

Bruxelles, le 19 juillet 2023

Cher Monsieur Culot,

Madame la Ministre,

(Copie aux bourgmestres et aux échevins compétents)

Suite à la réunion du 3 juillet 2023 lors de laquelle vous avez présenté à quelques habitants de l'avenue et de ses environs les plans de réaménagement de l'avenue de Tervueren, et à notre demande, vous avez envoyé le 7 juillet à trois d'entre nous une version que nous avons pu examiner autrement que sur une projection murale.

Rappelons que vous souhaitez mettre en place une réunion publique le 11 septembre 2023 et que ce dossier est d'une grande complexité.

Cette réunion publique le 11 septembre 2023 nous semble prématurée en regard de l'examen qui suit et qui se fait essentiellement à la lumière de **notre présentation du 19 juillet 2022** où nous avons analysé le problème en séparant :

- ce que nous considérons être comme des **hypothèses au départ** a priori intangibles, tant à l'échelle du quartier que sur les répercussions régionales ;
- trois **revendications majeures** ;
- une **proposition de plan de principe** pour le réaménagement, dont le seul amendement significatif qui nous est apparu souhaitable a posteriori est de ne pas obturer le début de la latérale sud-ouest.

Dans les plans reçus, nous avons apprécié que le projet ait été étendu jusqu'à l'entrée du Cinquantenaire, résolvant apparemment un épineux problème de conflit entre usagers à Merode. Nous émettons quelques réserves plus loin sur cette partie du projet, mais elles sont d'ordre mineur.

Nous apprécions également que, pour l'essentiel, le projet reprenne le concept de **piste cyclable monodirectionnelle** entre une double rangée de végétation, à gauche par rapport aux contre-allées.

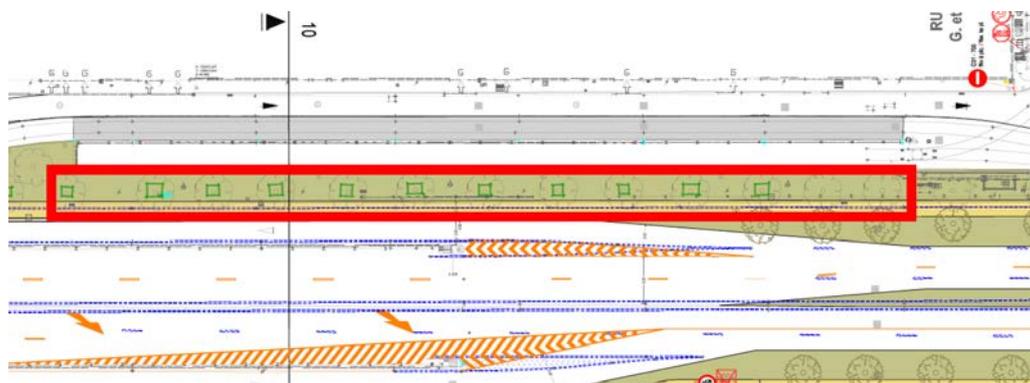
Néanmoins, nous émettons encore d'**importantes réserves** sur ce qui a été présenté, que seul l'examen attentif des plans permet de formuler. Vu la complexité du plan, nous découpons l'argumentaire en 4 types de réserves, en commençant par examiner les aspects de la présentation du 19 juillet 2022, soit :

§1.- Violation des revendications principales (pp. 14-16 du 19/7/2022)	p. 2
§2.- Violation des hypothèses de travail (pp. 3-13 du 19/7/2022)	p. 10
§3.- Aspect sécuritaire	p. 16
§4.- Sélection de remarques mineures	p. 21
§5.- Conclusions et demandes principales	p. 26

1.- Violation des revendications principales (pp. 14-16 du 19/7/2022)

1.1.- Sur le passage du tram rue GJ Martin et rue de la Duchesse

Nous avons transmis avec force la demande de nombreux habitants de supprimer la déviation des trams 39-44 par les rues sous rubrique, en indiquant une préférence pour le dédoublement de la trémie actuelle, entre approximativement les numéros 150 à 186, sans création d'une nouvelle trémie. Le point a été remis à l'ordre du jour lors d'une réunion que vous avez suscitée avec la STIB en octobre 2022. Bien que de haute valeur ajoutée pour la qualité de vie, un tel projet risque d'avoir une incidence sur la rangée d'arbres (environ 13) qui sépare la trémie à une seule voie actuelle de la bretelle de sortie. Cette incidence augmente avec le temps car nous présumons que les racines de ces arbres encore relativement jeunes croissent rapidement :



Nous respectons le fait, comme vous l'avez expliqué, que le réaménagement en surface de l'avenue et celui de la trémie ont des temporalités différentes. Nous apprécions également que vous n'ayez pas prévu d'important investissement sur la latérale Nord à cet endroit, en anticipation du réaménagement de la trémie du tram (mais qu'y aurait-il eu à investir hormis cette trémie ?). Néanmoins, nous déplorons :

- que l'emprise de la future trémie n'apparaisse pas encore sur les plans, alors qu'elle est une donnée essentielle du chantier de réaménagement global de l'avenue,
- et que donc, aucune mesure ne soit prise concernant ces 13 arbres. Sont-ils compatibles en l'état avec l'emplacement précis de la trémie double (avec distances par rapport aux arbres et aux façades connues) ? Seront-ils compatibles avec quelques années de croissance supplémentaires, lorsque le chantier aura lieu ?

Visiblement, vu le nombre d'arbres abattus et replantés sur l'ensemble du plan présenté le 3/7/2023, vous estimez que l'abattage de jeunes arbres de ce type est politiquement acceptable. Certains habitants s'y opposeront probablement, et cette opposition ira croissante avec l'âge des arbres. Dès lors, nous demandons trois clarifications avant de valider un plan à l'est du rond-point :

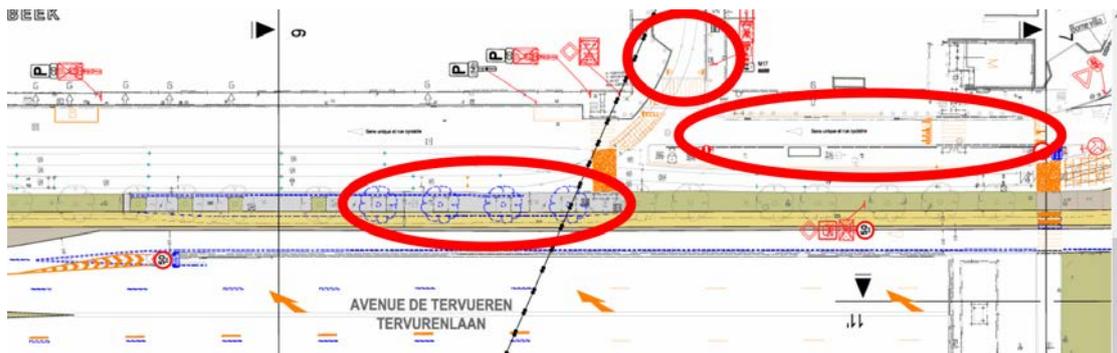
- où se situera précisément la trémie, même si elle est faite après ce réaménagement ? Nous parlons ici d'un plan avec des cotes.
- si les 13 arbres susmentionnés doivent être abattus, pouvez-vous indiquer à quel endroit précis ils seront replantés ? L'abattage suivi de la replantation, s'il doit être fait, doit l'être sans délai supplémentaire pour éviter la cohabitation future de spécimens d'âges très différents, néfaste à l'esthétique de l'avenue.

- si l'abattage n'est pas requis, pouvez-vous envisager des mesures arrêtant la croissance des racines dans la direction de la trémie ?

Un autre élément n'est pas non plus rassurant sur la volonté réelle de réaménager le parcours du tram : il se situe au niveau du terminus du tram 81. Actuellement, l'embarcadère est un quai central situé en face de la Deutsche Bank, avec la contre-allée d'un côté et une voie de tram unique de l'autre. Le débarcadère est un quai peu confortable entouré d'un côté par la double voie de tram et de l'autre, par la bretelle d'entrée vers le Cinquantenaire. Dans l'optique de supprimer des rails rue de la Duchesse, nous avons proposé plusieurs options constructives évitant le recours au débarcadère inconfortable, mais nécessitant que l'accès routier à la voie latérale se fasse par la rue de la Duchesse pour dédoubler le tram devant la Deutsche Bank. Un effet collatéral aurait été d'apaiser la voie latérale sans obturer son extrémité ouest, obturation qui est d'ailleurs un problème pour les habitants dans le plan de juillet 2022. Ci-dessous, un rappel de proposition, déclinable en plusieurs variantes :



Au lieu de cela, le plan présenté le 3 juillet 2023 laisse les rails à l'identique. Afin de libérer de la place sur la bretelle pour faire coexister les voitures et les vélos, le débarcadère est rogné et 4 arbres sont abattus, ce que nous avons évité dans notre proposition de 2022. La décision d'abattre les quatre arbres est certainement provoquée ici par l'exigence d'une piste cyclable Nord de 2 m, qui pourrait être réduite localement à 1,80 m par exemple, et par l'emploi de séparateurs maximalistes entre les voitures et les cyclistes, de 50 cm de largeur, soit la dimension des plots de béton tant décriés :



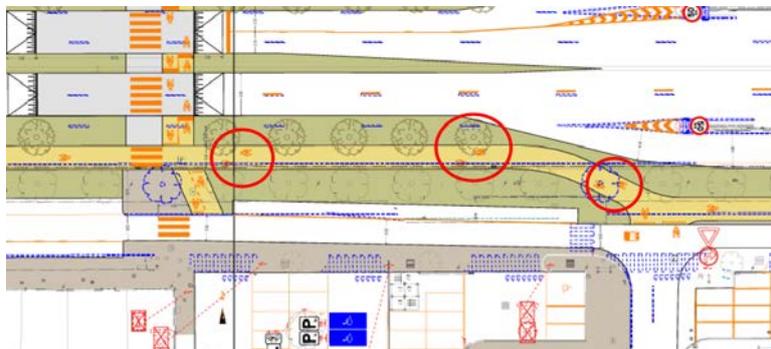
Ici aussi, nous avons une question importante : **a-t-on sérieusement considéré chez Bruxelles Mobilité les options exposées dans notre présentation de 2022 pour le terminus du tram 81 ?** Et en arrière-plan, devons-nous voir dans le plan du 3 juillet 2023 et dans l'abattage des 4 arbres l'absence de volonté de Bruxelles Mobilité de mettre fin au passage du tram dans les petites rues ? Précisons que la déconnexion des rails de la rue de la Duchesse pouvait déjà se faire indépendamment du doublement de la trémie devant le numéro 186, assurément plus coûteux.

1.2.- Sur la création de cheminements cyclistes en site propre monodirectionnel

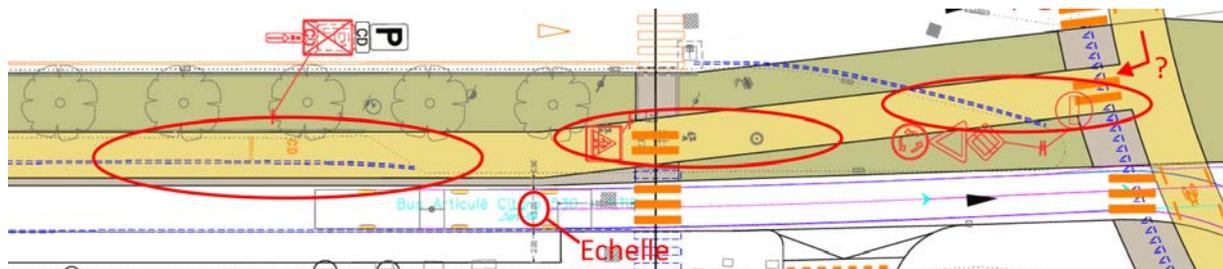
Une demande particulièrement forte des habitants était d'**éviter de recourir aux pistes cyclables bidirectionnelles**, qui posent de nombreux problèmes sécuritaires lorsque l'on se trouve dans un environnement urbain très dense. Nous apprécions que les cyclistes en transit disposent dorénavant d'un site propre placé idéalement le plus loin possible des habitations. Nous apprécions également dans les grandes lignes la piste cyclable Nord, qui pourrait même être augmentée pour les dépassements, avec marquages longitudinaux et signalisation ad hoc, dans les parties éloignées de Merode et de Montgomery (Léopold II-194 et 100-40). Il faudra bien s'assurer qu'au niveau du rond-point, aucun cycliste ne l'emprunte à contresens, en jouant sur une embouchure étroite et en plaçant des panneaux de type C1 (sens interdit). Cette embouchure étroite aurait des avantages en termes d'économie de place et d'arbres sauvagés, voir aussi ailleurs dans le texte.

