

A envoyer pour le mardi **15 septembre 2020** par email à :

[info.vandenbrandt@gov.brussels](mailto:info.vandenbrandt@gov.brussels), [gcochez@gov.brussels](mailto:gcochez@gov.brussels), [jrdussart@gov.brussels](mailto:jrdussart@gov.brussels),  
[mobilite@woluwe1150.be](mailto:mobilite@woluwe1150.be), [bcereche@woluwe1150.be](mailto:bcereche@woluwe1150.be), [apirson@woluwe1150.be](mailto:apirson@woluwe1150.be),  
[clhoir@woluwe1150.be](mailto:clhoir@woluwe1150.be), [fdecallatay@woluwe1150.be](mailto:fdecallatay@woluwe1150.be),  
[antoine.bertrand@woluwe1150.be](mailto:antoine.bertrand@woluwe1150.be), [ckolchory@woluwe1150.be](mailto:ckolchory@woluwe1150.be),  
[dharmel@woluwe1150.be](mailto:dharmel@woluwe1150.be), [rvanbreugel@woluwe1150.be](mailto:rvanbreugel@woluwe1150.be), [hdevos@woluwe1150.be](mailto:hdevos@woluwe1150.be)

**Avis concernant le projet présenté lors de la concertation du 31 août  
2020 relative à l'aménagement d'une piste cyclable sur la contre-allée  
Sud de l'Avenue de Tervueren, entre la Rue des Atrébates et le Square  
Léopold II**

Woluwé-St-Pierre, le 14 septembre 2020

Visualisation citoyenne du samedi 12 septembre :

[Parkeerplaatsen sneuvelen voor nieuw fietspad. Buren ongerust: "Waar moeten wij dan parkeren?"](#)  
(Het Laatste Nieuws - 12/9/2020)

[Aan de Tervurenlaan in SPW verdwijnen 50 parkeerplaatsen](#) (Bruzz - 12/9/2020)

[Piste cyclable sur l'avenue Tervueren, "Il y a des alternatives à la suppression de places de parking"](#)  
(LaLibre - 12/09/2020)

[Les riverains de l'avenue de Tervueren proposent des alternatives pour éviter la suppression des places de parking](#) (Bx1 - 12/09/2020)

Madame, Monsieur,

Un projet de création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la section de l'Avenue de Tervueren, entre la Rue des Atrébates et le Square Léopold II a été présenté le 31 août 2020 à Woluwé-St-Pierre. Ce projet n'est qu'une phase pilote, après laquelle une rénovation profonde sera menée en 2023.

- Entre la Rue des Atrébates et le rond-point Montgomery, **seule l'option préservant un maximum de places de parking est recevable** : tout doit être mis en œuvre pour qu'aucune place ne soit perdue vu la présence de nombreux commerces qui en dépendent.
- Concernant le **tronçon compris entre Montgomery et Léopold II**, la section 1 ci-dessous expose mon avis motivé, la section 2 propose des alternatives manifestement réalisables et la section 3 contient les remarques concernant la manière dont le projet de 2023 devrait être mené.

**1) Avis concernant le projet pilote de piste cyclable présenté le 31 août : il faut un impact limité sur les voies latérales en empruntant l'espace aux chaussées centrales**

**La réémergence du vélo comme mode de déplacement ne doit pas se faire en nuisant gravement au quartier Montgomery.**

Premièrement, la piste présentée dans le projet a les caractéristiques d'une « **autoroute à vélos** » et est positionnée comme une alternative pour les automobilistes en transit. Toutefois, la « **pression cycliste** » de transit **doit également s'exercer sur les espaces dédiés aux trajets longs** en empruntant l'espace aux chaussées centrales, à moins d'avoir un impact limité.

Deuxièmement, le projet tel que présenté le 31 août accroîtra le problème de **saturation du parking**. Le ministère s'est appuyé, le 31, sur des comptages pour justifier d'une prétendue surcapacité du parking (101 places). La fig. 1, prise au même moment, montre au contraire un parking pratiquement saturé à une date où tous les habitants ne sont pas encore rentrés de vacances. Une telle situation est récurrente.

Cette saturation accrue portera atteinte aux nombreux diplomates et médecins du quartier qui seront tentés, à juste titre, de réclamer des emplacements réservés. Elle augmentera la tentation des automobilistes non-autorisés d'utiliser les places dédiées aux voitures partagées, réduisant ainsi l'efficacité de ces dernières. De plus, l'arrivée de nouveaux habitants au sein des bâtiments de l'INAMI, aujourd'hui vides, n'arrangera rien. Quant au **commerce de proximité**, déjà moribond en cette période post-Covid 19, il souffrira encore davantage.



Fig. 1 – Avenue déserte, parking rempli, 31/8/20, vue du n°194B.

Fig. 2 – agrandi du plan.

