

RAPPORT AU BOURGMESTRE

Etterbeek, le 13 mai 2019

Monsieur le Bourgmestre,

Concerne : projet de piste cyclable bidirectionnelle avenue de Tervueren : Synthèse de l'étude du bureau ISR.

A la suite de la volonté affichée par le Ministre de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Monsieur Pascal Smet, de créer une piste cyclable séparée bidirectionnelle sur la contre-allée sud de l'avenue de Tervuren depuis l'intersection avec l'avenue des Celtes à Etterbeek à celle de l'avenue Roger Vandendriessche à Woluwé-Saint-Pierre, le Collège des bourgmestres et échevins a confié à l'entreprise française « Ingénierie sécurité routière SARL », spécialisée dans l'analyse de ce type d'aménagement, d'analyser le projet régional et ses implications en matière de sécurité. Rappelons qu'elle a été choisie afin de poser un regard neutre et objectif sur le projet.

Après avoir analysé la situation sur place pendant plus d'une semaine, les conclusions de l'étude en matière de sécurité routière sont sans équivoque :

- Le projet régional est trop complexe et crée des conditions favorables aux accidents. Par exemple, les cyclistes venant à contresens de la circulation automobile s'exposent au risque de ne pas être vus. La littérature scientifique en la matière explique que la piste bidirectionnelle est toujours déconseillée en milieu urbain dense pour cette raison précise. De surcroît, le rapport rappelle que l'analyse des scénarios types d'accidents en milieu urbain n'impliquant pas de piétons démontre que près de 30 % de ces accidents ont pour cause la non-détection par un usager d'un autre véhicule. Et dans 22% des cas, il n'y a aucun masque à la visibilité, ce qui est pour le moins interpellant. Dans l'analyse détaillée d'accidents impliquant des cyclistes survenus en Région bruxelloise de 2010 à 2013, ceux impliquant les cyclistes sur piste cyclable bidirectionnelle représentaient environ 23% des accidents se produisant en intersection. (Voir pages 13 et 14).
- Le rapport atteste que le projet étudié semble dicté par la nécessité de réduire le coût et la durée des travaux d'aménagement. Ce qui fait dire à l'entreprise mandatée que cela « semble incompatible avec l'exigence de confort et de sécurité qu'implique l'itinéraire concerné (RER vélo) » (Voir page 45).
- Entre la rue des Aduatiques et le rond-point Montgomery : le rapport recommande en cas d'installation d'une piste cyclable bidirectionnelle la sécurisation obligatoire de l'avenue de l'Armée par la création d'un plateau surélevé

- Bien que l'amélioration de la visibilité et de la signalisation à cet endroit soient recommandées, le risque d'accident demeure important. Les automobilistes venant des rues donnant sur l'avenue regardent à gauche et moins à droite comme le documente le rapport.
 - A ce sujet et au moment de la rédaction du rapport, le bureau d'étude fait mention d'un fait divers impliquant le décès d'une fillette de 5 ans accompagnée de sa maman alors qu'elle se trouvait sur un aménagement urbain de type bidirectionnel. Cet accident dramatique est considéré comme illustratif de ce qui pourrait se produire avenue de Tervueren.
- Les aménagements cyclo-piétons existants entre l'avenue des Celtes et la rue des Aduatiques ne conviennent pas à des trafics cyclistes ou piétons importants. Il y a de plus un espace suffisant pour séparer les deux types d'usagers à cet endroit, ce qui est recommandé;
- Ajoutons que ce type d'aménagement cyclable s'adresse à des cyclistes expérimentés, qui sont déjà en phase avec la complexité du trafic automobile mais il ne semble pas vraiment pensé pour les autres, ce qui crée des conditions plus propices aux accidents;
- Le risque d'accident est également accru au niveau du rond-point Montgomery. Le rapport rappelle que tout rond-point avec plusieurs bandes de circulation dans l'anneau est plus accidentogène. Dans le cas précis de l'aménagement projeté, le bureau d'étude indique que le nombre de point de conflits potentiels passe de 17 actuellement à 28 dans l'avenir, avec des situations locales particulièrement dangereuses créées par la piste bidirectionnelle. Il conclut que la complexité de l'aménagement proposé renforcera la dangerosité du rond-point pour les cyclistes;
- Dans la partie située sur Woluwé-Saint-Pierre, la suppression du stationnement en épi n'est pas problématique et y instaurer une piste bidirectionnelle pose moins de défis. Le rapport rappelle néanmoins que le lien entre le rond-point Montgomery et la piste bidirectionnelle est quant à lui problématique. Un aménagement spécifique devrait se faire en dehors du rond-point

Les conclusions de l'étude sont donc venues renforcer et confirmer l'analyse initiale du service de la mobilité que nous réitérons brièvement ci-après :

