

ANALYSE 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 le ministre de l'époque, 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 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 séparément que 2 aux riverains (les latérales d'Etterbeek et de WSP).

Pourquoi ?

Probablement parce que le projet ne tient pas la route (ou la piste ?) au niveau sécurité sur toute sa longueur et principalement au nœud essentiel que constitue le rond-point Montgomery pour certains qui veulent absolument imposer un passage en force d'une piste cyclable bidirectionnelle, un RER 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?"

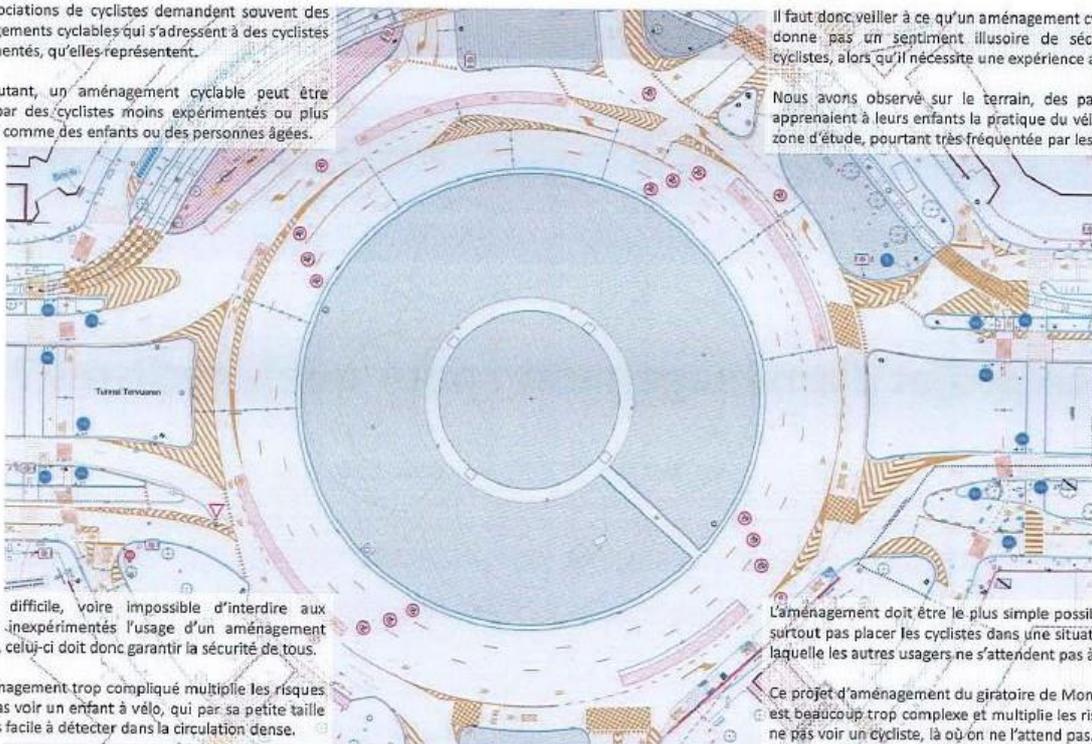
et page 62 l'on peut lire :

Les associations de cyclistes demandent souvent des aménagements cyclables qui s'adressent à des cyclistes expérimentés, qu'elles représentent.

Pour autant, un aménagement cyclable peut être utilisé par des cyclistes moins expérimentés ou plus fragiles, comme des enfants ou des personnes âgées.

Il faut donc veiller à ce qu'un aménagement cyclable ne donne pas un sentiment illusoire de sécurité aux cyclistes, alors qu'il nécessite une expérience avérée.

Nous avons observé sur le terrain, des parents qui apprenaient à leurs enfants la pratique du vélo, dans la zone d'étude, pourtant très fréquentée par les voitures.



S'il est difficile, voire impossible d'interdire aux cyclistes inexpérimentés l'usage d'un aménagement cyclable, celui-ci doit donc garantir la sécurité de tous.

Un aménagement trop compliqué multiplie les risques de ne pas voir un enfant à vélo, qui par sa petite taille n'est pas facile à détecter dans la circulation dense.

L'aménagement doit être le plus simple possible et ne surtout pas placer les cyclistes dans une situation dans laquelle les autres usagers ne s'attendent pas à les voir.

