Parole à
Me Gruber

Questions &
Réponses



Proactivité du comité Tervueren-Montgomery



2018-2019 : ministre Smet

15/10/2019 : rdv cabinet Van den Brandt

25/06/2020 : séance d'information Etterbeek

31/08/2020 : séance d'information WSP

01/12/2020 : mise en demeure (30 riverains)

12/02/2021 : mise en demeure 'mise en danger de la population - atteinte au quartier'

28/09/2021 : mise en demeure 'bidirectionnelle'

22/02/2022 : mise en demeure 'aménagement provisoire Montgomery'

27/06/2022 : interpellation citoyenne Etterbeek ► nouveau gestionnaire de dossier ► avis citoyen 'réaménagement de l'avenue de Tervueren en boulevard urbain' (19/07/2023)

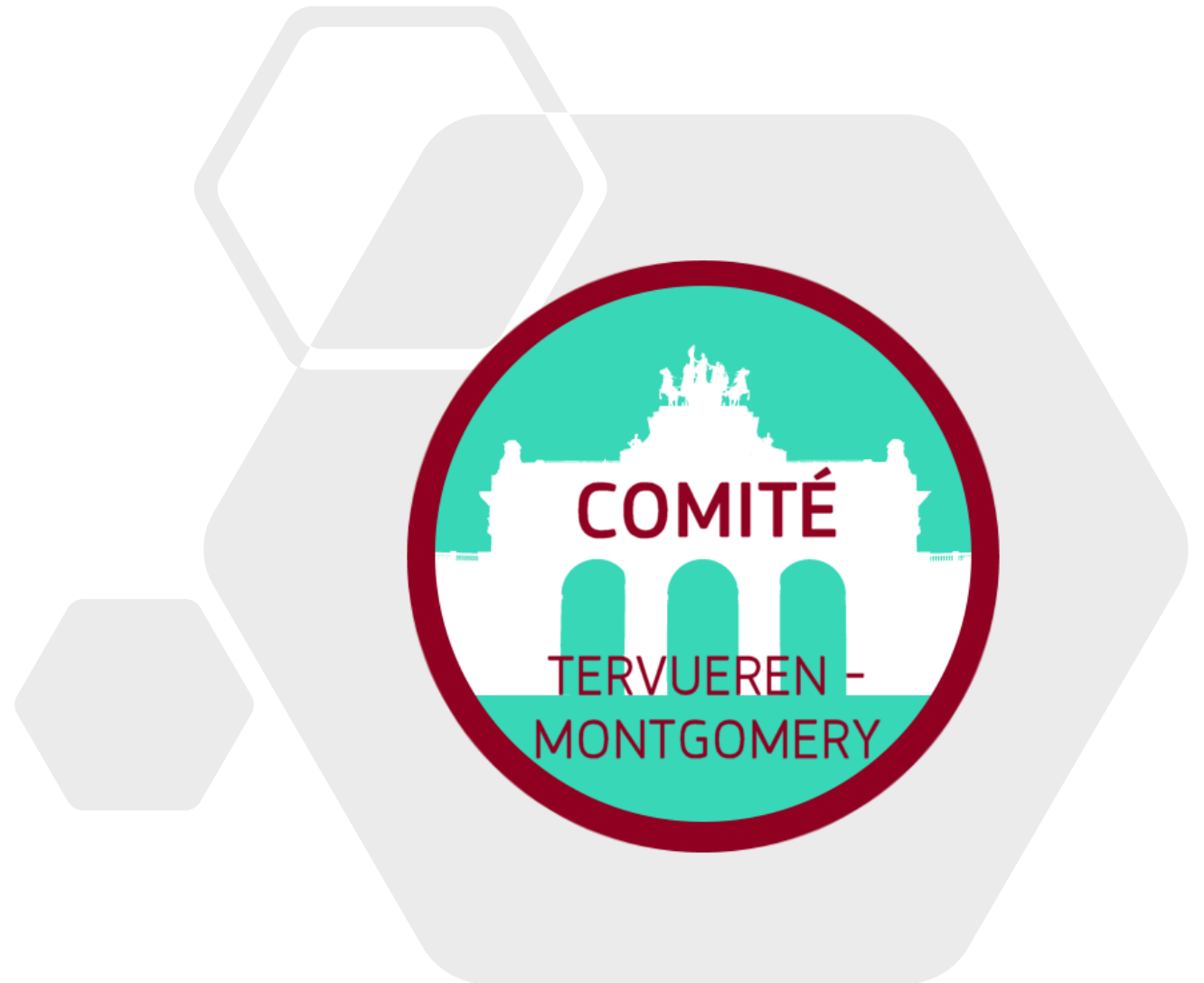
11/09/2023 : séance d'information Bruxelles Mobilité ► demande de permis (08/12/2023) ► enquête publique (18/10/2024-18/11/2024)

Me Gruber cabinet Vega

Droit de l'urbanisme et de l'environnement
ainsi que droit civil immobilier et de la
construction

Assiste et représente des particuliers, des
comités et associations dans le cadre du
suivi et de la contestation de projets, au
stade de la procédure administrative
d'octroi ou devant les juridictions de l'ordre
judiciaire et/ou le Conseil d'Etat.

Professeur de procédure administrative et
de droit de l'urbanisme au barreau de
Bruxelles (formation CAPA)



Les grandes étapes de la procédure en cours



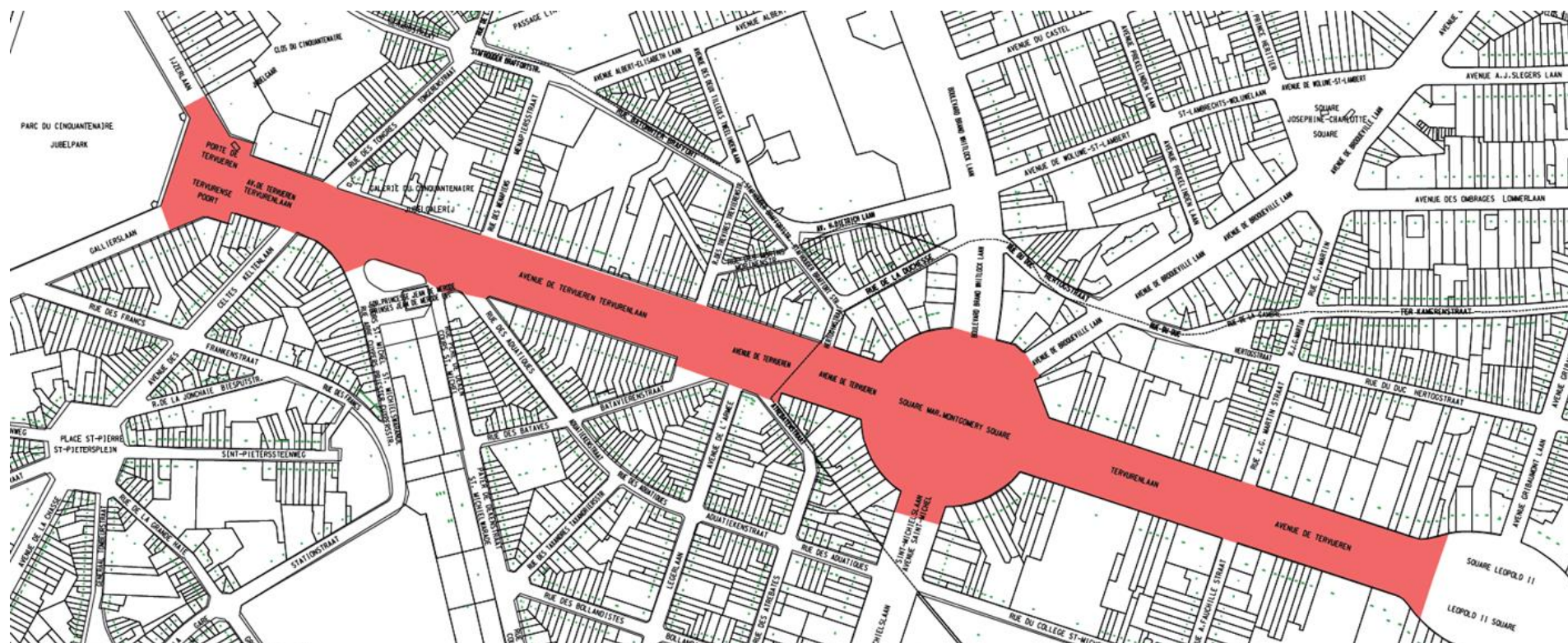
- ✓ Dépôt de la demande de permis
- ✓ Accusé de réception de son caractère complet
- ✓ **Mesures particulières de publicité :**
 - 1° Enquête publique **Jusqu'au 18 novembre 2024**
 - 2° Avis de la Commission de concertation (favorable, défavorable, favorable sous conditions)
- ✓ Eventuellement, modification du dossier de demande et réalisation de nouveaux actes d'instructions (mesures de publicité), en fonction des modifications apportées au projet
- ✓ Décision du Fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale
- ✓ Recours ouvert au Conseil d'Etat (*recours en annulation pour violation des formes soit substantielles, soit prescrites à peine de nullité, excès ou détournement de pouvoir, formés contre les actes et règlements* » des autorités administratives)

