

Au Collège des Bourgmestre et Échevin-e-s
Avenue Charles Thielemans 93
1150 Woluwe-Saint-Pierre

OBJET : Avis commun du GRACQ, du Fietsersbond, d'EU Cycling Group (EUCG) et de Heroes for Zero dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren et du square Montgomery (19/PFD/1925593).

Bruxelles, le 12 novembre 2024.

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Échevin-e-s,
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission de concertation,

Les associations cyclistes plaident depuis de nombreuses années pour que soit aménagé le « chaînon manquant » de l'avenue de Tervueren, dans la continuité des aménagements existants sur le reste de l'axe. Le projet de réaménagement sur la table a donc particulièrement retenu notre attention.

Le périmètre du projet fait en effet partie de la **cyclostrade C29, qui relie le pentagone bruxellois à Tervueren**, et se prolonge ensuite jusqu'à Leuven. En région bruxelloise, le tracé cyclable est aujourd'hui équipé de pistes cyclables séparées sur la totalité de sa longueur, à l'exception notoire du tronçon allant de Mérode au square Léopold II. **Cette absence d'aménagement compromet l'attractivité de la cyclostrade, tout comme elle s'avère très pénalisante pour les cyclistes locaux.**

La région s'est donné pour objectif de réduire l'usage de la voiture individuelle à 24% des déplacements en lien avec la région bruxelloise à l'horizon 2030. L'objectif pour le vélo est de **multiplier le nombre de déplacements par 4 à l'intérieur de la région bruxelloise et par 3 pour les déplacements entrants/sortants**. L'aménagement du réseau de cyclostrades, en encourageant l'usage du vélo sur des distances courtes et moyennes, contribue à l'atteinte de

ces objectifs. L'aménagement du tracé doit profiter à la fois aux cyclistes qui effectuent des **déplacements locaux**, mais s'adresser aussi aux cyclistes qui effectuent **de plus longues distances**, notamment ceux qui traversent la frontière régionale. Le placement récent d'une passerelle cyclo-piétonne au-dessus du carrefour des Quatre-Bras, permettant de franchir cette barrière autoroutière en toute sécurité, fait partie intégrante de ce projet de cyclostrade et va encourager davantage de personnes à effectuer des trajets à vélo entre la Flandre et la région bruxelloise. Il est donc absolument essentiel, dans la conception du projet, de tenir compte de l'accroissement du nombre de cyclistes qui transiteront par cet axe.

Le dossier explicatif accompagnant les plans annonce les trois objectifs poursuivis par le projet :

- améliorer la sécurité routière ;
- améliorer la circulation des modes actifs ;
- solutionner le chaînon manquant dans le réseau vélo.

L'article 32 du volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité prévoit que *"les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS du réseau vélo assurent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : cohérence, rapidité (caractère direct), agrément, sécurité et confort"*.

Deux contraintes fortes ont toutefois été imposées par les autorités communales concernées pour la réalisation du projet : d'une part le **refus d'un aménagement bidirectionnel** (pourtant dans la continuité logique des aménagements situés en amont et en aval du tronçon considéré), et d'autre part la **préservation des emplacements de stationnement automobile en voirie**. Ces contraintes ont lourdement pesé sur le projet et ne permettent pas de rencontrer les standards de qualité attendus pour l'aménagement cyclable. En prenant comme point de départ du projet le maintien du stationnement motorisé, le projet va à l'encontre du principe STOP.

Si le projet apporte davantage de sécurité et de confort pour les cyclistes à court terme, il ne permet pas de soutenir une vision de long terme ni de répondre de manière adéquate aux objectifs de mobilité que la Région s'est fixée. Nos associations estiment qu'il est déraisonnable d'investir dans un aménagement qui sera déjà obsolète lors de sa réalisation (au plus tôt à l'été 2028), et qui figera le profil du tronçon pour plusieurs décennies (la plantation de nouveaux arbres, si elle est en soi positive, constitue à cet égard une contrainte forte pour des projets futurs) sans anticiper l'évolution des besoins en mobilité dans le futur. Nous demandons donc à la Commission de concertation d'imposer un projet "future proof".

Nécessité d'un aménagement bidirectionnel côté sud

Le GRACQ plaide pour un aménagement bidirectionnel côté sud, tout en maintenant un aménagement cyclable côté nord, où la présence du tram limite les options d'aménagement. C'est non seulement un choix cohérent qui permet d'assurer la **lisibilité et la continuité de la cyclostrade**, mais cela répond surtout à un **réel besoin**.

Sur le terrain, on constate que de nombreux cyclistes empruntent aujourd'hui déjà la latérale sud à contresens (en toute illégalité), afin d'éviter un détour conséquent (le trafic routier sur la partie centrale de l'avenue constitue en effet une barrière infranchissable). La création de plusieurs traversées cyclo-piétonnes de l'avenue est un point positif, pour les cyclistes et les piétons qui souhaitent accéder de l'autre côté de l'avenue. Mais sur le tracé cyclable, il est illusoire de vouloir forcer les cyclistes à traverser l'avenue à deux reprises : cela représente une **dépense de temps et d'énergie pénalisante pour les cyclistes**.

