

COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE

Collège des Bourgmestre et Echevins

Avenue Charles Thielemans, 93

1150 WOLUWE-SAINT-PIERRE

COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT

Collège des Bourgmestre et Echevins

Avenue Paul Hymans, 2

1200 WOLUWE-SAINT-LAMBERT

Par courriel :

concertation@woluwe1150.be

ep.oo@woluwe1200.be

+ copie à

urbanisme@etterbeek.brussels

Bruxelles, le 18 novembre 2024

Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation,

Concerne : COMITE TERVUEREN - MONTGOMERY/ Réaménagement av. de Tervueren

M. réf. : SAG24012 (à rappeler s.v.p.)

V. réf. : Dossier 19/PFD/1925593

J'ai l'honneur de m'adresser à vous en ma qualité de conseil du Comité Tervueren-Montgomery (ci-après, « Le Comité »).

Le comité est une association de fait citoyenne, créée en 2008, disposant d'un maillage civil large s'étendant du Cinquantenaire jusqu'aux étangs Mellaerts et des casernes de la Plaine (ULB) jusqu'au Boulevard Reyers, qui a pour objet, notamment, d'intervenir dans la défense des intérêts de ses membres en ce qui concerne les diverses problématiques que suscite le réaménagement de l'espace public régional.

A ce titre, le Comité souhaite réagir, par mon intermédiaire, dans le cadre de l'enquête publique concernant la demande de permis d'urbanisme déposée par Bruxelles Mobilité, visant, selon l'avis d'enquête à « *réaménager la voirie de façade à façade de l'avenue de Tervueren entre la Porte de Tervueren et le square Léopold II ; modifier le régime de circulation ; abattre et planter des arbres ; installer des pistes cyclables ; installer des infrastructures propices à la GIEP ; placer du mobilier urbain* ».

Je vous prie dès lors de trouver ci-après les observations que je formule pour le compte dudit Comité.

Tenant compte des membres actifs du comité et des nombreux sympathisants, je suis porteur de 1302 procurations pour m'exprimer ainsi qu'il suit.

*
* *

TABLE DES MATIERES

- I. OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS**
- II. OBSERVATIONS DU COMITE**
 - II.1. RAISON D'ÊTRE ET INTENTIONS DU COMITÉ**
 - II.2. ABSENCE D'OUVERTURE À LA PARTICIPATION CITOYENNE EN AMONT DU DÉPÔT DE LA DEMANDE DE PERMIS**
 - II.3. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROJET**
 - A. Le projet ne ménage aucun équilibre entre les différents modes de circulation
 - B. Le piéton est souvent utilisé comme « alibi » pour favoriser les cyclistes
 - C. Perspectives négatives sur l'avenue de Tervueren et aspects patrimoniaux négligés
 - D. Pas de continuité à l'Est ni à l'Ouest de la zone d'intervention concernée
 - E. Fausse piste cyclable unidirectionnelle
 - F. Stationnement
 - G. Séparation verte entre voies centrales entre Cinquantenaire et Stoclet
 - H. Réduction à un voie dans les tunnels du Cinquantenaire et Montgomery
 - I. En ce qui concerne les feux de circulation
 - J. Nécessité de coordonner les travaux projetés avec les travaux de réaménagement de la station Montgomery
 - K. Pas d'évaluation globale de l'axe structurant Tervueren-Loi en ce qui concerne la mobilité
 - L. Indigence du rapport d'incidences
 - M. Nécessité d'une étude d'incidences
 - II.4. OBSERVATIONS PARTICULIÈRES POUR CERTAINS TRONÇONS**
 - A. Porte de Tervueren
 - B. Carrefour rue des Tongres/rue des Celtes
 - C. Tronçon Tongres/Celtes – plateau Aduatiques/Ménapiens
 - D. Tronçon Aduatiques/Ménapiens – Placette (en bout de l'Avenue de l'Armée)
 - E. Placette (en bout de l'Avenue de l'Armée)
 - F. Tronçon Placette/Montgomery
 - G. Square Montgomery
 - H. Tronçon Montgomery – Square Léopold II
- III. CONCLUSION**

I. OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS

Le projet consiste, en substance, à réaménager l'avenue de Tervueren, de la Porte de Tervueren (Mérode) jusqu'au square Léopold II (palais Stoclet) non inclus, en un boulevard urbain.

Au centre de l'avenue, deux zones de circulation automobile, comportant chacune deux bandes de circulation, sont prévues, étant séparées par une berme centrale verdurisée.

Ces zones de circulation seront elles-mêmes bordées de zones plantées d'arbres les séparant de deux pistes cyclables dites « unidirectionnelles » (l'on démontrera *infra* que ce qualificatif est à nuancer).

Ces pistes sont destinées à constituer un « RER vélo », selon la note d'orientation de Bruxelles Mobilité du 10 mai 2021, relative à l'avenue de Tervueren.¹

NB : le RER vélo est le Réseau Express Régional pour cyclistes, qui vise principalement à rendre possible les déplacements à vélo sur des distances plus importantes en assurant aux cyclistes une vitesse moyenne plus élevée.

Les voies latérales existantes feront également l'objet de modifications.

Sur la voie latérale « nord », le projet modifiera les sens de circulation pour arrêter le trafic de transit aux heures de pointe, mais sans priver ces rues de leur fonction de voies d'accès aux quartiers, selon la demanderesse de permis.

Sur la voie latérale « sud », le stationnement sera réorganisé en deux voies parallèles dans le sens de la marche sur l'ensemble de la zone du projet.

La largeur de la chaussée sera réduite, tandis que les trottoirs seront élargis. Les sens de circulation seront également modifiés afin d'interrompre le trafic de transit aux heures de pointe, sans toutefois priver ces rues de leur fonction d'accès aux quartiers, selon la demanderesse de permis.

Le projet prévoit 3 nouvelles traversées cyclo-piétonnes de l'axe :

- une au niveau de la rue des Menapiens et de la rue des Aduatiques
- une au niveau de la rue des Bataves et de la rue des Trévires
- une au niveau des rues G.J. Martin et André Fauchille

A Mérode, le projet prévoit la suppression du rond-point de la porte de Tervueren pour créer un carrefour à feux permettant une gestion dynamique des flux avec le carrefour voisin Tongres/Celtes.

Ceci implique le remaniement de la circulation des bus en réinstaurant la latérale sud préexistante (supprimée dans les années 2000), et la séparation du trafic vélo et piéton qui se partage aujourd'hui l'espace en trottoir.

La distance entre les deux carrefours sera étirée, des espaces verts supplémentaires seront créés.

¹ On y lit ce qui suit au sujet du tronçon concerné par le présent projet : « (...) cet axe, RER vélo au PRDD et PRM, ne dispose d'aucun aménagement cyclable spécifique sécurisé ou de qualité et ce sur une longueur de l'ordre de 1,3 km. C'est un tronçon manquant dans le réseau cyclable existant d'une longueur de 10 km qui permet en principe de rejoindre le centre à la périphérie. C'est un axe majeur pour les cyclistes, où Mérode et Montgomery sont des distributeurs prééminents. Ce RER vélo requiert donc un aménagement ».

Les alignements d'arbres existants et les deux nouveaux alignements seront poursuivis vers le Cinquanteaire.

Sur Montgomery, l'aménagement est conçu de manière concentrique. Plus précisément, selon le rapport d'incidences :

« En son centre, la fontaine est préservée et restaurée. L'espace vert central est légèrement raboté aux profit d'espaces verts supplémentaires accessibles vers le pourtour du rond-point. Trois bandes automobiles sont maintenues. Une zone tampon densément plantée, permettant aussi la rétention des eaux de pluies, sert à donner des espaces d'arrêts aux automobilistes afin de pouvoir céder le passage aux usagers des deux anneaux restants, les piétons et cyclistes, sans entraver la fluidité du giratoire. Les traversées de ces deux anneaux sont réduits à une bande automobile pour des raisons de sécurité routière.

Un anneau cycliste en sens anti-horlogique est dès lors séparé par l'espace vert précité. Il sera lui-même séparé par de petits espaces verts de l'anneau piéton. Cet espace est important pour favoriser les déplacements à pieds et éviter de long détours le long des façades.

Des zones dédiées à la détente sont intégrées dans sur les pourtours du square afin de satisfaire aux différentes fonctions de séjour existantes (avec des assises et des interventions ludiques) ».

La demanderesse prévoit également que le nombre de bandes de circulation à l'entrée et à la sortie des tunnels Cinquanteaire et Montgomery sera réduit de deux à une.

II. OBSERVATIONS DU COMITE

II.1. RAISON D'ÊTRE ET INTENTIONS DU COMITÉ

Je précise d'emblée que le Comité n'a pas pour objectif de verser dans la politique de l'obstruction de principe.

Le Comité est animé d'**intentions citoyennes**, cherchant simplement à promouvoir le bon aménagement de la zone concernée par le projet, dans le respect des règles légales et réglementaires applicables et dans le respect des aspirations légitimes de ceux qui y habitent ou y travaillent.

En l'espèce, plus précisément, le Comité ne conteste pas que la situation du tronçon concerné par le projet n'a pas vocation à demeurer figée et que certaines évolutions pourraient être accueillies favorablement.

Le Comité estime cependant que ces évolutions, doivent répondre à une vision partagée, par les habitants et usagers du quartier, les travailleurs, les commerçants et les institutions implantés le long du tronçon, ce qui suppose **a minima une réflexion commune et une construction collective (ou co-construction) du projet.**

Le Comité doit malheureusement constater que le projet à l'examen n'a pas répondu à ces divers impératifs.

Ceci justifie l'implication du Comité, dans le cadre de la procédure.

II.2. ABSENCE D'OUVERTURE À LA PARTICIPATION CITOYENNE EN AMONT DU DÉPÔT DE LA DEMANDE DE PERMIS

En matière de participation citoyenne, la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune (Législature 2019-2024), prévoyait notamment que :

1° Les partenaires de majorité « *entendent ouvrir les espaces de la démocratie aux Bruxellois et soutenir toutes les initiatives qui renforcent l'identité bruxelloise, la cohésion sociale et le sentiment d'appartenance des Bruxellois à leur quartier, à leur commune, et à leur région* » (préambule, p. 7).