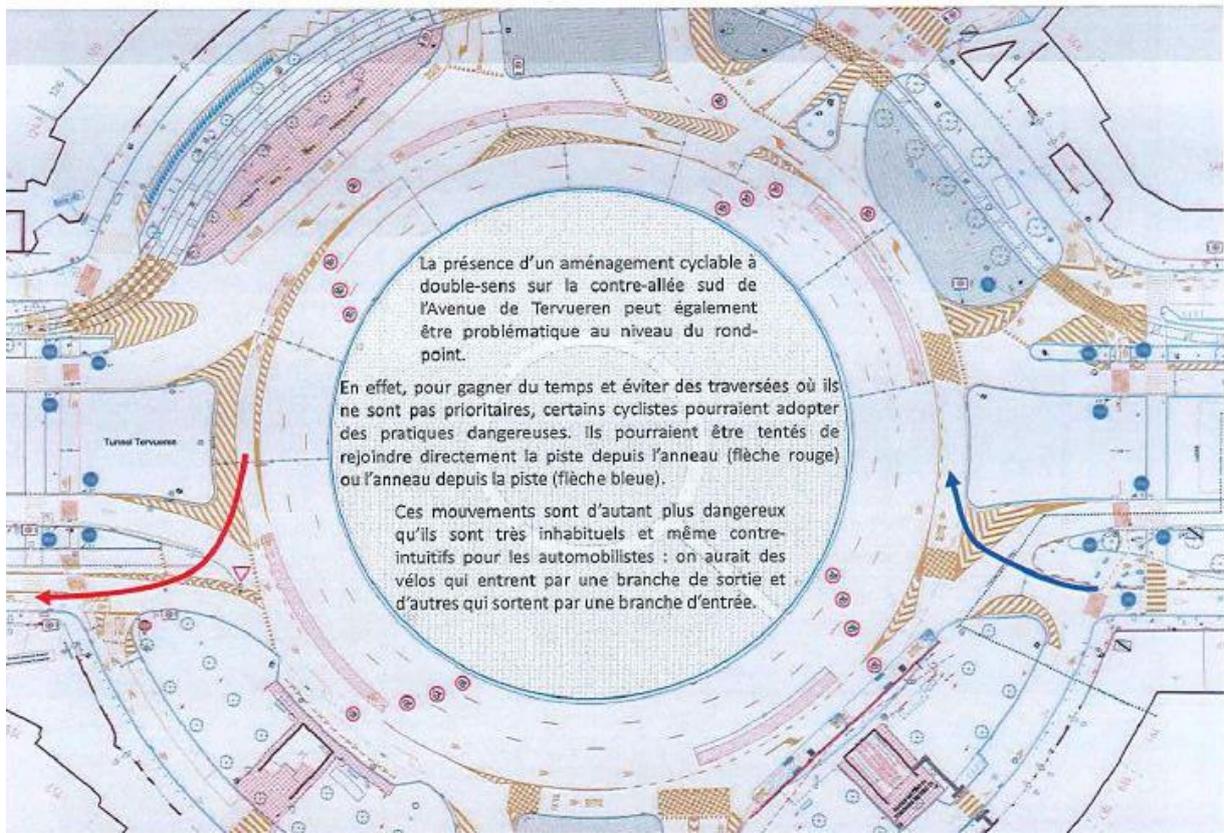
Ce projet d'aménagement du giratoire de Montgomery est beaucoup trop complexe et multiplie les risques de ne pas voir un cycliste, là où on ne l'attend pas.

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 éventuellement 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, y compris les cyclistes). L'étude française insiste sur « *un aménagement qui doit être le plus simple possible pour éviter les sentiments illusoires de sécurité* » et l'usage principal des contre-allées du rond-point pour les cyclistes mériterait d'être approfondi : il réduirait sérieusement les conflits résultant du nombre de croisements dans le square Montgomery.

Ce projet Montgomery reconnu vraiment dangereux a donc dû être « retiré ou postposé » (les riverains ne peuvent pas savoir) mais nos autorités assistées de spécialistes désintéressés et bienveillants ont décidé malgré tout d'imposer un RER vélos bidirectionnel (pour 2 ans ? ou pour 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 :



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, pour une période appelée test que la Commune d'Etterbeek espère provisoire (?), une piste bidirectionnelle sur la contre-allée sud est dangereux.

