

Vers un rond-point Montgomery à deux bandes

ETTERBEEK-WOLUWE-SAINT-PIERRE

La Région a mis sur pied un "avant-projet" pour l'avenue de Tervueren. Les réactions fusent déjà.

Le répit aura été de courte durée sur l'avenue de Tervueren. Début novembre éclatait la "bagarre des pistes cyclables": Etterbeek, lassée d'attendre et opposée au projet de piste "bidirectionnelle" de la Région, a réalisé des pistes cyclables "monodirectionnelles" de part et d'autre de l'avenue. Un passage en force qui a (re)lancé un bras de fer entre commune et région.

Quelques mois plus tard, en mars, c'est le rond-point Montgomery qui a connu un lifting "temporaire": Bruxelles-Mobilité a supprimé la quatrième bande du titanique giratoire et réalisé des aménagements cyclables (une piste dans le rond-point, et un anneau extérieur pouvant être emprunté dans les deux sens).

"C'est une base de discussion, une esquisse."

Alors que le test des deux ans de ce rond-point n'est pas encore achevé, les instances régionales mettent déjà sur pied un nouveau plan de réaménagement de l'avenue de Tervueren. Les présentations ont déjà eu lieu auprès des autorités locales des deux Woluwe, et Etterbeek attend son tour.

Cet "avant-projet" de Bruxelles-Mobilité prévoit un rond-point Montgomery à deux bandes, avec une piste cyclable bidirectionnelle séparée et un "anneau piéton" autour. L'avenue de Tervueren passerait quant à elle de trois à deux bandes. Les latérales seraient "apaisées", c'est-à-dire débarrassées du trafic de transit grâce à un jeu de sens de circulation. Et enfin, une piste cyclable bidirectionnelle est prévue du côté "sud" (du côté du sens automobile vers Montgomery), et une "voie cyclable" au nord.

"C'est une base de discus-

sion, une esquisse à discuter avec les communes et ensuite avec les riverains. Nous voulons un projet participatif", insiste le cabinet de la ministre Elke Van den Brandt (Groen).

■ **"Illusoire d'introduire le permis en novembre"**

Ce lundi, la salle de réception de l'hôtel Eurostars Montgomery était pleine, avec une cinquantaine de riverains réunis pour un événement organisé par le comité Tervueren-Montgomery, en présence du bourgmestre etterbeekois Vincent De Wolf (MR), du maire sanpétrusien Benoît Cerexhe (Les Engagés), et de l'échevin de la Mobilité de Woluwe-Saint-Lambert Gregory Matgen (Défi). Trois communes, trois tendances politiques, qui en apparence forment dans ce dossier un front commun en contre-poids aux instances régionales de tendances écologistes et socialistes.

"Notre objectif est d'aménager un vrai boulevard urbain, mais en trouvant un équilibre entre les usagers", réclame le mandataire de Woluwe-Saint-Pierre, qui avec son homologue etterbeekois s'oppose vivement à une piste bidirectionnelle et à la suppression du stationnement. "Dans l'état, ce projet ne pas-



■ En mars, le rond-point Montgomery est déjà passé à trois bandes dans le cadre d'un aménagement temporaire. © B.D.

sera jamais chez nous", assure l'humaniste, qui salue toutefois l'ouverture du cabinet écologiste en vue de futurs amendements.

Selon le planning de Bruxelles-Mobilité, la demande de permis pourrait être introduite en novembre... pour un début des travaux en 2024 et une fin en 2026. "Si on veut un beau projet, ça mettra encore du temps. Il est illusoire d'introduire le permis en novembre 2022", estime Benoît Cerexhe.

