

L'examen des derniers documents de la Ministre Van den Brandt reçu le 12 février 2021 démontrent que :

Bruxelles Mobilité a décidé d'imposer son autoroute cycliste en ville, sans aucune considération des avis des bruxellois impactés et des conséquences économiques pour les autres.

Les plans de la zone Mérode-Montgomery ont évolué beaucoup plus que ceux de Montgomery - Stocklet qui ont très peu ou quasi pas évolué dans leur solution radicale.

Nous analysons ici la partie de l'avenue de Tervueren entre Merode et l'avenue de l'Armée, tout en sachant que le square Montgomery et l'avenue de Tervueren de part et d'autre forment un ensemble à ne jamais dissocier.

1. ANALYSE PLAN MERODE-MONTGOMERY Pilot 7/12/2020

Le projet baptisé « pilot » version 7/12/2020 continue à ignorer la réalité du terrain et à refuser les mises en garde des riverains, comme si elles n'avaient même pas été lues par les auteurs de projet : la décision de forcer une piste cyclable bidirectionnelle a été prise avant présentation aux riverains sous forme de simili concertation en juin 2020 à Etterbeek et août 2020 à WSP par des théoriciens cyclistes chevronnés.

- **La suppression de places de parking sera beaucoup plus importante** que ce que l'on nous présente. A titre d'exemple aujourd'hui (18/02/2021), deux chantiers prennent l'ensemble des places parking depuis la rue des Celtes jusque rue Père de Deken (Socatra et Cegelec), soit un parking interdit pour 10 voitures. Or il y a constamment dans l'avenue qui comporte de nombreux appartements des travaux et des déménagements : tout cela se fera sur le peu de places que BM consent à laisser aux riverains et à leurs visiteurs.
- **Pas moins de 7 coussins berlinois** sont prévus, pour ralentir les voitures : d'autres méthodes plus douces et plus respectueuses pour le dos de riverains âgés existent pour forcer le 30Km/h. Et comme le 30Km/h est devenu obligatoire à Bruxelles pourquoi dès lors ne pas partager la circulation en sens unique vélos et voitures avec un simple tracé vélos comme dans d'autres avenues environnantes beaucoup plus sécurisant qu'une bidirectionnelle ?
- **La bande de parking maintenue côté voies centrales est élargie de 1mètre** créant une espèce de trottoir à gauche des véhicules garés et réduisant d'autant la largeur de la seule voie de circulation automobile.
- **Du côté trottoir**, la pose des gros blocs de béton de séparation des bandes vélos autos rétrécit la bande de circulation voitures de 70cm, **ainsi la bande de circulation existante est rétrécie de 1,70m en largeur pour la circulation automobile.**
- **Zone Celtes -> de Deken : maintien mixité piétons vélos** : source de **conflits réguliers**.
- **Angle rue des Aduatiques** (et les autres) : **Le projet « pilot » ne sera pas si réversible et léger que cela** car il nécessitera la modification de l'avaloir sous peine de créer d'énormes flaques d'eau comme c'est déjà le cas sur la placette à l'arrivée de l'avenue de l'Armée.

- **Aduatiques -> Jardin de Nicolas** : la pose de gros blocs béton de séparation tout le long entre bidirectionnelle vélos et la bande unique de circulation autos crée un canal d'une bande peu large dont il est impossible de sortir pour les véhicules automobiles (bien pour les vélos.)

Cette séparation physique va créer deux couloirs parallèles infranchissables pour la circulation automobile, autobus, pompiers, ambulances, ... et **bloquer complètement la latérale sud en cas de déchargement lourd (chantier par exemple) ou dépose colis, poste, intervention de secours ou même simple panne mécanique.**

Les déménagements deviendront horriblement compliqués : où placer les élévateurs ? où placer les camions ?

Comment gérer les traversées dangereuses aller-retour des déménageurs ? **DANGER !**
Même problème avec stockage matériaux en face du chantier. **DANGER !**

La latérale sud va être complètement bloquée pour un rien : impossible de partir ou de rentrer chez soi (comme cela arrive déjà de temps en temps lorsque Montgomery est bloqué).