2° Dans la plupart des compétences, « *pour l'adoption de grands projets d'aménagement ou de mobilité et au-delà des règles de concertation obligatoire, le Gouvernement privilégiera une concertation et une participation en amont de la population concernée et des parties prenantes* » (p107).

Force est en l'espèce de constater que l'on en est resté au stade de la déclaration d'intentions.

Malheureusement, une réflexion commune et une co-construction du projet **n'a pas eu lieu en l'espèce, en amont du dépôt de la demande de permis** qui fait l'objet de la présente enquête.

Les représentants du Comité (qui se sont manifestés dès les prémices du projet en 2018-2019) ainsi que d'autres occupants du quartier ont certes été invités, notamment, à une réunion d'information, en présence de la Ministre Elke Van den Brandt, le 11 septembre 2023, précédée d'une réunion au cabinet de la ministre.

NB : Ils ont toutefois été amenés à adresser pas moins de 6 sommations à la Ministre, entre décembre 2020 et septembre 2023, afin d'obtenir les documents du dossier administratif et de mettre en garde contre la dangerosité de certains éléments. L'on relève ainsi les mises en demeure suivantes :

- Mise en demeure à la ministre Elke Van den Brandt par l'avocat de 30 mandants de l'avenue de Tervueren et du district Tervueren-Montgomery (La Capitale - 01/12/2020)² ;
- Mise en demeure d'un Etterbeekois à la ministre Van den Brandt (mise en danger de la population - atteinte grave au quartier Tervueren-Montgomery) (12/02/2021)³ ;
- Mise en demeure d'un Etterbeekois à la ministre Van den Brandt – complément du 19 mai 2021 à la sommation du 12 février 2021 : événements survenus les 12 et 18 mai 2021 (19/05/2021)⁴ ;
- Mise en demeure d'un Etterbeekois à la ministre Van den Brandt (28/09/2021)⁵ ;

² <https://www.sudinfo.be/art/698089/article/2020-12-01/le-comite-tervueren-envoie-une-mise-en-demeure-la-ministre-elke-van-den-brandt>

³ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2021-02-12-sommation-Van-den-Brandt.pdf>

⁴ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2021-05-19-sommation-Van-den-Brandt-complement.pdf>

⁵ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2021-09-28-Lettre-Mme-Elke-Van-den-Brandt.pdf>

- Mise en demeure à la ministre Van den Brandt au nom de plusieurs riverains (22/02/2022)⁶ ;
- Mise en demeure à la ministre Van den Brandt (13/09/2023)⁷

Cependant, depuis cette présentation du 11 septembre 2023, et alors que plusieurs courriers ont été adressés à la Ministre pour qu'elle invite son administration à revoir le projet, celui-ci n'a été modifié que de manière « cosmétique ».

NB : L'on se réfèrera ici à l'avis citoyen du Comité du 19 juillet 2023 « Réaménagement de l'avenue de Tervueren en boulevard urbain : avis citoyen », qui faisait suite à l'examen des plans présentés lors de la réunion du 3 juillet 2023 au cabinet de la Ministre, mais qui est resté lettre morte, et qui stipulait que⁸ :

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

Ceci précisé, il apparait, tout d'abord, des plans examinés (version d'avril 2024) que Bruxelles Mobilité a pris en compte certaines observations de riverains, mais uniquement lorsqu'elles étaient de l'ordre de l'ajustement de points de détails techniques (courbes d'introduction de voirie, largeurs de bandes trop étroites pour gros véhicules dont les bus et ceux du SIAMU, présentation d'une micro-simulation de flux de circulation, ...), alors qu'une reconsidération majeure était demandée.

Sur le fond, rien n'a changé depuis le 11 septembre 2023.

L'aspect « *Cyclists in a hurry first* » apparait même accentué par une série de précisions ajoutées au détriment accentué de la fluidité automobile, en utilisant le piéton comme prétexte. Cet « alibi piéton » se manifeste par exemple par la mise en place d'aménagements non-demandés par les piétons du quartier et très impactant en matière d'espace, alors que d'autres demandes ont déjà été formulées par ces mêmes piétons.

⁶ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2022-02-22-mise-en-demeure-ministre-Van-den-Brandt.pdf>

⁷ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2023-09-13-mise-en-demeure.pdf>

⁸ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2023-07-19-avis-Comite.pdf>

La problématique des transports en communs a été bien prise en compte, mais la séparation à l'excès des différents modes de mobilité pourrait poser de sérieux problèmes de blocage à grande échelle, en cas d'inondation dans les tunnels (comme ce qui vient d'arriver en juillet 2024) par exemple.

L'évolution du projet a montré que les concepteurs du projet/auteurs de son étude connaissent mal le terrain et ont toujours cherché à imposer un projet préétabli et plutôt doctrinal.

Depuis les premières esquisses du projet et malgré les multiples promesses, les riverains principaux concernés sont ignorés et l'absence de vraie concertation sur ce projet important pour l'avenir de Bruxelles est hautement regrettable.

Le projet d'importance cruciale pour les riverains et pour la Région, a été préparé sans aucune véritable consultation de ceux qui seront le plus impactés par ce projet.

Par ailleurs, le Comité regrette l'absence d'une analyse globale à plus grande échelle et avec de multiples acteurs (Bruxelles Environnement, CRMS, autres acteurs institutionnels compétents).

NB : A cet égard, la CRMS regrette d'ailleurs, dans son avis défavorable du 8 juillet 2024, que « *le projet n'a fait l'objet d'aucune phase préalable de réflexion associant la CRMS* » (souligné dans le texte d'origine).

Faut-il rappeler que, selon l'article 2 du CoBAT, « *le développement de la Région, en ce compris l'aménagement de son territoire, est poursuivi pour rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux et de mobilité de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager et par une amélioration de la performance énergétique des bâtiments ainsi que de la mobilité* ».

Comment rencontrer les besoins de ladite collectivité si ses membres ne sont pas, ou insuffisamment, écoutés ?

L'on rappelle que l'autorité administrative, comme tout sujet de droit, est juridiquement responsable des actes qu'elle pose, son pouvoir étant borné, d'une part, par le respect des normes qui s'imposent à elle et, d'autre part, par le respect de la norme générale de prudence traduite par l'article 1382 du Code civil (futur article 6.5 du nouveau code civil), qui prend, en droit administratif, les contours des principes généraux de bonne administration.

A cet égard, comme déjà rappelé par le Conseil d'Etat (C.E., n° 245.342 du 2 septembre 2019):

« *Les principes généraux de bonne administration recouvrent une série d'impératifs qui s'imposent à toute autorité administrative dans l'élaboration, l'adoption et l'exécution de ses décisions, dont l'objectif est d'assurer que celle-ci agisse comme toute administration normalement diligente, raisonnable et veillant au respect de l'intérêt général et de la légalité. Parmi ces règles, il est notamment requis que l'autorité prépare avec soin ses actes, ce qui implique qu'avant de statuer, elle s'informe complètement* ».

II.3. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROJET

A. Le projet ne ménage aucun équilibre entre les différents modes de circulation

Riverain, piéton, usager des transports en commun à Bruxelles, cycliste et automobiliste pour les déplacements vers l'extérieur, le déséquilibre profond de ce projet cycliste réalisé par des cyclistes pour des cyclistes rapides longs trajet interpelle.

L'on rappelle, en effet, que selon la note stratégique de Bruxelles Mobilité du mois de mai 2021 relative au réaménagement de l'avenue de Tervueren, la volonté est d'aménager un axe « RER vélo » (Réseau Express Régional pour cyclistes) qui vise principalement à rendre possible les déplacements à vélo sur des distances plus importantes (« relier le centre à la périphérie » selon la note stratégique) en assurant aux cyclistes une vitesse moyenne plus élevée.

Le projet **ne vise donc pas un partage de mobilité** mais plutôt un **remplacement forcé d'un mode de circulation** (automobile), certes jusqu'ici prédominant, **par un autre** (circulation cycliste) ultra prioritaire, remplacement lié à ce qui apparaît comme une volonté d'entraver la circulation automobile aux heures de pointe sur un des axes principaux vers/ depuis le centre-ville.

L'on note en effet la **multiplication des traversées avec feux**, la **réduction à une bande** de circulation à l'entrée/sortie **des tunnels** (à l'intérieur avant la sortie dudit tunnel, sans précision de l'endroit et malgré les remarques émises dans la micro-simulation des flux annexée à l'étude), arrêts multiples par pertes de priorité pour les automobilistes empruntant le square Montgomery (trois à l'entrée et trois à la sortie) avec des longueurs entre ces arrêts réduites à l'extrême, ...

L'impact d'un tel projet, qui vise à supprimer l'automobile sans contrepartie sérieuse, n'est pas pris en compte pour ce qui concerne les activités économiques et commerciales du centre-ville et pousse à accélérer leur délocalisation.

B. Le piéton est souvent utilisé comme « alibi » pour favoriser les cyclistes

Ce projet très compliqué coûtera très cher avec l'ajout de circulations piétonnes, non demandées par les riverains, qui semblent plutôt relever de l'alibi, voire même de la protection des cyclistes contre les automobilistes avec, par exemple, l'anneau central piéton inutile ajouté à Montgomery ou les traversées cyclo-piétonnes aux endroits intéressants pour les cyclistes.

C. Perspectives négatives sur l'avenue de Tervueren et aspects patrimoniaux négligés

L'ajout d'arbres et de végétation est *a priori* une intention louable mais l'on peut se demander si l'épaisseur du « dossier plantations » et ses détails « types » ne servent pas à donner une image attractive au dossier pour mieux occulter ses aspects problématiques.

Le projet est en effet purement technique, visant essentiellement à promouvoir l'installation de pistes cyclables rapides.