Le projet soumis à l'enquête publique



OBJET:

Réaménager l'avenue de Tervueren, de la Porte de Tervueren (Mérode) jusqu'au square Léopold II (Palais Stoclet) non inclus, en un boulevard urbain.



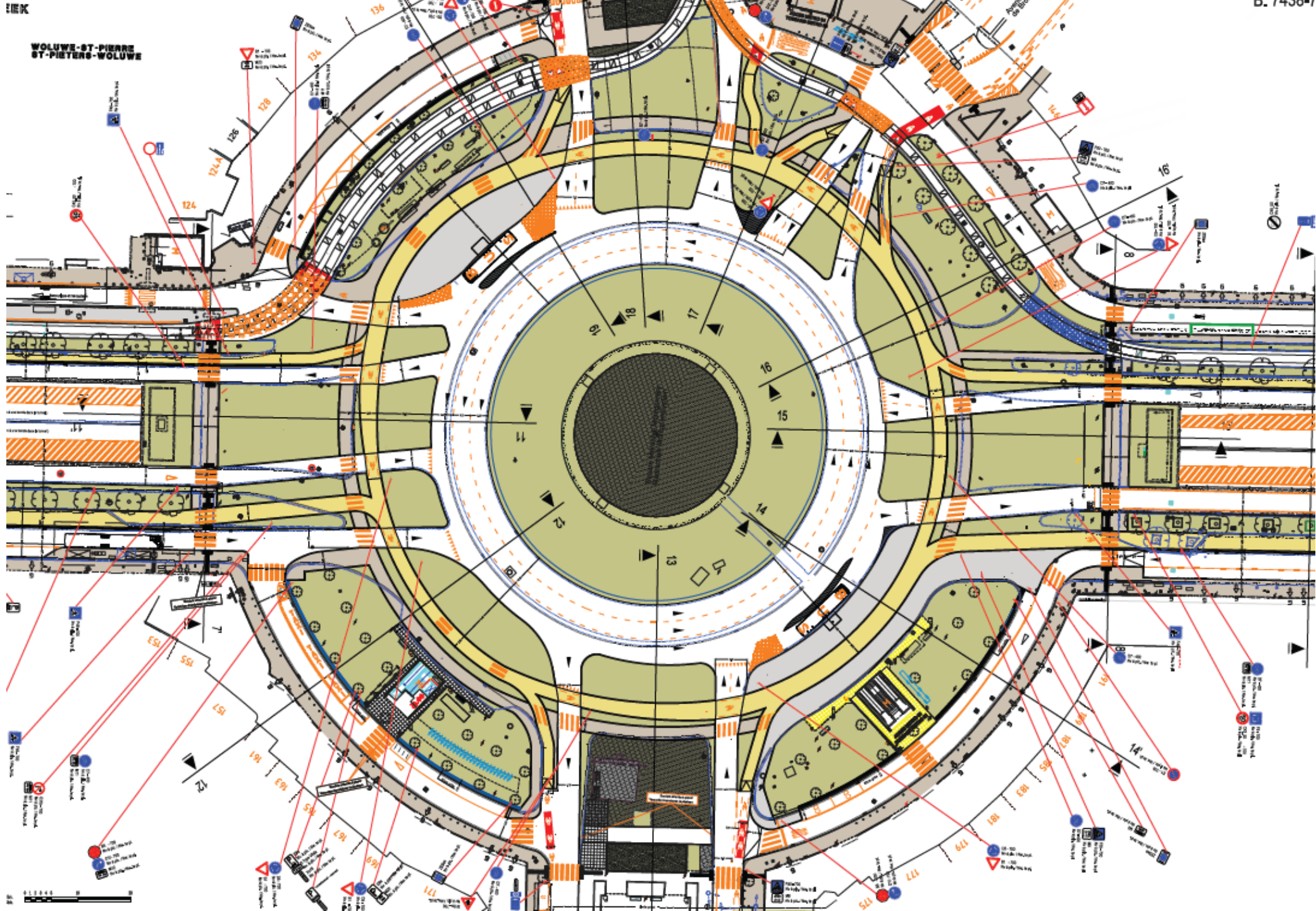
Le projet soumis à l'enquête publique

Modification du Square Montgomery



- **Espace central raboté au profit d'espaces verts supplémentaires sur le pourtour du rond-point**
- **Trois « anneaux » (automobile, piéton, cyclistes)**
- **Trois bandes de circulation automobile au centre – une seule bande d'accès/sortie croisant les anneaux cyclistes et piétons.**
- **Anneau cycliste dans un sens anti-horlogique**
- **Espaces verts de séparation**

