

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Commune de WOLUWE-SAINT-PIERRE

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION

La Commission de Concertation,

Réunion du jeudi 28 novembre 2024 sous la présidence de Monsieur Martial RESIBOIS, Direction de l'Urbanisme.
Etaient présents :

- les membres ou membres suppléants désignés par :
 - le Collège des Bourgmestre et Echevins :
 - Monsieur Alexandre PIRSON, Echevin de l'Urbanisme
 - le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour :
 - URBAN BRUSSELS – Direction de l'urbanisme : Madame Noémie HENRION et Madame Mieke TANGHE
 - URBAN BRUSSELS – Direction du Patrimoine Culturel : Madame Coralie SMETS
 - BRUXELLES ENVIRONNEMENT : Monsieur Bernard DUBOIS et Monsieur Xavier NUYENS
- Madame Muriel CHAMPENOIS, architecte-secrétaire de la Commission de Concertation
- Monsieur Nicolas GDALEWITCH, architecte-secrétaire de la Commission de Concertation
- Madame Larisa DIACONU, architecte
- La commune de Etterbeek représentée par : Madame Alice D'ANDRIMONT, Monsieur Vincent DE WOLF et Monsieur Valmy VANCOMPERNOLE
- La commune de Woluwe-Saint-Lambert représentée par : Madame Delphine DE VALKENEER et Monsieur Grégory MATGEN

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du Territoire approuvé par arrêté du 9 avril 2004 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu l'arrêté du 29 juin 1992 de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif aux Commissions de Concertation modifié à plusieurs reprises ;

Vu l'arrêté du 10 juillet 1997 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement ;

Vu la demande émanant du Fonctionnaire Délégué sollicitant l'avis de la Commission en application de l'article du Code précité ;

Vu la demande de permis d'urbanisme

- introduite par : Service Public Régional de Bruxelles (S.P.R.B.)
- sur la propriété sise : Avenue de Tervueren 115 - 251
- qui vise à exécuter les travaux suivants : 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.

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête établi par le Collège des Bourgmestre et Echevins conformément à l'article 150 de l'Ordonnance précitée, d'où il résulte que 299 réclamations ou observations ont été présentées ;

Entendu après ouverture de la séance aux personnes n'appartenant pas à la Commission :

- les demandeurs :
 - Monsieur Cristian Mauricio VERGERA SANHUEZA
 - Monsieur Jean-Marie NDAMBI MULAMBULA
 - Monsieur Yves PINTE
- d'office, les personnes ou organismes suivants : /
- les personnes et organismes qui l'ont demandé :
 - Monsieur Francis CARNOY
 - Madame Florine CUIGNET
 - Monsieur Alain DEBEER
 - Monsieur Louis DE BLOCK
 - Madame Corinne DE HENAU
 - Monsieur Philippe DEHENNIN
 - Monsieur Quentin DE KNOP
 - Monsieur Xavier DE PIERPONT
 - Monsieur Ian CLARK
 - Madame Marie-Line DERYCKE
 - Monsieur Charles-Aymeric DE VILLELUME
 - Monsieur Patrick DUBOIS
 - Monsieur Sacha GRUBER
 - Madame Christine HUGE
 - Monsieur Marc JUCQUOIS
 - Madame Nadine JUCQUOIS
 - Monsieur Byron KABARAKIS
 - Monsieur Piotr KACZMAREK
 - Madame Anita NAPOLEONE CORACINA
 - Madame Véronique DONNADILLE
 - Madame Eva Maria REVILLA PENARANDA
 - Madame Andrée ROLLA TECHEUR
 - Madame Magda SALYKOVA
 - Monsieur Olivier KOZAK
 - Monsieur Christophe SPETH
 - Madame Isabelle STANDAERT
 - Monsieur Sébastien VAN AELST
 - Madame Klaartje VANDEN BOGAERDE
 - Monsieur Philippe VANLANGENDONCK
 - Monsieur Philippe ELSEN
 - Monsieur Geert VAN WAEG
 - Monsieur Alexander WAGNER
 - Madame Mechtildis WIDDERSHOVEN