Pour le reste, ses qualités urbanistiques sont quasi absentes et beaucoup trop faibles pour une avenue de la qualité de celle de l'avenue de Tervueren. De plus, les raccords avec l'environnement immédiat sont simplement oubliés (Stoclet, placette, parc Cinquantenaire, ...).

Comme indiqué *supra*, les améliorations piétonnes servent essentiellement le projet cycliste sans apporter grand-chose d'autre aux piétons riverains. Les zones de détente au square Montgomery (qui accueillent en fait de simples bancs) sont simplistes et n'ont rien d'enthousiasmant avec l'ajout de trottoirs « dans tous les sens » au détriment d'un apport supplémentaire de végétalisation et d'aménagements agréables et utiles pour riverains et utilisateurs des transports en commun. Quant à l'élargissement des trottoirs, cela n'est aucunement demandé par les riverains, pourtant les premiers concernés.

La deuxième rangée d'arbres projetée (Magnolias Kobus), d'espèce et de taille très différente des tilleuls argentés, pose un sérieux problème esthétique en rupture nette avec l'esprit de la perspective historique de l'avenue de Tervueren.

Ces quelques remarques effectuées, le Comité ne peut en réalité mieux faire que reprendre, *in extenso*, **l'avis défavorable de la CRMSF**, prononcé le 8 juillet 2024 (le Comité souligne en gras) :

« La CRMS est consciente qu'un réaménagement du tronçon concerné s'impose et que les interventions trouvent une justification sur le plan de la mobilité, de la sécurité et de la végétalisation. La CRMS n'est cependant pas favorable à l'introduction de nouvelles formules d'aménagement contemporaines, qui sont déconnectées du reste du tracé dans son ensemble et qui s'organisent sans reconnaissance patrimoniale de l'Avenue en tant que telle.

Le projet introduit des asymétries, des nouvelles axialités, des changements dans l'échelle de l'infrastructure, supprime des formes urbaines (disparition du rond-point régulier de la Porte de Tervuren, ...), en modifie d'autres (irrégularité des accès et banalisation de la forme du Square Montgomery), introduit des nouvelles matérialités diverses et une nouvelle logique de plantations (essence, taille, port, disposition en quiconque). La restauration du double alignement ne se fonde ni sur la documentation ni sur la connaissance de la composition et des essences d'origine, ni sur sa valeur patrimoniale.

Relativement complexe, l'aménagement répond avant tout à une logique fonctionnelle et normative de circulations, et risque par ailleurs de s'assortir d'une quantité importante et visuellement impactante de nouveaux marquages au sol et d'une multitude d'éléments signalétiques verticaux. Nulle part, il n'est fait référence à l'idée de la voirie comme composition axiale, orientant les vues vers et depuis les Arcades du Cinquantenaire.

Le projet passe ainsi à côté de l'opportunité de renouer avec la valeur patrimoniale de l'axe, sa composition axiale, sa scénographie, ses séquences paysagères grandioses, ponctuées de variations et de squares, ses perspectives...

Lorsqu'on s'adresse à une réalisation urbanistique, initialement aménagée entre 1895 et 1897 d'après les plans de V. BESME, d'une telle valeur et grandiosité, le patrimoine doit figurer parmi les objectifs prioritaires du projet et le périmètre d'intervention ne peut être réduit à des tronçons sans se fonder sur un Masterplan d'ensemble mettant la revalorisation patrimoniale au cœur du projet. Un projet de mobilité dans un tel contexte devrait aussi intégrer les acteurs en charge du patrimoine, dès le début. Cela n'a pas été le cas, et demain à terme, le projet, qui répond avant tout à des logiques fonctionnelles, se poursuivra devant le Palais Stoclet, inscrit au patrimoine mondial et entouré d'une zone de protection Unesco (<https://whc.unesco.org/en/list/1298>).

Si l'avenue de Tervuren nécessite une approche particulière, c'est le cas également autour d'un monument inscrit sur la liste de patrimoine mondial. Cette situation exceptionnelle ne semble pas avoir été considérée ni fait l'objet des études. Pourtant, le tronçon à réaménager s'arrête à cheval sur le Square Léopold II, en plein cœur de la zone de protection UNESCO.

Le rapport d'incidences est éloquent quant à la non prise en considération du patrimoine de l'Avenue en tant que telle. Le patrimoine y est réduit aux biens classés en bordure et à leur zone de protection ainsi qu'aux arbres remarquables. Il conclut au sujet du patrimoine « Le projet n'a pas d'impact sur les monuments classés si ce n'est d'offrir la possibilité de les mettre en valeur. En effet, en réservant plus d'espace aux modes actifs, l'espace public est amélioré et permet aux modes actifs d'avoir un meilleur point de vue sur les façades. Concernant le patrimoine naturel, le projet n'a pas d'impact négatif sur les arbres remarquables présents en bordure du projet ». **A aucun moment, le rapport ne considère l'Avenue comme du patrimoine, ne fait cas de la présence du Palais Stoclet et de sa zone de protection et ne semble comprendre la composition initiale de l'Avenue tendant à mettre en valeur les Arcades du Cinquantenaire ainsi que les vues depuis celles-ci.** L'Avenue est pourtant reprise dans le « réseau d'axes structurants patrimoniaux » du PRDD (voir carte 09 du cahier des cartes détaillées) mais il n'en est pas fait mention dans le dossier, alors que d'autres cartes du PRDD sont reprises.

Dans des voiries valeur patrimoniale, sur la base de règles et de prescriptions spécifiques, il s'impose d'inscrire les projets d'aménagement ou de transformation dans le respect des compositions paysagères et urbanistiques, selon une approche fondée sur les qualités et la compréhension de l'existant ou celles de l'origine : axialités, perspectives, profil, continuité, alignements, square, plantations, statues, séquences

Dans de telles conditions, la CRMS ne peut qu'être défavorable au projet ».

Le Comité n'a rien à ajouter à cet avis cinglant, mais tout à fait pertinent.

Le projet n'est clairement pas mûr sur ce point crucial.

Ceci atteste que le projet a été réfléchi sous le seul angle de la mobilité, alors qu'une approche holistique s'imposait.

D. Pas de continuité à l'Est ni à l'Ouest de la zone d'intervention concernée

Le projet s'arrête net au Square Leopold II (non inclus), à l'Est, et à la place rectangulaire devant l'entrée du parc du Cinquantenaire, à l'Ouest, là où le rond-point existant (qui ne fonctionne pas si mal) est supprimé pour permettre une arrivée rapide des cyclistes, au nord comme au sud, en direct vers cette placette piétonne, présentant le mélange désordonné cyclistes/piétons alors que l'on veut supprimer la place de Mérode pour cause de situation dangereuse !

Aucune précision n'est donnée sur les intentions de continuité à l'Ouest comme à l'Est, Bruxelles Mobilité ayant toujours refusé de répondre aux interpellations en ce sens, se réfugiant (alibi ?) derrière la présence du Palais Stoclet (pour éviter un dossier à procédure plus longue sans se soucier pour autant de celui-ci ou de sa zone de protection et ainsi éviter de répondre aux questions de continuité du projet sur une plus grande échelle).

Un autre élément saillant, du côté Ouest, serait de savoir comment Bruxelles Mobilité envisage de raccorder le projet dont débat à celui du projet du Bicentenaire qui prévoit pour sa part un vaste espace public souterrain d'entrée aux musées avec une vaste entrée du public vers les trois musées au départ de Mérode.

Voir notamment :

- Le méga-projet pour le site du Cinquantenaire prend lentement forme (La Libre - 03/06/2024)⁹

⁹<https://www.lalibre.be/culture/politique/2024/06/03/le-mega-projet-pour-le-site-du-cinquantenaire-prend-lentement-forme-QRBEZKDP5JBRNPDDPDRGMMITUY/>

- Cinquantenaire, perspective 2030 et au-delà... Études de faisabilités 2021-2024. Conclusions et propositions (SumProject-Ellips - 02/2024)¹⁰

E. Fausse piste cyclable unidirectionnelle

Le rapport d'incidences indique ce qui suit, en page 85 :

Le projet prévoit une solution au chaînon manquant dans le réseau cyclable en proposant des cheminements cyclables séparés des autres modes de transports. Le principe est axé sur la création de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue. Les pistes cyclables sont placés le long des alignements d'arbres évitant ainsi les situations accidentogènes le long des façades (sortie carrossables des immeubles et trottoirs). Sur quelques portions du projet, là où la densité de trafic cycliste est élevée et là où des cheminements sûrs alternatifs ne peuvent être offerts pour rejoindre une traversée de l'axe : la piste cyclable est bidirectionnelle (notamment sur le trajet des ICR entre la rue des Aduatiques et le parc du Cinquantenaire et entre la rue des Atrébates et la traversée cyclopiétonne).

La piste cyclable nord fait 2,00m de large et la piste cyclable sud en fait 3,00m ».

La piste cyclable sud projetée d'une largeur indistincte de 3,00m. sur toute sa longueur (pour un « confort cycliste »), possède toutes les caractéristiques d'une piste **entièrement bidirectionnelle**, alors qu'elle est projetée comme étant unidirectionnelle de principe et bidirectionnelle, de manière exceptionnelle, à certains endroits uniquement.

En effet, avec une telle largeur, il est probable qu'elle sera utilisé *de facto*, à double sens, sur toute sa longueur.

Cette situation va créer des problèmes de sécurité tout le long, mais surtout aux abords du square Montgomery (en lien notamment à la méconnaissance du code de la route et/ou de l'incivilité de certains cyclistes dont tous les riverains se plaignent).

Actuellement déjà, la piste unidirectionnelle provisoire (de 2,00m) sur le secteur d'Etterbeek est régulièrement, et de plus en plus, utilisée à contresens depuis des perpendiculaires, ce qui est surprenant pour piétons et automobilistes et très dangereux.