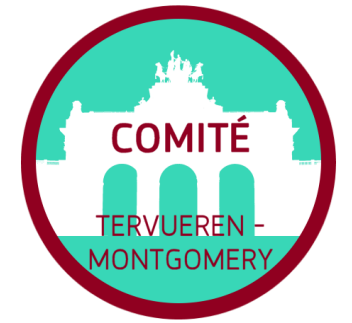
WOLUWE-ST-PIERRE
ST-PIETERS-WOLUWE

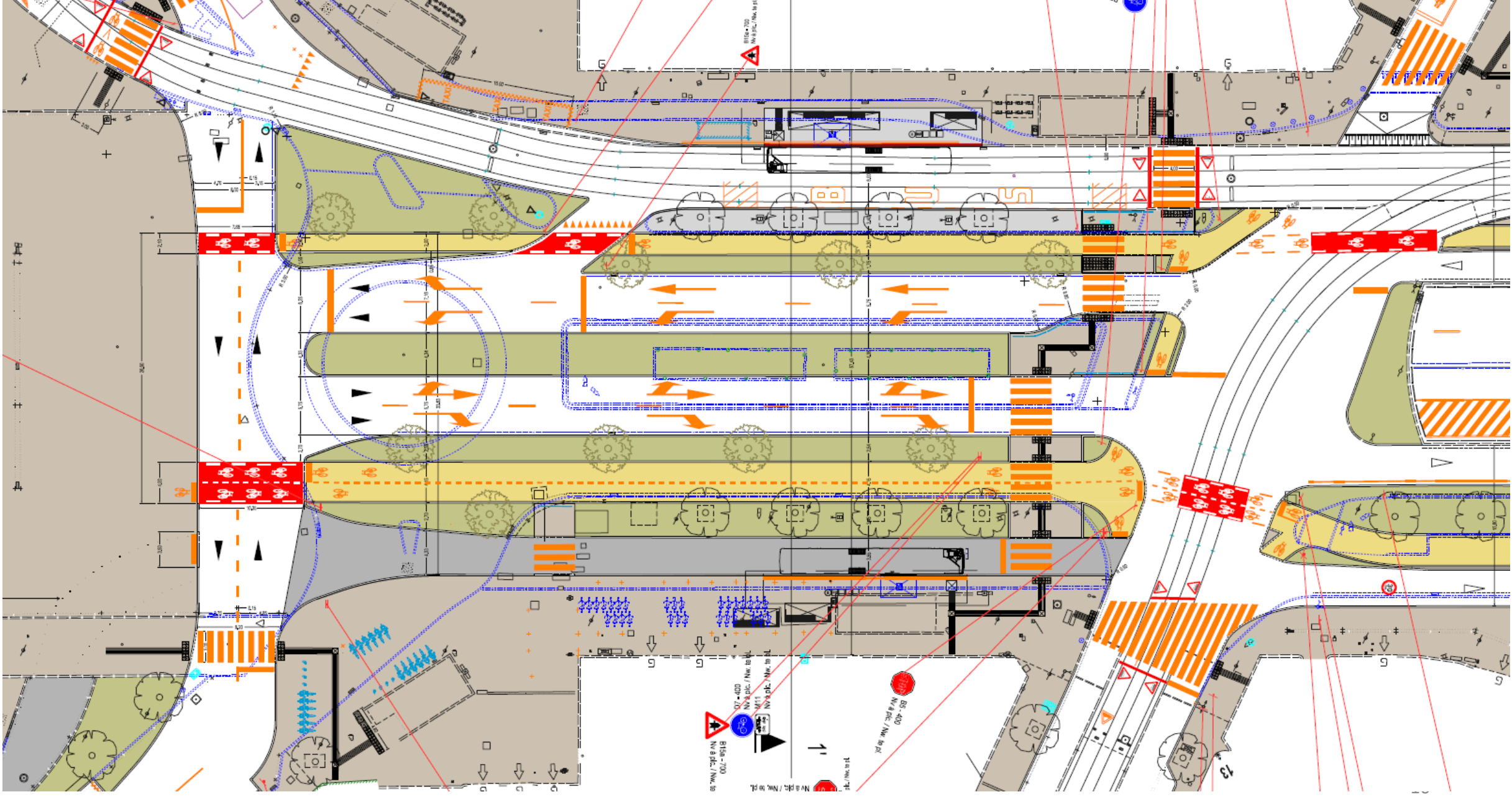


Le projet soumis à l'enquête publique

Suppression du rond-point de la Porte de Tervueren (Mérode)

- **Création d'un carrefour à feux**
- **Remaniement de la circulation des bus en réinstallant la latérale sud préexistante (supprimée dans les années 2000), et la séparation du trafic vélo et piéton qui se partage aujourd'hui l'espace en trottoir**



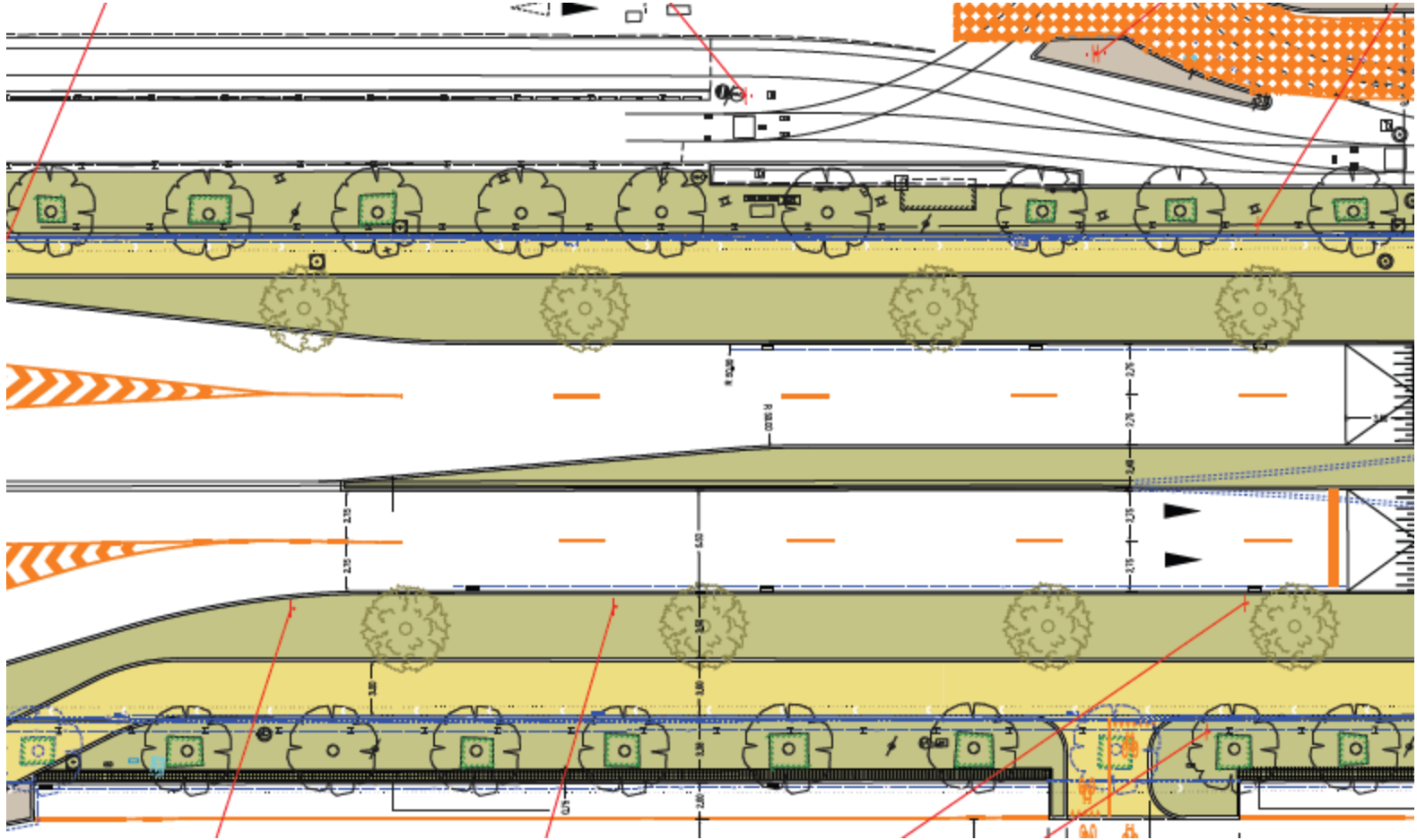




Le projet soumis à l'enquête publique

Modification du centre de l'Avenue

- **Deux zones de circulation automobile, comportant chacune deux bandes de circulation, séparées par une berme centrale verdurisée**
- **Zones de circulation bordées de zones plantées d'arbres**
- **Pistes cyclables prétendument « unidirectionnelles »**

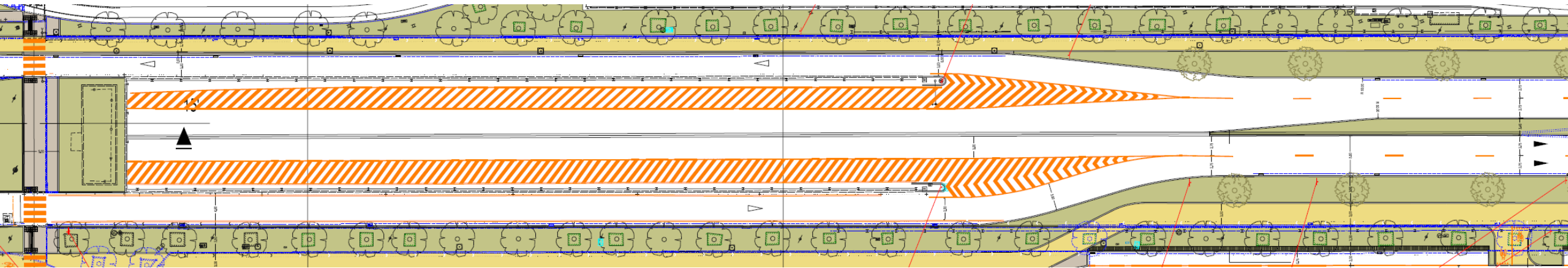




Le projet soumis à l'enquête publique

Modification au niveau des tunnels Cinquantaire et Montgomery

- **Réduction du nombre de bandes de circulation à l'entrée et à la sortie des tunnels Cinquantaire et Montgomery: passage de deux bandes à une seule bande**