DECIDE à huis clos :

Article 1. : La Commission de Concertation émet l'avis suivant :

CONTEXTE :

Considérant que le projet se situe sur le territoire des communes d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Pierre ;

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en zone de parc, en zone espaces structurants, points de variation de mixité, zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (Z.I.C.H.E.E.), zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, zones mixtes, zones d'habitation au P.R.A.S. ;

Considérant que plusieurs P.P.A.S. se situent dans la zone de projet :

- P.P.A.S. : Bloc 535 délimité par l'avenue de Tervueren, la rue Père de Deken, le pont 4 août, la rue de la Grande Haie, la rue de la Gare, la rue Abbé Cuypers ;
- P.P.A.S. n°1A compris entre la rue de la Cambre, les avenues L. Gribaumont, R. Vandendriessche, les rues du Collège, de la Duchesse et des Atrébates ;
- P.P.A.S. n°1b compris entre l'avenue Vandendriessche, rue du Collège Saint-Michel et l'avenue Générale de Longueville ;

Considérant que toutes les voiries concernées par le projet sont reprises comme voiries « Auto Plus » ; aux cartes de spécialisation des modes de Good Move ;

Considérant que toutes les voiries concernées par le projet sont reprises comme voiries « Poids lourd Quartier » et « Poids lourd Comfort » ; aux cartes de spécialisation des modes de Good Move ;

Considérant que toutes les voiries concernées par le projet sont reprises comme voiries « Transport public Comfort » et « Transport public Plus » ; aux cartes de spécialisation des modes de Good Move ;

Considérant que le projet concerne des tracés « Vélo Quartier » ; « Vélo Comfort » et « Vélo Plus » aux cartes de spécialisation des modes de Good Move ;

Considérant que le projet concerne des tracés « Piéton Quartier » ; « Piéton Comfort » et « Piéton Plus » aux cartes de spécialisation des modes de Good Move ;

Considérant que le périmètre du projet se situe dans les zones de protection des bien classés suivants :

- Zone de protection de l'Ensemble : « Cinquantenaire - Musées royaux d'Art et d'Histoire » classé par l'arrêté du 22/09/2009 ;
- Zone de protection de Monument : « Villa Les Iris » classé par l'arrêté du 31/05/2018 ;
- Zone de protection de Monument : « Hôtel de maître éclectique » classé par l'arrêté du 04/14/1997 ;
- Zone de protection UNESCO : « Palais Stoclet » ;
- Zone de protection de Monument : « Palais Stoclet » classé par l'arrêté du 29/11/2012 ;

OBJET :

Considérant que l'objet de la demande est la suivante :

- 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 G.I.E.P. ;
- placer du mobilier urbain ;

PROCEDURE :

Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation en application de :

- l'article 237 du Co.B.A.T., la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci ;

Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité en application de :

- la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;

- l'article 175/20 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (Co.B.A.T.) : le projet est soumis à un rapport d'incidences ;

Considérant que les Communes de la Région de Bruxelles-Capitale concernées par les incidences du projet et dans lesquelles doit se dérouler l'enquête publique sont :

- La commune de Woluwe-Saint-Pierre (Principale) ;
- La commune d'Etterbeek ;
- La commune de Woluwe-Saint-Lambert ;

Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 18/10/2024 au 18/11/2024, 314 réclamations ont été introduites ; que ces réclamations portent sur les aspects suivants :

Général

- Plaintes concernant le manque de participation des riverains et la faible transparence dans le développement du projet ;
- Études d'impact jugées faibles, avec une absence d'alternatives comparatives ;
- Erreurs de plans concernant la délimitation de l'espace public et les accès à l'avenue de Tervueren n°124 ;
- Demande de mettre en place un engagement documenté ;
- Absence de véritable concertation avec les riverains et parties prenantes avant le dépôt du projet ;
- Manque d'étude d'impact global sur l'axe structurant Tervueren-Loi en ce qui concerne la mobilité ;
- Manque de communication sur le projet par la commune d'Etterbeek ;