Concernant la piste cyclable Sud, nous la validons, car elle apparaissait pratiquement telle quelle dans nos schémas de principe du 19/7/2022, pour la section bidirectionnelle allant du Cinquantenaire à la rue des Aduatiques ainsi que les passages permettant de rejoindre les rues latérales depuis la piste. Nous validons encore que cette piste demeure large entre la rue des Aduatiques et l'avenue de l'Armée, étant entendu que la signalétique devra clairement indiquer une piste monodirectionnelle et deux voies, dont une pour les dépassements (panneaux, ligne discontinue, flèches de rabattement).

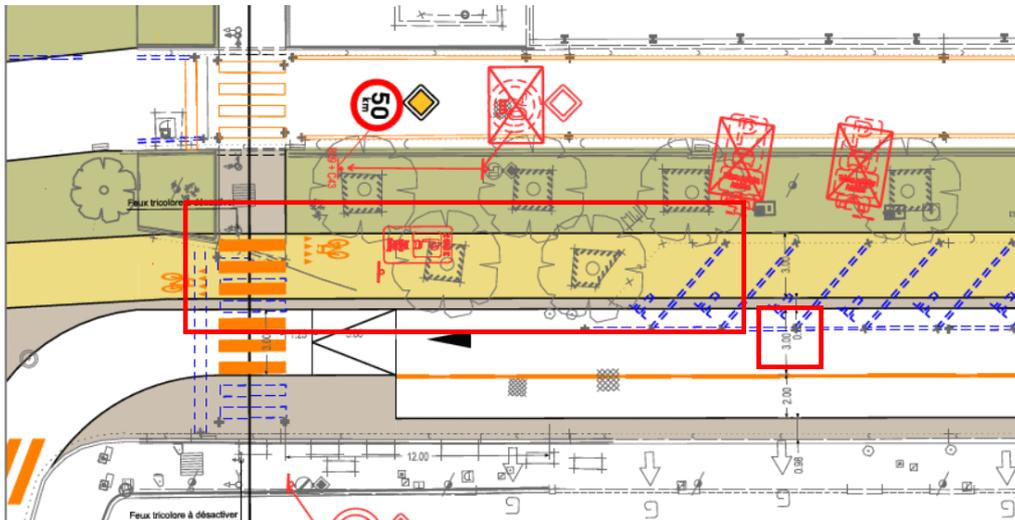
Vu le passage piéton-cycliste au niveau du numéro 101, nous comprenons mais émettons de fortes réserves sur le fait de rendre bidirectionnels une cinquantaine de mètres entre le numéro 101 et le débouché de l'avenue de l'Armée. Cette situation va créer beaucoup de confusion, de dangerosité.



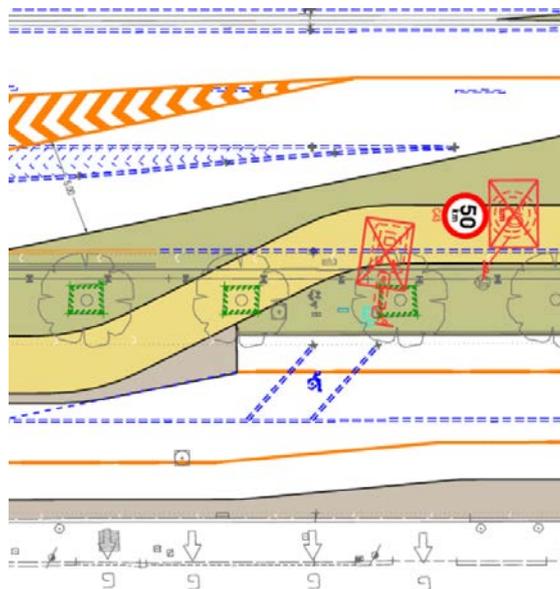
Mais **nous rejetons catégoriquement le maintien d'une largeur de 3 m à l'est du croisement de l'avenue de l'Armée**, jusqu'au square Montgomery. Outre le fait que cette solution consomme beaucoup de place à un endroit où celle-ci manque à cause de la bretelle, elle pose d'importants problèmes sécuritaires (voir §3) :



Entre le 191 et le 221, de même, vous basculez la piste cyclable au sud de la rangée d'arbres avant de la refaire basculer au nord. Ce choix a été imposé car vous avez, ici aussi, décidé d'une **piste de 3 m de large**, alors que **cela ne correspond pas au standard monodirectionnel** :



La même contrainte d'espace impose de **s'en tenir strictement au standard minimum** à cet endroit (idéalement 1,50 m), d'autant que cette solution génère l'**abattage de trois arbres**, pour un gain de confort marginal. En réalité, les cyclistes devront s'engager dans un virage inconfortable et inutile devant le 221 :



Il faut donc persister dans une solution qui fait passer les cyclistes au nord des arbres à cet endroit.

Si nous ne nous opposons pas à une monodirectionnelle plus large que les standards dans les zones éloignées du rond-point, permettant ainsi les dépassements, **nous nous opposons catégoriquement à ce que le standard bidirectionnel soit appliqué sur la totalité du parcours** (aussi à Montgomery), **pour une piste théoriquement à sens unique**. Le risque est qu'elle soit à terme utilisée de facto dans les deux sens. Estimant que ce faisant le cabinet et Bruxelles Mobilité se rendent responsables de la **mise en danger des usagers**, notamment les plus faibles, les piétons, nous en appelons à la raison.

Concernant le **rond-point**, nous respectons le choix d'une piste cyclable séparée et distante des véhicules automobiles : c'était une des deux possibilités débattables dans notre note de 2022. Par contre, nous marquons une très grande réserve pour la largeur de 3 m retenue, correspondant ici aussi au standard d'une piste bidirectionnelle. Le risque est particulièrement grand qu'un cycliste désirant effectuer un « tourne à gauche » prennent l'anneau cyclable à contresens, se mettant gravement en danger et engageant la responsabilité des autres usagers. La piste longeant le square ne devrait pas excéder 1,80 m voire 1,50 m pour empêcher ces contresens, la place disponible permettant à terme un élargissement pour les dépassements, mais le flux actuel est trop faible et insuffisant pour décourager les contresens en cas de piste trop large. A défaut, nous demanderions des comptes aux bourgmestres sur les contrôles de police.

Pour conclure, nous avons la désagréable impression que **l'on cherche à imposer aux usagers une piste bidirectionnelle qui n'en porte pas le nom**. Nous ne pouvons l'accepter.

1.3.- Sur le maintien du stationnement en voirie

Une autre demande forte de 2022, et toujours actuelle, était le maintien de la capacité de stationnement telle quelle qu'avant 2020.

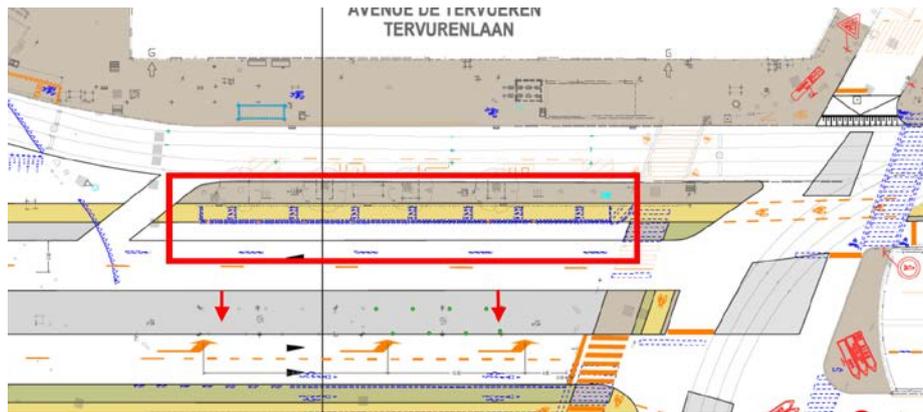
1.3.1.- Latérale Nord-Ouest

Le renvoi du transit cycliste entrant dans la ville au sud par rapport aux arbres est sans incidence intrinsèque sur la capacité de stationnement sur les latérales Nord. Nous validons dans les grandes lignes le choix qui est fait sur ce côté Nord, qui est aussi celui de nos plans de 2022, avec quelques remarques mineures. Il est très difficile d'évaluer avec précision sur les plans fournis la capacité exacte d'emplacements longitudinaux, mais nous relevons, par comparaison à la situation pré-2020, seule référence qui nous importe (la piste cyclable Nord actuelle construite par Etterbeek n'ayant jamais été validée par le Comité), les évolutions suivantes. Nous considérons pour simplifier qu'une voiture se garant en créneau dans le sens de la marche nécessite 6 m. Les données sont présentées sous la forme :

$x + y = x$ places accessibles à tous + y places « autre » (livraisons, CD, PMR, Cambio).

Numéros	Situation 2020	Plan juillet 2023
8-16	0 + 7 taxis	0 + 6 taxis (face Cinq ^{aire})
34-36	2 + 4 (livraison 8-18h)	0
44-114	~ 18 + 4 (CD)	-2 (emplacements vélos devant 70 et 112) -1 (n°88 : piétons) +2 à confirmer (n°90, suppression tunnel piétons) Total : ~17 + 4
Bilan	20 + 11	17 + 6

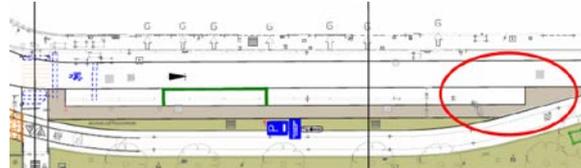
Nous demandons à renoncer aux emplacements vélo, sauf s'ils sont situés dans des espaces entre garages de moins de 4 m. La restitution de deux places devant le n° 90 est aussi à confirmer. La livraison devant le 34-34 doit aussi être étudiée. Pour la 3^{ème} place, et pour d'autres qui seraient perdues sur d'autres tronçons, nous demandons de restituer une ou des places pour les habitants devant le 34-34 et d'étudier la création de places devant les 8-16A, à Merode, en décalant le trafic routier 2 ou 3 m vers le Sud et en réduisant le terre-plein :



1.3.2.- Latérale Nord-Est

La situation proposée est un quasi statu quo que nous validons :

Numéros	Situation 2020	Plan juillet 2023
148-156	7	8 ? (suppression oreille 156 – figure ci-dessous)
194-204	~17	~16 (perte face 194 : chicane)
206-220	0	0
Bilan	24	24 ?

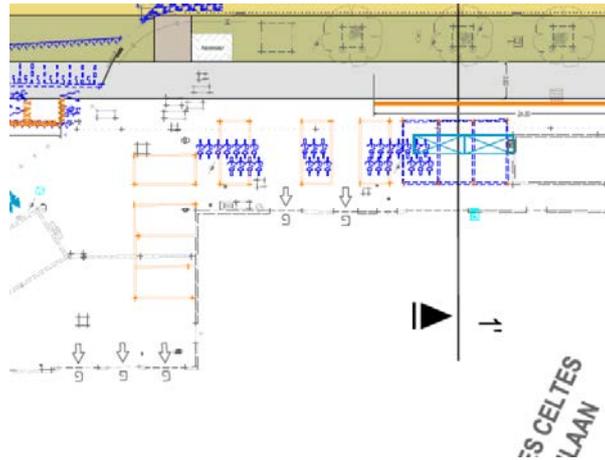


Cependant, nous savons d’ores et déjà que des habitants du 194 s’opposeront avec force à l’îlot prévu pour la traversée cyclo-piétonne, qu’il conviendrait de réduire au strict minimum, tant pour la place perdue que pour la commodité de l’accès aux garages. Cela pourrait remettre en cause la traversée cyclo-piétonne de l’avenue à cet endroit. Une mise en zone résidentielle très locale ne permettrait-elle pas de s’affranchir de la notion de passage pour piétons, et donc de supprimer cet îlot et de « déminer » ce conflit ? Le décalage du pylône STIB devant le 194A sur ce même îlot est une autre piste à explorer pour récupérer quelques mètres de stationnement et apaiser les tensions. Bruxelles-Mobilité doit garder à l’esprit que les habitants de ce secteur seront extrêmement déçus de voir encore le tram tourner rue Martin.