L'on rappelle que, en 2019, le Collège communal de la commune d'Etterbeek s'était déjà exprimé négativement au sujet de l'aménagement d'une piste bidirectionnelle entre Mérode et Montgomery, le service communal de Mobilité ayant alors conclu que ce projet « **comporte un cas d'école d'aménagement accidentogène**: sur une contre-allée empruntée par un grand nombre de véhicules roulant à vive allure, il est impossible pour un conducteur lambda de se concentrer sur le trafic automobile venant de gauche pour pouvoir se lancer et, dans le même temps, d'avoir un œil constant sur le trafic cycliste venant de droite, parfois à vive allure aussi. Même un automobiliste attentif ne pourra veiller en permanence des deux côtés à la fois »¹¹.

¹⁰ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Bicentenaire-2024-02-etudes-faisabilite-SUM.pdf>

¹¹ <https://www.lavenir.net/regions/2019/04/01/cas-decole-accidentogene-etterbeek-recalc-la-piste-cyclable-avenue-de-tervueren-45CEUQCFS5A7HEE2PAMIVVVLXY/>

Une étude hollandaise, menée par R. Methorst (Université de Groningen et d'Utrecht) et d'autres chercheurs (dont Théo Zeegers, membre du fietserbond, le syndicat des cyclistes hollandais), intitulée "*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*" a été en 2017 dans la revue bimensuelle « *Accident Analysis & Prevention* » (Volume 105, August 2017, pages 38-43), qui est une revue à très haut facteur d'impact, est donc parmi les plus exigeantes dans les approches scientifiques de la sécurité.¹²

Cette étude, soutenue par le ministère néerlandais de l'Infrastructure et de l'Environnement, confirme les craintes déjà émises par la commune d'Etterbeek et le Comité dans diverses communications.

On y lit un réquisitoire sans appel contre les pistes cyclables bidirectionnelles en milieu urbain: elles souffrent d'un taux d'accidents élevés, - elles génèrent des effets de surprise aux intersections pour les automobilistes, qui sont forcés de regarder dans plusieurs directions à la fois en très peu de temps - la fréquence des intersections est donc un facteur de risque, - elles augmentent le risque de chocs frontaux entre cyclistes, accidents d'un nouveau type dont on peut fortement s'inquiéter. Quant à l'hypothèse de l'article – peut-on rendre les pistes bidirectionnelles plus sûres, en les généralisant, afin d'habituer les usagers à les prendre en compte ? – elle est rejetée sans réserve par les auteurs.¹³

Garder une piste cyclable de largeur de 3,00m sur toute la longueur sud de l'avenue pour le simple confort cycliste RER est donc très risqué et à déconseiller surtout aux abords de Montgomery où, pour la sécurité, il y a tout intérêt à clairement marquer la différence entre la partie bidirectionnelle et celle unidirectionnelle, non seulement par une signalisation adéquate, mais aussi par une différence de largeur très nette et compréhensible immédiatement, en ce compris pour les cyclistes simplement distraits.

Les parties unidirectionnelles sud depuis la placette d'about de l'avenue de l'Armée jusqu'à Montgomery et de Montgomery jusqu'au début de la rue A. Fauchille devraient être réduites en largeur comme la piste nord (+/- 2,00m) et basculer de l'autre côté de la rangée d'arbres en symétrie avec la piste nord ce qui donnerait un tracé droit continu, (sans la chicane projetée pour passer d'un côté à l'autre des arbres – et sans enlever d'arbres) et au square Montgomery, les amorces devraient guider les cyclistes dans le sens unidirectionnel de l'anneau cycliste central sans aucune ambiguïté possible.

Cette adaptation sur les deux communes concernées serait profitable à tous tout en évitant la suppression de nombreux emplacements de parking (voir ci-après) qui se ferait une fois encore au détriment des habitants riverains et commerces locaux (quartier apaisé).

¹² Un facteur d'impact ou FI (en anglais, impact factor ou IF, journal impact factor ou JIF) est un indicateur qui estime indirectement la visibilité d'une revue scientifique. Pour une année donnée, le FI d'une revue est égal à la moyenne des nombres de citations des articles de cette revue publiés durant les deux années précédentes.

¹³ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457516301725>

F. Stationnement

Selon l'auteur du rapport d'incidences (qui est aussi le demandeur du permis), le projet aboutirait au « *maintien de près de 98 % du stationnement* » (page 96) :

« Un bilan de stationnement par zone a été produit dans le tableau ci-dessous. En globalité, 8 places sont supprimées sur les 366 existantes en 2023. Il est à noter que s'il est tenu compte du stationnement qui devient possible devant des accès carrossables privés, le bilan est positif de 19 emplacements ».

Cette affirmation est tout à fait inexacte, dans la mesure où elle se base sur le nombre de place existant estimé en 2023, en omettant que la piste cyclable « test » mise en place provisoirement par la commune d'Etterbeek a déjà entraîné une perte de **48 emplacements**.

Une comparaison adéquate aboutit à une **perte totale de 56 emplacements**. Perte qui ne serait « que » de 29 emplacements « *s'il est tenu compte du stationnement qui devient possible devant des accès carrossables privés* », au sujet duquel le rapport d'incidences n'apporte aucune explication concrète, et qui paraît du coup fort théorique...

Il faut donc comparer la situation projetée par rapport à la situation avant la mise en place de la phase de test par la commune d'Etterbeek, le 8 novembre 2021.

Il semble en outre, selon les déclarations du Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre sur BX1, lors du débat du 13 novembre 2024 consacré au dossier (sur demande expresse du Comité), que les comptages opérés par Bruxelles Mobilité ne correspondraient pas du tout aux comptages communaux et minimiseraient donc l'impact du projet¹⁴.

Ceci précisé, la « *mise en demeure d'un Etterbeekoïse à la ministre Van den Brandt pour mise en danger de la population et atteinte grave au quartier Tervueren-Montgomery* » du 12 février 2021, communiquait l'enquête BRAT « *Analyse de la demande de stationnement en voirie (rotation et taux d'occupation) dans le cadre du projet de piste cyclable dans la voie latérale de l'avenue de Tervueren entre Mérode et Léopold II* », commanditée par le SPRB - Bruxelles Mobilité, en 2017.¹⁵

Cette enquête du BRAT montre « *une situation de proche saturation, voire de sursaturation, sur l'ensemble de la journée pour une grande partie du périmètre* ». Le BRAT conclut en exprimant son scepticisme sur la capacité pour le quartier d'absorber les stationnements perdus lors de la construction de la piste cyclable envisagée le long du trottoir en voirie sud.

L'impact sur le stationnement est particulièrement fort sur la latérale Sud entre Montgomery et Léopold II, avec la suppression du stationnement en épi, décrié par les autorités, sans preuve de sa dangerosité.

Etant actuellement situé à gauche dans le sens de la marche, il constitue au contraire une situation favorable aux cyclistes d'un point de vue sécuritaire, car il laisse aux automobilistes une vaste marge de sécurité en cas de recul, tout en évitant le risque de « coups de portière », inhérent à tout stationnement parallèle à la marche.

¹⁴ <https://bx1.be/emission/pistes-cyclables-places-de-parking-le-chantier-de-lavenue-de-tervueren-en-debat/>

¹⁵ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2021-02-12-sommation-Van-den-Brandt.pdf>

Compte tenu de la concentration des places côté façade dans le projet, des nombreux emplacements réservés et des allées de garage, la capacité de stationnement serait réduite à quasi-néant entre Montgomery et la rue Fauchille (une dizaine de places contre plus de 50 actuellement), alors que de nombreux immeubles de cette zone sont sous-équipés en stationnements privés. Le rapport du BRAT lui-même soulignait la suroccupation du stationnement, spécifiquement sur cette contre-allée. Un tel choix provoquerait l'exode d'habitants si les lieux devenaient inhabitables pour les familles. Lors des rencontres de terrain, le Comité a déjà entendu une telle menace de la part de locataires, qui bénéficient de la souplesse de leur statut.

G. Séparation verte entre voies centrales entre Cinquantenaire et Stoclet

Les 4 bandes (étroites) de circulation automobile ne dépassent pas 10 à 11 mètres de large au total (soit 5 à 5,50 par sens de circulation), ce qui risque de compliquer fortement les convois diplomatiques (vu le projet de construction de l'ambassade américaine sur le site ING Cours Saint-Michel et l'accès vers le quartier européen), voire le passage de véhicules de secours, durant les heures de pointe.

La berme verte centrale (difficile d'accès pour l'entretien) devrait être supprimée, avec une bonne gestion des feux pour un temps de traversée, et avantageusement remplacée par des aménagements de « qualité » plus faciles d'entretien et répartis sur les zones vertes latérales de manière à allonger la zone d'attente entre les voies automobiles et les pistes cyclables rapides.

C'est indispensable pour la sécurité, surtout si les pistes cyclables ne sont pas soumises aux mêmes feux rouges que les automobiles (ce qui serait très possible et qui n'est pas précisé).

A la sécurité s'ajoutera une économie budgétaire substantielle, avec le maintien de la séparation béton centrale existante et une économie d'entretien avec regroupement des zones de verdure.

Le projet prévoit aussi la création de noues pour soi-disant absorber l'eau responsable des inondations, mais qui vont surtout favoriser la prolifération de moustiques.

Sachant en outre que de telles noues doivent être réalisées sur des surfaces de pleine terre, ce qui permet l'infiltration, mais en aucun cas au-dessus de tunnels, par exemple¹⁶.

H. Réduction à une voie dans les tunnels du Cinquantenaire et Montgomery

La sortie du tunnel Cinquantenaire est ramenée à une voie unique déjà depuis l'intérieur du tunnel (endroit non précisé aux plans), ce qui risque de créer de fameux embouteillages.

L'annexe « Micro-simulation Mérode » du 6 février 2024, élaborée par Tractebel, mentionne un problème aux heures de pointe le soir dans la version précédente (plan 7822-5 où les deux bandes se rejoignaient à la hauteur de l'entrée de la voie de surface) surtout avec un feu au plateau cyclopiéton ajouté entre rues Père De Deken et Ménapiens, concluant que « *si rien ne change, après +-45 minutes de pointe, le tunnel Belliard est impacté, avec une dégradation rapide des conditions de trafic* ».