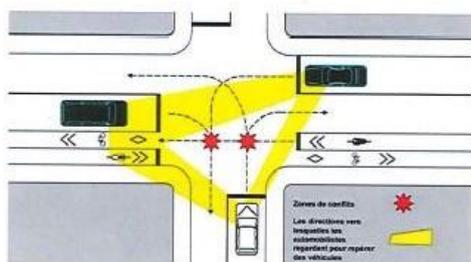
L'étude de sécurité française signale et illustre (croquis page 51 ci-dessus) la problématique de passages dangereux avec des cyclistes à contresens entrant vers la piste vélo par une branche de sortie (Etterbeek sud) ou sortant de la piste vélo sur une branche d'entrée dans la contre-allée (WSP sud).

-2.2- Accidentalité bidirectionnelle en milieu dense urbain :

L'étude sécuritaire française dénonce :

- Pages 13 à 18 : 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 la question fut posée 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 ? »

On peut voir sur les croquis ci-contre les schémas de scénarios types d'accidents impliquant un cycliste circulant sur une piste cyclable bidirectionnelle. Dans ce genre de cas, on peut voir que le cycliste se situe a priori dans le champ de vision de l'automobiliste. L'arrivée du cycliste « à contresens » surprend l'automobiliste, qui ne s'attend pas à ce conflit et concentre généralement son attention sur la voie dans laquelle il s'engage.

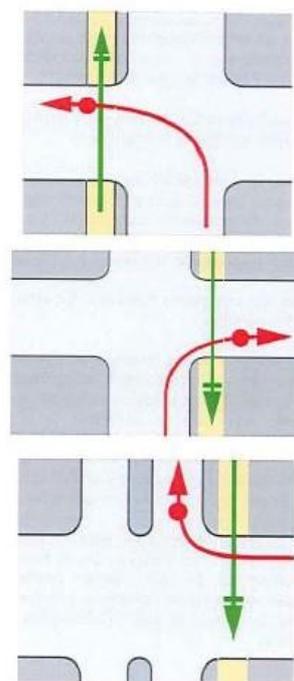


Le schéma ci-dessus présente les prises d'information généralement réalisées par les automobilistes lorsqu'ils arrivent à un croisement. On peut voir ici que le cycliste roulant à gauche sur la voie horizontale ne se trouve dans aucune des zones de prise d'information des trois conducteurs.

Enfin, le sentiment prioritaire des cyclistes ou des automobilistes peut les pousser à s'engager dans le carrefour de manière imprudente.

Dans l'Analyse détaillée d'accidents de cyclistes survenus en Région de Bruxelles-Capitale de 2010 à 2013, les accidents impliquant des cyclistes sur piste cyclable bidirectionnelle représentaient environ 23% (28 cas sur 123) des accidents se produisant en intersection (hors giratoires). On peut à cela ajouter 8 cas s'étant produits au niveau d'un accès riverain.

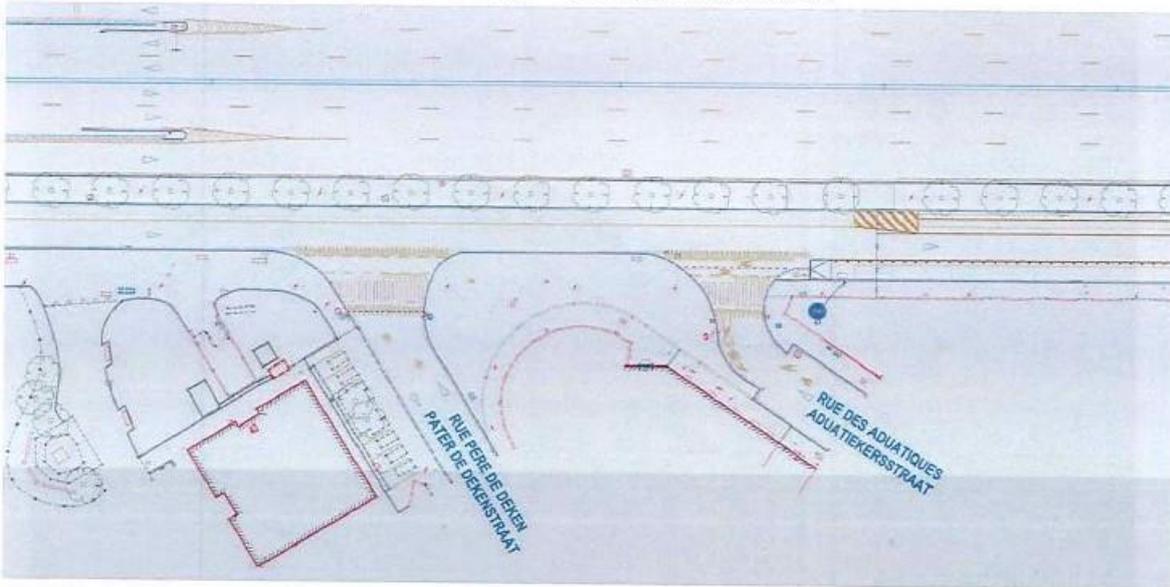
C'est pourquoi la plupart des guides d'aménagement ne recommande pas l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles en milieu urbain, en particulier lorsqu'il y a de nombreux croisements ou accès riverains.