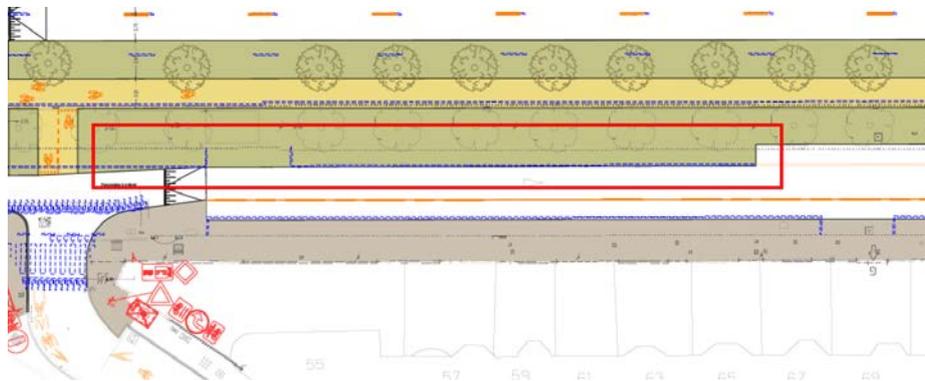
En cas de pertes inévitables de stationnement sur d’autres parties du projet, nous attirons l’attention sur le gain de place possible devant les 206-220, de 78 m linéaires, si le sens de la marche du square Léopold II est inversé.

1.3.3.- Latérale Sud-Ouest (Cinquantenaire-Montgomery)

Avant toute chose, nous demandons de clarifier le devenir des quelques places situées en face du Nona, près de la bouche Sud du métro Merode. A défaut de pouvoir lire le plan en l’état, nous les sortons du bilan pour le moment. **Y a-t-il bien création nette d’emplacements non-réservés comme le suggère cette capture du plan ?**



Une autre ambiguïté concerne le stationnement côté berme entre le 55 et le 65. Il nous a été assuré le 3 juillet que cela resterait bien du stationnement, ce que nous supposerons dans le décompte qui suit :

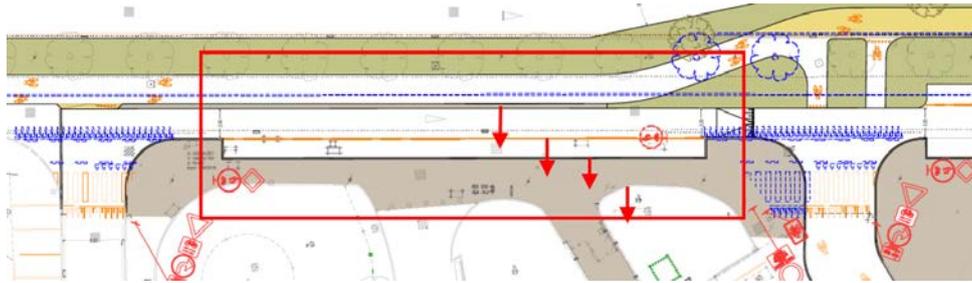


Le bilan s'écrit :

Numéros	Situation 2020	Plan juillet 2023
Côté berme	497 m soit 83 (96 selon Mobigis)	51-53 : 23 m soit 4 55-101 : 180 m soit 30 Placette : 45 m soit 7
43	0	49,5 m soit 8 6 r. de Deken (décision Etterb. 2022)
51-53	0	23 m soit 4
55-101	24 + 4 réservés	23 + 4 réservés (n°101 : perte 1)
137-153	0 (Mobigis : 9 places non effectives)	67 m mais 4 garages, soit ~8 places
Bilan	107 (129) + 4	90 + 4

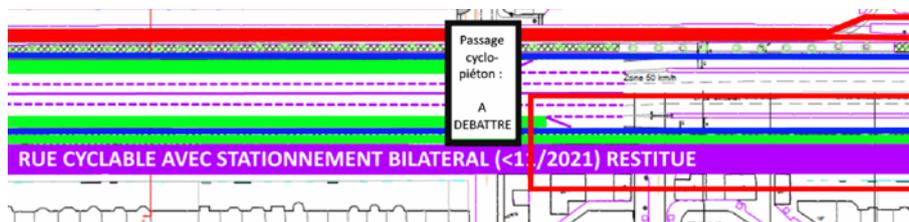
Il reste 17 places perdues, pour lesquelles nous demandons de considérer les pistes suivantes :

- Gain potentiel à Merode (nouvelles places versant Nord, places mentionnées plus haut versant Sud), mais cette zone, surtout au sud, est fort encombrée.
- Stationnement bilatéral devant le 43, en décalant la voie de roulage vers le bas, mais au prix d'un peu d'espace vert : 8 places possibles : (un de nos scénarii de 2022)



- Gain de 2 places, une de chaque côté, devant le 51-53, par la non-création du passage pour piétons, que nous rejetons par ailleurs.

- Stationnement côté berme entre le débouché de l'avenue de l'Armée comme actuellement, soit 112 m ou **19 places**, soit davantage que requis. Cette solution nous semble la plus simple, d'autres aspects de ce dossier devant par ailleurs vous encourager à déporter la piste cyclable au nord des arbres. Cette option a actuellement notre préférence :



Nous prenons note de la sortie de la placette Armée/Tervueren du projet. Néanmoins, nous attirons l'attention sur le fait qu'un **réaménagement ultérieur défavorable au parking demandera de récupérer des places sur l'avenue.**

1.3.4.- Latérale Sud-Est (Montgomery-Léopold II)

Du côté Sud, le passage des cyclistes au sud des arbres entre l'avenue de l'Armée et le numéro 221 a pour conséquence une **perte considérable** d'emplacements de parking. Cette perte est aggravée par la suppression totale du stationnement en épi entre le 191 et le 253, qui est remplacée par du stationnement parallèle au sens de la marche. Si un stationnement des deux côtés sur toute la longueur aurait une capacité assez comparable, ce n'est pas le cas ici car :

- le stationnement ne se fait que côté façades entre le 191 et le 221 environ, pour éviter les « coups de portière » aux cyclistes sur la piste nouvelle cr e e.
- entre le 191 et le 221, la succession d'entrées de garages et de places réservées (Cambio) réduit les capacités de stationnement à quasiment néant côté façade.
- la traversée piétonne engendre elle aussi une perte de places de stationnement.

Numéros	Situation 2020	Plan juillet 2023
Berme, �pi	91+11	-
Berme, //	-	215-229 : 76 m soit 13 229-249 : 109 m soit 18
197-225	-	199 : 1 211-215 : 92 m dont 60 m Cambio + PMR, soit 5 + 10 217-219 : 1 223-225 : 32 m soit 5
229-241	-	3 + 1 (importantes pertes garages)
245-253	-	78 m : 8 + 3 (2 gar.)
Bilan	91 + 11	54 + 14

La perte de 37 places environ sur la latérale Sud-Est est rejetée par le Comité. Vu qu'elle est motivée par la création d'une piste cyclable au standard bidirectionnel, nous demandons de placer la piste cyclable au nord des arbres et de sortir la latérale Sud-Est de la demande de permis, à l'exception du passage pour usagers faibles, évitant à Bruxelles Mobilité de devoir statuer sur le stationnement en épi. Les quelque trois places perdues par la création du passage pour usagers faibles devront être restituées ailleurs.

1.3.5.- Autour du rond-point

Il est difficile de se prononcer en l'état, la question des emplacements de taxi n'étant pas clarifiée, et la bouche de métro SE ayant été erronément supposée disparue. Il semble cependant que l'on se dirige, ici aussi, vers une perte de stationnements, qui a déjà commencé par la création d'un passage pour piétons très large devant le White & Night. Nous demandons, tant pour ce type de passage, que pour la zone tampon qui la précède, **de s'en tenir aux standards minimaux** dans de tels endroits assez peu fréquentés.

Globalement, **la perte de plus de 50 places de parking doit impérativement être corrigée et le texte ci-dessus indique de nombreuses pistes pour y parvenir.**

2.- Violation des hypothèses de travail (pp. 3-13 du 19/7/2022)

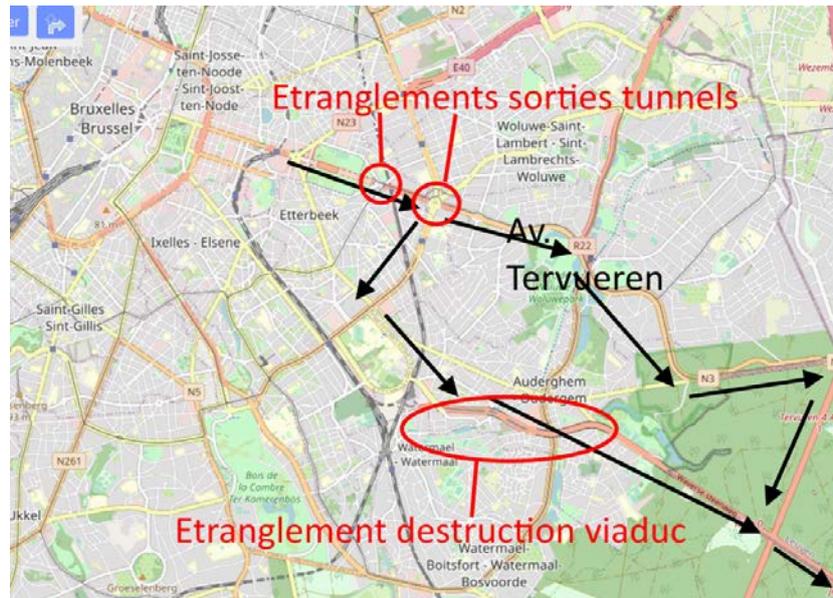
Nous débutons l'exposé du 19/7/2022 par une liste de 10 hypothèses supposées respectées lorsque nous avons dessiné notre ébauche de plan. Les événements récents (réaménagement planifié du rond-point Schuman, saga Herrmann-Debroux) et le plan proposé le 3/7/2023 violent trois d'entre elles :

2.1.- il ne devrait pas y avoir de trafic supplémentaire renvoyé sur l'avenue et on veillera à limiter le bruit (hypothèse 1)

Aujourd'hui, depuis Arts-Loi, la signalisation indique de passer par le tunnel sous le Cinquantenaire pour rejoindre l'E411 et Namur. Il n'y a pas de panneau indiquant de sortir de l'avenue à Montgomery pour rallier Namur, mais il est possible de continuer soit en tournant à droite à Montgomery vers le début de l'E411, soit en continuant sur l'avenue jusqu'au Quatre Bras de Tervuren et de rejoindre l'E411 au Carrefour Léonard.

La destruction probable du viaduc Herrmann-Debroux rendra plus lente la sortie de Bruxelles par le boulevard qui en résultera. Nous parions sur le fait que de nombreux automobilistes préféreront s'extraire en continuant tout droit sur notre avenue jusqu'au Quatre Bras. Mais le plan du 3/7/2023 ajoute un obstacle de taille en réduisant la sortie des tunnels Cinquantenaire et Tervuren à une seule voie.

Nous nous trouverions donc dans la situation où non seulement il y aurait une plus grande demande de trafic après le square Montgomery pour sortir de Bruxelles, mais aussi un étranglement de l'avenue. Lors des travaux à Herrmann-Debroux, on peut s'attendre à une paralysie totale de notre quartier. La situation est illustrée ci-dessous avec, en noir, les deux itinéraires de sortie vers Namur et, en rouge, la façon dont il est planifié d'y étrangler le trafic :



Nous comprenons que le maintien des pistes cyclables hors des voies latérales a un impact sur les bretelles pour s'engager sur l'avenue, par contre nous sommes inquiets :

- du fait qu'aucune mesure n'est prise pour canaliser le trafic de l'E411 sur un autre itinéraire, avec un risque de paralysie du quartier.
- du fait que cette paralysie touchera la sortie du tunnel Cinquantenaire, impactant à la mobilité vers les deux Woluwe.
- du fait que les automobilistes seront dans le futur encouragés implicitement ou pas à poursuivre sur la totalité de l'avenue pour rejoindre Namur.

Une analyse analogue s'applique dans le sens de l'entrée dans la ville.

Concernant le trafic venant de l'est (région de Tervueren-Louvain), l'épisode du rond-point Schuman n'est pas rassurant quant à la capacité d'entrée dans la ville, la bretelle d'accès à la rue de la Loi ayant déjà été réduite à une voie voici une dizaine d'années devant le Berlaymont, encourageant l'accès via l'avenue de Tervueren (2 voies par sens) lorsque l'on vient de l'est, tout comme le tunnel Cortenbergh. Le problème ne se pose pas dans le sens de la sortie, qui possède deux voies en continu depuis Belliard jusqu'à l'E40, soit une incohérente asymétrie. Nous surveillons de très près les développements dans ce quartier.

S'agissant de la réduction du tunnel Tervueren à une voie au niveau de ses sorties, nous ne manifestons pas d'opposition de principe, car cela pourrait contribuer à réduire le bruit sur l'ensemble de l'avenue de Montgomery jusqu'à la sortie de la ville. Par contre, cette réduction doit impérativement s'accompagner de mesures compensatoires pour canaliser le trafic, surtout celui depuis et vers l'E411, au risque de pénaliser le quartier et l'ensemble de Woluwe-Saint-Pierre.