Le projet prévoit malgré tout de mettre certains tronçons en bidirectionnel, sur la partie ouest du projet (nous relevons toutefois des incohérences concernant les tronçons qui seront bidirectionnels, entre les marquages sur le plan, la signalisation verticale prévue et les propos de l'étude d'incidence (p.84)). Ces tronçons ont pour objectifs d'**éviter des détours importants** – par exemple pour les cyclistes en provenance de la rue Père de Deken (cette rue faisant partie de l'ICR 4 est très fréquentée) – mais aussi d'assurer l'accès aux traversées cyclo-piétonnes au départ des voiries latérales. Il semble donc assez **illogique d'entrecouper l'aménagement unidirectionnel de tronçons bidirectionnels, plutôt que de maintenir le caractère bidirectionnel de l'aménagement sur l'ensemble du tracé** - d'autant plus en considérant l'échelle plus large de la cyclostrade.

Nous ne voyons **pas de raison valable de s'opposer à un aménagement bidirectionnel** dans la latérale sud. Le motif de sécurité initialement invoqué par certains acteurs est infondé : l'emplacement de la piste n'induit **aucun conflit avec les voiries latérales** ou avec les entrées de garage. La gestion des carrefours à feux permet également de **sécuriser les intersections** (sur le modèle des aménagements cyclables de la petite ceinture). Dès lors, seule la préservation du stationnement automobile semble motiver cette opposition.

Respect des largeurs standards pour le dimensionnement des aménagements cyclables

Pour l'aménagement du réseau vélo, l'**article 34 du volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité** prévoit que :

La largeur standard de l'aménagement séparé est de :

- Pour un **aménagement unidirectionnel : 2,5 mètres** sur les itinéraires PLUS
- Pour un **aménagement bidirectionnel : 4 mètres** sur les itinéraires PLUS

Sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière ne le permettent pas.

Côté sud, seul le tronçon situé au niveau de Mérode dispose d'une largeur suffisante (4,15 m). Le reste du tronçon en bidirectionnel a une largeur de 3 mètres (hors bordure). Le tronçon compte en outre des portions de piste courbes, où les cyclistes ont besoin de davantage d'espace (pour rouler à deux de front, se dépasser ou se croiser). Le reste du tronçon est dimensionné de manière identique, mais l'aménagement est unidirectionnel.

Côté nord, la piste unidirectionnelle est systématiquement sous-dimensionnée : de 2 m à 2,10 m (hors bordures).

Appliquer des largeurs minimalistes est véritablement problématique, plus encore sur cet axe cycliste majeur. Les comptages effectués à Mérode démontrent la **fréquentation très importante de l'axe** : l'endroit enregistre d'ailleurs le 2^e plus haut score de fréquentation de la région, après le carrefour Arts-Loi. Les comptages 2024 (incomplets) confirment la croissance du nombre de cyclistes à cet endroit, et **le flux va continuer de croître** dans les années à venir. Les exemples récents en région bruxelloise démontrent largement l'impact positif des infrastructures cyclables de qualité sur le niveau de fréquentation cycliste.

L'aménagement doit non seulement accueillir un grand nombre de cyclistes, mais aussi tenir compte de la diversité des profils : cyclistes ou utilisateurs d'engins de déplacements, hétérogénéité des vitesses pratiquées, modèles de vélos variés (vélos classiques, vélos à assistance électrique, speed pedelecs, vélos-cargos, vélos équipés de remorques, vélos longtails)... Il est essentiel de permettre aux utilisateurs de rouler à deux de front, de se croiser ou de se dépasser en toute sécurité.

Nous remarquons également que les **zones d'attente** (pour traverser, entrer ou quitter la piste) **sont régulièrement étroites** : des conflits risquent de survenir entre les cyclistes à l'arrêt et les cyclistes qui circulent sur la piste. Cela s'observe déjà aujourd'hui à divers endroits

de la petite ceinture, par exemple, où les zones d'attente n'ont pas été correctement dimensionnées. Il s'agit d'un aspect de sécurité important.

Nous insistons sur le fait que l'aménagement côté sud est bordé de part et d'autre d'un alignement d'arbres (une nouvelle rangée d'arbres sera plantée), ce qui rendra impossible tout élargissement ultérieur. Il est essentiel de dimensionner correctement les infrastructures cyclables dès le départ.

Suppression des conflits entre cyclistes et piétons

À l'heure actuelle, plusieurs zones sont particulièrement conflictuelles entre les cyclistes et les piétons. L'article 33 du volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité précise que "*les itinéraires PLUS du réseau vélo offrent un aménagement cyclable limitant les conflits avec les autres usagers*". Nous constatons que le projet apporte des réponses afin d'éliminer les zones de conflits actuelles.

Ainsi, notre association apprécie la **séparation complète des cyclistes et des piétons au niveau de Mérode (côté sud)**, ainsi que le fait que la piste ne soit pas située entre les arrêts de bus et l'accès au métro – ce qui facilite la connexion pour les usagers STIB.