■ **Un "trophée" selon des riverains**

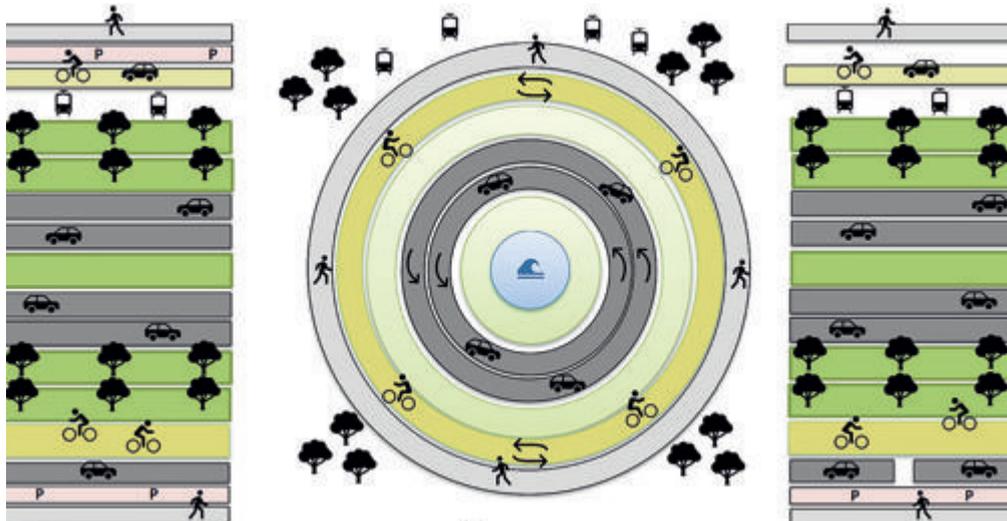
Du côté des riverains présents ce lundi, beaucoup de crispation. "On fait tout ça, mais pour combien de cyclistes?" s'interroge un habitant. "Bruxelles-Mobilité n'est pas à la recherche de solu-

tion, mais à la recherche de trophée. Et on va riposter", assène un aîné de l'avenue de Tervueren.

Conseiller en entreprise et riverain depuis trente ans, Jacques nous fait part de ses vives craintes quant à la perte de stationnement en cas de piste bidirectionnelle. "Où va-t-on mettre les voitures? Il faut garder des places pour les clients, les amis... Nous sommes quatre chez nous, avec quatre voitures. On en a besoin pour travailler... et encore une fois, on tire sur ceux qui travaillent le plus."

Vu l'ambiance de cette conférence-débat, les consultations prévues par les autorités régionales s'annoncent intenses sur ce que les locaux nomment "la plus belle avenue de Belgique".

Romain Masquelier



■ Une "esquisse" de l'avant-projet de Bruxelles-Mobilité pour l'avenue de Tervueren. © BRUXELLES MOBILITÉ

Cap des 10 000 travailleurs à la Stib

BRUXELLES

Record également de distance parcourue.

La Stib a présenté ce mercredi son rapport d'activité. À bien des égards, 2021 n'a pas été une année "classique" dans l'histoire stibienne. La pandémie, entamée en 2020, a fait enregistrer à la société un chiffre de fréquentation bien en deçà des années "avant-Covid". Au total, 273,8 millions de voyages ont été effectués au cours de l'année 2021. Ce qui représente 64% de la fréquentation de 2019. "Mais on récupère. Les gens reviennent volontiers", assure le CEO Brieuc de Meeûs. Au niveau de la distance parcourue en revanche, 2021 bat les records. Au total, 50 millions de kilomètres ont été effectués par les véhicules bruxellois. C'est-à-dire trois fois et demie le tour de la Terre par jour, a calculé le patron.

Côté finances, l'heure n'est cependant pas aux réjouissances. La pandémie a grevé les comptes de la société, et les recettes peinent à repartir à la hausse. Uniquement pour le nettoyage des véhicules, 24 millions d'euros ont dû être dépensés en 2021. Mais cette situation n'empêche pas la société d'augmenter considérablement ses investissements: 391 millions en 2021, pour notamment les bus hybrides, la création des nouvelles lignes, les travaux à la station Albert, la construction de la station Toots Thielemans, les nouvelles rames de métro, le dépôt Érasme, l'achat du premier tram "New Generation"... La répartition entre les modes de transport se révèle étonnamment équilibrée. C'est le métro qui devance, de peu, les autres modes. 35,2% des voyages ont été effectués en souterrain, contre 32,9% en tram et 31,9% en bus.

Côté personnel, la Stib a dépassé le cap des 10 000 travailleurs. Mais la part de femmes reste quant à elle très faible: 11,17%. "Ça augmente, mais pas assez rapidement", reconnaît Brieuc de Meeûs. En 2022, ce sont 760 postes qui sont à pourvoir, dont 480 conducteurs de bus.

Ro. Ma.