Des mesures supplémentaires sont aussi à prévoir pour éviter l'engorgement dû au trafic de transit devant normalement emprunter l'E40 pour rentrer dans la ville. Le fait de maintenir quatre voies à l'intérieur du tunnel nous semble être un emplâtre sur une jambe de bois destiné à camoufler des embouteillages dont vous ne maîtriserez pas la longueur. Nous acceptons donc cette réduction, mais à 1+1 voies, et avec des mesures compensatoires canalisant le trafic sur d'autres artères, envisagées dès maintenant.

Si l'on examine les possibilités de rejoindre l'E411 en voiture depuis le centre sans passer par Montgomery, le plus évident est d'emprunter l'avenue Louise, puis soit de tourner à gauche sur l'avenue du Congo (passage difficile) et le boulevard Général Jacques, puis d'emprunter le boulevard de la plaine ; soit de poursuivre sur l'avenue Franklin Roosevelt, l'Avenue Delleur et le boulevard du Souverain, malheureusement fort réduits en capacité depuis l'installation de pistes cyclables très larges.

Une autre alternative est d'emprunter l'avenue de la Couronne et de tourner à gauche au niveau de la gare d'Etterbeek, passage difficile là aussi, car une seule voie disponible. Nous conditionnons donc notre aval pour ce projet de réduction du tunnel Tervueren à la condition d'aménager différemment les axes alternatifs susmentionnés de manière cohérente, par des mesures telles que :

- la création d'une deuxième voie du tourne-à-gauche au carrefour entre l'avenue du Congo et l'avenue Roosevelt sans suppression d'autres voies de circulation et le rétablissement d'une voie supplémentaire avenue De Mot.
- l'amélioration du tourne-à-droite du boulevard Général Jacques vers le boulevard de la Plaine, celui-ci devant être remis à 50 km/h.
- l'amélioration du tourne-à-gauche de l'avenue de la Couronne (remise à 50 km/h) vers le boulevard Général Jacques.
- des mesures compensatoires sur l'avenue Delleur et le boulevard du Souverain.
- la suppression de la mention "Namur" en venant de la rue Bélliard et son remplacement par "Etterbeek Woluwe".
- le renvoi des automobilistes par l'avenue Louise dans les GPS (nous tenons à être informés des démarches) et sur les panneaux de signalisation.
- la garantie de deux voies non-réservées par sens sur le futur boulevard remplaçant le viaduc Herrmann-Debroux.
- le renforcement ou la création de parkings de dissuasion desservis par le métro aux arrivées des autoroutes E40 et E411.
- la création d'une seconde voie devant le Berlaymont, pour s'engager sur la rue de la Loi depuis Schuman, sachant que cette entrée de la ville par le tunnel Cortenbergh n'impacte que très peu de riverains directs.

La carte ci-dessous reprend, en rouge, les axes et les carrefours auxquels une action sur la capacité serait à prévoir, pour compenser la réduction du tunnel Tervueren :



S'agissant à présent de la réduction de la sortie du tunnel Cinquantaire depuis le centre, nous émettons une très grande réserve, d'autant que la voie résiduelle unique est interrompue par un passage piéton avec feu. On passerait donc d'une capacité de deux bandes sans obstacle à une seule bande avec obstacle soit une réduction de capacité de plus d'un facteur 2. Il est par ailleurs bien connu que le trafic est plus élevé dans le tunnel Cinquantaire que dans le tunnel Montgomery, sans doute car ce tunnel dessert à la fois Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre, et comme nous l'avons vu, car une part plus importante du trafic vers Namur l'emprunte. Nous pressentons que la commune de Woluwe-Saint-Lambert sera affectée par cette situation qui limite les possibilités d'accès à son axe structurant qu'est l'avenue de Broqueville.

Cette situation doit être impérativement évitée en conservant deux bandes à la sortie du tunnel Cinquantaire, par exemple en réduisant ou en supprimant le terre-plein central dispensable (le Boulevard du Triomphe a perdu le sien et son entretien engendrera des files) ou en prolongeant quelque peu la bretelle d'accès depuis le carrefour Merode vers Montgomery, par exemple en ne plantant pas les trois premiers arbres du nouvel alignement (en face du débouché de la rue de Deken).

Il nous a été certifié lors de la réunion du 3 juillet que les modèles mathématiques ne prédisaient pas d'engorgement de l'avenue avec la configuration présentée. Cependant, en l'absence d'une présentation de la méthodologie suivie, des hypothèses, et des outils utilisés, cette affirmation reste sujette à caution. En l'état donc, **Bruxelles Mobilité doit s'engager à prévoir des itinéraires crédibles aux capacités accrues pour aller et venir de l'E411 et de l'E40, en remplacement d'une bande aux sorties du tunnel Tervueren. La sortie du tunnel Cinquantaire doit disposer de deux bandes.**

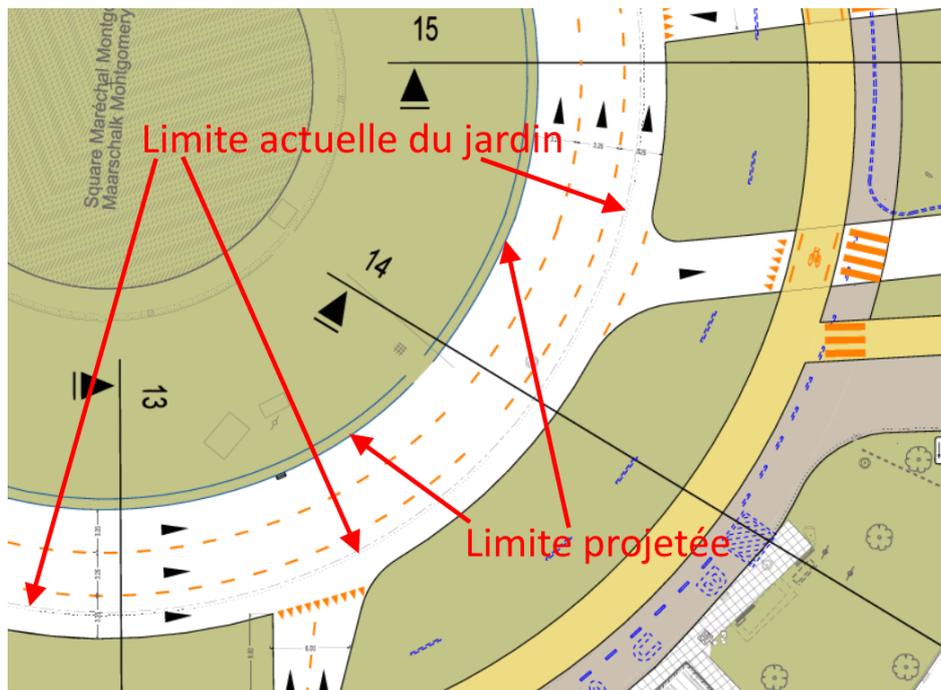
2.2.- patrimoine à mettre en valeur et verdurisation intelligente (hypothèse 8)

Un autre élément d'attention concerne le réaménagement du square Montgomery. Nous entendons que la gestion des flux demande de l'espace, mais nous étions parvenus à identifier suffisamment de place dans notre ébauche de juillet 2022 pour concilier :

- le parc engazonné avec fontaine du square Montgomery dans sa configuration actuelle. Des discussions avaient été menées avec les habitants directement concernés, lesquels ne transigeaient pas sur cet aspect.

- trois voies de circulation automobile sur le rond-point.
- une piste cyclable circulaire et mono directionnelle.
- une zone de recul entre cette piste cyclable et les voies de circulation automobile, de façon à éviter que les cyclistes ne soient victimes des angles morts. Nous ne pensons pas que 8 m soient nécessaires, d'autant qu'un léger refoulement sur le rond-point, doté de 3 voies, ne devrait pas générer de paralysie.

En examinant les plans du 3 juillet 2023, **nous déplorons que le parc engazonné voie son rayon réduit d'environ 8 m (16 m en tout, donc !)**, ce qui est perçu comme profondément inacceptable par l'ensemble des habitants dont le logement ou la terrasse donne dessus mais aussi par les riverains des 4 latérales. Seule une lecture particulièrement attentive du plan permet de le déceler :



En cause, l'ajout d'un large trottoir dispensable (3 m) le long de la large piste cyclable de 3 m de large (standard bidirectionnel), un recul important entre les arrêts de bus et la bande de roulage de droite, et un recul de 8 m voire davantage entre la bande de roulage de droite et la piste cyclable.

Nous rappelons qu'il est nécessaire de **résoudre les problèmes sans en créer de nouveaux**.

Pour résoudre ce problème, nous demandons à Bruxelles Mobilité à :

- supprimer le trottoir le long de la piste cyclable du rond-point (3 m récupérés)
- réduire la piste cyclable « monodirectionnelle » de 3 m de largeur à 2 m, voire 1,50 m, pour dissuader les contresens (1 à 1,50 m récupéré)
- réduire à 5 m le recul avant la piste cyclable, suffisant pour forcer les automobilistes à regarder à leur droite
- caler au maximum la piste cyclable et les arrêts de bus vers l'extérieur.

Nous pensons de la sorte pouvoir préserver le jardin de la fontaine dans son état actuel, demande très forte des habitants visant à conserver les qualités paysagères remarquables du site.

2.3.- limitation de l'abattage d'arbres au strict nécessaire (hypothèse 9)

Nous ne marquons pas une opposition de principe à l'abattage de jeunes arbres, pour autant qu'ils soient replantés à proximité, et que cette opération présente une valeur ajoutée suffisante pour les habitants ou les usagers. En cas de suppression peu justifiée d'arbres, même replantés ailleurs, Bruxelles Mobilité s'expose à des oppositions individuelles d'habitants, que notre comité ne pourra pas dissuader.

Il faut noter que la deuxième rangée d'arbres ajoutée de chaque côté de l'avenue dans le projet n'en sera pas véritablement une, les arbres à haute tige étant proscrits vu la qualité de la perspective. Le remplacement d'arbres des rangées existantes par d'autres spécimens ne sera pas parfaitement équivalent et doit donc être utilisé avec parcimonie.

Dans notre schéma de principe du 19/7/2023, nous nous étions efforcés d'éviter de tels abattages, sauf éventuellement (mais nous n'avions pas les informations pour le dire) au niveau de l'élargissement de la trémie du tram car il s'agit de l'endroit le plus complexe techniquement parlant.

Dans le plan du 3 juillet 2023, nous constatons, sauf erreur de lecture, l'abattage de 16 arbres, certes replantés par ailleurs. Ci-dessous, voici l'opinion du comité concernant ces abattages :

- 2 arbres au débouché de la rue Père de Deken : difficilement évitable vu le basculement de la piste cyclable sur la chaussée principale.
- 3 arbres au débouché de la rue des Ménapiens : préservés si l'on renonce à ce passage pour piétons, déjà contesté ailleurs dans ce texte.
- 3 arbres en face du numéro 101 à cause du passage pour piétons et cyclistes : 2 nous semblent évitables, dont un en ne prévoyant pas de traversée cycliste depuis la rue des Bataves.
- 4 arbres au terminus du tram 81 : il s'agit manifestement d'améliorer l'accessibilité du tram, compte tenu du passage de la piste cyclable sur la bretelle, qui réduit la largeur de l'arrêt. Comme rappelé plus haut, nous avons proposé de configurer autrement cet arrêt en juillet 2022, et que l'arrêt côté bretelle n'était pas quelque chose obligatoire. Et comme discuté également plus haut, l'option choisie sur le plan n'augure pas de la volonté réelle de Bruxelles Mobilité de réellement revoir le cheminement des trams rues Martin et Duchesse. Nous persistons à penser que ces 4 arbres peuvent être « sauvés ».
- 1 arbre au débouché de l'avenue de l'Armée : évitable si l'on admet de laisser la piste cyclable au nord de la rangée d'arbres.
- 3 arbres sur latérale sud-est pour permettre de faire passer la piste cyclable de 3 m, à un endroit où nous avons déjà contesté une telle largeur. Une piste cyclable plus étroite permettrait de faire passer les cyclistes au nord de la rangée d'arbres ou simplement côté façades, et d'éviter cet abattage, pour une valeur ajoutée contestable.

