

ANALYSE du 05/11/2020 DE L'ETUDE D'UN PROJET D'AMENAGEMENT CYCLABLE AVENUE DE TERVUEREN du bureau français ISR (ingénierie Sécurité Routière)

Cette étude de sécurité française du 14/5/2019, assez bien détaillée, a été réalisée pour analyser la sécurité du projet initial que proposait la région et Pascal SMET pour l'avenue de Tervueren. Ce projet initial comprenait le rond-point Montgomery hautement accidentogène et décrié comme tel aujourd'hui tant par les communes d'Etterbeek et de WSP que par les riverains.

Cette étude a été, de manière surprenante, retirée des présentations aux riverains ([Etterbeek le 25/6/2020](#) et [WSP le 31/8/2020](#)) pour 'splitter' la piste cyclable en 3 parties et n'en présenter que 2 aux riverains (les latérales d'Etterbeek et de WSP).

Pourquoi ?

Probablement parce qu'il est plutôt dérangeant pour ceux qui veulent absolument imposer un passage en force d'une piste cyclable bidirectionnelle à usage de cyclistes chevronnés peu importe les dégâts collatéraux et les problèmes causés tant aux cyclistes peu aguerris qu'aux riverains : 50% de perte de places de parkings et insécurité.

-1- LE ROND-POINT MONTGOMERY

L'étude sécuritaire française titre au sujet du projet à Montgomery en pleine page 61:

"Le projet d'aménagement: POUR QUELS CYCLISTES?"

Le ton est donné.

L'étude française aborde les problèmes sécuritaires des ronds-points en général (pages 21 à 23) et du rond-point Montgomery en particulier (pages 46 à 56) et arrive à la conclusion que la situation actuelle (17 points de conflits) est beaucoup moins accidentogène que le projet (28 points de conflits) et recommande, comme suggéré dans nos courriers aux autorités, l'utilisation des contre-allées (page 52) pour les cyclistes moins expérimentés et l'usage du rond-point central pour les plus expérimentés au centre des bandes comme les voitures (tous à 30 Km/h maximum et dans le même sens).

Ce projet Montgomery reconnu vraiment dangereux a donc dû être « retiré ou postposé » (les riverains ne peuvent pas savoir) mais les autorités ont décidé, malgré tout, d'imposer un RER vélos bidirectionnel (pour 2 ans ou beaucoup plus ?), tout en sachant que c'est déconseillé dans la plupart des guides d'aménagement (page 14).

-2- LES CONTRE ALLEES :

-2.1- Raccords au rond-point Montgomery :

Outre le fait qu'il est plus facile d'imposer un projet en le proposant par petit tronçon sans l'aborder dans son ensemble - ce qui relève de la manipulation dans le chef de la Ministre VAN DEN BRANDT de Bruxelles Mobilité d'une part, et de la commune d'Etterbeek d'autre part - le plan d'imposer une piste bidirectionnelle sur la contre-allée sud est dangereux.

L'étude de sécurité française signale et illustre (croquis page 51) la problématique de passages dangereux avec des cyclistes à contresens entrant de Montgomery vers la piste vélo par une branche de sortie (Etterbeek sud) ou sortant de la piste vélo sur une branche d'entrée dans la contre-allée (WSP sud).

-2.2- Accidentalité bidirectionnelle en milieu dense urbain :

L'étude sécuritaire française dénonce:

- Page 13 et 14 : L'accidentalité des cyclistes aux carrefours et sorties de garage avec piste cyclable bidirectionnelle (RER vélo), « *non recommandés en milieu urbain par la plupart des guides d'aménagements* ». Et page 37, « *le risque d'accident, tel que décrit pages 13 et 14, est toujours bien présent. Il l'est d'autant plus important que la contre-allée est à sens unique, les véhicules débouchant des rues sécantes pourraient ne regarder qu'à gauche, ne prêtant pas attention à la possibilité que des cyclistes puissent venir de droite. Un tel aménagement est également problématique car il peut donner aux cyclistes un faux sentiment de sécurité et favoriser des comportements imprudents* ». Idem page 42.

