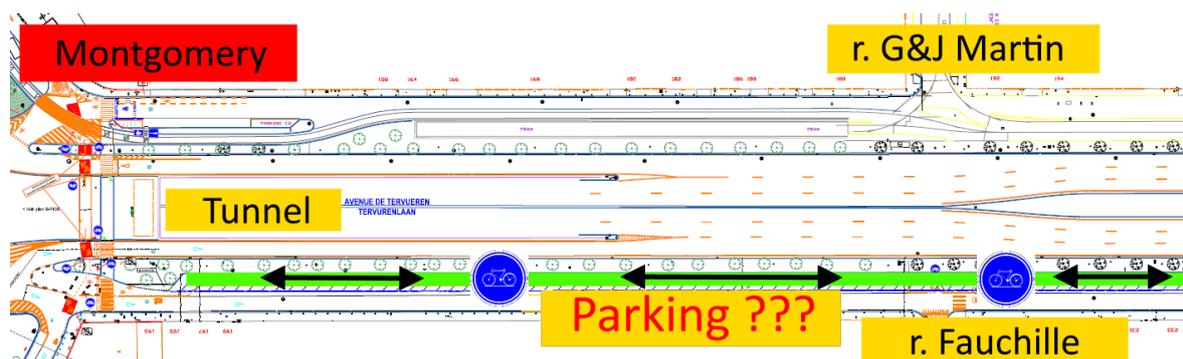


Pétition – pour une piste cyclable compatible avec les parkings actuels sur l’Avenue de Tervueren

English title: “petition: for a cycle path project on the Tervueren Avenue compatible with the current car parks.”: see English version on our website: <http://tervueren-montgomery.eu/>.

Nous, riverains, commerçants et usagers du quartier Montgomery, **avons été invités en pleine période de vacances**, à un « simulacre » de concertation, relatif à la construction d’une piste cyclable bidirectionnelle entre Montgomery et Léopold II¹. Le projet est **très défavorable au quartier**. Il s’agit de construire une piste cyclable entre les numéros 193 et 251 sur la voie latérale Sud, sur l’emplacement actuellement occupé **par 100 places de parking**. Lien des plans détaillés : <https://www.woluwe1150.be/services-communaux/mobilite/>). Les places actuelles en épi sont remplacées par du parking longitudinal, bien moins efficace, menant à la **perte de 50 places** :



Ce plan, imposé par la ministre Elke Van den Brandt, et soi-disant négocié par le Bourgmestre Benoît Cerexhe ainsi que par l’échevin Alexandre Pirson, ne satisfait personne car :

- Le parking actuel est **proche de la saturation**, contrairement aux dires du cabinet ministériel. Il porte atteinte aux nombreux diplomates et médecins du quartier.
- Il **rate l’occasion de réduire la largeur** de l’avenue dédiée au trafic automobile de transit.
- Il touche gravement le **commerce de proximité** en cette période post-Covid 19.
- Il **n’atteint à aucun endroit le seuil de largeur de la norme RER vélo**. Pire, aucune largeur n’est prévue pour l’ouverture des portières de voiture, exposant les cyclistes à un danger évitable.

Le calcul politique de la ministre est incompréhensible car elle échoue à satisfaire non seulement les habitants, mais aussi les cyclistes de passage. Nous proposons **3 options alternatives** qui permettent de **garantir à la fois les emplacements de parking actuels et une solution cyclable de qualité**. Les détails en sont donnés en annexe du présent document, mais nous pouvons déjà dire que :

- L’option 1 met la piste bidirectionnelle à la place de la bande de droite vers Tervueren.
- L’option 2 prévoit 2 pistes monodirectionnelles, l’une sur la rue latérale vers Tervueren, l’autre à la place de la bande de droite vers le Centre.
- L’option 3 est proche de l’option 2, mais fait basculer les cyclistes roulant vers le Centre sur la latérale nord juste avant le rond-point, pour leur garantir une plus grande largeur de piste.