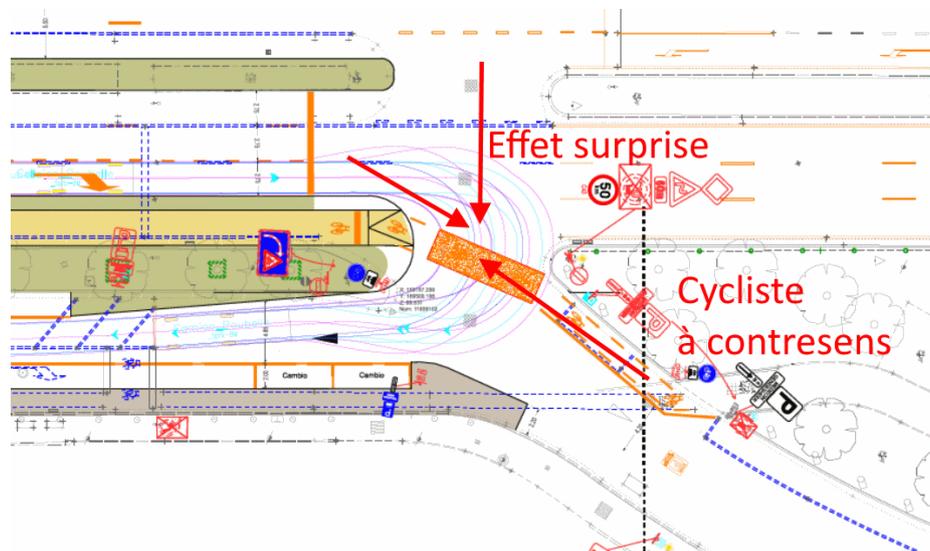
3.- Aspect sécuritaire

En termes de sécurité routière, le projet présenté le 3 juillet 2023 repose sur plusieurs bases incertaines, qui pourraient prêter le flanc à des critiques des bourgmestres, compétents en matière sécuritaire sur leurs communes, mais aussi des usagers et des riverains :

1.- Une route qui ne dit pas ce qu'elle est, à savoir une route dangereuse. On se souvient des routes à quatre voies avec carrefours à niveau, fréquentes dans les années 1970-80, et qui ont généré autant de victimes, à cause du sentiment erroné de sécurité qu'elles offraient. Ce genre de considération amène à réfléchir à la notion de « **lisibilité** » d'une route, définie notamment par la PIARC comme l'« Aptitude d'une route à susciter, à travers son aménagement et ses équipements, un comportement des conducteurs compatible avec son usage et notamment avec la sécurité routière » [Association Mondiale de la Route : <https://www.piarc.org/fr/activites/Dictionnaire-Routier-Terminologie-Transport-Routier/terme/84099-fr-lisibilit%C3%A9%20de%20la%20route>].

Les pistes cyclables Sud et Montgomery (sur Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre), bien qu'annoncées comme monodirectionnelles, présentent en réalité le standard bidirectionnel sur la totalité de leur longueur (3 m). Vu le caractère indiscipliné des usagers, il est à parier qu'elle sera prise régulièrement à contresens, c'est-à-dire de l'Est vers l'Ouest. Cela créera des confusions regrettables au niveau des traversées piétonnes et du rond-point, déjà bien assez complexe. Le risque d'être percuté sera élevé pour les usagers faibles que sont les piétons car ils regarderont à gauche puisqu'il s'agit officiellement de monodirectionnelles.

Il est indispensable que chaque entrée ou sortie sur le square n'ait qu'un seul sens de circulation. Au niveau du square Léopold II, la perception de la piste cyclable comme bidirectionnelle par les usagers générera des effets de surprise accidentogènes pour les autres usagers devant le numéro 253 :

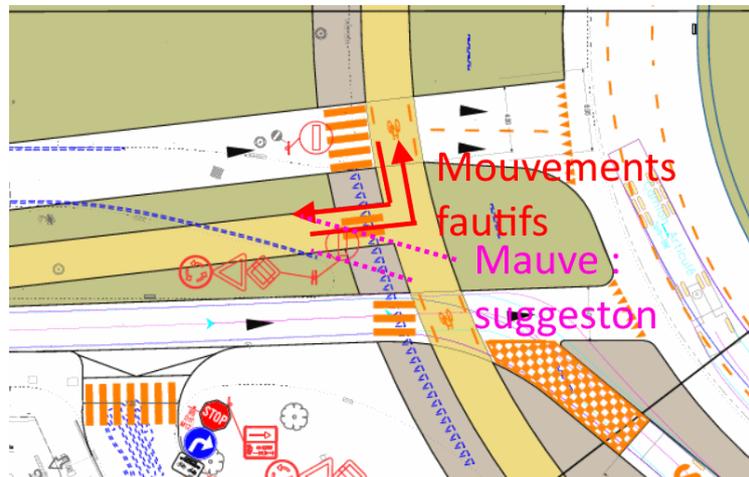


La dangerosité des pistes bidirectionnelles en environnement urbain dense a déjà été débattue.

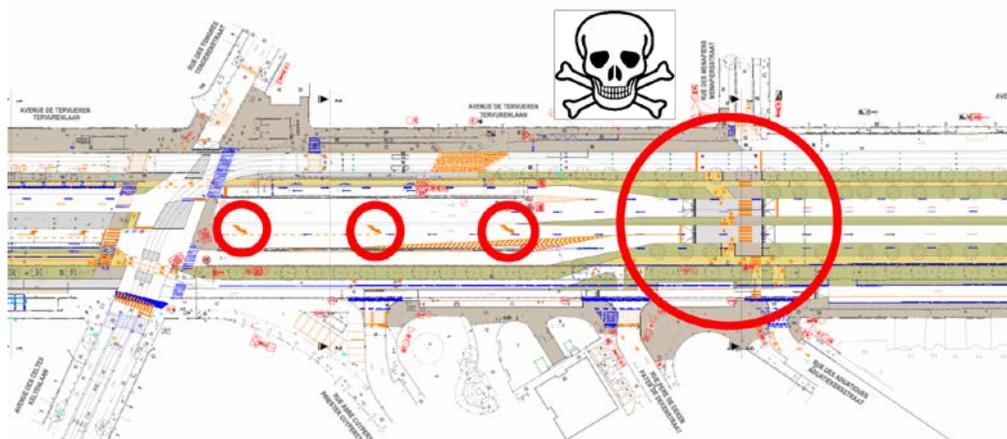
Il faudrait éviter que l'aménagement ne mène à une situation de fait, qui finirait par être régularisée au nom du « tout le monde fait comme ça ».

Nous demandons donc que les sections voisines du square Montgomery et du square Léopold II aient leur largeur réduite au strict minimum, de façon à rappeler le caractère monodirectionnel de ces pistes.

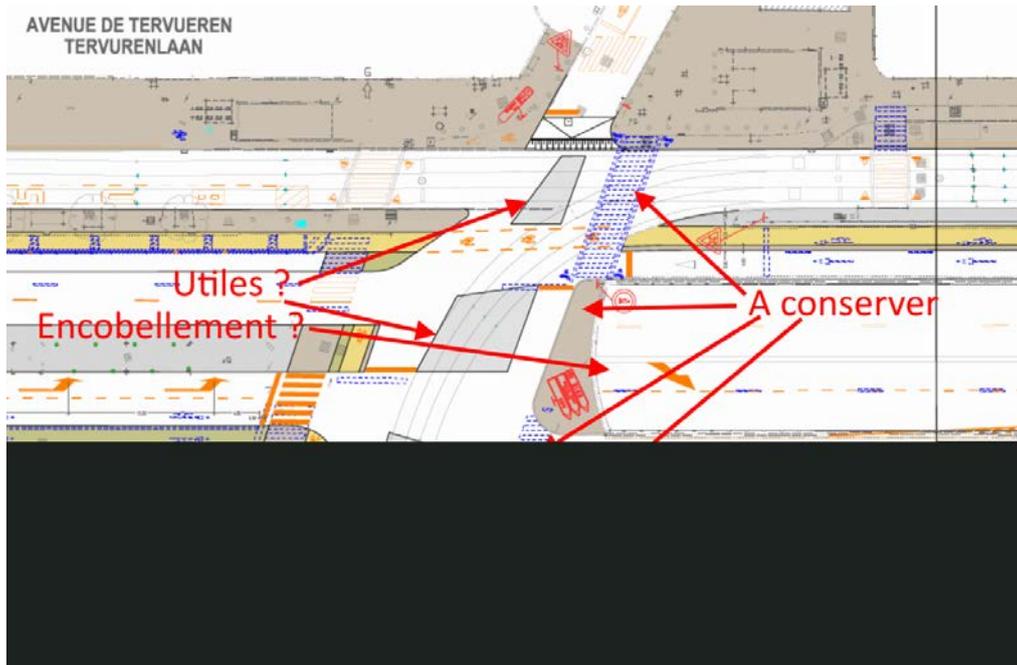
Idéalement, les débouchés sur le square Montgomery se feront avec un angle faible, de façon à indiquer clairement le sens de circulation. Voici un exemple de situation potentiellement problématique :



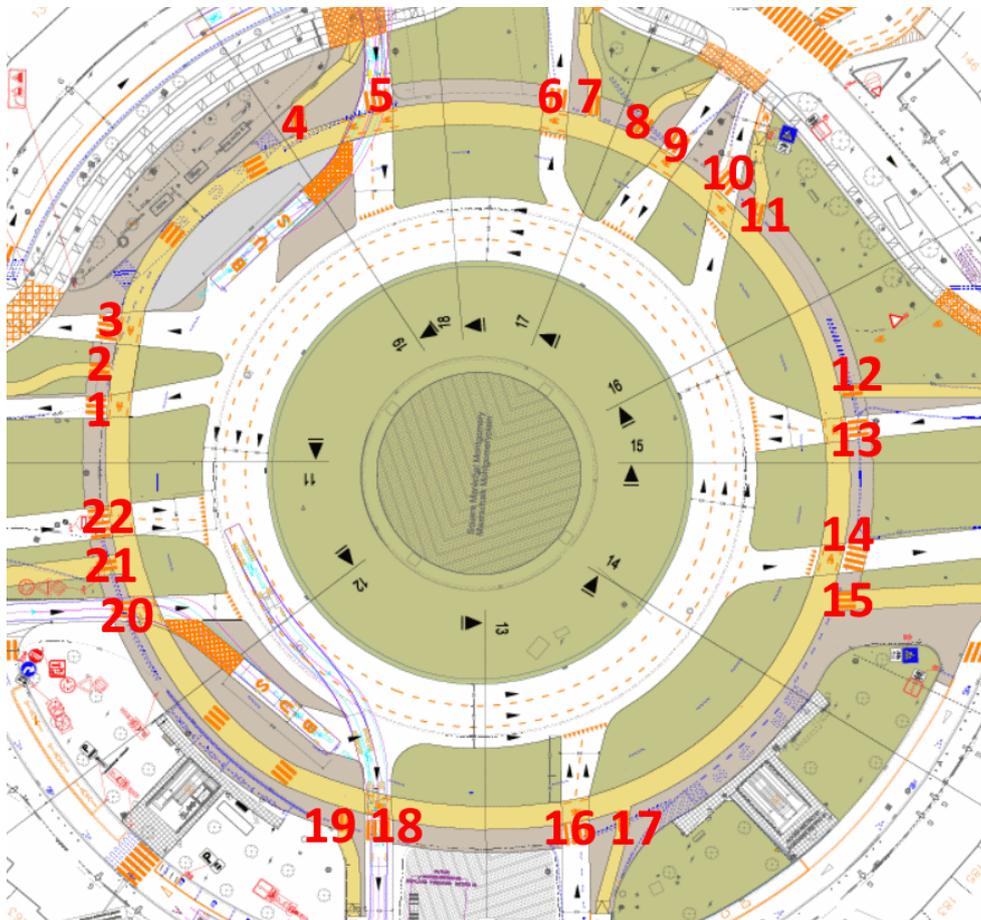
2.- Toujours dans l'optique d'une lisibilité meilleure de la route, le passage pour cyclistes et piétons situé face au débouché de la rue des Aduatiques, indépendamment de ses inconvénients en matière de fluidité du trafic déjà mentionnés, pose une question de sécurité. En effet, le tunnel Cinquantenaire, en venant de Bruxelles, peut aisément être pratiqué à 100 km/h avec les véhicules modernes, même si la vitesse maximale de 50 km/h, inadéquate pour une infrastructure de ce type, est de plus en plus respectée du fait des radars. Ce passage pour usagers faibles immédiatement à la sortie du tunnel n'est **ni visible, ni lisible**. Pas visible, en raison du profil en long de la sortie du tunnel. Pas lisible, car l'automobiliste passe sans transition d'une voirie de type autoroutier à une voirie d'agglomération avec présence de piétons :