Troisièmement, le projet est étonnamment **médiocre du point de vue des cyclistes**. La figure 2 est un agrandi des plans transmis le 31 août. Il y est mentionné une largeur de piste inférieure à 3 m, moins que le seuil minimal recommandé pour une piste de type « RER » bidirectionnelle. La **largeur cyclable ne peut donc pas être l'argument pour justifier les choix de ce projet**. En outre, de telles pistes bidirectionnelles sont reconnues pour leur **dangerosité**<sup>1</sup> ; les deux extrémités du tronçon mèneront à des situations de surprise de la part de automobilistes. Enfin, l'absence d'une zone tampon entre la piste cyclable et le parking longitudinal exposera les cyclistes aux coups de portières. Les arguments présentés par la Ministre sur les prétendues vertus de ces pistes à double sens ne convainquent donc pas.

**Le projet doit donc être revu complètement sur le tronçon.**

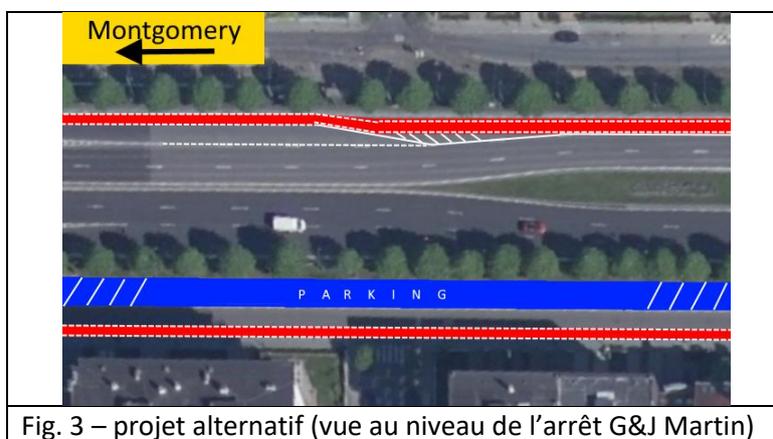
<sup>1</sup> C. Thiry, *Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Aménagements cyclables séparés de la chaussée*, part. 1., Bruxelles Mobilité, 10/2018.

## 2) Exemples d'alternatives acceptables à court terme

À **court terme**, il est pertinent de demander deux pistes monodirectionnelles entre Stoclet (Léopold II) et Montgomery, ce qui **garantit à la fois la sécurité des cyclistes et préserve toutes les places de stationnement du quartier**. Un exemple est donné sur la fig. 3. Concrètement :

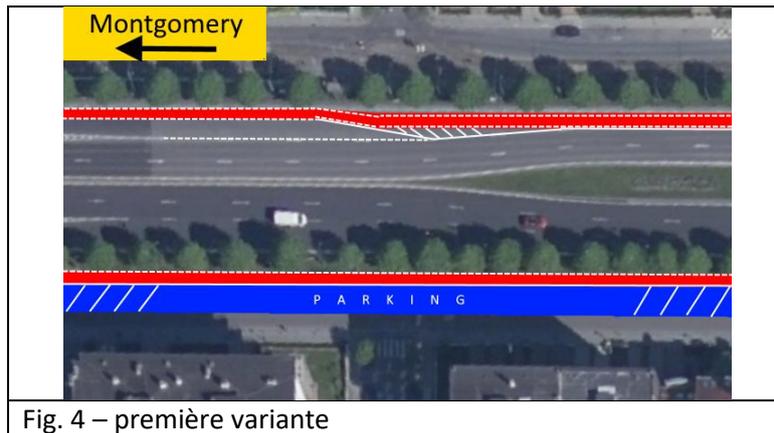
- La piste cyclable allant de **Tervueren vers le centre de Bruxelles** emprunterait la chaussée centrale Nord de l'Avenue avant d'arriver au rond-point. Le plus simple serait de réduire l'Avenue à 2 + 3 voies au lieu de 2 x 3 voies à cet endroit, ce qui est cohérent avec l'abaissement prochain de la vitesse à 50 km/h. Le croquis montre, en rouge, où passeraient les cyclistes et comment ils s'inséreraient dans la bretelle, très large à cet endroit.
- La piste cyclable allant du **centre de Bruxelles vers Tervueren** emprunterait la latérale Sud de l'Avenue. En réalité, une piste cyclable y est déjà partiellement tracée à hauteur de la Résidence de l'Ambassadeur du Brésil (le long des trottoirs). Dès lors, une alternative serait d'établir un tracé continu (et non partiel, comme c'est le cas aujourd'hui) de la piste cyclable du rond-point Montgomery jusqu'à Stoclet. Le cas échéant, en limitant la vitesse de la latérale Sud à 20 ou 30 km/h et en installant des ralentisseurs de vitesse sur la voirie.

La connexion à la piste existante se ferait plus aisément que dans le projet présenté le 31 août que je rejette : les cyclistes venant de Tervueren pourraient s'insérer sans feu rouge sur la chaussée centrale Nord au niveau de l'obélisque. Ils bénéficieraient de la vue superbe sur le Cinquantenaire, dont seuls les automobilistes jouissent aujourd'hui.



Je présente ci-après deux variantes de ce scénario, qui me conviennent également, mais je suis prêt à accueillir toute nouvelle solution qui tienne compte de mes remarques précédentes.