La situation projetée (et modifiée par rapport à la version précédente) va aggraver cette situation !

¹⁶ L'étude du potentiel de déconnection établie par la demanderesse en 2023, indique que la zone entre Montgomery et le tronçon Avenue de Tervuren vers Léopold est « difficile » ou « impossible » à infiltrer.

Le tunnel Montgomery est réduit, lui aussi, à une seule bande dans chaque sens, ce qui s'avèrera, à coup, sur dramatique !

Les résultats de l'étude Tractebel, même après la proposition de variante décalant le passage pour piétons le plus occidental, ne sont pas rassurants :

1° L'étude n'intègre pas la réduction de la capacité future des artères concurrentes, que sont le débouché de l'E40 depuis Meiser, et la destruction planifiée du viaduc Hermann Debroux (débouché E411). Le Comité avait déjà mis en garde sur ce point et n'a pas été entendu. Cette réduction risque d'augmenter la demande sur l'avenue de Tervueren. La longueur des remontées de files sera inévitablement très sensible à ce paramètre.

2° La capacité de 1460 véhicules par voie et par heure en présence d'un feu mérite une justification plus poussée. Si le temps de la phase verte du flux principal est énoncé (70 s), ce n'est pas le cas de la phase rouge, or, nous avons observé que les prescrits des autorités tendent à augmenter le temps de passage cédé aux piétons. Il est important que cela soit explicité, de même que l'hypothèse sur l'intervalle de temps entre deux voitures.

3° Dans la variante 2, l'insertion du flux venant du tunnel Cinquenaire au niveau des trois traits est aléatoire (courte distance) et repose sur l'insertion hypothétique de 2 ou 3 véhicules par phase. Les auteurs eux-mêmes reconnaissent eux-mêmes qu'il faut compter sur l'embouteillage dans le tunnel. Il n'est pas acceptable en conception routière de proposer d'entrée de jeu une solution qui va générer des embouteillages.

Le Comité s'oppose à la réduction de la capacité du tunnel sous le Cinquenaire car elle portera atteinte à l'accessibilité du quartier.

4° Aucun calcul n'est explicité dans l'étude concernant les remontées de files dans le tunnel sous Montgomery, lui aussi réduit à une seule voie sur toute sa longueur. Le tableau de la page 7 de l'étude, insuffisamment documenté (tunnel : lequel ? dans quel sens ?) ne permet pas de se rendre compte de l'impact des passages pour piétons, compte tenu de la capacité annoncée par voie (1460/h). Les habitants ne souhaitent pas avoir tous les jours une artère embouteillée sous leurs fenêtres et attendent des garanties.

Sur ce dernier aspect, le Comité relève que la Région a évité de prolonger de quelques jours la mise à 2x1 bandes du tunnel de l'été 2024, alors que cela aurait constitué une phase test intéressante (période de rentrée).

I. En ce qui concerne les feux de circulation

Aucune indication d'emplacements des feux, ni de clarté sur les commandes de ces derniers et c'est inquiétant quand on sait qu'initialement ceux-ci devaient être actionnés sur détection de présence cycliste.

J. Nécessité de coordonner les travaux projetés avec les travaux de réaménagement de la station Montgomery

La station Montgomery doit être mise en conformité par rapport aux normes et réglementations en vigueur, en vue de faciliter les accès aux quais du pré-métro et du métro et améliorer l'intermodalité.¹⁷

¹⁷ <https://bx1.be/categories/news/stib-58-millions-e-pour-renover-la-station-montgomery/>

Le terminus des trams 39 et 44 doit être modifié.

Des ascenseurs doivent être installés près des entrées du métro.

Il apparaît nécessaire de démontrer que les travaux projetés sont compatibles avec les futurs aménagements de la station. Il n'est en effet pas raisonnable d'aménager en surface si des travaux souterrains (par exemple, modifier des trémies) sont également planifiés et qu'ils sont susceptibles d'impacter les contours du projet de réaménagement qui fait l'objet de la présente enquête (« on ne repeint pas les murs s'il faut abattre la maison et la reconstruire »).

C'est d'ailleurs, une volonté des communes de Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert qui souhaitent éviter de dépenser deux fois de l'argent public pour le même chantier.

Voyez notamment les déclarations dans la presse :

« "Ces habitants vivent un enfer" : à Woluwe-Saint-Pierre, Benoît Cerexhe presse la Région bruxelloise » (La Libre - 21/9/2023)¹⁸

Ainsi que la Décision du collège des Bourgmestres et Echevins de WSL (21/09/2023).¹⁹

De même que les déclarations du Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre sur BX1, lors du débat du 13 novembre 2024 consacré au dossier.

Pour rappel, à Schaerbeek, la commission de concertation a émis un avis défavorable concernant le projet de réaménagement de la Place Meiser, notamment au motif que « *le projet ne prend pas en compte les tunnels et stations prévus sous la place Meiser, notamment la prolongation du tunnel du tram 7 et la connexion avec le futur quartier Médiapark* ».

Il doit en aller de même, en l'espèce.

K. Pas d'évaluation globale de l'axe structurant Tervueren-Loi en ce qui concerne la mobilité

La réalisation de ce projet, sans étude sérieuse globale des flux incluant les autres projets concernant les pénétrantes à Bruxelles, risque de provoquer de beaux embouteillages aux heures de pointe.

Les canalisations exagérées des différents modes de circulation accentueront les blocages dans lesquels se trouveront aussi les véhicules de secours en amont des embouteillages !

Les canalisations exagérées des différents modes de circulation, couplées à une vision « Plic Plouc Ploc » de la mobilité et de l' « évaporation des voitures » qui visent à intervenir sur un tronçon limité sans se soucier des tronçons limitrophes ou des reports de trafic, accentueront les blocages dans lesquels se trouveront aussi les véhicules de secours en amont des embouteillages²⁰ ! Tout particulièrement à Mérode (voir infra).

¹⁸ <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/2023/09/21/ces-habitants-vivent-un-enfer-a-woluwe-saint-pierre-benoit-cerexhe-presse-la-region-bruxelloise-A4RJ3ZB4L5C6JMVGN66IH7SJI/>

¹⁹ <https://tervueren-montgomery.eu/pdf/Tervueren-piste-cyclable-2023-09-21-decision-college-WSL.pdf>

²⁰ <https://tervueren-montgomery.eu/Site-FR/Tervueren-Loi.htm>

Le projet soumis à enquête publique ne tient pas compte non plus du caractère diplomatique et sécuritaire de l'**axe pénétrant Tervueren-Loi**. Faut-il rappeler que Bruxelles héberge de nombreux sommets européens et que les USA vont implanter leur ambassade sur le site ING²¹ ?

De nombreux convois de chefs d'Etat et de dignitaires de haut rang transitent par l'axe pénétrant Tervueren-Loi.

L. Indigence du rapport d'incidences

L'article 175/16 du CoBAT stipule que :

La demande de permis relative à un projet mentionné à l'annexe B du présent Code est accompagnée d'un rapport d'incidences comportant au moins les éléments ci-après :

1° une description du projet et de ses objectifs comportant des informations relatives au site, à la conception, aux dimensions et aux autres caractéristiques pertinentes du projet et du chantier, en ce compris le calendrier de réalisation envisagé;

2° une description des incidences notables probables du projet et du chantier sur l'environnement, en ce compris la description des éléments et de l'aire géographique susceptibles d'être affectés;

3° une description des caractéristiques du projet et/ou des mesures envisagées pour éviter, prévenir ou réduire et, si possible, compenser les incidences négatives notables probables sur l'environnement du projet et du chantier;

4° une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le demandeur, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet et du chantier sur l'environnement;

5° la proposition PEB éventuellement exigée en vertu de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie;

6° lorsque celle-ci est requise, l'évaluation appropriée des incidences imposée par la législation régionale relative à la conservation de la nature;

7° toute information supplémentaire précisée à l'annexe F du Code, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet ou du type de projet et des éléments de l'environnement sur lesquels une incidence pourrait se produire. Ces informations supplémentaires peuvent être exigées par les autorités compétentes en cours d'instruction de la demande de permis si celles-ci estiment que ces informations sont directement utiles à l'appréciation des incidences notables du projet sur l'environnement;

8° un résumé non technique des éléments précédents;

9° les coordonnées de l'auteur du rapport d'incidences ainsi que les éléments attestant qu'il est un expert compétent ».

L'article 175/1, § 2, entend par « incidences d'un projet », les « effets notables, directs et indirects, à court et à long termes, temporaires ou permanents » de ce projet, sur la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, la consommation d'énergie et l'environnement sonore, les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage, en ce compris le patrimoine immobilier, l'urbanisme, la mobilité globale et les domaines social et économique, ainsi que l'interaction entre les facteurs visés aux points précédents.

²¹ <https://tervueren-montgomery.eu/Site-FR/ING-Cours-Saint-Michel.htm>

En l'espèce, le rapport d'incidences est quelque peu « particulier », en ce qu'il s'apparente davantage à un document promouvant/défendant le projet, plutôt qu'à un écrit évaluant, concrètement, les incidences réelles du projet sur l'environnement au sens large.

Ce qui n'étonne pas puisque son auteur est aussi le demandeur du permis.

L'évaluation proprement dite est d'ailleurs indigente à de nombreux égards et concernant de nombreux aspects de nature environnementale.

L'on reprendra quelques exemples ci-après, qui témoignent de cette affirmation et attestent de ce que Bruxelles Mobilité s'est contenté de « clauses de style » et n'a procédé à aucune évaluation concrète.

Ainsi, en ce qui concerne les aspects patrimoniaux on lit ce qui suit (et pas plus), en page 47 :

« Le projet n'a pas d'impact sur les monuments classés si ce n'est d'offrir la possibilité de les mettre en valeur.

En effet, en réservant plus d'espace aux modes actifs, l'espace public est amélioré et permet aux modes actifs d'avoir un meilleur point de vue sur les façades.