Urbanisme

- Absence d'une vision globale ;
- Mauvaise prise en compte des besoins des riverains ;
- Impact négatif sur la circulation, le stationnement et l'esthétique ;
- Souligne la nécessité du projet de mieux équilibrer les modes de circulation ;
- Absence de synergie avec d'autres projets locaux, notamment au Square Léopold II ;
- Estimation que le projet n'anticipe pas la croissance de la mobilité douce et des flux cyclistes prévus en 2030 et au-delà ;
- Souligne de la nécessité de prioriser les modes de transports actifs selon le principe STOP (piétons, vélos, transports publics, voitures) ;
- Estimation que le projet ne prévoit pas d'aménagements qui sont faciles à adapter aux évolutions futures ;
- Estimation que globalement le projet réduit les conflits entre usagers et améliore la sécurité des cyclistes/piétons ;
- Demande de rénover les infrastructures existantes sans transformations majeures ;
- Encouragement des pratiques durables pour une meilleure qualité de l'air et un urbanisme apaisé ;
- Amélioration de la connectivité entre les quartiers et du cadre de vie pour les riverains ;
- Estimation que le projet d'aménagement de l'avenue de Tervueren et du Square Montgomery améliore les infrastructures pour une circulation harmonieuse entre différents utilisateurs (transports en commun, cyclistes, piétons, automobiles) ;
- Nécessité d'un aménagement coordonné pour des zones spécifiques (haut de l'avenue Georges Henri, boulevard Brand Whitlock, rues des Tongres, de Linthout et avenue des Rogations) ;

Le patrimoine :

- Perte de l'aspect prestigieux de l'avenue ;
- Les modifications prévues au rond-point sont jugées incohérentes et nuisibles à son caractère esthétique ;
- Crainte que les perspectives sur le parc du Cinquantenaire ne sont pas maintenues ;
- Demande de maintenir l'aménagement de la fontaine du rond-point Montgomery en l'état ;
- Désaccord avec l'analyse de la C.R.M.S. en ce qui concerne l'appréciation positive de l'état actuel de l'axe ;
- Question sur la possibilité d'accéder à l'îlot central du rond-point comme piéton ;

- Négligence des aspects patrimoniaux de l'avenue, notamment la perspective historique et la protection des éléments comme le Palais Stoclet ;
- Choix discutables d'espèces d'arbres pour les nouvelles plantations ;

Mobilité

- Crainte pour l'augmentation des encombrements pour les voitures suite à la réduction de bandes de circulation sur l'axe et dans le tunnel ;
- Crainte pour l'augmentation des encombrements pour les voitures suite à l'installation de nouveaux feux tricolores ;
- Crainte pour l'augmentation de la pollution suite aux embouteillages attendus (air, sonore et visuelle) et les impacts négatifs sur les riverains ;
- Difficulté d'accès du tronçon pour les visiteurs, commerçants, services de secours et livreurs ;
- Demande de créer des chicanes pour limiter les vitesses ;
- Déception face à l'anneau cyclable prioritaire au rond-point Montgomery ;
- Proposition de créer des zones apaisées (via la création de zones de rencontre ou de dispositifs ralentisseurs) pour limiter le trafic de transit et améliorer la qualité de vie locale ;
- Suggestion d'aménager les contre-allées en zones de rencontre ;
- Question sur l'élimination du rond-point Merode et sur la fluidité de ce nouveau carrefour ;
- Doutes sur l'inversion des sens des latérales entre le rond-point Montgomery et la place Léopold II ;
- Soutien de la réduction des bandes de stationnement sur l'axe et dans le tunnel afin d'encourager les alternatives de mobilité ;
- Propositions d'ajouter des panneaux de priorité (B1) et des marquages au sol aux intersections pour fluidifier les flux entre voitures et autres usagers ;
- Estimation que l'aménagement du rond-point Montgomery proposé multiplier les zones ZaCA ;
- Demande de réduire les bandes de trafic à deux au rond-point Montgomery ;
- Manque de clarté des répercussions sur les voiries adjacentes, notamment en termes de fluidité du trafic et de stationnement ;
- Appréciation négative de la réduction des voies de circulation dans les tunnels et autour de Montgomery, augmentant le risque de congestion ;
- Perte de fluidité pour les automobilistes, avec multiplication des arrêts, pertes de priorité, fermeture de latérales et détours imposés ;
- Suppression de places de stationnement au détriment des riverains et des commerces.
- Question sur la suppression du rond-point à la porte de Tervueren ;
- Question sur la longueur des tournes à droite pour les gros véhicules au carrefour Tongres / Celtes ;
- Manque de clarté sur les feux de circulation ;
- Propositions de repenser la circulation du rond-point Montgomery pour réduire les traversées cyclo-piétonnes et maximiser les espaces verts ;
- Suggestion de redessiner entièrement l'aménagement du rond-point Montgomery sur base de phase-test ;
- Approbation du projet en tant qu'amélioration significative par rapport à la situation actuelle, notamment pour la sécurité des cyclistes et des piétons ;
- Soutien du projet dans sa globalité mais demande d'ajustements importants pour répondre aux besoins des cyclistes et piétons ;
- Mise en avant de l'importance de réduire la place des voitures au profit des mobilités douces ;