- **71 Avenue de Tervueren** : oubli de report d'une place de parking CD en face
- **Les 3 PARKINGS PMR 73-81** Av de Tervueren sont regroupés face au 77-81 avec passage piétons face au 73 + perte de 5m réglementaires entourés de blocs béton : **Les handicapés logeant à l'Arche (83 et 85) devront se déplacer jusqu'au 73 pour traverser la rue, (alors que l'emplacement PMR devant le 73 est quasi toujours vide) pour marcher sur la rue jusqu'à leurs véhicules dont les portes sont toutes à droite (côté trottoir) : DANGER !**
Les sorties de ce type de véhicule se fait à l'arrière ou droite (côté trottoir) à retenir pour les auteurs du projet.
- **Placette Bataves-Armée-Atrébates** :
Tout est à nouveau projeté pour les vélos uniquement. **Les piétons et les PMR doivent choisir** : passer sur la piste cyclable ou passer entre les avaloirs des poubelles enterrées, ou encore passer entre les blocs béton et marcher sur la rue des Bataves.

Avec le sens unique maintenu rue des Bataves, tel que dessiné, ces places de parking ne seront pas accessible depuis l'avenue de Tervueren mais il faudra faire le tour du quartier pour y arriver.

Maintien d'un océan minéral autour du seul arbre avec perte, dans un premier temps, de +/-55% (CD, Cambio, places avec bornes électriques, parkings 2 roues, ...) des places de parking utiles pour horeca et PME, et qui vont se répandre dans tout le quartier déjà saturé, ce qui est bien connu des auteurs du projet et dont ils ne parlent jamais.

Il est évident que cette placette devra trouver une ambiance plus conviviale avec terrasses et plantations : pourquoi faire semblant de ne réduire ces parkings voitures seulement de +/-55% si ce n'est d'abord pour imposer une piste cyclable bidirectionnelle ? Et peut-être ensuite dans un deuxième temps retirer les places autos restantes pour réaménager la place ?

La bande de parking généreusement laissée par BM aux riverains et visiteurs en face de la placette est amputée d'une place par des blocs de béton avant l'escalier du tunnel : **pourquoi ?**

- **Ramener la circulation de la rue des Bataves sur l'avenue de l'Armée** déjà régulièrement encombrée va poser de gros problèmes de bouchons.
- **Forcer l'entrée de la rue des Atrébates par le début de la rue de l'Armée** va également poser de gros problèmes pour y accéder.
- **Placette -> Montgomery :**
Les bus en attente à l'arrêt ont disparu au profit des cyclistes mais voilà en face **une zone de 30m réservée aux taxis et CD.**
- **Montgomery :** ZACA - Le projet n'a pas changé et reste orienté « cycliste aguerri ». Quoiqu'en disent les experts en « sécurité cycliste » de Bruxelles Mobilité, le plan de 2018, orienté 100% cyclistes chevronnés est tellement **compliqué** qu'il posera d'énormes **problèmes de bouchons** et d'**accidents** par sa complexité.

2. L'AVIS DE SECURITE ROUTIERE DPMSR-2019.11.08 de l' « étude de sécurité routière réalisée à la demande de la commune d'Etterbeek sur la proposition de piste cyclable bidirectionnelle à créer sur la latérale de l'avenue de Tervueren » à la demande de la commune d'Etterbeek est réalisée par BM et Frederik Depoorte de BM qui se place en **juge et partie**.

CET AVIS DE SECURITE N'ENVISAGE QUE LA SECURITE DES CYCLISTES AGUERRIS

Un avis sécurité qui omet des pans énormes de sécurité n'est pas sérieux ni crédible : Il oublie piétons, PMR, ouvriers des chantiers, déménageurs, livreurs, ... bref il oublie tout qui est plus faible qu'un cycliste chevronné. Mis-à-part quelque fois les cyclistes peu agueris.

Tout dans cet avis, qui n'est pas de sécurité, sert à cautionner un plan cycliste imposé par les cyclistes auteurs de projet qui analysent leur seul point de vue cycliste « à imposer un RER cycliste coûte que coûte » dans **un déni d'existence des riverains** (habitants, PME et commerces, horeca), **une méconnaissance de la circulation existante** et **un refus de la réalité**.

Les seuls points sécurités approchés concernent les manières de maintenir une priorité absolue des cyclistes (chevronnés) sur la circulation automobile, (je cite) « pour rappeler ça aux conducteurs ».

Il n'est plus question de partage de la circulation mais de domination vélo totalement abusive, sur tous les autres utilisateurs, quitte à bloquer la circulation (auto) à Bruxelles.

