

Le 16 février 2021

Madame, Monsieur,

J'ai examiné les documents envoyés par la Ministre Van den Brandt ce 12 février 2021 à Me Vanderstappen, avocat de 30 mandants du quartier Tervueren-Montgomery. Comme promis, vous pouvez utiliser ce qui suit pour compléter la réponse que vous allez lui envoyer.

De ce fichier wetransfer, sont visiblement absentes des pièces du dossier, que l'on peut donc qualifier d'incomplet (liste non-exhaustive de ce qui manque) :

- Un PV des relevés de terrain réalisés en décembre (?) quand des riverains ont signalés des « hommes en jaunes » sur l'avenue.
- Un PV des tentative(s) d'obtenir des stationnements hors voirie.
- Les nombreux présumés comptages de cyclistes avec les notes méthodologiques ad hoc.

Des documents envoyés, il ressort trois nouveautés, comme dit hier lors de la vidéoconférence :

- L'étude du BRAT montrant que le quartier présentait déjà des signes de saturation du stationnement.
- La contre-analyse faite par BM de l'enquête sécuritaire d'Etterbeek.
- Les plans en gestation, dans leur version actuelle et encore en construction.

1.- S'agissant de l'étude du BRAT, l'essentiel des arguments que l'on peut extraire a déjà été déployés dans la lettre sommation du 12 février 2021 de Me Vanlangendonck, agissant pour le compte de la s.a. Jean ELSEN & ses Fils

2.- S'agissant de la contre-analyse de BM sur l'étude du bureau ISR, l'administration a visiblement été mandatée pour balayer tous les arguments d'ISR, même de manière malhonnête. Exemples :

2.1.- Exemple 1

Etude ISR : page 10, on mentionne à peine 90 vélos/h à l'heure de pointe, sur base du compteur à vélos situé sur la latérale nord.

Analyse de BM : ce chiffre serait erroné car au moment de la mesure (12/18 à 4/19), la latte de comptage se trouvait là où les voitures attendent devant le feu de la latérale, ce qui sous-estime considérablement le flux. BM affirme « En septembre 2018, on y comptait 1090 cyclistes pour tout le carrefour entre 8h et 9h du matin, ce qui en fait le point de comptage le plus important de la Région. Les flux du carrefour se divisent grosso modo en deux flux dominants : le plus important (+500/h) venant de la latérale « Sud », via la rue du Père de Deken, et l'autre (+350 :h) venant de la latérale « nord ». Ces chiffres sont donc exponentiellement plus importants de ce que l'étude mentionne.

Mon analyse : la conclusion n'est pas fondamentalement changée du fait du déplacement de la latte de comptage. Rien ne dispensait à cette date aux cyclistes de prendre la voie utilisée par les voitures. Régulièrement, et malgré le nouvel emplacement de la latte (NB : Google street view est muet quant à son présumé déplacement), le compteur affiche, sur une journée, bien moins que 1000 cyclistes en 2020-21, chiffre marginal par rapport au trafic automobile de l'avenue. Pire, le chiffre de 1090 cyclistes/h semble avoir été pris dans des conditions particulièrement favorables aux cyclistes, et selon une méthodologie douteuse. **BM cite ici des chiffres de « l'Observatoire du Vélo », ce qui pose question quant à son impartialité. Cette valeur est une fois de plus farfelue et se traduirait par un**

amoncellement de cyclistes devant les feux à chaque phase de ceux-ci. A quand un comptage sérieux de BM ?

2.2.- Exemple 2

Etude ISR : page 10 « Les cyclistes font partie des usagers de la route les plus fragiles. En France, en 2017, les cyclistes représentaient **5,5% des victimes** d'accidents corporels, pour une **part modale d'environ 3%**. »

Analyse de BM : « Les données d'accidentologie, prises à l'échelle nationale de la France, mentionnées par le BE ne sont pas comparables avec l'accidentologie des cyclistes au niveau bruxellois. En ce sens, elles auraient dû être limitées aux grandes villes françaises.

