

Bruxelles, le 8 janvier 2026

*Face aux problèmes budgétaires régionaux, des riverains d'Etterbeek, de WSP et de WSL posent la question de la possibilité d'un projet cyclable pour l'avenue de Tervueren moins cher que celui déposé par Bruxelles Mobilité (BM)  
à la réunion de concertation du 28/11/2024.*

**II EST TOUT-A-FAIT POSSIBLE DE FAIRE BEAUCOUP MOINS CHER** que le projet annoncé de manière extrêmement optimiste à 11 millions € (?) sans prise en compte du futur projet de la STIB pour la nouvelle station Montgomery et des modifications projetées de ses entrées et sorties.

Le projet de BM de fin 2024 trop contraignant avec ses canalisations excessives des modes de circulations et, par-là, difficile pour des adaptations futures, alors qu'actuellement il est sans vision globale équilibrée des modes circulation (étude des flux, gestion des raccords latéraux) : [avis du 18/11/2024 de Me Gruber](#).

Pourquoi tout changer pour un RER cycliste quand un projet plus simple, moins cher et facilement/rapidement faisable est possible : **améliorer ce qui existe sur base des tests existants et sans provoquer d'étranglements dans un axe principal d'accès au centre-ville :**

- Faire et défaire ultérieurement (travaux STIB), ce sera payer 2 fois ; refaire sera payer une 3<sup>ème</sup> fois !
- Les grands arbres prévus à abattre dans le projet, il faudra peut-être les replanter ?
- La limitation à une seule bande centrale de circulation pour l'entrée et la sortie d'une des pénétrantes principales de Bruxelles ignore les conséquences économiques pour Bruxelles, il faudra très probablement rétablir les bandes supprimées (comme pour l'avenue Charles Quint...).
- L'aménagement coûteux et incompréhensible du square Montgomery, dangereux pour les piétons, sans connaissance des projets à l'étude de la STIB, sera probablement à recommencer !
- Les raccords Est et Ouest du projet sont ignorés et devront pourtant être traités : cela a un coût.
- L'épais dossier végétal du dossier, purement technique et hors contexte avec les perspectives de l'avenue, détourne l'attention des vrais problèmes à résoudre ; il ne tient pas compte non plus des difficultés et des coûts futurs d'entretien et difficultés de gestion d'une série de petits espaces verts projetés pour séparer par type de mobilité les voiries multiples, plutôt que de privilégier des gestes végétaux moins nombreux mais plus importants en adéquation avec l'ampleur de l'avenue et du square, utilisables pour les riverains et nettement moins coûteux à l'entretien.
- Le projet de BM ne tient absolument pas compte de **la situation existante** qui pourtant **a tout intérêt à être considérée économiquement et à valoriser** plutôt que à être entièrement modifiée.

- 1.1- **CONSTATS LATERALE SUD AV. de TERVUEREN sur Etterbeek**
- 1.2- **CONSTATS LATERALE AV. de TERVUEREN sur Woluwe-Saint-Pierre**
- 1.3- **PROPOSITIONS DE PRINCIPE POUR L'AVENUE DE TERVUEREN**
- 2.1- **CONSTATS SQUARE MONTGOMERY**
- 2.2- **PROPOSITION DE PRINCIPE POUR LE SQUARE MONTGOMERY**

### **-1.1- CONSTATS LATERALE SUD AV. de TERVUEREN sur Etterbeek**

- La piste cyclable provisoire unidirectionnelle aménagée par la Commune d'Etterbeek est suffisante aux heures creuses.  
Elle est un peu dangereuse pour les piétons, à longer de trop près le trottoir, et reste très dangereuse quand elle est prise à contre-sens par les cyclistes sans respect du code de la route.
- Actuellement, sur la latérale Sud sur Etterbeek, tous les soirs après chaque changement de feux au carrefour de l'avenue des Celtes, une grappe de nombreux cyclistes démarrent en même temps et utilisent conjointement la voie latérale automobile et la piste cyclable : cela fonctionne parfaitement bien (quand tous circulent dans le même sens que les automobiles).  
La raison de cette situation, est que **la latérale sud est devenue une rue cyclable unidirectionnelle** (avec quelques infractions cyclistes) qui est plus large pour les cyclistes que la piste cyclable provisoire installée par la commune d'Etterbeek ; elle est aussi bien plus large que la piste cyclable projetée qui comporte une série de passages de gauche à droite de la rangée de tilleuls dont certains devraient être abattus).
- Avec cette situation de rue cyclable, les cyclistes s'insèrent actuellement très bien vers la bande extérieure partagée vélos et voitures de la zone test du rond-point Montgomery.