Nous demandons par conséquent la suppression de cette traversée pour usagers faibles. Il est regrettable par ailleurs d'avoir supprimé la traversée pour piétons côté tunnel, au carrefour Celtes-Tongres. Il faudrait remettre en cause les îlots directionnels peu pertinents à cet endroit, voire envisager un encorbellement pour piétons au-dessus des premiers mètres de la trémie du tunnel, comme évoqué lors de notre réunion, même si nous encourageons à maîtriser les coûts :

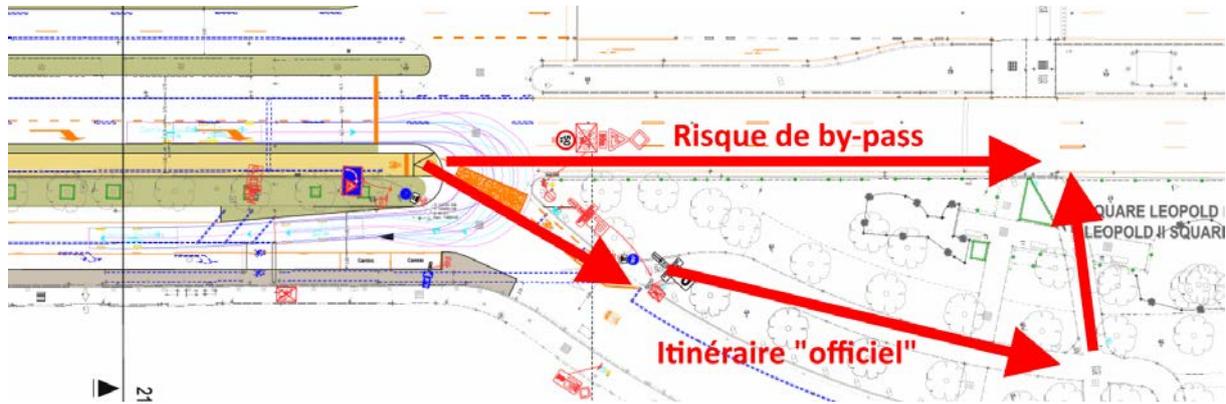


3.- Nous avons déjà marqué plus haut notre désaccord avec le **trottoir longeant le rond-point Montgomery**, contre la piste cyclable, sur base de l'argument de la préservation de l'espace vert central du square. Il y a également un argument sécuritaire à ne pas réaliser cette boucle piétonne : elle dédouble le nombre de passages piétons aux entrées et sorties de ce carrefour extrêmement complexe - nous dénombrons **22 points de conflit supplémentaires** dus à ce dispositif, en incluant les conflits cyclistes/piétons :



Nous demandons le retrait de cette boucle piétonne des plans.

4.- Au débouché de la piste cyclable Sud sur le square Léopold II, les cyclistes sont invités à obliquer vers la droite pour traverser le square. Le plan du 3 juillet 2023 prévoit bien un marquage au sol pour les y inciter, mais son respect n'est en rien garanti, d'autant que l'itinéraire le plus commode pour le cycliste en transit est de continuer tout droit sur la bande de droite pour récupérer la piste bidirectionnelle vers Tervueren. Il s'agit, ici aussi, d'une **situation accidentogène** :



Nous pensons que la situation serait que la piste cyclable continue sur la voie de droite jusqu'au feu rouge pour cyclistes, avalisant cette situation. Cela aurait peu d'impact sur le trafic déjà limité à deux voies en amont et contribuerait, une fois de plus, à la lisibilité de la route. Cette extension du projet sur le square Léopold II nécessite-t-elle vraiment d'inclure le square dans le périmètre de la demande de permis, sachant qu'aucune bordure n'est à ajouter où à soustraire ? Officialiser la possibilité pour les cyclistes de continuer tout droit réduirait la tentation de prendre la piste à contresens et de restituer de l'espace dans le square pour d'autres usages.

5.- En région bruxelloise, la doctrine actuelle en matière de stationnement est de proscrire sans nuance tout stationnement en épi. Nous nous étonnons de l'acharnement de Bruxelles Mobilité à vouloir supprimer la configuration actuelle sur la latérale Sud entre Montgomery et Léopold II. En effet, dans la situation actuelle, les cyclistes vers Tervueren, censés tenir leur droite sur cette latérale, se trouvent à plus de 3 m de l'arrière des voitures garées, ce qui laisse une marge importante pour anticiper les erreurs des automobilistes sortant d'un emplacement. L'absence de voitures stationnées côté façades offre aux automobilistes sortant des garages une visibilité maximale permettant ici aussi d'éviter bon nombre de collisions, notamment avec les cyclistes. L'aménagement actuel suppose bien entendu qu'aucun cycliste n'emprunte cette voirie à contresens.

En 2020, nous avons obtenu un compte rendu des accidents impliquant des cyclistes sur l'axe Cinquantenaire-Léopold II, section par section (mise à jour en attente). De façon intéressante, cette latérale Sud Montgomery-Léopold II est la plus sûre de toutes pour les cyclistes, avec trois accidents entre 2016 et 2020, tous trois au niveau des intersections aux extrémités de la latérale et donc pas au niveau du stationnement en épi. Ce dernier n'est donc pas en cause.

Nous conviendrons du caractère statistiquement peu généralisable de ces observations, mais nous n'avons pas trouvé dans la littérature d'article démontrant de façon statistiquement probante les dangers de la configuration actuelle comparée à une autre de référence, comme le stationnement longitudinal (parallèle à la marche).

Lors de la réunion du 3 juillet 2023, nous avons demandé des précisions sur les mécanismes des collisions pouvant impliquer les cyclistes dans cette configuration en épi spécifique, mais nous

n'avons pas reçu de réponse. Nous réitérons notre demande : **quelle est la base scientifique motivant la suppression du stationnement en épi à cet endroit ?**

Sur le plan du 3 juillet, Bruxelles Mobilité indique supprimer le stationnement en épi et le remplacer par du stationnement parallèle au sens de la marche, sur les deux côtés de la contre-allée.

Ici par contre, l'ouverture des portières constitue un danger clairement établi, d'autant qu'à la différence d'un automobiliste qui sort d'un emplacement de parking, un passager n'est pas censé avoir le permis de conduire, et n'est donc pas responsabilisé de la même manière.

Cette opinion est à la fois répandue dans la communauté cycliste, dans la pratique de la construction routière (création de zones tampons contre les pistes cyclables), et dans la littérature scientifique qui documente l'accidentologie du stationnement parallèle [M. Johnson et al., *Cyclists and open vehicle doors: Crash characteristics and risk factors*, Safety Science 59 (2013) 135–140][C. Hagemeister, L. Kropp, *The door of a parking car being opened is a risk. No kerb-side parking is the key feature for perceived safety of on-road cycling facilities*, Transportation Research Part F 66 (2019) 357–367]. Quand bien même Bruxelles Mobilité serait en mesure de nous fournir une étude à charge contre le stationnement en épi opposé au cheminement cycliste, étude que nous examinerions avec intérêt, elle serait à mettre en balance de la littérature à charge contre le stationnement parallèle. Avec les moyens dont il dispose, le Comité n'a pas pu identifier d'étude validée par des pairs **comparant statistiquement l'accidentologie du stationnement parallèle bilatéral et du stationnement diagonal opposé à la marche des cyclistes**, seul type d'étude capable de trancher contre l'épi actuel. En somme, le plan présenté le 3 juillet propose de **remplacer une situation qui n'a pas généré d'accident, par une situation dont la dangerosité est établie.**

L'inversion du sens de circulation, qui n'est pas demandée par les habitants, aurait pour conséquence que les cyclistes dorénavant locaux vu la présence de piste de transit, longeraient l'épi si celui-ci était maintenu (à moins de pousser les cyclistes locaux à gauche de la marche), ce qui nous semble moins favorable que la situation actuelle.

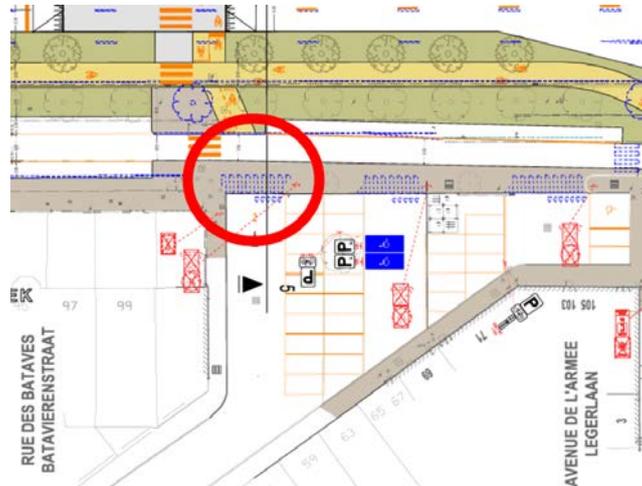
Aucun motif sécuritaire ne semble justifier l'obturation du début de cette voie latérale, d'autant que les cyclistes en transit sont dorénavant renvoyés sur un site propre. Comme elle pose par ailleurs un problème d'accessibilité au commerce White & Night situé au 189, **nous demandons de ne pas prévoir d'inversion de sens à cet endroit.**

Pour résumer, nous revendiquons le **maintien de la configuration en épi** sur la latérale sud entre Montgomery et Léopold II, et le **maintien du sens de circulation actuel, ce qui revient à sortir l'essentiel de ce secteur du projet.**

4.- Sélection de remarques mineures

Vu le temps dont nous disposons pour examiner des plans, nous ne garantissons pas d'identifier tous les éléments problématiques à l'échelle micro. La liste qui suit n'a donc pas vocation à être exhaustive et pourrait être plus importante à l'examen d'une version ultérieure du plan :

1.- Nous nous étonnons que le débouché de la rue des Bataves sur la latérale sud soit obturé. Est-ce une erreur de lecture de notre part, ou de cartographie de la vôtre ?

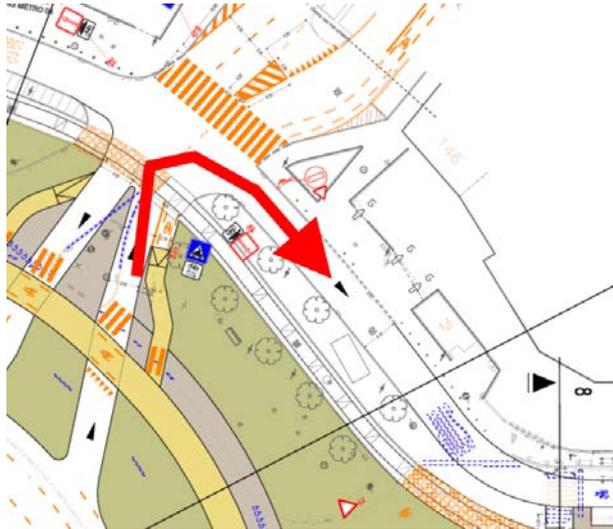


2.- Nous rappelons pour mémoire que le maintien de la sortie du métro devant le commerce White & Night est une demande forte des usagers du Collège Saint-Michel. Sans cette bouche de métro, la masse des élèves serait obligée de traverser le boulevard Saint-Michel pour rejoindre la bouche la plus proche, situation dangereuse et problématique pour la fluidité du trafic. En conséquence, l'arrêt de bus doit être maintenu devant le White & Night tout comme la bouche de métro, plutôt que de les déplacer au sud-ouest du square.

3.- L'inversion du sens de circulation de latérale Sud entre Montgomery et Léopold II, avec obturation du débouché sur le rond-point, rendra très difficilement accessible cette partie du quartier ainsi que le commerce White & Night. Ceci est une raison de plus pour garder une configuration proche de l'actuelle.

4.- Il est régulièrement avancé que les pompiers ont besoin d'accès de 3,50 m de largeur, voire 4 m en cas de recul important des façades. Nous appelons à préciser les besoins actuels des échelles de pompiers et surtout à anticiper les éventuels besoins futurs, et par conséquent à ne pas élargir démesurément les trottoirs sur les latérales Sud. La largeur de 3 m sur la latérale sud entre Merode et Montgomery est d'ores et déjà inacceptable vu le recul des façades.

5.- Les camions de pompiers exigent des rayons de braquage de 12 m de rayon environ. Dans le plan du 3 juillet, l'inversion du sens de circulation sur la latérale Nord entre Léopold II et Montgomery a pour conséquence que les véhicules de pompiers ne peuvent plus y accéder que depuis le début de la rue de Broqueville. Or, il est manifeste que le virage serré à cet endroit ne permettra pas à des véhicules longs de s'y engager :



C'est un risque que nous ne pouvons courir, par conséquent, nous demandons le maintien du sens de circulation actuel de cette latérale Nord et d'un débouché direct sur le square Montgomery.