Cette attitude partielle est lamentable de la part d'un service public et ne servira qu'à exacerber les tensions entre différents usagers de la voie publique.

L'avis du BE balaye les problématiques de comportement (hors propos ou coupable ?)

L'étude sécurité française est balayée sous prétexte qu'en Belgique, c'est différent de la France.

En tous cas, si l'étude française est claire, c'est loin d'être le cas de l'avis « sécurité » manipulateur et contradictoire de BM. Et ce dossier BM fait semblant de ne pas connaître ce qui se passe dans les autres pays européens, comme par exemple aux Pays-Bas :

"Can cycling safety be improved by opening all unidirectional cycle paths for cycle traffic in both directions? A theoretical examination of available literature and data" - Accident Analysis & Prevention - Volume 105, August 2017, Pages 38-43

La piste cyclable bi-directionnelle en ville est dangereuse dans une voie à sens unique à toutes les entrées latérales et à toutes les entrées de garages car les cyclistes à contresens roulent à gauche de la voirie dans un pays à priorité de droite ou l'on roule à droite.

Pourquoi la Région Bruxelloise veut-elle faire si compliqué au seul avantage des cyclistes chevronnés (auteurs du projet) dans un oubli total des autres usagers et des riverains ?

Pourquoi réaliser à tout prix (car cela coûtera cher) un projet « pilot » que l'on sait dangereux qui serait provisoire pour maximum deux ans ?

Pourquoi ce gaspillage au frais des riverains et contribuables ?

Attendons l'étude d'un projet sérieux, équilibré et sécurisé pour tous les usagers.

Les latérales étant limitées à 30Km/h, il est possible de faire circuler provisoirement les cyclistes de manière sécurisée et partagées dans le même sens que les voitures, y compris dans l'anneau central de Montgomery et un double sens vélos autour de Montgomery, **dans le respect de tous les usagers.**

Ce provisoire là coûtera aussi beaucoup moins cher et n'agressera pas les riverains comme le projet que les cyclistes aguerris de BM veut les forcer à avaler au détriment de toute la vie du quartier, de ses résidents, de ses commerces et PME et de ses visiteurs, et avec beaucoup moins de risques de congestion de toute la zone concernée.

Prétendre dans un avis sécurité qu' « **il est indispensable de proposer une solution bidirectionnelle pour les cyclistes** » (je cite) ne relève pas de la sécurité, mais bien du confort égoïste des cyclistes chevronnés promoteurs du projet et que « **la barrière urbaine constituée par l'axe métropolitain empêche un aménagement unidirectionnel en contre-allée** » (je cite encore) va dans le même sens « **pour justifier la pertinence de la mise à double sens. Un détour via Aduatiques fait quand même plus de 200m** » **QUEL RAPPORT AVEC LA SECURITE ?**

Et quand l'avis sécurité parle « **du souhait exprimé clairement par les cyclistes et des cyclistes locaux qui préfèrent des trajets rapides et lisibles** » cela ne relève toujours pas de la sécurité mais du confort. C'est la seule fois qu'il est question des locaux : quand ils sont cyclistes.

Les cyclistes activistes auteurs et promoteurs du projet devraient écouter les riverains : **Les riverains habitant entre Mérode et Montgomery, s'ils craignent effectivement d'utiliser le tunnel peu sécurisant, font depuis toujours le tour à pied ou à vélo par Montgomery ou le carrefour rue des Tongres pour se rendre juste en face de chez eux, et cela fait autrement plus que 200m. Pourquoi est-ce trop demander aux cyclistes de Bruxelles-Mobilité d'ajouter 200m à un parcours longue distance ? Ce n'est rien à vélo.**

OK pour un partage de circulation dans un maximum de sécurité, mais faut-il absolument un RER vélo en pleine ville dans nos quartiers aussi denses ?

La conclusion stupéfiante « *à défaut de rien, le fait de créer un RER vélo (bidirectionnel), même temporaire, serait une amélioration en soi* » ... « *l'importance de trouver une solution pour les cyclistes à contresens* » : autoriser un contresens pour que les cyclistes ne soient plus fautifs vis-à-vis du code de la route n'est en rien une justification pour imposer le projet en question, dans un avis sécurité de surcroît.

Etterbeek, le 18/02/2021