Concernant le patrimoine naturel, le projet n'a pas d'impact négatif sur les arbres remarquables présents en bordure du projet ».

La « pauvreté » de cette pseudo-évaluation interpelle fortement, surtout si on la lit au regard de l'avis cinglant de la CRMS cité *supra*.

L'« évaluation » est la suivante en ce qui concerne l'impact socio-économique (page 50) :

« Un réaménagement de l'espace public renforce l'attractivité de celui-ci.

Allouer plus d'espace aux modes actifs et améliorer le déplacement des transports publics ont pour objectifs de favoriser le développement économique et d'accorder une attention plus grande au domaine social ».

Cette formulation est particulièrement creuse.

En ce qui concerne les aspects liés à l'Energie, c'est encore pire (page 103) :

« La situation de projet ne modifie pas significativement la gestion des éclairages publics ».

Et que dire de l'évaluation des incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air (page 104) :

« La plantation d'arbres et l'aménagement de zones plantées dans la zone du projet auront un effet positif sur la qualité de l'air. Un nouvel aménagement de qualité pour les piétons et cyclistes ne manquera pas de renforcer l'augmentation du nombre de déplacements à pied et à vélo en Région de Bruxelles-Capitale. Le nombre de trajets en voiture s'en trouvera donc réduit et conduira à réduire les émissions dans la zone de projet ».

Un projet d'une telle ampleur/ambition mérite beaucoup mieux, en termes d'évaluation.

Il faut rappeler que l'article 2 du CoBAT stipule que « le développement de la Région, en ce compris l'aménagement de son territoire, est poursuivi pour rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux et de mobilité de la collectivité ».

Il convient que la décision de l'autorité témoigne de ce que celle-ci a opéré un équilibre entre ces différents besoins, **ce qui sera presque impossible en présence d'un rapport d'incidences aussi lacunaire.**

A nouveau, ceci découle probablement du fait qu'il a été rédigé par Bruxelles-Mobilité, qui ne dispose pas d'une expertise suffisante, ou d'une expertise biaisée, pour les questions autres que celles se rapportant à la mobilité.

M. Nécessité d'une étude d'incidences

Les développements qui précèdent témoignent de ce que le projet a été étudié et finalisé dans la précipitation et d'une manière superficielle, par une administration (Bruxelles Mobilité) pas suffisamment experte, ou sous influence, pour étudier de manière précise les impacts d'un tel dossier.

En outre, pour un sujet d'une telle importance, il est difficile de comprendre, et d'admettre, que Bruxelles Mobilité soit à la fois juge (des incidences) et partie (demanderesse).

L'article 175/21, § 1er, alinéa 1^{er}, du CoBAT dispose que « *dans des circonstances exceptionnelles la commission de concertation peut, dans un avis spécialement motivé, recommander au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences* ».

Son alinéa 2 stipule que, par « *circonstances exceptionnelles, il y a lieu d'entendre toute incidence négative notable qu'un projet repris à l'annexe B est susceptible d'avoir sur un ou plusieurs des facteurs listés à l'article 175/1, § 2, et dont l'importance présumée est telle qu'elle justifie de faire réaliser l'évaluation des incidences de ce projet par un chargé d'étude d'incidences agréé et de faire superviser le travail de celui-ci par un comité d'accompagnement* ».

Comme indiqué, l'article 175/1, § 2, entend par « incidences d'un projet », les « *effets notables, directs et indirects, à court et à long termes, temporaires ou permanents de ce projet, en ce compris les effets susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et/ou de catastrophes pertinents pour le projet concerné, sur :*

- 1° *la population et la santé humaine;*
- 2° *la biodiversité (...),*
- 3° *les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, la consommation d'énergie et l'environnement sonore;*
- 4° *les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage, en ce compris le patrimoine immobilier;*
- 5° *l'urbanisme, la mobilité globale et les domaines social et économique;*
- 6° *l'interaction entre les facteurs visés aux points précédents* ».

En l'espèce compte tenu des nombreux impacts du projet sur l'environnement au sens large, tel que développés ci-avant, et compte tenu du caractère partial et hautement lacunaire du rapport d'incidences produit, il paraît indispensable de faire réaliser pareille étude d'incidences, par un **expert agréé et indépendant**, afin de prendre les mesures qui s'imposent pour sauvegarder les droits légitimes des riverains du projet litigieux.

II.4. OBSERVATIONS PARTICULIÈRES POUR CERTAINS TRONÇONS

I. Porte de Tervueren

La place de la porte de Tervueren (extérieure au parc du Cinquantenaire) reste un espace neutre indéfini partagé entre RER cyclistes (arrivant dans le projet en ligne droite sur cet espace) et piétons, comme c'est le cas actuellement à la place de Mérode.

Là où l'on supprime ce type de coexistence dangereuse, on le crée ailleurs...

J. Carrefour rue des Tongres/rue des Celtes

Le passage piéton « Est » est supprimé en faveur d'un plateau « cyclo-piéton » à la sortie du tunnel (légèrement reculé comme préconisé dans la micro-simulation du bureau Tractebel) entre les rues des Aduatiques et des Ménapiens.

C'est regrettable pour la continuité de circulation piétonne entre les commerces depuis la rue des Celtes vers la rue des Tongres, passablement allongée, alors que la situation actuelle fonctionne particulièrement bien pour les piétons.

La nouvelle triple traversée allonge considérablement la traversée des piétons. Il est certain qu'elle sera peu empruntée.

Quel impact auront par ailleurs, ces modifications pour les ambulances qui accèdent à la clinique Saint-Michel par la rue des Tongres ?

Il est indispensable d'assurer en tout temps la fluidité du trafic et l'absence d'obstruction du carrefour pour faciliter au maximum l'accès des dites ambulances à la clinique Saint-Michel.

Certes, cette traversée est moins évidente pour les cyclistes avec les rails de tram en oblique, mais est-ce une raison pour la supprimer pour les piétons et la continuité des commerces ?

L'accès automobile en surface depuis le Cinquantenaire vers la voie latérale sud croise le flux bidirectionnel cycliste et constitue un danger s'il n'est pas géré par des feux séparés pour les deux bandes, ce qui allongera les temps d'attente pour tous.

Ne pourrait-on pas, comme évoqué dans la micro-simulation Tractebel rouvrir la latérale sud en circulation locale, avec attente derrière les bus, directement depuis l'avenue des Gaulois ?

K. Tronçon Tongres/Celtes – plateau Aduatiques/Ménapiens

La sortie du tunnel Cinquantenaire du plan initial, présenté en septembre 2023, était réduite à une seule bande juste avant le nouveau plateau cyclo-piéton projeté (légèrement reculé du tunnel comme préconisé dans la micro-simulation du bureau Tractebel).

A présent, le projet ne prévoit plus qu'une seule voie automobile déjà dans le tunnel, alors que la micro-simulation Tractebel préconisait le recul du plateau pour stockage des voitures (sur les 2 bandes existantes) aux heures de pointe le soir pour éviter un risque d'impact sur le tunnel Belliard. En l'espèce :

- Il y a création de bouchon automobile à la sortie de ville le soir ;
- il y a allongement de circulation piétonne entre les commerces ;
- Ceci, uniquement en faveur d'une traversée cycliste !

Au nord, cette zone reste très floue pour l'accès riverains.

L. Tronçon Aduatiques/Ménapiens – Placette (en bout de l'Avenue de l'Armée)

La voie latérale sud, dans laquelle passe les bus, est à présent cotée en largeur de 3,50m aux différents endroits et la largeur (non cotée) du large trottoir semble légèrement réduite : c'était une demande des riverains et c'est une amélioration par rapport à la situation précédente (la largeur de 3,5 m doit cependant être impérativement validée par les pompiers compte tenu de la hauteur et du recul des immeubles, et la largeur du trottoir, réduite au besoin pour élargir la bande de circulation).

Toutefois, la situation du parking latéral nord reste peu claire.

M. Placette (en bout de l'Avenue de l'Armée)

L'avenue de Tervueren constitue un ensemble qui doit rester cohérent.

Rien n'est prévu pour l'amélioration d'ambiance, de convivialité et de végétalisation de la placette à l'about de l'avenue de l'Armée.

Elle fait partie du quartier et de la partie « apaisée » de l'avenue de Tervueren avec ses terrasses provisoires et constituerait une très belle continuité verte avec l'avenue de Tervueren.

Un meilleur aménagement y est nécessaire mais il n'est sans doute pas intéressant pour les cyclistes pressés navetteurs. Il faudra pourtant un jour y réduire les places de stationnement : pourquoi ne pas le faire directement ? plutôt que de donner l'illusion d'un maintien du nombre de places (qui est déjà faux) alors qu'un réaménagement urbanistique de cette placette est nécessaire.

L'oubli d'aménagement urbanistique de cette zone montre clairement le peu d'intérêt accordé à une vision globale de l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'avenue de Tervueren ; seule l'aspect traversée cycliste de l'avenue y a été étudié ...

N. Tronçon Placette/Montgomery

Du côté de la « latérale sud », la piste cyclable « unidirectionnelle » de 3m est maintenue alors qu'elle pourrait très bien être en symétrie de la piste unidirectionnelle de 2m et de l'autre côté des arbres en face au nord (la largeur est identique des deux côtés), ce qui réduirait la suppression de places de stationnement à proximité de la placette d'about de l'avenue de l'Armée permettant un aménagement plus attractif de celle-ci comme évoqué plus haut.

Un nouvel arrêt des bus est prévu sur le tracé de la latérale sud juste avant Montgomery et il y était précisé pour les bus 61,27, 80, ce qui n'est plus précisé.

Qu'en est-il ?

Il manque un panneau d'interdiction de prendre la latérale sud à contresens depuis la contre-allée Montgomery (où sont rangés les taxis). : les voitures ont un panneau d'interdiction de tourne-à-gauche excepté les vélos qui pourraient rouler à contre-sens de la circulation automobile et côtoyer de face les bus, ceci à l'opposé de tout principe de sécurité !