6.- Toujours concernant latérale nord entre Léopold II et Montgomery, de nombreuses voix demandent son apaisement, par la dissuasion du trafic de percolation. Cette exigence perd un peu de poids du fait de la déviation des cyclistes au sud de la rangée d'arbres. Cependant, nous déplorons que les automobilistes en provenance de l'avenue de Gribaumont soient encouragés par le phasage des feux en face du numéro 200 à tourner à droite sur la latérale Nord, plutôt qu'à continuer sur les voies principales de l'avenue. Nous pressentons que le phasage des feux leur sera encore moins favorable lorsque l'avenue sera réduite à 2x2 voies.

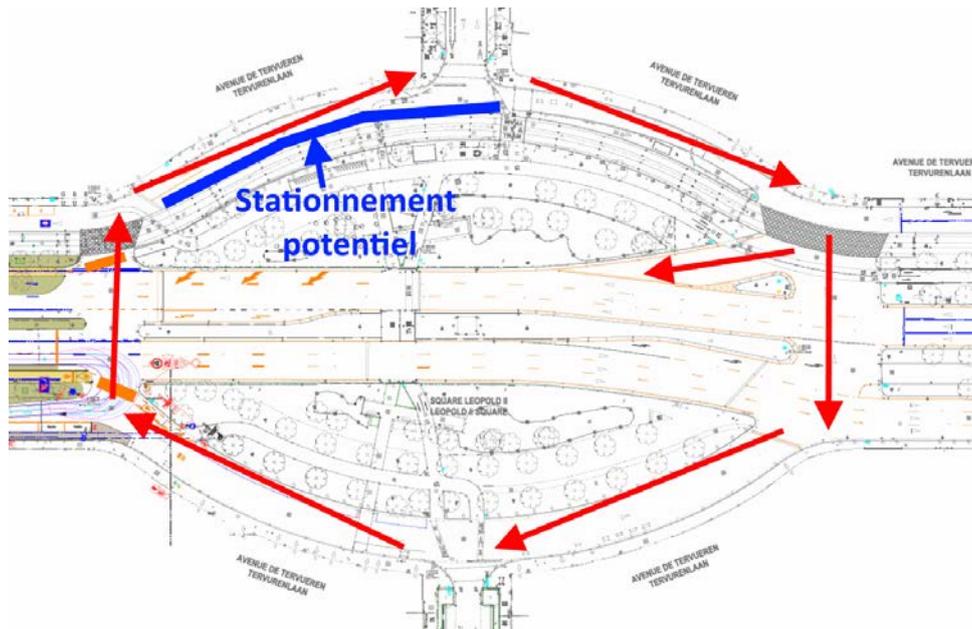
Il existe également un trafic de percolation à l'heure de pointe du matin, mais très localisé dans le temps, depuis les voies centrales de l'avenue, mais le trafic de percolation depuis Gribaumont est, lui, pratiquement permanent.

Un moyen d'en sortir pourrait être d'inverser le sens de la circulation sur le square Léopold II lui-même. Il s'agit d'une opération légère qui peut se faire dans le cadre de ce projet, mais qui ne doit pas figurer a priori sur la demande de permis car elle ne nécessite pas de modifier de bordure.

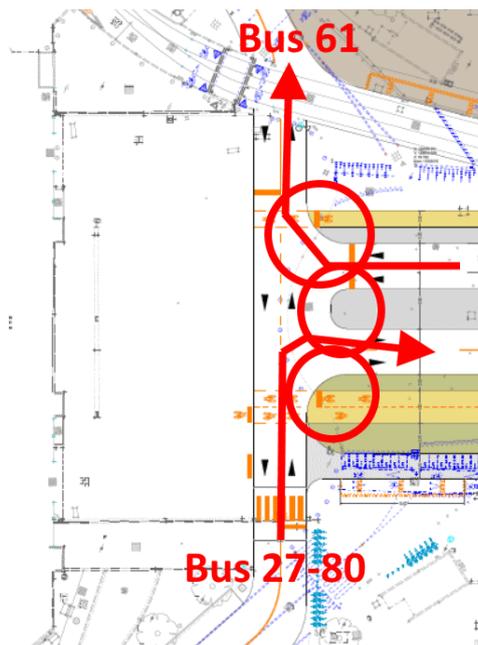
Un avantage notoire pourrait être de réduire de 2 à une seule voie la section du square entre les numéros 208 et 222 et donc, de récupérer des places de stationnement perdues sur la latérale sud, si cela est le cas dans le projet final. 78 m sont disponibles, soit environ 13 places. L'espace disponible permet non seulement de stationner des véhicules, mais aussi de laisser une zone tampon à droite de ceux-ci, côté tram.

A noter que l'inversion également du versant Sud du square Léopold II permettrait de dissuader une partie du trafic de percolation sur la latérale Sud, qui se dirige vers l'avenue Vandendriessche. En termes de rayon de braquage pour les longs véhicules, cette situation serait plus favorable que celle consistant à inverser la latérale Sud que vous préconisez, l'angle de braquage devant le Palais Stoclet était de 360° devant le 253, contre 325° environ devant le Palais Stoclet.

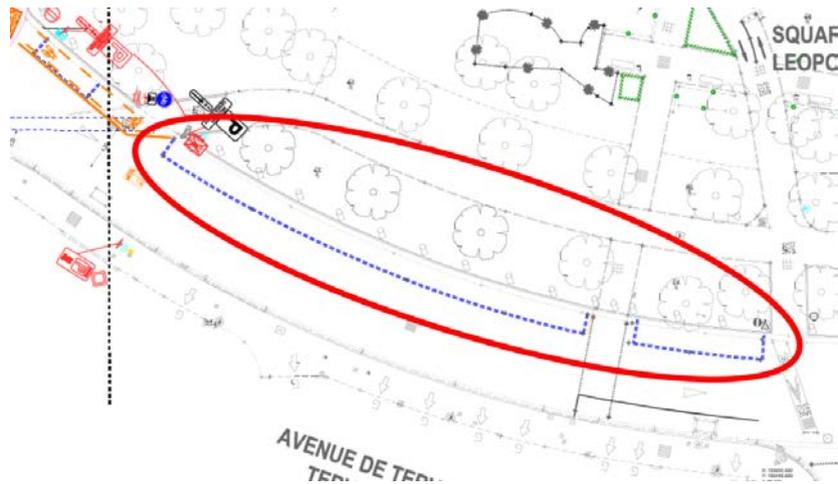
Voici une illustration de la configuration que nous suggérons d'étudier et à soumettre à l'avis de la population :



7.- Cet aspect a été soulevé lors de la réunion du 3 juillet, mais il est bon de le rappeler ici : les bordures prévues sur le plan en face du carrefour du Cinquantaire ne sont pas de nature à fluidifier le trafic. Bruxelles Mobilité semblait en être consciente. Nous pensons en particulier à la manœuvrabilité pour les autobus :



8.- Nous nous étonnons de voir apparaître en bleu pointillé les places de parking situées du côté sud du square Léopold II. S'agit-il bien d'une erreur ? Nous nous opposerions bien entendu à cette suppression :



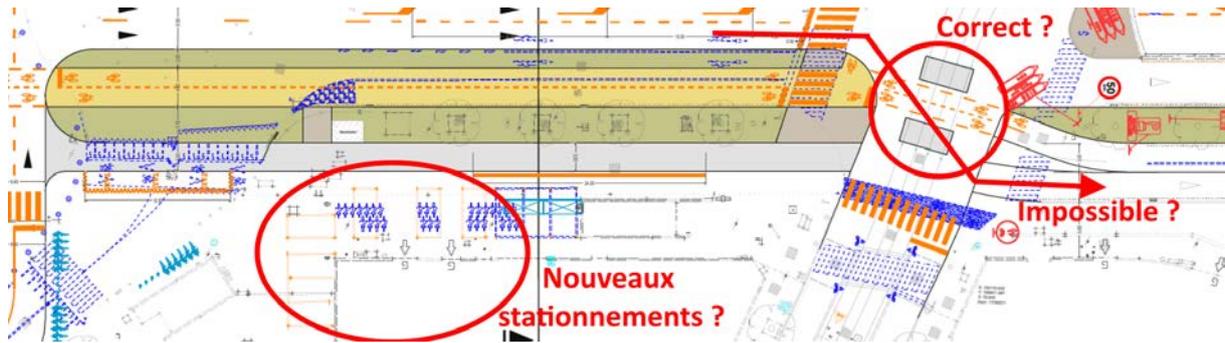
9.- Nous tenons à insister particulièrement sur l'importance de la signalisation des cheminements cyclables. Cela concerne notamment :

- la pose de panneaux de type C1 « sens interdit » aux extrémités concernées des pistes monodirectionnelles.
- le fait de compléter ces panneaux par des flèches au sol.
- le fait d'indiquer clairement les zones de dépassement, là où la piste mono directionnelle sera plus large. Cela implique des traits discontinus indiquant les voies de roulage pour les cyclistes, et des flèches de rabattement à la fin des zones de dépassement.
- le fait d'indiquer l'interdiction pour les cyclistes de s'engager sur la partie du rond-point réservée aux automobiles, par des panneaux de type C11.
- la pose de panneaux de type C1 destinés à tout véhicule pour signifier les contresens des voies latérales.
- la mise en circulation locale, y compris pour les cyclistes, des voies latérales, dès lors que les cyclistes disposeront dorénavant de sites propres.

10.- Dans le même ordre d'idées, la suppression des pistes non-prioritaires pour cyclistes « lents » de la phase test actuelle augmentera la tentation d'emprunter le rond-point à contresens. Il conviendra de réaliser des contrôles de police *ad hoc* et d'en rendre compte.

11.- Nous maintenons que le terre-plein central engazonné entre les chaussées principales est dispensable et consomme beaucoup de place. Il sera difficile d'accès lors de son entretien (mise en danger des hommes, embouteillages si réalisé de jour, nuisances sonores si réalisé de nuit). Il doit être réduit au strict minimum voire supprimé et sans végétation, sachant qu'il n'a aucune valeur récréative.

12.- Un des îlots directionnels empêche tout passage de véhicules automobiles vers la voie latérale Sud au niveau du carrefour avec l'avenue des Celtes. Il doit s'agir d'une erreur que nous invitons à corriger. A moins que le trafic vers la latérale Sud ne soit invité à emprunter le même passage que les bus, devant la bouche de métro Merode ? Cela expliquerait également comment accéder aux garages et aux 7 emplacements en orange sur le plan, devant la pizzeria Nona :



13.- Nous appelons à conférer aux 3 communes un droit de veto démocratique sur la façon dont les phases des feux des passages pour piétons seront gérées, l'objectif étant de contrer toute situation susceptible de paralyser l'avenue.

14.- La rénovation de l'avenue nécessitera l'enlèvement d'une quantité importante de matériaux de construction, qui sont pourtant aujourd'hui globalement en bon état. Les surfaces goudronnées ne présentent aujourd'hui pas de lacune particulière et les trottoirs ne nécessitent que des réparations mineures (remplacement de dalles par exemple). Le recyclage des matériaux de construction est encore aujourd'hui très imparfait, ce qui soulève la question de la circularité du chantier, au-delà de ses coûts pour les finances publiques.

Les objectifs centraux de la rénovation sont, à notre avis, de donner une place au cycliste et d'apaiser globalement le trafic. L'élargissement des trottoirs de la latérale sud présenterait un avantage assez marginal par rapport à ses conséquences : consommation de matériaux, donc, mais aussi, comme nous l'avons vu, réduction démesurée des passages nécessaires aux pompiers. Il s'agit plus ici d'une "remise au goût du jour", auquel cas on pourrait reprocher à Bruxelles Mobilité d'accepter une certaine forme d'obsolescence programmée, dont la motivation nous semble hédoniste (permettre une déambulation plus agréable).

Par conséquent, nous appelons à questionner la réfection intégrale des trottoirs de la latérale sud. La largeur actuelle des trottoirs sur cette latérale sud est aujourd'hui satisfaisante pour les habitants sur la grande majorité de sa longueur. De façon générale, nous encourageons à préserver l'existant quand cela est possible et à focaliser le chantier sur ses objectifs essentiels. Un demi hectare de surfaces existantes (ordre de grandeur) peut être aisément préservé à l'est du square, avec un gain à la fois environnemental et pécunier.