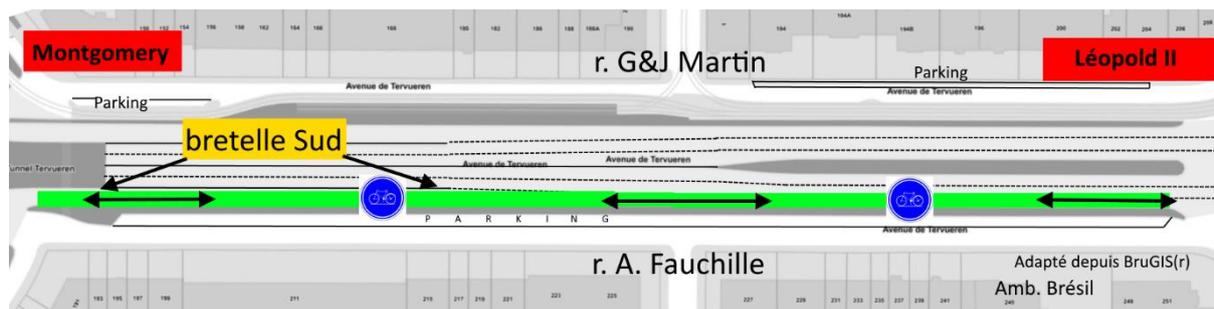
Avec 75 m de façade à façade, autant qu’aux Champs-Élysées, il est possible de satisfaire chaque usager. D’autres options compatibles avec les parkings actuels existent, débattons-en !

¹ Seuls les riverains directs de l’Avenue de Tervueren ont été informés, ce qui est inadmissible !

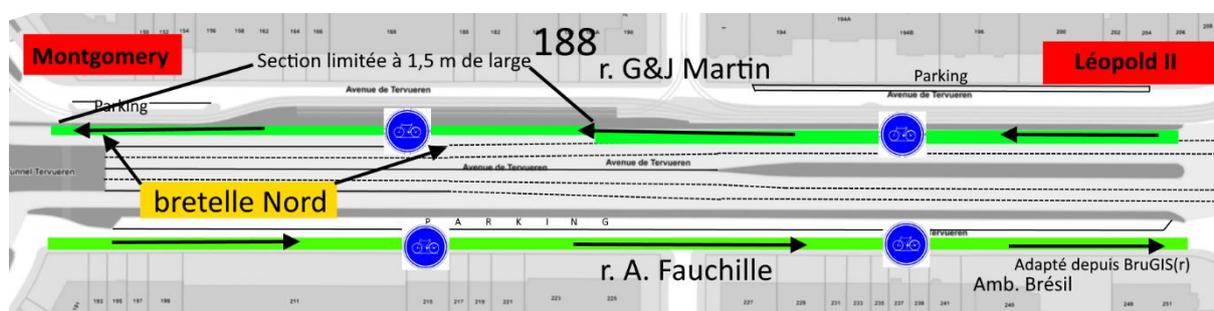
ANNEXE : propositions alternatives au projet de la ministre Van den Brandt

Les trois alternatives provisoires ci-dessous sont **toutes favorables aux cyclistes, à la mobilité et à la tranquillité du quartier**. Toutes trois s'accompagnent de la réduction d'au moins une voie de l'avenue, avec pour effet, une **réduction de la vitesse**. Aucune ne demande de travaux lourds. **Tous les parkings sont maintenus**.

L'**option 1** consiste à placer la **piste bidirectionnelle sur la bretelle Sud et la chaussée centrale Sud**. L'argument des autorités selon lequel il n'y aurait pas la largeur suffisante sur la chaussée centrale Sud est un **mensonge** : la chaussée mesure 9,11 m devant le n°245, plus une bande en béton inexploitée de 57 cm contre le terre-plein. La chaussée centrale sud passerait de 3 à 2 voies.



L'**option 2** consiste à placer une **monodirectionnelle dans chaque sens** : l'une sur la voie latérale Sud (actuellement, une voie de 4,7 m), l'autre sur la chaussée centrale Nord. Pour cette dernière, entre le n°188 et Montgomery, il faudrait réduire la largeur de la piste à 1,5 m environ sur une distance de 200 m, en raison de la largeur de la bretelle. La chaussée centrale nord passerait de 3 à 2 voies :



L'**option 3** est une variante de la précédente, et qui autorise une piste monodirectionnelle dans chaque sens, d'au moins 2 m de large. La différence est que les cyclistes empruntant la chaussée Nord basculent sur la chaussée latérale devant le n°194, où une ouverture doit être réalisée dans le terre-plein. Les (rares) voitures circuleraient en sens inverse à cet endroit, afin de pouvoir emprunter un site de la STIB rarement exploité (ligne technique) :