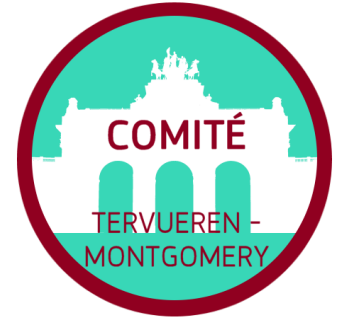
Le projet soumis à l'enquête publique

Modification des voies latérales

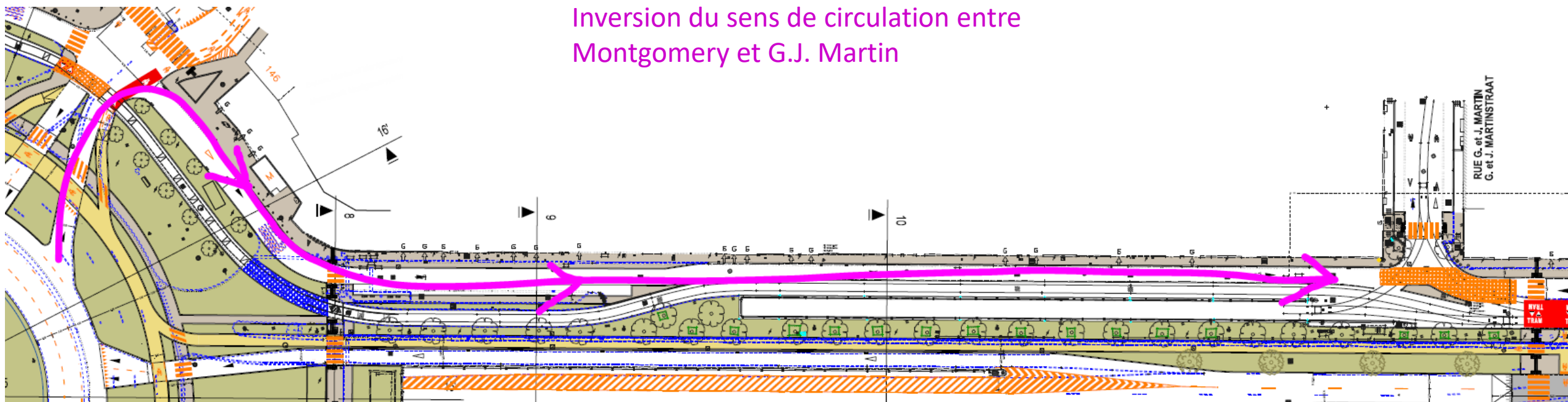
Voie latérale « Nord » :

Modification des sens de circulation pour arrêter le trafic de transit aux heures de pointe, entre G. et J. Martin et le rond-point Montgomery

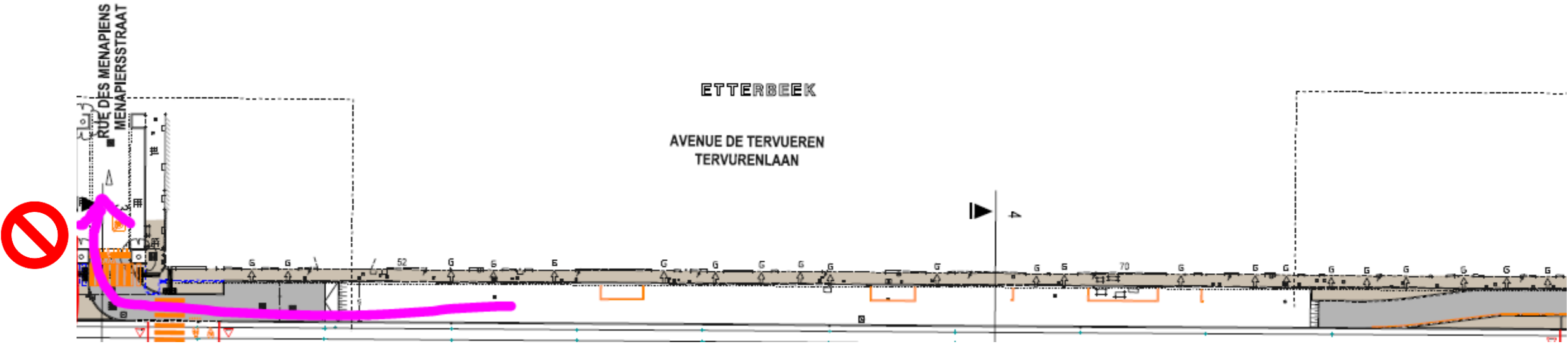
Fermeture du bout de la latérale nord vers Mérode



Inversion du sens de circulation entre
Montgomery et G.J. Martin



Fermeture du bout de la latérale nord vers Mérode





Le projet soumis à l'enquête publique

Modification des voies latérales

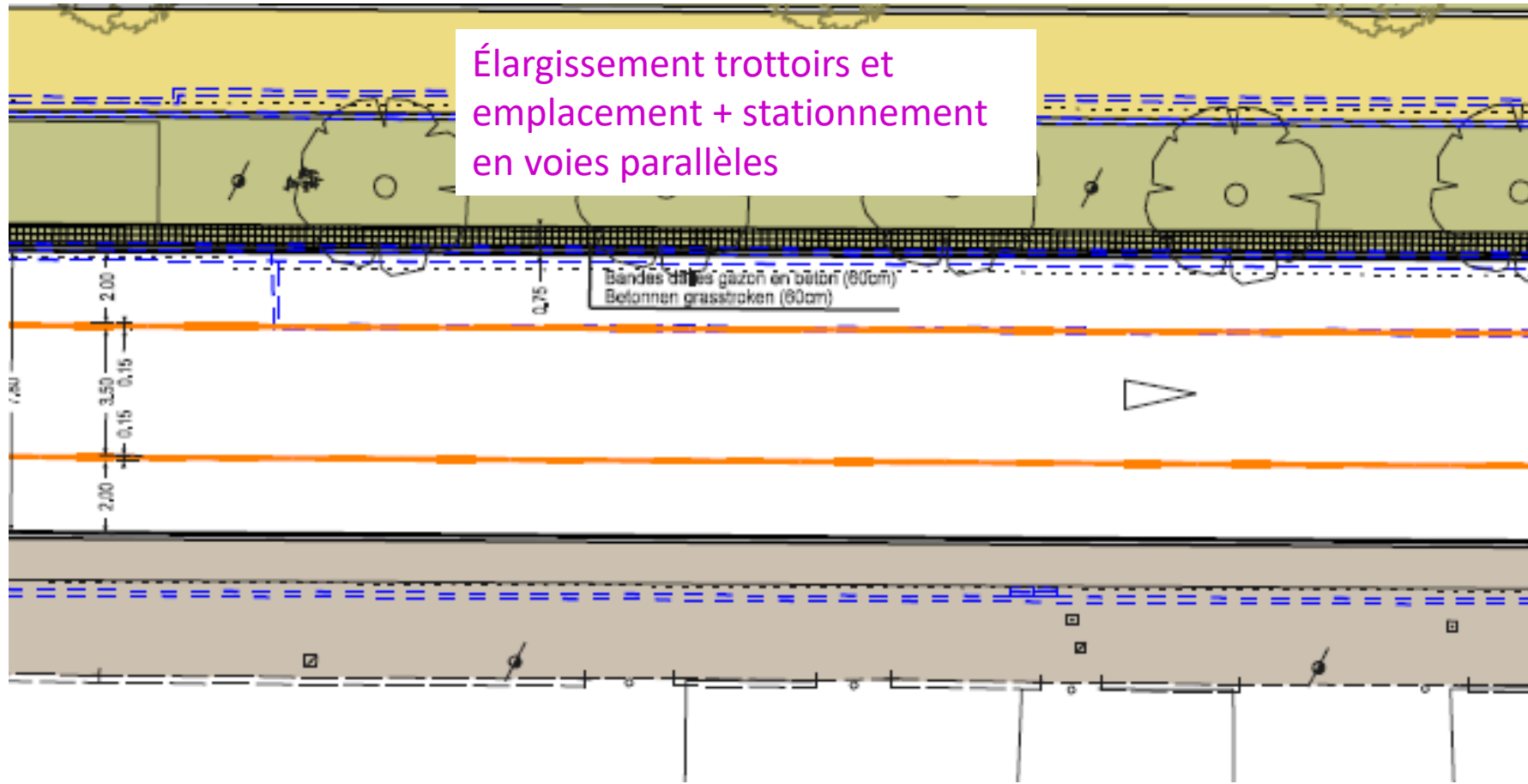
Voie latérale « Sud »:

Réorganisation du stationnement en deux voies parallèles dans le sens de la marche sur l'ensemble de la zone du projet + diminution du nombre d'emplacements disponibles

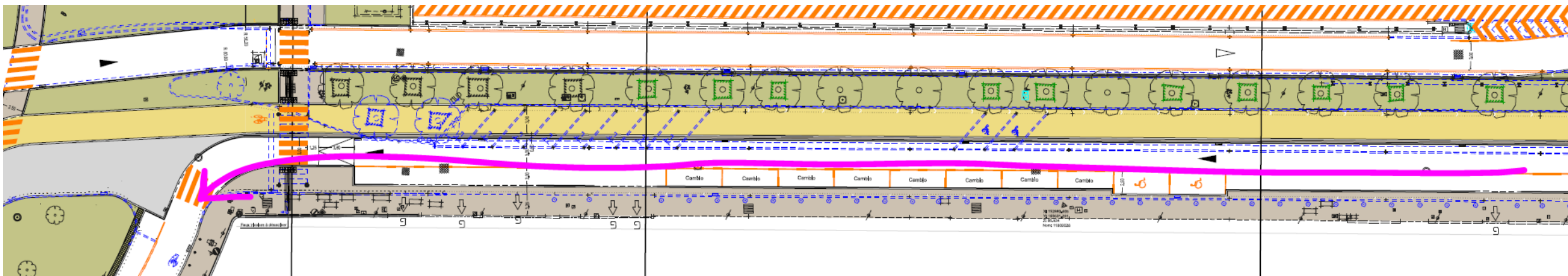
Réduction de la largeur de chaussée + élargissement des trottoirs

Inversion du sens de circulation entre le square Montgomery et le Square Léopold II

Élargissement trottoirs et
emplacement + stationnement
en voies parallèles



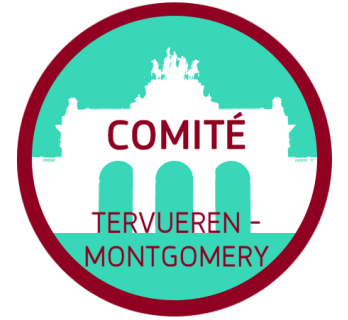
Inversion du sens de circulation entre le square Montgomery et le Square Léopold II