Quand j'ai posé la question au Bourgmestre De Wolf, le 14 octobre dernier : « *En cas d'accident du fait de cet aménagement dangereux, qui sera responsable ?* », il a répondu : « *MOI, c'est toujours le bourgmestre qui est responsable, on sait que c'est dangereux, mais c'est la ministre qui veut. ... question suivante !* »

Or, en page 18, l'étude sécuritaire française signale que l'aménagement présenté présente déjà un aménagement à double sens !

Et (page 36) que les pistes bidirectionnelles ne sont en règle générale pas recommandées, mais pratiques pour les cyclistes qui viennent des rues Abbé Cuypers, Père de Deken, et des Aduatiques. La possibilité d'une bidirectionnelle partielle dans cette zone pourrait peut-être avoir sens. Mais de là à imposer une situation bidirectionnelle (un RER vélos) sur toute la partie sud de l'avenue **que tous ses promoteurs savent dangereuse** est ahurissant de la part de personnes responsables !

- Page 44, l'étude française propose l'utilisation de la rue des Aduatiques depuis St-Michel ou depuis Montgomery pour éviter un contre-sens dangereux sur l'Avenue de Tervueren depuis Montgomery jusque la rue des Aduatiques et conclut que « *Le bénéfice d'un aménagement à double sens est donc discutable* ».

- Page 19 : Les aménagements cyclo-piéton existant (Mérode) et projeté (Placette Armée) « *ne peuvent convenir à des trafics cyclistes ou piétons importants* », c'est même interdit par la réglementation française et en Belgique « *l'utilisation du*

panneau D10 (piéton-vélo non séparés) ne doit se faire qu'en dernier recours ». En première phase rien n'est proposé pour améliorer la zone déclarée dangereuse à Mérode, (au contraire, on en rajoute une couche à l'aboutissement de l'avenue de l'Armée), alors qu'il faut se précipiter pour placer une bidirectionnelle dangereuse et supprimer un maximum de parkings. Deux poids, deux mesures !

Pour forcer l'implantation d'une bidirectionnelle sur la latérale sud qu'elle soit dangereuse, la commune d'Etterbeek a « trouvé » une solution pour réduire la dangerosité des carrefours : en fait elle se trouve dans un exemple utilisé pour une voie verte (donc peu dense) à Capbreton décrite en page 83 de l'étude sécuritaire française et proposée pour la rue Père de Deken page 84 pour passer à une bidirectionnelle vers le parc de Cinquantenaire seulement à partir de cet endroit.

Pages 85 et 86, le document français montre des exemples de rues cyclables qui fonctionnent bien pour les suggérer ici – nous avons évoqué l'option dans nos courriers aux autorités : tous à même vitesse sur les latérales et dans le même sens que M. De Vadder, dans ses projets, prône une vitesse de 30km/h pour les voitures

En résumé, l'étude de sécurité française a bien pointé les problèmes et même proposé des solutions économiques dans leur réalisation.

Pourquoi cette étude a-t-elle été balayée par les concepteurs du projet avenue de Tervueren ?

Probablement par idéologie dogmatique d'un petit groupe de cyclistes chevronnés militants qui veut imposer le vélo, même si c'est dangereux pour tous y compris les cyclistes moins chevronnés, en supprimant les voitures **comme pour marquer leur territoire au dépend des riverains** (et sans vraie concertation avec ceux-ci)...

-3- REVENONS AU « BOULEVARD DE WOLF » :

Pour le boulevard urbain, l'idée est séduisante mais il reste des zones d'ombre très importantes pour lesquelles il faudra rester vigilant :

- suppression d'une des deux bandes de sortie centrale vers rue des Tongres pour les vélos,
- coupure de la latérale nord avant la rue des Tongres pour les vélos,
- flou artistique au départ de la latérale sud depuis rue des Celtes,
- arrivée avenue de l'Armée mixte piétons-cyclistes connue dangereuse et recréée ici
- de plus, le projet doit encore passer par le bureau URBAN qui va exiger de verduriser la petite place. Pourquoi pas, pour autant que cela ne signifie pas la suppression des dernières places de parking restantes !
- les traversées piétonnes risquent de poser un sérieux problème de trafic aux heures de pointe.