Les aménagements piétons

- Déception quant aux largeurs insuffisantes des trottoirs, à la traversée supprimée et la traversée en zigzag au carrefour Tervueren qui ne représente pas les lignes de cheminement désirées des piétons ;
- Opposition aux espaces piétons partagés avec des cyclistes, notamment celui en face du parc du Cinquantenaire, perçus comme dangereux et inadaptés ;
- Remarque que plusieurs traversées piétonnes ne sont pas aménagées selon les recommandations de Bruxelles Mobilité ;

- Remarque que le projet maintient à plusieurs endroits les largeurs de trottoir actuelles, qui sont inférieures aux recommandations du plan Good Move pour les tronçons en Piéton CONFORT et PLUS et qui ne permettent pas le passage simultané de deux personnes dont une avec une poussette ;
- Besoin d'ajouter des dalles podotactiles pour les personnes à mobilité réduite (PMR) aux croisements et traversées ;
- Demande d'installer des trottoirs traversants à certains endroits pour une continuité piétonne ;
- Déception quant à la complexité du carrefour rue des Tongres / avenue des Celtes ;
- Félicitations de l'aménagement des abords de la station Merode ;
- Critiques sur l'utilisation des piétons comme "alibi" pour justifier des modifications favorisant les cyclistes ;
- Traversées cyclo-piétonnes mal adaptées, créant des zones dangereuses pour les piétons ;
- Demande d'amélioration des zones piétonnes, notamment en termes de sécurité et de convivialité ;
- Question sur l'aménagement de la placette en face du parc du Cinquantenaire comme un espace neutre indéfini (coexistence dangereuse de piétons et cyclistes) ;
- Demande d'un aménagement plus convivial de la placette au bout de l'avenue de l'Armée ;
- Absence de cohérence dans l'emplacement de dalles podotactiles et de potelets ;