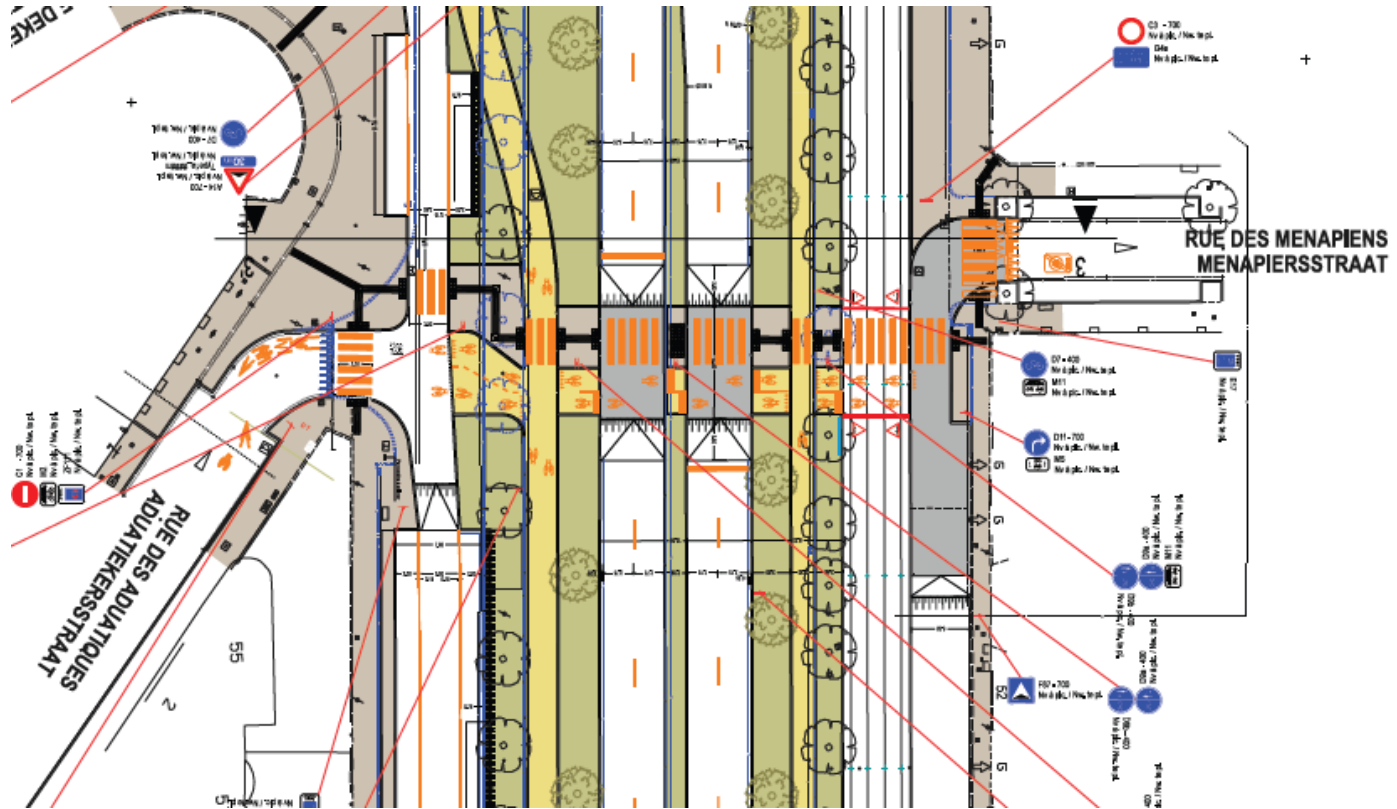


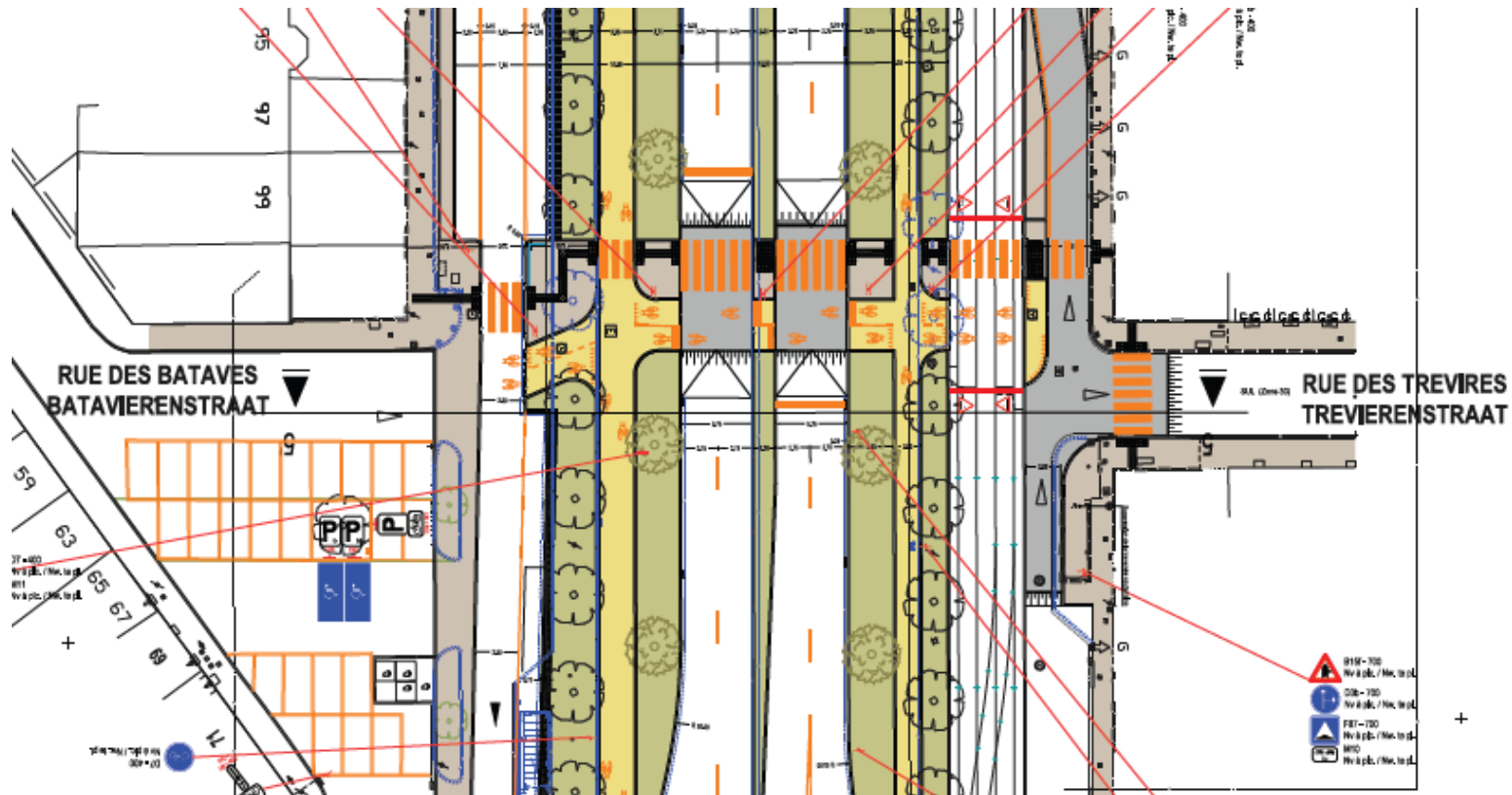
Le projet soumis à l'enquête publique

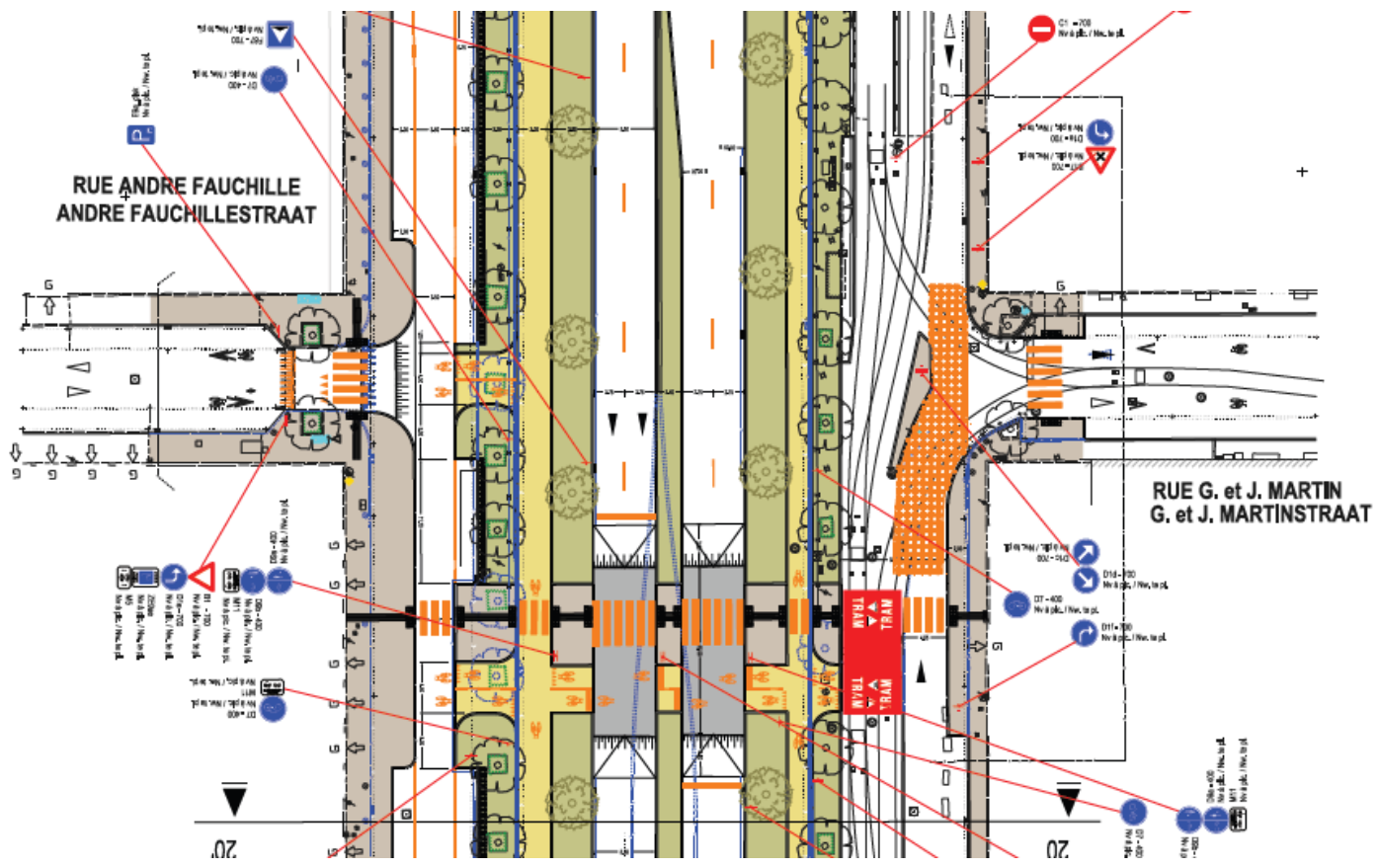
Nouvelles traversées cyclo-piétonnes

- **Au niveau de la rue des Menapiens et de la rue des Aduatiques**
- **Au niveau de de la rue des Bataves et de la rue des Trévires**
- **Au niveau des rues G.J. Martin et André Fauchille**









Consultation du dossier en ligne



Le dossier est consultable en ligne, jusqu'au 18 novembre 2024 sur le site internet « Openpermits »

Référence du dossier 19/PFD/1925593

The screenshot displays the 'openpermits.brussels' website interface. At the top left is the logo 'openpermits.brussels'. On the right, there is a search bar containing '19/PFD/1925593', a close button 'x', and language selection buttons for 'FR' and 'NL'. Below the search bar, a blue button indicates 'Enquête publique en cours'. The main content area features the project title 'Avenue de Tervueren 115-251' and '1150 Woluwe-Saint-Pierre' in large, bold black text. To the right of the title is a yellow 'Instruction' button. Below the title, a paragraph describes the project: 'Réaménager la voirie de façade à façade de l'avenue de Tervueren entre la Porte de Tervueren et le square Léopold II : modifier le régime de circulation ; abattre et planter des arbres ; installer des pistes cyclables ; installer des infrastructures propoices à la GIEP ; placer du mobilier urbain.' At the bottom left of this section is a blue 'Urban.brussels' button. On the right side of the page is a map of Etterbeek with a blue highlighted street segment. The map includes standard navigation controls (zoom in/out, location pin, full screen) and a 'Leaflet | Paradigm' logo at the bottom right.