Et en page 64, l'étude mentionne : « *Veiller à ne pas créer les conditions favorables aux accidents* » ce qui est arrivé déjà deux fois à la sortie de la rue des Aduatiques à l'auteur de l'article qui connaît pourtant le danger. C'est arrivé au même endroit à beaucoup d'autres personnes.

La piste cyclable bidirectionnelle, située d'un seul côté d'une voie urbaine, est aujourd'hui fortement déconseillée, par des études scientifiques sur les scénarios d'accidents de cyclistes en milieu urbain.

Les usagers sortant de la Rue du Père de Deken ou de la Rue des Aduatiques doivent tourner à droite obligatoirement, sur la contre-allée. Ils regardent donc à gauche, pour voir si un véhicule arrive et s'engagent le plus souvent sans regarder à droite.



Un cycliste circulant sur la piste cyclable, en direction de l'ouest (à contresens de la contre-allée), risque fort de ne pas être détecté par un usager qui tourne à droite pour s'engager sur la contre-allée. Le jour où nous sommes arrivés à Bruxelles pour notre travail de terrain, un accident dramatique s'est produit dans le département de l'Oise (au nord de Paris), selon le scénario décrit ci-dessus.

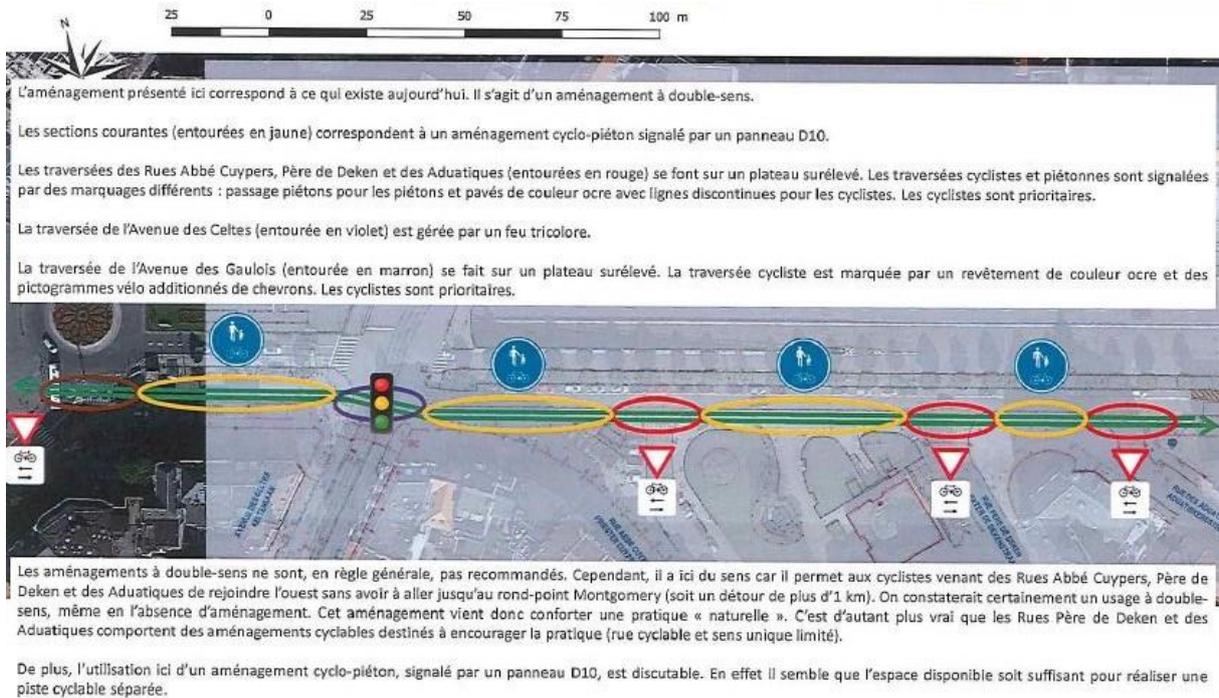
Nous avons pensé que cet accident méritait d'être relaté dans cette étude, car son scénario correspond à ce qui pourrait se passer avec le projet actuel.