O. Square Montgomery

Un aménagement test provisoire a été réalisé le 2 mars 2022, et voici ce qu'en dit le Groupe de Travail de la Police et des Services Mobilité des Communes de la Zone Montgomery dans son avis joint à la demande de permis :

« Le GT de la Police et des Services Mobilité des Communes de la Zone Montgomery émet un avis globalement favorable à l'aménagement provisoire du rond-point tel que mis en place (le 02/03/2022) pour la phase de test. Une nette amélioration de la sécurité aux abords du rond-point, et ce particulièrement pour les cyclistes, est observée par rapport à la situation initiale d'avant-travaux. Ceci est rendu possible notamment grâce à la canalisation des flux automobiles aux entrées et sorties du rond-point. Des tests de circulation favorable avec nette amélioration de la sécurité » (...)

De nombreux cyclistes circulant sur l'anneau extérieur ne respectent pas le « céder le passage » présent à chaque traversée, ce qui amène à des situations dangereuses et ambiguës (...)

Le marquage rouge de la piste suggérée sur l'anneau extérieur peut induire en erreur car il suggère faussement la priorité aux cyclistes. Globalement dans les recommandations de type « vade-mecum », il est souvent fait mention que la couleur rouge est à proscrire quand le cycliste n'a pas la priorité (...).

La circulation dans le rond-point est fluide et se fait principalement sur les deux premières bandes de circulation (les bandes extérieures). La troisième bande, la plus au centre du giratoire, est peu utilisée et ne sert que ponctuellement pour contourner les véhicules « amassés » à la sortie vers Mérode. En effet, des remontées de files en provenance de la rue de la loi s'observent brièvement dans le rond-point vers 8h30 pendant environ 10-15 min au moment où la circulation est la plus dense.

Pour améliorer la fluidité du trafic, il est donc plus efficace de prévoir des entrées à deux bandes de circulation, là où cela est nécessaire, plutôt que de maintenir une quatrième bande de circulation dans le rond-point (...).

La zone de Police a analysé les données de sécurité routière entre le 02/03/2022 (mise en place de l'aménagement provisoire) et le 30/04/2022. Cette période est assez représentative de la moyenne annuelle avec une circulation « normale » et un nombre de cyclistes suffisant (...)

Il en ressort à première vue une nette amélioration de la sécurité routière dans la zone (en restant toutefois prudent vu la période considérée de deux mois et l'impact des confinements sur les données).

Les années précédentes, ont été observés, en moyenne, sur les mois de mars et d'avril, 2 à 3 accidents impliquant un cycliste, 1 accident impliquant un cyclomoteur, 0 à 1 accident impliquant une trottinette et 3 à 4 accidents impliquant une voiture. Cette année, aucun accident n'a été rapporté alors même que l'impact du covid et du télétravail sur le trafic a été bien moindre qu'en 2020 et 2021. 13 accidents (tous véhicules confondus) avaient été rapportés en 2019, 11 en 2020, 14 en 2021. Il y a donc une nette amélioration de la situation dans cette ZACA (Zone à concentration d'accidents).

La zone où le nombre d'accidents a le plus diminué est l'intersection entre le rond-point Montgomery et l'avenue de Broqueville qui était l'endroit le plus délicat en matière de sécurité routière »

Cette phase test fonctionne donc bien, de l'aveu même des « responsables sécurité », à l'exception de quelques petites adaptations.

Pourquoi dès lors s'écarter fondamentalement, dans la présente demande, de ce projet test qui a fait ses preuves, en projetant des aménagements totalement différents ?

Les auteurs de projet semblent préférer donner priorité totale aux cyclistes. La version initiale du plan de Bruxelles Mobilité était déjà compliquée et cette septième version l'est encore plus.

Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple et surtout aussi beaucoup moins coûteux pour la collectivité ?

Ceci précisé, le comité fait valoir les observations suivantes :

- Concernant la fontaine du rond-point Montgomery, le Comité demande de conserver intégralement l'espace vert central de la fontaine, vu son caractère constitutif de l'identité du quartier et de la pénétrante Tervueren-Loi (axe structurant). Il demande de ne pas réduire le diamètre de l'espace vert entourant la fontaine afin de protéger les aspects esthétique et patrimoniaux ainsi que la perspective.
- Le trottoir circulaire ajouté en bordure de la piste cyclable circulaire n'a quasi pas d'intérêt pour les piétons (= alibi) et devrait être supprimé et remplacé par de la végétation. Il n'est pas sécurisé aux environs des arrêts de bus où la piste cyclable (RER cyclistes rapides) traverse dangereusement la grande zone piétonne, alors que, aux entrées du rond-point, ce trottoir sert lui de protection aux voitures pour la piste cyclable circulaire. Où est la priorité en matière de protection des usagers faibles ?
- Ce trottoir circulaire ajouté rajoute une traversée piétonne à chaque entrée-sortie du rond-point pour les automobiles, tandis que les cyclistes y ont priorité absolue, protégés aux entrées par ce trottoir ajouté et par des marquages au sol aux sorties.
- Les distances entre entrées et sorties des automobiles sont fortement raccourcies, ce qui diminue le nombre de véhicules en circulation dans l'anneau central pour lequel les véhicules automobiles, mais aussi les bus et les camions. Il faut encore ajouter qu'un véhicule automobile doit s'arrêter pour deux passages piétons et un passage prioritaire cycliste à l'entrée puis à nouveau un passage prioritaire cycliste et deux passages piétons à la sortie soit 6 ZACA.

Cette situation risque fort de bloquer le rond-point aux heures de pointe matin et soir, tout cela pour le confort cycliste rapide de transit.

- Entre les trois bandes circulaires centrales et l'anneau RER cycliste, il n'y a que 10m de distance.

A l'entrée, la piste cyclable est protégée par le passage piéton et on peut y placer deux voitures de front, mais pas une troisième voiture en mouvement lent : l'arrière de la 3ème voiture voulant accéder vers le centre va gêner les cyclistes et créer des rapports conflictuels entre modes de circulation. Ce recul de seulement 10 m mettra en difficulté les autobus et autres véhicules longs, qui ne pourront attendre de s'engager sur le rond-point sans entrer en conflit avec les cyclistes.

A la sortie, la piste cyclable est prioritaire (petits triangles au sol), et si deux voitures se suivent pour sortir quand il y a passage de vélos la deuxième voiture bloquera la bande extérieure des voies automobiles. Idem pour le passage piéton ajouté trop près des voies automobiles centrales. Par ailleurs lors d'un entretien jardin central (fontaine), la voie centrale est bloquée, il restera une seule bande de circulation).

- A vouloir tout prévoir uniquement pour les cyclistes pressés longue distance, jusqu'à aménager des espaces de trottoirs gigantesques simplement pour éviter aux cyclistes les arrêts de bus, on projette une situation utopique moins bonne que la situation provisoire actuelle (qui était, elle, meilleure en matière de partage de mobilité pour tous et de sécurité en général).

La piste cyclable serait mieux placée (éventuellement protégée ?) plus près des anneaux automobiles (30 km/h) ou à la place du trottoir circulaire ajouté et il vaudrait mieux n'avoir qu'un seul passage piéton éventuellement à rapprocher de l'anneau cyclable au droit des traversées, tout en précisant que les riverains n'ont jamais demandé d'avoir un trajet plus court que celui faisant actuellement « le tour le long des façades ».

- On ne parle nulle part de l'installation d'ascenseur(s) près de l'entrée du métro. Ce qui est pourtant demandé par les habitants âgés et les familles avec poussettes qui actuellement doivent aller jusqu'à Pétilion ou Joséphine-Charlotte.

Au total, la situation du test (provisoire actuel) réalisé sur le rond-point Montgomery est très fonctionnelle sans nécessité de changement radical.

Toute solution proche du test actuel (avec un maintien du « cercle vert central » intact, une piste cyclable périphérique en lieu et place du trottoir circulaire (inutile) projeté et le maintien des arrêts de bus tel qu'existant) sera plus simple et meilleure que ce qui est projeté et qui se révélera très coûteux.

Les espaces verts, augmentés en périphérie et aménagés en promenades vertes plus subtiles que les aménagements purement techniques projetés pour l'agrément de tous les usagers, resteraient plus regroupés et plus faciles d'entretien.

P. Tronçon Montgomery – Square Léopold II

Le projet prévoit une nouvelles traversée cyclo-piétonne de l'axe au niveau des rues G.J. Martin et André Fauchille. Le nombre de bandes de circulation à l'entrée et à la sortie du tunnel Montgomery sera réduit de deux à une. Les voies latérales existantes feront également l'objet de modifications.

Le projet modifiera le sens de circulation pour arrêter le trafic de transit aux heures de pointe, mais sans priver ces rues de leur fonction de voies d'accès aux quartiers, selon la demanderesse de permis (voir II.3.I ci-avant).

Ici aussi, ce point de vue est à nuancer (cf. aussi II.3.E *supra*).

Les mêmes commentaires, que ceux formulés *supra* au-sujet de la sortie à une bande du tunnel Cinquantenaire, sont d'application pour le passage à une bande au tunnel Montgomery.

Sur la voie latérale « nord », les riverains ont déjà fait remonter de nombreuses remarques avertissant que cela forcera à effectuer un grand détour en passant par l'avenue de Broqueville qui est déjà fortement embouteillée du fait de la configuration actuelle de l'entrée sur le rond-point depuis le début de la phase test Montgomery.

Non loin de là, la commission de concertation a bloqué le projet Meiser car il n'a pas été démontré que les aménagements proposés sont compatibles avec les futurs travaux d'un tunnel pour les trams. En somme, on ne peut pas aménager en surface si des travaux souterrains (par exemple, modifier des trémies, installer des ascenseurs débouchant en surface etc) sont également planifiés.