### **-1.2- CONSTATS LATERALE AV. de TERVUEREN sur Woluwe-Saint-Pierre**

- Sur les latérales, concernant WSP, où le flux cycliste est nettement moindre, la latérale Sud se prêterait bien à une piste cyclable latérale marquée. C'est d'ailleurs ce qu'il y a déjà juste devant l'ambassade du Brésil sur quelques mètres. Intérêt : forcer les vélos à ne pas coller le derrière des voitures garées (risque léger de conflit).
- Idéalement, les cyclistes ne doivent pas passer derrière les voitures en épi mais devant. Il faudrait alors intercaler la piste cyclable entre les arbres et le stationnement en épi pour ne pas perdre de places.

### **-1.3- PROPOSITIONS DE PRINCIPE POUR L'AVENUE DE TERVUEREN**

(à adapter selon les cas de figures spécifiques)

- La mise en circulation locale des 4 rues latérales de l'avenue pour les riverains, les bus et pour les cyclistes, tous dans le sens normal de circulation (suppression des sens de circulation opposés dans 3 sections latérales sur 4: les riverains n'en veulent pas!) et tous à maximum 30Km/h dans une fluidité partagée harmonieusement.

L'arrivée des latérales partagées se prolongerait harmonieusement à 30Km/h sur la bande extérieure du square Montgomery élargie avec tracé attirant l'attention du partage cycliste.

Pour réduire les risques de conflits, prévoir des zébrures pour interdire aux cyclistes de se mettre en danger (coups de portière).

- Le maintien de 2 bandes de circulation dans les deux sens pour les voies centrales de transit sur l'avenue et dans les tunnels à 50Km/h, réduites raisonnablement en largeur, sans ajout de la berme centrale verdurisée (coûteuse à l'installation et coûteuse à l'entretien).
- Les zones de verdure existantes entre voiries centrales et latérales pourraient être élargies vers le centre pour augmenter les bandes vertes existantes (sans les multiplier pour la facilité d'entretien).
- Si c'est jugé absolument nécessaire, une seule traversée cyclo-piétonne maximum par tronçon de part et d'autre de Montgomery (et pas deux comme prévu à Etterbeek).

- Les trottoirs éventuellement élargis surtout côté nord Etterbeek (selon budgets disponibles).
- Un aménagement plus convivial de la placette de l'avenue de l'Armée avec un raccord végétal (arbres formant ombrage) en extension des arbres existants et ceux de l'avenue de Tervueren.
- Un rétablissement du parking en long à la place de la piste unidirectionnelle en latérale sud Etterbeek en compensation de places perdues sur la placette et rétablissement du parking dans les autres latérales partout où c'est possible selon demandes et besoins des riverains.
- Une signalétique rappelant aux cyclistes que les piétons sont prioritaires et qu'ils doivent respecter le code de la route.

#### POUR LE ROND-POINT MERODE :

- Les importantes modifications du projet ne servent qu'à donner priorité à des pistes cyclables continues jusqu'au parc du Cinquantenaire : le rond-point est-il vraiment à supprimer, surtout dans les propositions évoquées ? Ce serait une belle économie.
- Le projet de remise en circulation des arrêts de bus dans la prolongation de la latérale sud est une piste à suivre, si elle n'est pas trop coûteuse.  
Une étude sérieuse par un bureau spécialisé impartial serait souhaitable avant de se lancer dans d'aussi grands travaux : il y a probablement aussi d'autres économies à réaliser ?