Les aménagements cyclistes

- Absence de dents de requin et de panneaux de signalisation (B1) pour donner la priorité aux cyclistes au niveau du rond-point ;
- Absence de marquage en rouge des traversées cyclables ;
- Manque de clarté concernant le déplacement de la station Villo! actuelle ;
- Largeurs variables et aménagement non-concentriques, notamment pour les pistes cyclables du rond-point Montgomery ;
- Estimation que le projet se présente comme une amélioration non-négligeable relative à la situation existante ;
- Estimation que les infrastructures dédiées sont jugées essentielles pour répondre à l'augmentation du nombre de cyclistes ;
- Remarque que les largeurs des pistes cyclables proposées ne sont pas conformes au Good Move et qu'elles ne seront pas capables de gérer les flux cyclistes attendus ;
- Proposition d'anticiper l'augmentation du trafic cycliste en élargissant les pistes dès le départ ;
- Demande de création de pistes bidirectionnelles, notamment côté sud, pour assurer une meilleure continuité et sécurité et pour éviter les traversées inutiles et des détours dangereux ;
- Demande de pistes plus larges pour intégrer tous types de vélos (cargo, électriques) ;
- Déception face à la connexion faible avec la piste cyclable de l'avenue de Broqueville ;
- Soutien du modèle de rond-point « à la hollandaise » à Montgomery afin de séparer et sécuriser les flux ;
- Soutien pour l'anneau cyclable prioritaire au rond-point Montgomery ;
- Absence de connexion cyclable à la rue des Tongres depuis l'avenue des Nerviens et aménagement du carrefour de la rue des Tongres peu sécurisé pour les cyclistes ;
- Préférence pour des pistes en asphalte, plus adaptées au confort et à la durabilité des infrastructures cyclables ;
- Demande d'ajouter des arceaux à vélo, notamment pour les vélos cargo, dans des lieux stratégiques (carrefours, commerces, écoles) ;
- Demande d'inclure des bornes de réparation et des fontaines à eau pour favoriser l'usage quotidien des vélos ;
- Demande de maintenir les arceaux aux endroits où ils sont existants ;
- Demande de couvrir au moins 50% de l'offre de stationnement pour vélos de moyenne et longue durée, comme aux arrêts de transports en commun ;
- Demande de prévoir une zone de stationnement pour la micromobilité ;
- Opposition face à l'emplacement d'une borne de Villo! devant la boîte aux lettres de l'avenue de Tervueren n°124 ;

Les aménagements transport public :

- Critiques concernant la piste cyclable circulaire qui traverse des zones piétonnes proches des arrêts de bus, augmentant le risque d'accidents ;
- Déception face au manque d'intégration d'un ascenseur PMR pour la station Montgomery dans le projet et demande de coordonner les deux projets ;

Le stationnement :

- Impact négatif sur la quantité de stationnement suite à la suppression de (la majorité) des places en épi ;
- Crainte pour le déplacement des véhicules vers les rues adjacentes qui sont estimées déjà surchargées ;
- Inquiétude quant à la suppression des places de stationnement, jugée excessive ;
- Estimation que le projet garde trop de places de stationnement (98% selon la note explicative) au détriment des aménagement cyclistes et piétons, le rendant contraire au plan Good Move ;
- Confusion face à la remise de places de stationnement à des endroits où actuellement il n'y en a pas ;
- Demande d'aménager les places de stationnement à joints ouverts ;
- Demande de planter un arbre toutes les 2 à 3 places de stationnement ;
- Demande d'atteindre l'objectif régional d'une suppression de 25% des places de stationnement ;
- Déception face au maintien du parking au bout de l'avenue de l'Armée ;
- Demande de garantir les accès aux parkings des bâtiments et le placement de lifts pour les déménagements ;
- Question quant à la nécessité de l'îlot de parking devant le café Léopold ;
- Demande de limiter la suppression de places de parking, répondant en grande partie aux remarques des communes concernées (Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek) ;

Environnement/Paysage

- Déception quant au manque de justification pour la réduction de l'espace vert du rond-point Montgomery ;
- Demande d'ajouter davantage d'arbres et d'espaces verts pour limiter l'effet d'îlot de chaleur ;
- Demande de conserver ou d'améliorer le plus possible les zones vertes existantes ;
- Rejet de l'abattage des tilleuls argentés, perçus comme essentiels à la perspective historique de l'avenue ;

Considérant l'avis de Bruxelles Mobilité du **20/06/2024** ;

Considérant l'avis de Vivaqua du **04/07/2024** ; favorable à conditions de :

- Nous signalons la présence de conduites en fonte grise en trottoir, dans l'emprise de votre projet. Il y a lieu de prendre toutes les dispositions pour protéger ces installations sensibles (éviter les vibrations, éviter de décompacter le terrain. etc. ...);