Le BE mentionne également que les usagers vulnérables sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents avec lésions corporelles, insistant sur les piétons et les deux-roues. Or, en RBC, **si l'on parle de victimes**, les victimes principales en RBC sont les occupants de voiture. A côté de cela, si l'on considère les tués 30 jours et blessés graves qui nous préoccupent essentiellement en RBC, les piétons sont effectivement fortement majoritaires, suivis des occupants de voiture, des motards et enfin des cyclistes. Il y a donc à bien s'entendre sur la terminologie employée. Et à relativiser également les chiffres avec la forte augmentation de la part modale des cyclistes en RBC qui finalement montre que le risque d'accidents n'augmente jusqu'ici que très faiblement. »

Mon analyse : Si ISR a péché quelque peu d'un point de vue méthodologique en prenant des données françaises, sur la conclusion, rien ne change, et dénoncer ce choix méthodologique cache une volonté de noyer le poisson. Pire, pour répondre, **BM aurait dû utiliser des données relatives** (accidentologie vs. part modale par exemple) **et non absolues** comme dans sa réponse. **Ici, on pourrait s'amuser de la volonté de BM de démontrer que les cyclistes ne sont pas des usagers fragiles.**

Si l'on veut mettre tout le monde d'accord sur l'accidentologie cycliste, on peut utiliser les données relatives suivantes (rapport statistique VIAS 2020 :

https://www.vias.be/publications/Statistisch%20rapport%202020%20-%20verkeersongevallen%202019/Rapport_statistique_2020_Accidents_de_la_route_2019.pdf , page 30) ramenées au nombre de morts par million de km, en ramenant les résultats à la base 1 = mortalité de l'automobiliste :

	À pied	Vélo	PTW	Automobiliste	Passager de voiture	En bus
6-17	4,8	2,0	32,5	N/A	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75 et +	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	8,4	3,5	27,0	1,0	0,7	0,1

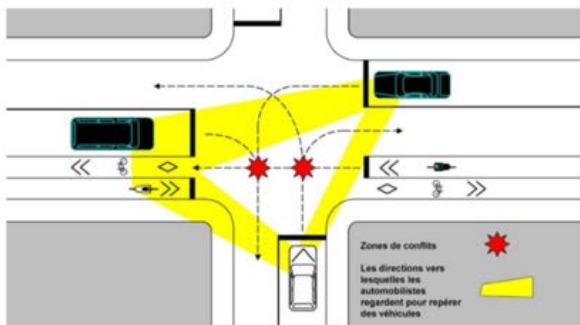
Qu'y voit-on ?

- 1) Le vélo est 3.5 ou 5 fois plus dangereux que la voiture, selon que l'on considère le conducteur ou le passager.
- 2) Le vélo n'est plus sûr que la voiture que pour les 18-24 ans (l'électorat Groen ?) et particulièrement mortel à partir de 45 ans (beaucoup d'habitants concernés). **Devons-nous**

là voire des mesures au détriment des personnes âgées, en tout cas des mesures irrespectueuses d'une partie importante de la population s'agissant de celle de plus de 24 ans ?

2.3.- Exemple 3 :

Etude ISR : ISR dénonce la bidirectionnelle car elle crée des effets de surprise sur les automobilistes qui tournent à gauche ou à droite :



Analyse de BM : « Les pistes cyclables bidirectionnelles ne sont pas le choix d'aménagement par défaut, parce qu'on connaît l'accidentologie. Si on les construit quand même par endroits, c'est parce que l'environnement l'impose : des barrières urbaines comme des boulevards de type avenue de Tervuren ou encore la petite ceinture, ou comme le canal. Il s'agit alors de bien réfléchir l'aménagement pour minimiser les risques d'accident. »

« Quant au schéma de scénarios type d'accidents présentés, il diffère de la situation qui sera mise en place puisqu'il présente un carrefour à feux/STOP (qui n'existe pas en RBC) avec des axes à double sens et donc un risque plus important de conflits conducteurs vireurs à gauche/cyclistes roulant dans le sens « non logique », avec aggravation potentielle des conséquences liées à une prise de vitesse éventuelle pour profiter d'un créneau « étroit ». Le cas qui nous occupe est autre puisque la latérale est en sens unique, et le risque d'accidents avec les cyclistes à contresens aux croisements avec les entrées de parking et les rues sécantes, de facto réduit. Néanmoins, le fonctionnement proposé pour la latérale exige effectivement d'avoir une bonne visibilité (cf. anticipation du trafic en approche), avec dès lors une certaine importance à dégager les carrefours de tout masque à la visibilité. »

Mon analyse : l'argument d'ISR a été étayé à plus forte raison encore par l'article de Methorst et al.. Le fait que la latérale soit à sens unique n'enlève qu'une partie du problème et ne dispense pas BM de chercher des alternatives. **Il est regrettable que BM invoque l'effet barrière de l'avenue, qui aurait pu être levé en créant une trouée avec un feu dans l'avenue, moyennant un impact très limité sur les parkings.** L'appel à dégager au maximum les carrefours en cas de bidirectionnelle montre une nouvelle fois le choix d'enlever un maximum de stationnement de voitures.