La **première variante** serait, tout en maintenant le parking en épi (en bleu sur la fig. 4), de faire passer les cyclistes vers Tervueren entre la berme latérale et les voitures garées. L'avantage serait une meilleure protection des cyclistes, qui ne seraient pas exposés aux entrées des propriétés. L'inconvénient serait que les riverains pratiquant le cyclisme ne pourraient pas s'insérer directement sur la piste.

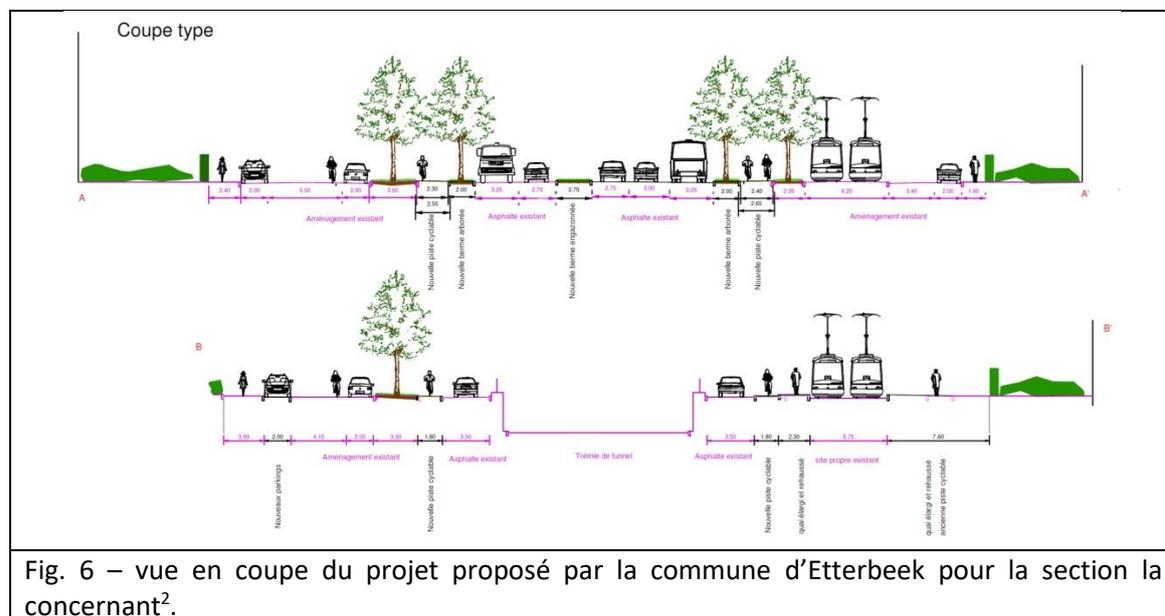


La **seconde variante** serait de ne pas placer de piste sur la chaussée centrale Nord vers le centre de Bruxelles, mais de classer la voie latérale Nord en « **rue cyclable** », avec une matérialisation claire du passage des cyclistes, une limitation de vitesse à 30 voire 20 km/h et, éventuellement, des ralentisseurs ou une mise en circulation locale (fig. 5). L'inconvénient serait l'absence de site propre cycliste dans ce sens de circulation. L'avantage serait une moindre gêne sur le trafic de transit



### 3) *Souhais pour le long terme (projet de 2023)*

À **long terme**, je demande la reconversion de l'Avenue en boulevard urbain comme cela est déjà envisagé du côté d'Etterbeek (voir fig. 6). Ce projet a pour ambition de restituer la perspective paysagère d'antan, de donner une vraie place pour les cyclistes et de préserver le nombre de places de stationnement disponibles aujourd'hui.



Plus particulièrement, et outre le **maintien des parkings actuels**, je demande :

- Que le projet présente une cohérence de part et d'autre du rond-point Montgomery et dans les deux communes concernées. **La ligne droite allant de l'obélisque au Cinquanteaire doit former un tout homogène** en termes d'aménagements.
- Que le **recul entre les façades et les voies de transit** soit augmenté, afin de dégager de nouveaux espaces.
- Que ces espaces soient affectés à de la verdure, ainsi qu'à la circulation cycliste.
- Que le trafic de transit, sur la section Stoclet-Musée du tram, soit **cantonné entre les rangées d'arbres** et ne longe plus les maisons.
- Que l'aménagement public tienne compte du joyau que représente le Palais Stoclet. Région et commune doivent étudier **toutes les possibilités de financement y compris internationales**, pour que le bâtiment soit soustrait au maximum des contraintes du trafic.
- Que la **traversée de l'Avenue** soit rendue possible aux usagers faibles, là où des rues ont été interrompues (par exemple, qu'il devienne aisé de passer de la Rue Fauchille à la Rue G&J Martin).
- Que la concertation soit organisée de manière apaisée, sans les erreurs commises à l'occasion de la dernière invitation. Le projet de 2023 doit être **co-construit avec les habitants et les commerçants**.

<sup>2</sup> Commune d'Etterbeek, *L'avenir de l'avenue de Tervueren se profile*, consulté en septembre 2020, <https://www.etterbeek.be/archives/2020/l2019avenir-de-l2019avenue-de-tervueren-se-profile>