**En résumé : Valoriser la qualité de l'existant en faisant plus simple, plus économique et plus adaptable ultérieurement ... avec moins d'asphalte !**

#### -2.1- CONSTATS SQUARE MONTGOMERY

- La situation de « test » actuelle fonctionne correctement et est de loin plus sécurisante pour les piétons que le mélange de circulations proposé dans le projet où la piste cyclable circulaire projetée pour cyclistes est dangereuse pour celle ajoutée pour les piétons, car elle traverse les zones piétons situées de part et d'autre à proximité des arrêts de bus !
- La proposition BM est une transformation majeure du square qui n'est pas réaliste tant dans le concept que dans les coûts : la réduction de capacité voitures du projet est de plus de 30% par rapport à la situation actuelle avec forte réduction de distances entre entrées et sorties avec blocages et énervements annoncés tandis que le projet multiplie les ZACA / points de conflit à chaque entrée (3) et chaque sortie (3) = 6 par passage d'automobile ou bus pour permettre au cycliste de transit de ne plus devoir laisser la priorité au départ des bus.  
L'importance des travaux projetés (réduction de la fontaine centrale) de leur complexité inutile (trottoir piéton circulaire au centre des circulations vélos et voitures avec séparations végétales) rendra une marche arrière très difficile et extrêmement coûteuse, et ceci sans prise en compte des futurs projets STIB d'entrées et sorties du métro qui ne sont pas encore connus.

#### -2.2- PROPOSITION DE PRINCIPE POUR LE SQUARE MONTGOMERY

- Pourquoi ne pas rester simple ? La situation "test" actuelle fonctionne bien. Elle pourrait être reprise, simplement décalée de la largeur d'une bande vers la zone centrale (fontaine inchangée) en utilisant la bande intérieure inaccessible à cause des plots béton, il y aurait 2 bandes intérieures voitures (sans interdiction vélos) à 30Km/h, 1 bande extérieure élargie avec tracé attirant l'attention du partage cycliste, partagées à 30Km/h vélos de transit et voitures (d'après la zone de police Montgomery, cela fonctionne bien, très large pour les cyclistes (séparés des piétons).

- La quatrième bande (l'actuelle extérieure) est conservée uniquement aux arrêts de bus/taxis (qui glisseraient d'une largeur de bande vers le centre) et la zone plantée périphérique serait sérieusement élargie et redonnée aux piétons et cyclistes lents 5Km/h et enfants avec larges quais piétons d'attente des bus, promenades et aménagements dans un environnement vert élargi sans croisement de vélos rapides pour les piétons entre bus et métro, avec une seule traversée piétons aux entrées et sorties du square (au lieu de 2 + une piste cyclable RER entre ces deux passages piétons).

En résumé, le large trottoir piéton circulaire inutile et la piste cyclable circulaire séparée ajoutés seraient supprimés au bénéfice de l'élargissement maximum de la zone de verdure en périphérie du rond-point, réservée au trafic lent 5Km/h (piétons et cyclistes timides) + stations vélos et taxis, l'ensemble sur un plateau relevé à hauteur des pelouses.

Sans réduction de l'espace central (fontaine) et sans le trottoir circulaire ajouté dans l'anneau du rond-point, inutile et dangereux pour les piétons, une concentration d'espaces verts agrandis en périphérie (une haie taillée masquerait le flux de voiture et réduirait le bruit de la circulation) aurait par contre l'avantage d'être plus sympathique et plus calme à usage des piétons : il aurait aussi l'avantage de supprimer un des deux passages piétons projetés à chaque entrée/sortie du rond-point Montgomery.

Ces changements sont réduits et concentrés (moindres coûts d'aménagement, rapidité d'exécution, diminution des coûts d'entretiens) par rapport au changement radical prévu au projet soumis à enquête et

- ils amélioreront la situation (et la sécurité) pour les piétons riverains et les utilisateurs des T. Publics,
- ils fluidifieront le trafic de transit (voitures et vélos tous à 30Km/h) sans blocage idéologique d'une pénétrante principale dans Bruxelles.

**En résumé : moins d'asphalte en augmentant la végétation périphérique au bénéfice des piétons, plus simple, plus économique, et plus facilement adaptable (projet STIB) ultérieurement ... !**