Les objectifs du Comité

Le comité n'a pas pour objectif de verser dans la politique de l'obstruction de principe.

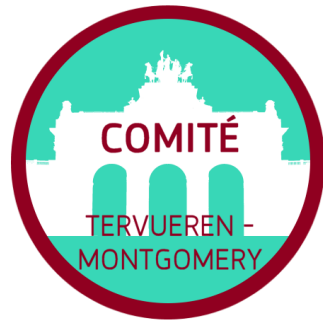
- ✓ Intentions citoyennes
- ✓ Volonté d'une réflexion commune et une construction collective (ou co-construction) du projet.
- ✓ Volonté de faire partie de la solution et pas du problème

En l'état le projet ne répond pas à ces impératifs



9 remarques principales concernant le projet soumis actuellement à l'enquête publique :

1. Pas de construction collective
2. Aucun équilibre entre les différents modes de circulation
3. Négligence des perspectives négatives
4. Aucune continuité à l'est ni à l'ouest de la zone d'intervention concernée
5. Création d'une fausse piste cyclable unidirectionnelle
6. Réduction importante du stationnement
7. Impacts importants des modifications des voies automobiles en termes de sécurité et de trafic
8. Absence de coordination des travaux projetés avec les travaux de réaménagement de la station Montgomery
9. Absence d'évaluation des incidences globales par un expert indépendant



1. Absence de construction collective

Tout projet d'ampleur doit être le fruit d'une vision partagée avec *a minima* une réflexion commune et une construction collective **en amont** du dépôt de la demande de permis.

Cela n'a pas été le cas.

Le projet, purement technique, vise essentiellement à promouvoir l'installation de pistes cyclables rapides et prioritaires.

Il était pourtant possible de faire tellement mieux (et moins cher) !



2. Aucun équilibre entre les différents modes de circulation

Il n'y a pas de partage de mobilité mais un remplacement forcé d'un mode de circulation (automobile), jusqu'ici prédominant, par un autre, qui devient ultra prioritaire (circulation cycliste rapide, voire très rapide).

Ce remplacement, qui se manifeste à bien des égards lorsque l'on examine le projet, apparaît lié à une **volonté d'entraver la circulation aux heures de pointe sur un des axes principaux de la ville.**

L'on note en effet la multiplication des traversées avec feux, la réduction à une bande de circulation à l'entrée/sortie des tunnels, arrêts multiples par pertes de priorité pour les automobilistes empruntant le square Montgomery (trois à l'entrée et trois à la sortie) avec des longueurs entre ces arrêts réduites à l'extrême, ...



3. Négligence des perspectives négatives sur l'avenue et des aspects patrimoniaux

Le Comité rejoint l'avis défavorable de la CRMS, qui pointe l'absence totale de prise en considération du patrimoine de l'Avenue en tant que telle et rappelle la « *nécessité d'inscrire les projets d'aménagement ou de transformation dans le respect des compositions paysagères et urbanistiques, selon une approche fondée sur les qualités et la compréhension de l'existant ou celles de l'origine : axialités, perspectives, profil, continuité, alignements, square, plantations, statues, séquences* »

En l'état, le projet passe ainsi « *à côté de l'opportunité de renouer avec la valeur patrimoniale de l'axe, sa composition axiale, sa scénographie, ses séquences paysagères grandioses, ponctuées de variations et de squares, ses perspectives...* ».



4. Aucune continuité à l'Est ni à l'Ouest de la zone d'intervention concernée

Le projet s'arrête net au Square Leopold II (non inclus) et à la place rectangulaire devant l'entrée du parc du Cinquantenaire. Là où le rond-point existant est supprimé pour permettre une arrivée rapide des cyclistes au nord et au sud, ce qui créera un dangereux mélange désordonné cyclistes/piétons.

Aucune précision n'est donnée sur les intentions de continuité à l'Ouest comme à l'Est, sur une plus grande échelle.

C'est pourtant nécessaire en matière de mobilité.



5. Fausse piste cyclable unidirectionnelle

Au sud et à Montgomery, la piste cyclable (annoncée comme étant unidirectionnelle de principe et bidirectionnelle, de manière exceptionnelle, à certains endroits uniquement) est en réalité **entièrement bidirectionnelle**, alors que la dangerosité de pareilles pistes est reconnue.

Il s'agit, selon plusieurs études sérieuses, d'un cas d'école **d'aménagement accidentogène**:

- De telles pistes 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.



6. Réduction importante de l'offre de stationnement

Le projet supprime 56 places de stationnement (soit 15%).

La latérale sud à WSP, entre Montgomery et Léopold II, est particulièrement concernée avec la suppression du stationnement en épi (sans preuve de sa dangerosité).

Bruxelles Mobilité prend en réalité pour acquis une situation qui résulte de la « phase test » mise en place provisoirement par la commune d'Etterbeek et qui a déjà entraîné une perte de 48 emplacements, dont il faut tenir compte.



7. Impacts importants des modifications des voies automobiles en termes de sécurité et de trafic

Les 4 bandes de circulation automobile prévues au centre ne dépassent pas 11 mètres de large.

La berme verte centrale (prévue pour les séparer en 2*2 et difficile d'accès pour l'entretien) devrait être supprimée, avec une bonne gestion des feux pour un temps de traversée suffisant, et remplacée par des aménagements de « qualité » répartis sur les zones vertes latérales. Cela agrandirait la zone entre les voies automobiles et les pistes cyclables rapides et augmenterait la sécurité.

La sortie du tunnel Cinquantenaire et le tunnel Montgomery sont réduits à une voie unique ce qui risque de créer de fameux embouteillages !



8. Absence de coordination des travaux projetés avec les travaux de réaménagement de la station Montgomery

Il est déraisonnable d'aménager en surface si des travaux souterrains futurs (par ex. modifier des trémies en latérale nord WSP ou installer des ascenseurs à Montgomery) sont également planifiés et s'ils sont susceptibles d'impacter les contours du projet.

« On ne repeint pas les murs s'il faut abattre la maison et la reconstruire ».

A Schaerbeek, la commission de concertation a émis un avis défavorable concernant le projet de réaménagement de la Place Meiser, notamment au motif que *« le projet ne prend pas en compte les tunnels et stations prévus sous la place Meiser, notamment la prolongation du tunnel du tram 7 et la connexion avec le futur quartier Médiapark ».*

Il doit en aller de même, en l'espèce.



9. Absence d'évaluation des incidences globale par un expert indépendant

Le rapport d'incidences, indigent à de nombreux égards et aspects de nature environnementale, n'est pas - en termes d'évaluation - à la hauteur d'un projet d'une telle ampleur/ambition ainsi que de l'article 2 du CoBAT. Il s'apparente davantage à un document promouvant/défendant le projet, plutôt qu'à un écrit évaluant, concrètement, les incidences réelles du projet sur l'environnement au sens large.

L'autorité devant opérer un équilibre entre les différents besoins, ce sera presque impossible en présence d'un rapport d'incidences aussi lacunaire.