Or, en page 18, l'étude sécuritaire française signale que l'aménagement présenté par Bruxelles Mobilité présente un aménagement type RER à double sens, à éviter !

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 rapide pour vélos mais 30km/h pour les voitures) sur toute la partie sud de l'avenue **que tous ses promoteurs savent dangereuse** est ahurissante 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 ».

L'aménagement à double-sens a ici moins de sens que précédemment : les cyclistes venant de l'Avenue de l'Armée n'ont pas un grand détour à faire (+300m) pour rejoindre la contre-allée nord. On peut également envisager l'aménagement du passage souterrain entre les contre-allées nord et sud pour faciliter son emploi par les cyclistes (mise en place d'une goulotte vélo dans les escaliers).

Ceux venant de Montgomery peuvent, eux, facilement rejoindre la Rue des Aduatiques, un peu plus au sud (+225m).

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 cyclo-piéton déclarée dangereuse à Mérode.

Au contraire, on en rajoute une couche à l'aboutissement de l'avenue de l'Armée, et se précipiter pour placer une bidirectionnelle dangereuse en supprimant un maximum (50%) de parkings. Deux poids, deux mesures !

Pour maintenir l'implantation d'une bidirectionnelle sur la latérale sud (dans la période test alors que l'on sait qu'elle est dangereuse), la Commune d'Etterbeek a « trouvé » une solution pour réduire la dangerosité des carrefours : cette solution 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 Cinquenaire seulement à partir de cet endroit.

Une voie verte est actuellement en place sur l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Capbreton.
A l'intersection de cette avenue avec l'Avenue de Biarritz, un déport des modes actifs est réalisé pour obliger les cyclistes à réduire leur vitesse.
Les piétons et cyclistes peuvent ainsi traverser la chaussée en retrait d'environ 5m de l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.
Les piétons et cyclistes peuvent traverser à l'arrière d'une voiture arrêtée au stop.



Pour améliorer le niveau de sécurité global de cet aménagement, nous avons proposé de transformer la voie verte en piste cyclable.
Les piétons disposent en effet d'un trottoir, ce qui n'impose pas leur cohabitation avec les cyclistes.
Cette avenue menant à la plage principale de Capbreton, le nombre de piétons et de cyclistes est très élevé en été.
La séparation des deux modes actifs devrait être de nature à améliorer le confort et la sécurité des piétons comme des cyclistes.



En imposant aux cyclistes un déport de trajectoire vers une traversée en retrait sur la Rue du Père de Deken, on pourrait positionner les cyclistes face aux usagers motorisés qui débouchent de cette rue. Cette manœuvre des cyclistes serait de nature à modérer leur vitesse, ce qui représente un gage de sécurité supplémentaire. La cohabitation des cyclistes déviés avec les piétons, devra être étudiée avec attention.



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 à une vitesse de 30km/h pour les voitures, sans autoriser les cyclistes à se permettre de rouler plus vite !

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

Pourquoi cette étude sécuritaire a-t-elle été balayée par les auteurs du projet ?