Côté nord, nous apprécions également la **séparation complète de la piste cyclable et des trottoirs, au niveau des arrêts de transport public situés près de la rue des Tongres** (arrêt de tram, sortie du métro et arrêt de bus).

Montgomery : rond-point « à la hollandaise »

Le rond-point Montgomery constitue un véritable **point noir** à la jonction d'axes cyclables structurants (axe Tervueren et axe Saint-Michel/Brand Whitlock). Les modifications récentes apportées au rond-point ont déjà permis un gain de sécurité, mais elles obligent le cycliste à choisir entre deux options : circuler au sein de l'anneau (rapide, mais insécurisant en raison du fort trafic) ou circuler en dehors de l'anneau, via les latérales, en cédant la priorité à chaque branche (séparé du trafic, mais plus long et surtout très lent).

Nos associations soutiennent donc l'aménagement du rond-point Montgomery sur le modèle hollandais, avec la création d'un anneau cyclable prioritaire entièrement séparé de la chaussée. Les cyclistes bénéficient ainsi d'une infrastructure lisible, sécurisée et prioritaire sur les véhicules qui entrent ou sortent du rond-point.

Nous nous interrogeons cependant sur la largeur variable de l'anneau : de 2,80 à 3,90 mètres (bordures incluses). Nous demandons le **maintien d'une largeur maximale constante** sur l'ensemble de l'anneau (unidirectionnel).

Nos associations attirent également l'attention sur la configuration au niveau des **deux arrêts de bus**, où la piste cyclable transite entre la zone d'attente et le trottoir. Il est important de ne pas recréer une **situation conflictuelle entre cyclistes et piétons** semblable à ce qui existe actuellement du côté de Mérode, notamment par rapport aux usagers STIB faisant la connexion entre le bus et le métro. Notre association s'interroge sur l'impact que pourront avoir les projets futurs de la STIB sur cette zone (réorganisation des arrêts de bus en surface et réaménagement de la station Montgomery et de ses accès).

La priorité de la piste cyclable est renforcée par le marquage de triangles sur pointe, pour les automobilistes qui quittent le rond-point. Nous recommandons de procéder de manière identique vis-à-vis des automobilistes qui entrent dans le rond-point, pour éviter toute confusion.

Nous demandons enfin que la piste cyclable marquée venant de l'avenue de Broqueville soit prolongée par un schlamm rouge (piste cyclable suggérée) marquant la trajectoire cycliste jusqu'à l'insertion sur le rond-point.

Carrefour rue des Tongres /avenue des Celtes

Il s'agit d'un carrefour entre plusieurs itinéraires cyclables (cyclostrade, ICR A, 2, 3 et 4). Le projet propose certaines améliorations par rapport à l'existant, mais apporte également de nouveaux problèmes – pour les cyclistes comme pour les piétons. **Le carrefour est complexe, et son asymétrie le rend peu lisible pour les cyclistes, ce qui augmente le risque pour le cycliste qui souhaite changer de direction.**

Par exemple, le cycliste qui souhaite rejoindre la rue des Tongres au départ de la bidirectionnelle côté sud doit s'insérer en chaussée, mais ne dispose d'aucun élément lui indiquant quand effectuer le mouvement en toute sécurité (actuellement, le cycliste se réfère au feu piéton, mais celui-ci est supprimé dans le projet).

Quant à la jonction de l'avenue des Celtes au départ de la rue des Tongres, elle est relativement désaxée et impose une série de feux avec des zones d'attente parfois minimalistes.

La suppression des traversées piétonnes à l'est du carrefour est pénalisante pour les piétons, qui devront effectuer des détours fastidieux, avec des temps d'attente supplémentaires aux feux.

Conclusion

Nous insistons encore une fois sur le fait que, si le projet contient **certains éléments très positifs** (aménagement du rond-point Montgomery, suppression de la situation conflictuelle entre cyclistes et piétons à Mérode...), il reste malheureusement basé sur une **approche très "court-termiste"**, sans anticiper l'évolution des pratiques de mobilité pourtant souhaitée par la Région. Le dimensionnement des aménagements cyclables notamment, inférieur à la norme régionale sur une grande partie, est à cet égard symptomatique.

La réalisation de ce projet imposerait pourtant des **travaux lourds** et mobiliserait des **budgets conséquents** : il est essentiel qu'un futur projet sur l'avenue de Tervuren puisse **soutenir une vision de long terme** pour la mobilité. Pour nos associations, le projet n'est donc pas acceptable dans sa configuration actuelle : nous demandons que Bruxelles Mobilité adapte le projet afin qu'il puisse répondre correctement aux besoins actuels et futurs des cyclistes.

Nous demandons à ce que l'un-e de nos représentant-e-s puisse être entendu-e dans le cadre de la commission de concertation du 28 novembre 2024.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevin-e-s, Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation, nos salutations respectueuses.

GRACQ Woluwe

GRACQ Etterbeek

Fietsersbond Tervuren

Heroes for Zero

EU Cycling Group