- Le projet de piste cyclable bidirectionnelle est certainement confortable et agréable pour l'usage du vélo, mais dans sa partie entre le square Montgomery (y compris) et la rue des Atrébates, il présente des dangers réels pour l'intégrité physique des cyclistes eux-mêmes;
- La littérature internationale sur le sujet laisse peu de place au doute, et le projet tel que présenté ne permet pas de lever les objections de principes issues de ces études :
 - Vias/Région bruxelloise - "accidents de cyclistes en contexte urbains". Le chapitre "Accident fréquent de type 5" (p.25) porte sur le cycliste roulant à contresens lorsqu'un automobiliste sort d'un parking/garage avec l'intention de virer à droite. Ce cas de figure se présente avec plus d'acuité lorsqu'il s'agit d'un croisement de voirie avec beaucoup d'allées et venues. Ce

- document est le moins formel quant à la dangerosité de ce type d'aménagement. D'un côté, il affirme que "les cas rencontrés confirment le problème d'effet de surprise posé par les pistes bidirectionnelles", mais d'un autre côté, il justifie la pertinence "mobilité" de ce type d'aménagement dans les cas de barrières urbaines;
- Programme européen de recherche - Givecycling a pusch (Presto - p. 4) confirme l'handicap des aménagements bidirectionnels sur une voie à sens unique en indiquant que "Il est préférable qu'une piste cyclable longeant une route soit à sens unique (...). Une piste cyclable à double sens sur un côté de la route rend les intersections difficiles à comprendre, parce que les cyclistes surgissent de côtés inhabituels";
 - Le guide pour la conception des aménagements cyclables de la communauté urbaine du Grand Lyon indique aussi que "les pistes, notamment bidirectionnelles, sont à réserver aux longs tronçons sans intersections";
 - Le Mémoire Vélo-cité - (Québec , 2017) fait la synthèse des études connues en la matière et précise que "Ces voies cyclables bidirectionnelles sont déconseillées par toutes les sources consultées (Vélo Québec, 2003, C.R.O.W., 2007, Clarke et Racy, 1995, etc...)" . Il ajoute que "Selon Wachtel et Lewiston (1994) et Ljungberg, circuler sur ce type de voie cyclable augmente les risques de blessures de trois à douze fois".
- En milieu péri-urbain et rural, il est possible d'avoir des pistes cyclables bidirectionnelles bien aménagées parce que l'espace permet de prendre des mesures d'accompagnement permettant aux usagers d'anticiper leur présence réciproques et de réduire les risques, et parce que le nombre de croisements et parfois le volume de trafic sont moins importants. Mais même dans ce cas, le succès n'est pas nécessairement au rendez-vous. En témoigne l'expérience d'Ottignies avec la piste cyclable bidirectionnelle récemment réaménagée au carrefour de l'avenue Albert 1er et de l'avenue de Masaya, suivant les mêmes principes d'aménagement que ce qui est projeté avenue de Tervuren. Depuis ce réaménagement, tous les usagers se plaignent de la dangerosité de cet endroit pour les cyclistes circulant à contre-sens.
 - D'autres solutions doivent donc être privilégiées à court terme pour améliorer la sécurité et la cyclabilité de ce tronçon de voirie, telles que
 - des mesures de ralentissement du trafic en vue d'obtenir une vitesse limitée à 30 km/h, principalement via des coussins berlinois, et via une réduction de la largeur des bandes de roulages sur la latérale Sud
 - l'autorisation de circulation dans les deux sens pour les cyclistes, principalement sur la contre allée Sud,
 - une réduction du volume de trafic, principalement via des adaptations de certains sens uniques, sur les latérales Nord et Sud, quitte à aménager des sites propres à contre-sens sur la latérale Sud.

Le rapport du bureau ISR et celui du service de la mobilité se basent sur des sources et une méthodologie différentes, mais arrivent donc globalement aux mêmes conclusions quant au projet régional.

Il n'en demeure pas moins que la situation existante est insatisfaisante aussi, et que la lenteur des procédures internes au niveau de Bruxelles-Mobilité ne nous permettent pas d'espérer des solutions structurelles dans un délais raisonnable.

Actuellement, en dehors de la berme plantée; 85% de la largeur de voirie entre Aduatiques et Atrébates est dédié à la voiture. Les piétons ont des tout petits trottoirs et les cyclistes doivent s'aventurer dans un trafic qui ne connaît presque aucune contrainte. Vu le caractère stratégique de cet itinéraire vélo et le succès qu'il rencontre actuellement malgré ses défauts, nous pensons qu'il faut apporter des améliorations rapidement et pour ce faire, travailler en deux phases :

- A très court terme, améliorer la sécurité sur les voies latérales par la mise en place des différentes mesures légères (Coussins berlinois, mise en SUL, en zone 30 ou en rue cyclable, réduction du volume de trafic via des sens uniques inversés);
- Parallèlement, assurer le lancement rapide d'une véritable étude de réaménagement de ce tronçon de voirie pour le transformer à moyen terme en boulevard urbain, et rééquilibrer l'occupation de l'espace en faveur des usagers faibles.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de mes salutations distinguées.

Vincent DE VADDER
Inspecteur principal