2.4.- Exemple 4 :

Etude ISR : page 51, l'étude dénonce un comportement plausible des cyclistes dans l'aménagement imposé par VDB. Ne voyant pas comment emprunter la bidirectionnelle vers l'ouest, un cycliste venant du nord pourrait être tenté de couper à travers les zébrures, se mettant en danger :



Analyse de BM : « Même si, en effet, certains mouvements « interdits » seront considérés comme intéressants pour certains cyclistes, l'expérience de la Leopoldstrasse à Munich nous montre que quand un cycliste emprunte un aménagement « illégalement », il est plus prudent que quand il est « dans son droit ». Cet argumentaire nous semble donc peu pertinent. »

Mon analyse : **Depuis quand un ministère en charge de la sécurité routière défend-il des usagers qui commettent une infraction ?** Ceci ne constitue-t-il pas une « bombe » pour la presse ?

2.5.- Exemple 5 :

Etude ISR : page 50, 28 points de conflit sont mis en évidence sur le projet de rond-point.

Analyse de BM : « Certains « conflits » indiqués dans l'analyse n'en sont pas, par exemple, l'étoile en bas à droite, le cycliste et la voiture y circulent à la queue-leu-leu. »



Mon analyse : ISR a bien lu le plan, contrairement à BM. Voici ce que représentent, de gauche à droite, les étoiles :

- Auto (rouge) entrant dans le rond-point et forcée de rejoindre une bande intérieure par la nouvelle réglementation, contre un cycliste (vert) déjà sur le rond-point.
- Auto s'engageant vers la droite du rond-point, contre un cycliste qui a l'intention de s'engager pour tourner plus loin (ils ne sont pas à la queue-leu-leu car il y a choc latéral).
- Auto piégée sur une des voies centrales forcée de cisailer contre un cycliste roulant à sa droite et souhaitant continuer dans le rond-point.
- Cycliste engagé sur le rond-point et tournant à droite, contre voiture s'engageant pour tourner à droite (choc latéral, à nouveau).

3.- S'agissant des plans, ils n'ont été révisés que de manière mineure par rapport à ceux d'août. Sur le concept, une atteinte comparable aux stationnements y est mentionnée. Cependant, nous avons

cru bon étudier cette fois-ci tous les détails, y compris les aménagements hors des latérales et les poses d'obstacles sur les rives non-concernées par le projet. De plus, il n'y a pas de sens à limiter le champ d'action à ces latérales, et nous avons donc inclus les modifications connues depuis 2020 des conditions de stationnement dans le quartier, à compter dans un rayon de 150 m autour de l'avenue.

En comptant les travaux projetés dans ces plans, l'ajout des places de police avenue de Broqueville et la pose arbitraire de blocs de béton sur Brand Whitlock, nous arrivons à -150 places depuis le premier confinement :

- Latérale SO, rive droite : -31
- Latérale SO, rive gauche : -10 (mise en zébrure, blocs et passage piétons superflu)
- Latérale NO : -3 (pose d'arceaux vélo)
- Anneau NO : -6 (déplacement station Villo sur emplacements réguliers – ne subsistent que les emplacements livraison)
- Anneau SO : -1 (arceaux vélo)
- Anneau SE : -2 (passage piéton, arceaux vélo)
- Anneau NE : +2 (gain de 2 places sur 12 m)
- Brand Whitlock : -17 (blocs de béton déjà posés)
- Latérale NE : -2 (zébrures sur places informelles mais légales)
- Latérale SE : -50 (suppression épis)
- Latérale SE : -4 (suppression emplacements informels mais légaux)
- Square Léopold II : emplacement médecin : -1
- Placette au coin de l'avenue de l'Armée : -19
- De Broqueville : -6 (5 emplacements de police format camionnette)

Total : -150 places

Il faut rappeler que plusieurs centaines de places (350 ?) ont déjà été perdues début 2020 au Cinquantenaire, et qu'aucun événement majeur (brocante,...) n'a depuis lors permis de tester la capacité d'absorption par le quartier des places perdues. Le retour à la normale risque d'être douloureux

...