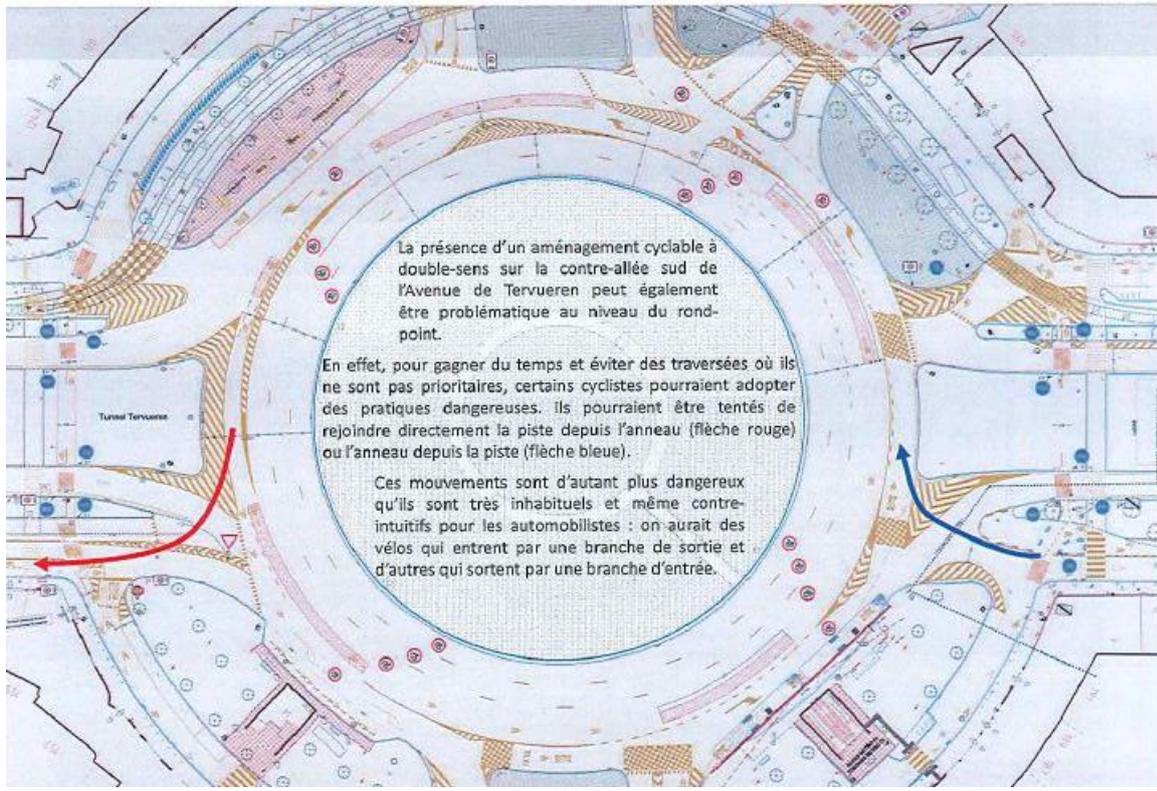
Probablement par idéologie dogmatique d'un petit groupe de cyclistes chevronnés militants qui veut imposer le vélo, même si c'est dangereux pour tous y compris les cyclistes moins chevronnés, en supprimant les voitures **comme pour marquer leur territoire au dépend des riverains** (et dans un refus systématique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

-3- REVENONS AU BOULEVARD « DE WOLF » :

L'idée de boulevard urbain est séduisante mais il reste des zones d'ombre assez importantes pour lesquelles il faudra rester vigilant :

- Les dangers signalés dans l'étude de sécurité française (croquis page 51) de la problématique de passages dangereux autour de Montgomery avec des cyclistes à contresens entrant 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) ne sont pas résolus.



- Flou artistique au départ de la latérale sud depuis rue des Celtes à préciser
- Le remplacement du tunnel peu sécurisant par des traversées piétonnes (avec feux de signalisation) sur la voie centrale de l'avenue de Tervueren risque de poser un sérieux problème de trafic aux heures de pointe.
- Arrivée avenue de l'Armée mixte piétons-cyclistes connue dangereuse à Mérode et recrée ici ! Le projet doit encore passer par URBAN qui exigera de verdurer la petite place. Pourquoi pas, pour autant que cela ne signifie pas la suppression des dernières places de parking restant sur le projet !
- Suppression d'une des deux bandes de sortie centrale (voitures) vers les rues des Tongres et des Celtes, au profit des vélos arrivant sur la contre-allée nord et coupure de la latérale nord avant la rue des Tongres toujours au profit des vélos.

Pourquoi réaliser un test de piste bidirectionnelle sur la voie latérale sud que tous savent dangereuse ? Pourquoi omettre le rond-point Montgomery ? Peut-être simplement pour créer une situation irréversible de suppression de 50 % des emplacements de parking ?

Et les riverains dans tout cela ? Les commerces et ceux qui ont choisi d'habiter près de leur travail ou près des transports en commun, pourquoi les ignorer ?

La proposition de circulation monodirectionnelle, pour tous dans le même sens, reste la solution raisonnable, économique et **un partage équilibré de la voie publique.**