5.- Conclusions et demandes principales

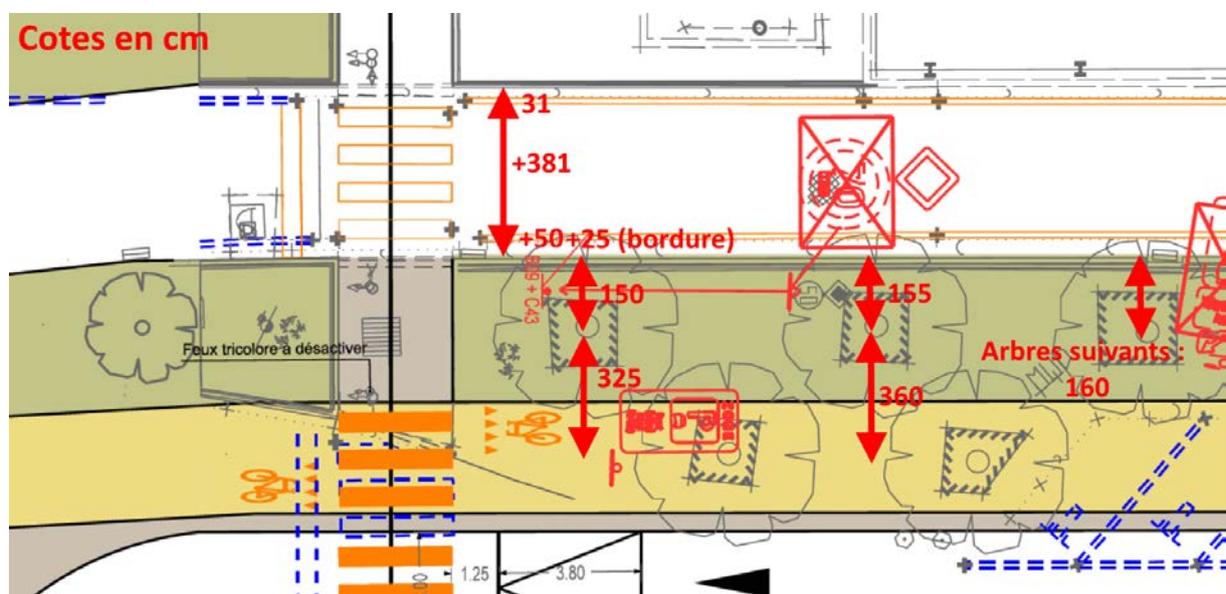
Le Comité Tervueren-Montgomery apprécie certains aspects du plan proposé le 3 juillet 2023, en particulier le réaménagement face au Cinquantenaire, et la bonne séparation des flux piétons et cyclistes dans la zone voisine de Merode. Le renvoi des cyclistes en transit sur deux pistes cyclables sises sur les actuelles voies de circulation centrales est également apprécié.

Il est cependant notamment déploré :

- que les pistes cyclables, trop larges notamment au voisinage du square Montgomery, pourraient devenir de facto des pistes bidirectionnelles. Nous avons la désagréable impression que **l'on cherche à imposer aux usagers une piste bidirectionnelle qui n'en porte pas le nom**. Nous ne pouvons l'accepter et le rejetons depuis le début. **Nous demandons que leur largeur soit réduite au strict minimum à l'approche du rond-point, idéalement 1,50 m, au mieux 1,80 m.**

- que le stationnement reste trop lourdement impacté, avec **plus de 50 places perdues**. **Nous demandons le renvoi des cyclistes au nord des arbres dans le sens vers Tervueren pour réduire cet impact**, de même que la mise en place de mesures ponctuelles énumérées dans le texte, avec pour objectif de compenser la totalité des pertes. Le renvoi des cyclistes au nord des arbres impliquera de réduire la largeur des deux bretelles Sud et de rogner sur les terre-pleins arborés.

Pour démontrer la faisabilité de ce scénario, nous nous appuyons sur la vue en plan de la bretelle WSP vers Tervueren, avec les emplacements des arbres :



Dans les faits, cette bretelle s'accompagne de trois gaspillages de place : le parapet à gauche, dont nous invitons Bruxelles Mobilité à remettre en cause la largeur, une largeur excessive qui favorise la vitesse et le bruit, et une double bordure à droite de 25 cm, due à un dénivelé entre le parterre et la chaussée, dénivelé qui pourrait devenir celui de la piste cyclable, la protégeant elle-même de l'empiètement :



La distance actuelle entre l'axe du premier arbre (le moins favorable) et la gauche de la chaussée est donc de 6,37 m environ. Sachant que 0,90 m doivent être laissés de part et d'autre de l'axe de l'arbre pour de la terre, il reste 5,47 m disponibles, davantage ensuite. Cette place est suffisante pour établir une bande de roulage de 3 m, en laissant jusqu'à 2,47 m à la piste cyclable et à son séparateur. Le fait de la surélever sur une bordure permettrait de se contenter d'une barrière de séparation semblable à celle des arrêts de tram, et qui est très mince. Ceci, avant même de remettre en cause le parapet de gauche, lui aussi a priori réductible... La largeur disponible s'accroît au deuxième et au troisième arbres. La situation est un peu plus favorable encore sur la bretelle S-O.

- que la future suppression des rails de tram dans les rues GJ Martin et Duchesse n'est pas suffisamment intégrée, notamment en ce qui concerne la croissance des racines des 13 arbres situés le long de la trémie. **Nous demandons la garantie que ces arbres ne seront pas un obstacle à la future trémie et de procéder si besoin aux opérations nécessaires dès maintenant.**

- que la réduction à une seule voie de la sortie du tunnel Cinquantenaire générera du chaos. **Nous demandons de garder deux voies à cet endroit vers Tervueren.**

- que trop d'arbres sont abattus pour des motifs peu fondés. **Nous demandons de réduire le nombre de spécimens abattus**, ce que plusieurs mesures proposées dans le texte, dont le renvoi de la piste cyclable Sud au nord des arbres, permettent.

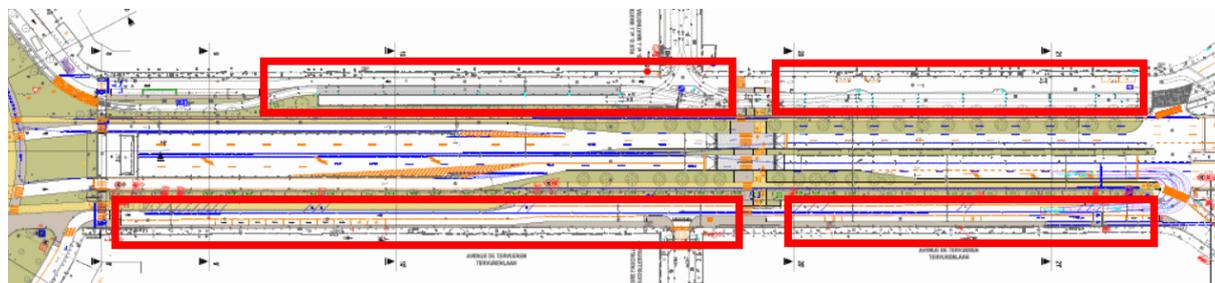
- que le rayon du jardinet autour de la fontaine Montgomery est réduit de quelque 8 m (16 m en tout). **Nous demandons qu'aucune modification ne soit apportée à cet espace vert.** Nous avons émis des propositions pour éviter cela.

- que le projet présente de nombreux inconvénients en sécurité. La suppression du parking en épi n'est aujourd'hui pas un problème en la matière par contre, la solution proposée passant par du stationnement longitudinal pourrait en devenir un. Le passage pour usagers faibles à la sortie du tunnel Cinquantenaire est une hérésie. **Nous demandons le maintien du stationnement en épi mais pas de passage pour usagers faibles juste à la sortie du tunnel Cinquantenaire.**

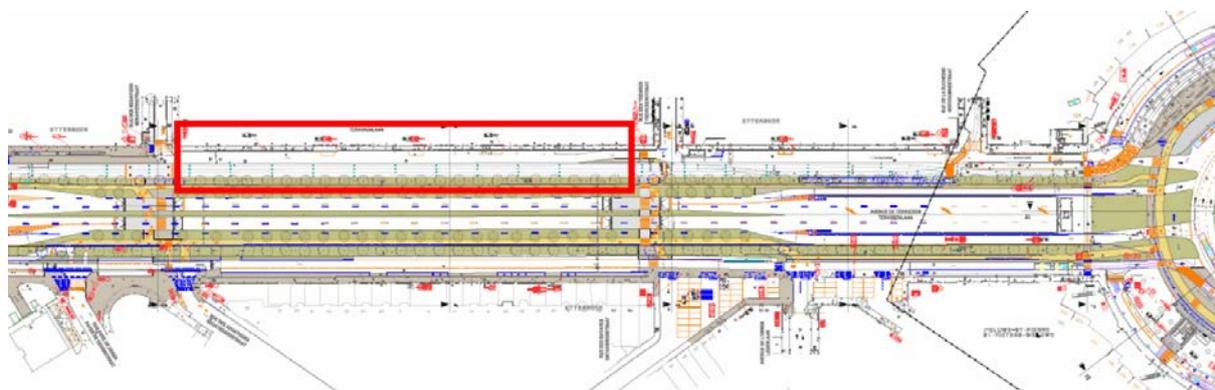
Nous émettons plus haut différentes recommandations permettant de concilier le projet de réaménagement et les revendications des habitants. Certaines recommandations, comme le maintien ou l'adaptation de l'épi de l'est du rond-point, sont contraires à la doctrine actuelle de Bruxelles-Mobilité. Si cela peut faciliter l'obtention du permis, **nous vous demandons, pour la partie est du projet, de limiter le périmètre du projet à l'espace central compris entre les deux rangées d'arbres actuelles.** Cette approche serait cohérente avec la volonté de ne pas réaliser d'importants investissements sur la voie latérale nord entre Léopold II et Montgomery et éviterait à Bruxelles Mobilité de mettre en place un aménagement jugé « politiquement incorrect » en incluant un stationnement en épi dans le périmètre du chantier. Ceci doit être vu comme une mesure

d'apaisement avec les habitants et comme un arrangement raisonnable avec la doctrine actuelle. Ci-dessous, une représentation des zones que nous suggérons d'exclure du projet, avec une économie de matériaux à la clef :

Est :



Ouest : (autre exclusion possible)



Vu la complexité du dossier et de certaines remarques de la présente note, **la réunion publique du 11 septembre 2023 nous semble prématurée** et nous demandons que les communes et le comité puissent consulter au préalable d'autres versions intermédiaires avant toute réunion publique.

Faute de quoi le cabinet et Bruxelles Mobilité initieront une réunion publique sur base d'un processus de co-création imparfait et inachevé.

Nous attirons l'attention sur le **budget total** et sur le **risque de gabegie** sur le projet lui-même (en terme d'usage du personnel de Bruxelles Mobilité qui est sollicité maintes fois pour un résultat actuel non probant) ainsi que le coût des matériaux (par exemple pour la réfection complète de la latérale sud-est alors qu'elle n'est pas nécessaire en renvoyant les vélos de l'autre côté de la berme).

Nous rappelons qu'il est nécessaire de **résoudre les problèmes sans en créer de nouveaux**.

Le comité, qui a dû attendre 3 mois après la présentation du projet aux communes fin mars 2023, demande que le cabinet veille à, d'une part, **maintenir un bon délai de travail** durant les vacances et, d'autre part, à **raccourcir au maximum le délai entre les présentations** ou, mieux encore, à organiser des présentations conjointes communes - comité.

En l'état, **le comité ne fait pas sien le projet présenté le 3 juillet 2023.**

La réunion publique annoncée pour le 11 septembre 2023 semble par conséquent prématurée en regard de l'examen du projet au travers de cet avis citoyen du 19 juillet 2023.

Nous demandons que les communes et le comité puissent consulter au préalable d'autres versions intermédiaires avant toute réunion publique.

Le comité estime que le projet évolue dans la **bonne direction** mais qu'il nécessite des **adaptations majeures** en veillant à ce que qu'il y ait, à la lumière de notre présentation du 19 juillet 2022 où nous avons analysé le problème en séparant les hypothèses au départ a priori intangibles, trois revendications majeures et une proposition de plan de principe pour le réaménagement :

- une vision / un traitement global de l'axe structurant Tervueren-Loi,
- le respect du stationnement et de l'accessibilité des quartiers,
- une consultation de la population au sujet des passages piétons,
- un engagement formel au sujet des itinéraires de délestage,
- un traitement de tous les éléments d'insécurité pointés dans cet avis citoyen.

Nous vous remercions pour le travail réalisé et vous encourageons à poursuivre vos efforts.

Bien cordialement,

Pour le Comité Tervueren-Montgomery :

Pierre D'Ans, ir. mat.-PhD

Xavier de Pierpont, architecte honoraire

Philippe Elsen, coordinateur du comité