Cela tombe sous le sens. C'est pourtant exactement la même configuration en latérale nord à Woluwe-Saint-Pierre ainsi qu'à la station de métro Montgomery. Bruxelles Mobilité et le cabinet Van den Brandt n'ont pas tiré les conclusions de leurs erreurs et « persistent et signent » aujourd'hui avenue de Tervueren.

Sur la voie latérale « sud », entre Montgomery et le palais Stoclet, il y aura inversion du sens de circulation et suppression des places de parking en épi contre l'avis des riverains et de la commune Woluwe Saint-Pierre. Le stationnement sera réorganisé en deux voies parallèles dans le sens de la marche.

Les riverains ont fait remonter de nombreuses remarques avertissant que cela réduira considérablement le nombre de places de parking en latérale sud à Woluwe Saint-Pierre. Le décompte de Bruxelles Mobilité est incorrect (mouvement neutre sans perte de places de parking à l'échelle globale - voir *supra* le point II.3.E. Stationnement). Ce tronçon est l'un des moins accidentogène (études de la zone de police 5343 Montgomery). Il est donc illusoire de vouloir en changer le mode de stationnement. Les rares accidents sont à l'entrée depuis le rond-point Montgomery.

Quant à l'élargissement des trottoirs, cela n'est aucunement demandé par les riverains. C'est juste un argument pour réduire la chaussée et supprimer le stationnement en épi.

Les riverains ont expliqué que le projet soumis à enquête publique enclavera le quartier du collège Saint-Michel et que cela engorgera encore plus la rue du collège Saint-Michel. Ci-après, le commentaire reçu d'un riverain :

« ... En lisant, je trouve que le projet est pire que celui qui avait été montré il y a un an, le 11 septembre 2023. Le projet soumis à l'enquête est vraiment mal fait (perspectives, arbres, circulation détruite pour tous, même pour les cyclistes normaux, mais pas pour les pros). Nous craignons la coupure créée par ce projet entre le quartier Saint-Michel et le reste de la ville et une augmentation de la circulation refusée par l'avenue mais aussi la difficulté à accéder à nos rues venant de Montgomery ou de Tervueren. Un projet qui voulait "unir, rapprocher" devient une coupure dans tous les sens ... »

Les riverains ont également interpellé au sujet de l'absence de raccord au Square Léopold II du fait du retrait du square de la demande de permis d'urbanisme dont débat.

III. CONCLUSION

En l'état, le projet est loin de rencontrer le bon aménagement des lieux.

L'on rappelle que « *le bon aménagement des lieux, qui doit être recherché dans le cadre de tout octroi de permis, est une notion évolutive qui se rapporte à l'examen concret que doit exercer l'autorité compétente, pour chaque demande de permis, de la compatibilité, de l'absence d'impact négatif ou d'incidence inacceptable [du projet] sur l'aménagement local bâti ou non bâti, essentiellement en fonction des circonstances de fait* » (CE n°259.458 du 12 avril 2024, notamment).

S'y ajoute la nécessité, dans le cadre d'un projet aussi important que celui qui fait l'objet de la présente enquête, de veiller au respect de l'intérêt général de la collectivité, en tenant compte des intérêts de l'ensemble de ses composantes et d'une utilisation parcimonieuse et rationnelle des deniers publics.

Il apparaît nécessaire d'en revenir à une proposition raisonnable et équilibrée, dans laquelle chaque usager pourrait se retrouver.

Cette proposition pourrait revêtir les contours suivants :

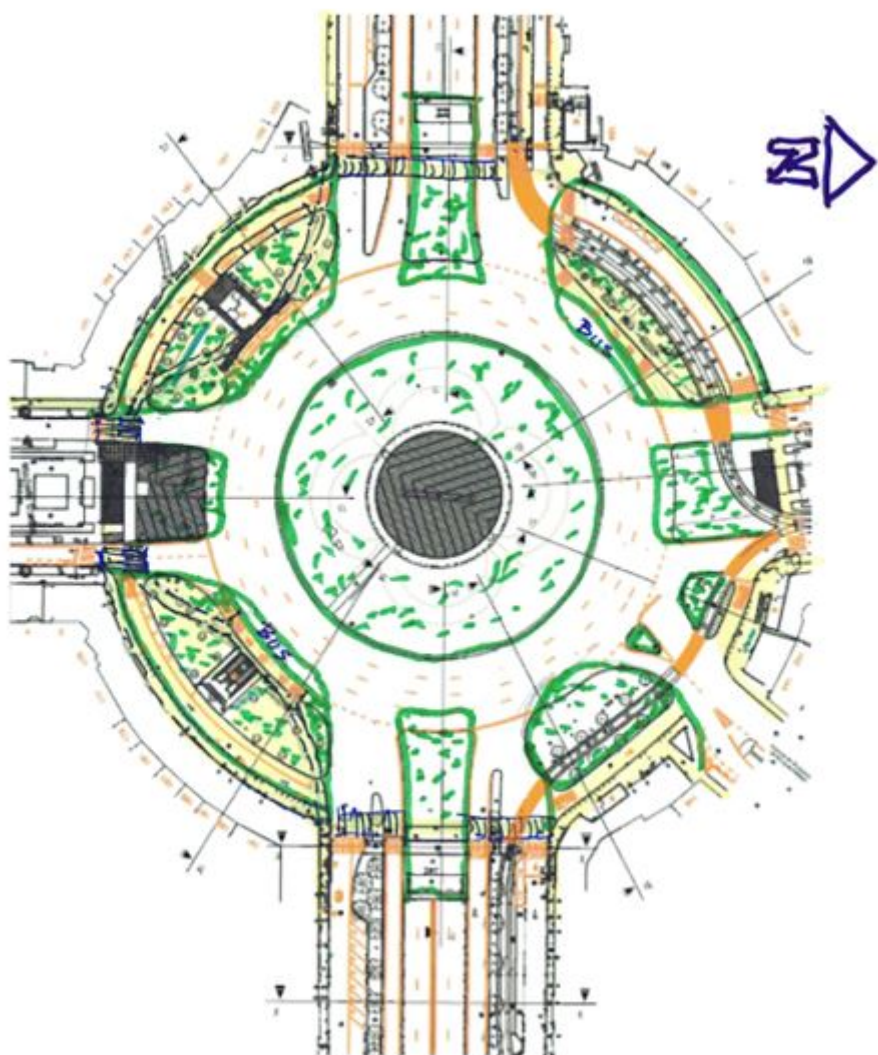
- Une bonne séparation du trafic central (à max 50Km/h) et de la circulation locale (à max 30 Km/h) qui absorberait un trafic vélo respectueux du code de la route, à vitesse raisonnable, tous dans un sens unique (unidirectionnel) et bien séparé des piétons.
- Le square Montgomery avec le principe test actuel, qui a fait ses preuves, à 3 bandes dont la bande extérieure est partagée (à max 30Km/h pour tous y compris les vélos sur la bande extérieure) sans modification de la zone centrale avec la fontaine.
- Ces 3 bandes seraient ramenées vers le centre (utilisation de la bande supprimée au centre pour le test) au profit de zones vertes toutes regroupées et agrandies vers l'extérieur, comprenant les arrêts de bus et accès au métro. Ces espaces seraient aménagés en promenades vertes avec un seul passage piétons (et pas deux) à toutes les entrées et sortie de l'anneau central pour concentrer les traversées et réduire le nombre de ZACA.
- Les zones vertes entre l'anneau central partagé et les voies latérales seraient réaménagées en espaces plus larges pour les piétons et les voies latérales circulaires seraient devenues des zones résidentielles aménagées accessibles aux véhicules et où les piétons auraient priorité.
- Le trafic central de l'avenue de Tervueren (à 50Km/h) serait réduit à 2 bandes dans chaque sens (+ bandes d'accès et de sorties) sans berme centrale pour réduire la longueur des traversées cyclo-piétonnes et augmenter les zones de verdure latérales et les zones d'attente des traversées.
- Les allées latérales nord et sud seraient devenues des rues cyclables à circulation locale apaisée monodirectionnelles, toutes dans le sens initial de circulation (comme les voies centrales) pour tous usagers à maximum 30Km/h (y compris les vélos).

C'est la situation actuelle sur la latérale sud aux heures de pointe le soir : la rue est plus utilisée que la piste cyclable provisoire et les voitures s'intègrent harmonieusement en circulation locale.

- Le nombre d'entrées et de sorties (ZACA) seraient réduites sur le square Montgomery.
- Les trottoirs seraient élargis de manière raisonnable au nord comme au sud.
- Le nombre de places de stationnement serait maintenu.
- La place avenue de l'Armée serait réaménagée avec terrasses et plantations, tout en maintenant le nombre d'emplacements voitures dans les environs immédiats : c'est possible.
- Le boulevard urbain aurait une seule traversée cyclo-piétonne de part et d'autre du square Montgomery (celle entre Ménapiens et Aduatiques impactant la sortie de la ville le soir serait supprimée au profit du passage piéton que BM veut supprimer à l'ouest du carrefour Tongres-Celtes).

Tout cela serait mieux partagé entre différents modes de circulation et tout cela coûterait beaucoup moins cher à la collectivité.

Ci-après, un schéma sommaire illustrant ces propositions.



*
* *

Comme indiqué, en l'état, le projet est loin de respecter le bon aménagement des lieux, dont les autorités publiques se doivent d'être les garantes.

Il ne peut donc être admis, sans de profondes modifications.

Je serai bien évidemment présent lors de la Commission de concertation, pour défendre les intérêts du Comité, me réservant la possibilité de développer tout argument complémentaire puisque, comme déjà rappelé plusieurs fois par le Conseil d'Etat, toute autorité administrative doit tenir compte, en vertu du principe de bonne administration, d'une réclamation spontanée, adressée dans un délai qui permet d'en tenir compte (voy. notamment C.E. n° 190.515, du 16 février 2009, *Monseur* ; C.E., n° 212.819, du 28 avril 2011, *Smolcic* et C.E., n° 216.280, du 16 novembre 2011, *Robin*).

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation, à l'assurance de ma haute considération.



Sacha GRUBER
Avocat associé
sgr@vega.legal