Il est indispensable de faire réaliser une étude d'incidences comprenant une analyse sérieuse et globale des flux incluant les autres projets concernant les pénétrantes à Bruxelles, par un expert agréé et indépendant, afin de prendre les mesures qui s'imposent pour sauvegarder les droits légitimes des riverains du projet. L'enclavement des quartiers, prévu dans le projet, doit aussi être étudié.



CONCLUSION

En l'état, le projet est loin de rencontrer le **bon aménagement des lieux**.

L'on rappelle que « *le bon aménagement des lieux, qui doit être recherché dans le cadre de tout octroi de permis, est une notion évolutive qui se rapporte à l'examen concret que doit exercer l'autorité compétente, pour chaque demande de permis, de la compatibilité, de l'absence d'impact négatif ou d'incidence inacceptable [du projet] sur l'aménagement local bâti ou non bâti, essentiellement en fonction des circonstances de fait* » (CE n°259.458 du 12 avril 2024, notamment).

S'y ajoute la nécessité, dans le cadre d'un projet aussi important que celui qui fait l'objet de la présente enquête, de veiller au respect de l'intérêt général de la collectivité, en tenant compte des intérêts de l'ensemble de ses composantes et d'une utilisation parcimonieuse et rationnelle des deniers publics.



PROPOSITION

- ✓ Une **bonne séparation du trafic central** (à max 50Km/h) **et de la circulation locale** (à max 30 Km/h) qui absorberait un trafic vélo respectueux du code de la route, à vitesse raisonnable, tous dans un sens unique (unidirectionnel) et bien séparé des piétons.
- ✓ Le square Montgomery avec le principe test actuel, qui a fait ses preuves, à **3 bandes dont la bande extérieure est partagée** (à max 30Km/h pour tous y compris les vélos sur la bande extérieure) **sans modification de la zone centrale avec la fontaine.**
- ✓ Ces **3 bandes seraient ramenées vers le centre** (utilisation de la bande supprimée au centre pour le test) **au profit de zones vertes toutes regroupées et agrandies vers l'extérieur**, comprenant les arrêts de bus et accès au métro. Ces espaces seraient aménagés en promenades vertes avec un seul passage piétons (et pas deux) à toutes les entrées et sortie de l'anneau central pour concentrer les traversées et réduire le nombre de « zones à concentration d'accident » (ZACA).



PROPOSITION

- ✓ Les **zones vertes** entre l'anneau central partagé et les voies latérales seraient **réaménagées en espaces plus larges pour les piétons** et les voies latérales circulaires seraient devenues des zones résidentielles aménagées accessibles aux véhicules et où les piétons auraient priorité.
- ✓ Le **trafic central de l'avenue de Tervueren** (à 50Km/h) **serait réduit à 2 bandes dans chaque sens** (+ bandes d'accès et de sorties) **sans berme centrale** pour réduire la longueur des traversées cyclo-piétonnes et augmenter les zones de verdure latérales et les zones d'attente des traversées.
- ✓ Les **allées latérales** nord et sud seraient devenues des **rues cyclables à circulation locale** apaisée monodirectionnelles, toutes **dans le sens initial de circulation** (comme les voies centrales) pour tous usagers à maximum 30Km/h (y compris les vélos).

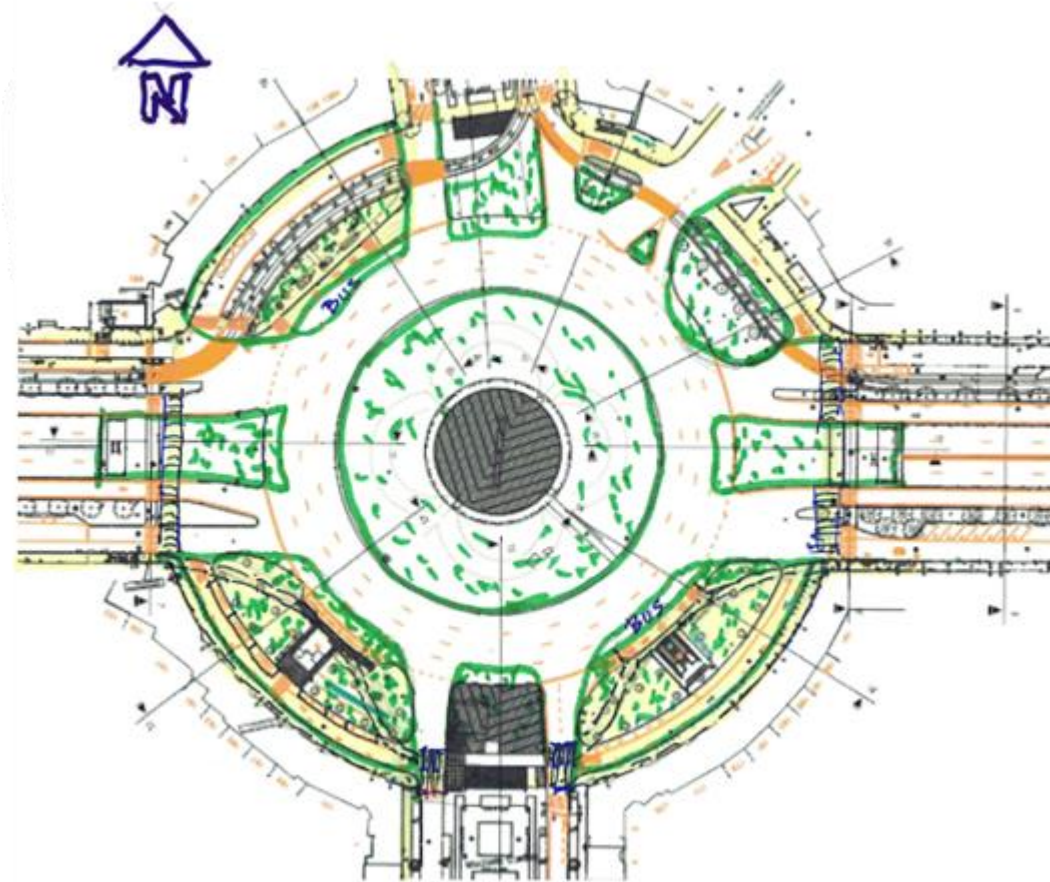
C'est la situation actuelle sur la latérale sud aux heures de pointe le soir : la rue est plus utilisée que la piste cyclable provisoire et les voitures s'intègrent harmonieusement en circulation locale.



PROPOSITION

- ✓ Le **nombre d'entrées et de sorties (ZACA)** seraient **réduites sur le square** Montgomery.
- ✓ Les **trottoirs** seraient **élargis de manière raisonnable** au nord comme au sud.
- ✓ Le nombre de places de stationnement serait maintenu.
- ✓ La **place avenue de l'Armée** serait réaménagée avec terrasses et plantations, tout en maintenant le nombre d'emplacements voitures dans les environs immédiats : c'est possible.
- ✓ Le boulevard urbain aurait **une seule traversée cyclo-piétonne** de part et d'autre du square Montgomery (celle entre Ménapiens et Aduatiques impactant la sortie de la ville le soir serait supprimée au profit du passage piéton que BM veut supprimer à l'ouest du carrefour Tongres-Celtes).

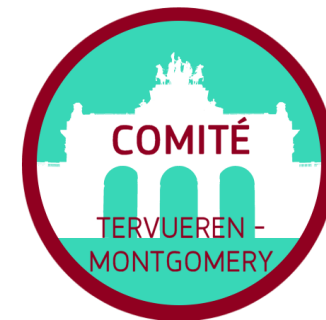
PROPOSITION



Tout cela serait mieux partagé entre différents modes de circulation et coûterait beaucoup moins cher à la collectivité que ce qui est actuellement prévu pour les cyclistes rapides de transit.



MERCI DE VOTRE ATTENTION



Questions & Réponses