Considérant l'avis défavorable de la Commission Royale des Monuments et Sites du **08/07/2024** ;

Considérant l'avis de la STIB du **16/07/2024** ;

Considérant l'avis de Bruxelles Environnement du **31/07/2024** ;

Considérant l'avis défavorable du SIAMU du **08/08/2024**; conclut comme suit :

Motivation :

Le service d'incendie émet un avis défavorable en raison de la configuration concernant le tronçon de la latérale sud entre Aduatiques et Bataves, d'une part ; et entre Atrébates et Montgomery, d'autre part, configuration qui est problématique pour le service d'incendie :

- La diminution de la largeur de voirie implique une diminution de la place disponible pour le déploiement des véris, réduisant de ce fait la portée horizontale des auto-échelles ;
- L'augmentation de la distance entre la chaussée et les façades des bâtiments demande pour une intervention des auto-échelles ;

Vu ces 2 facteurs cumulés, les façades des bâtiments sur ce tronçon ne sont plus accessibles pour les auto-échelles. Les baies en façade (voire les fenêtres de toiture pour certains bâtiments) constituant une 2^e voie

d'évacuation, les aménagements diminuent de manière importante le niveau de sécurité des occupants de ces bâtiments ;

Remarques :

L'examen des plans soumis à l'attention du Service d'Incendie donne lieu aux remarques complémentaires suivantes :

- La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants en voirie doivent répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique "Réglementation" ;
- Il y a lieu de s'assurer que les girations des véhicules soient possibles sur l'ensemble du projet et particulièrement au niveau des entrées et sorties des latérales sur le rond-point Montgomery ;
- En ce qui concerne l'accessibilité aux bâtiments situés après la rue des Ménapiens sur la latérale nord de l'avenue de Tervueren (direction cinquantenaire), il y a lieu de s'assurer que les véhicules de secours puissent depuis la latérale, s'insérer aisément sur les voies de tram. Le site propre constitue la seule option pour garantir une accessibilité aux bâtiments adjacents ;
- Concernant les traversées piétonnes mises en place, il semble que des plateaux soient mis en place au milieu des voies centrales. Il semble que des dispositifs ralentisseurs sont placés au droit de ces traversées. S'agissant d'une voirie livrant régulièrement le passage aux véhicules de secours, ces plateaux doivent être du type "poids lourds" avec une pente maximale de 4% ;

CONSIDERANT L'AVIS de URBAN, du Département du Patrimoine Culturel (D.P.C.) et de Bruxelles Environnement (B.E.), émis comme suit :

SITUATION EXISTANTE :

Considérant que le site du projet en lui-même correspond à l'avenue de Tervueren depuis la Porte de Tervueren jusqu'au square Léopold II compris ainsi que le square Montgomery ;

Considérant que l'avenue de Tervueren et le square Montgomery sont principalement bordés de belles maisons de maître et qu'une centaine de monuments sont répertoriés à l'inventaire du patrimoine architectural bruxellois ;

Considérant que plusieurs arbres remarquables repris à l'inventaire du patrimoine naturel se situent dans les jardins le long de l'avenue Tervueren ;

Considérant que l'avenue de Tervueren est plantée d'un double alignement d'arbres qui structure son axe central rectiligne et sépare celui-ci des voies latérales ;

Considérant que les squares Montgomery et Léopold II bénéficient également de ce double alignement ;

Considérant que à l'ouest de l'avenue, la présence du parc du Cinquantenaire, de ses Arcades et de sa fontaine monumentale sont des composantes structurelles importantes ;

Considérant que dans l'alignement de ces éléments, on retrouve la fontaine du square Montgomery et le monument de la Cavalerie belge et des blindés au square Léopold II ;

Considérant que sur l'avenue de Tervueren ainsi que sur le square Montgomery et les boulevards Brand Whitlock et Saint-Michel, le bâti bénéficie de jardinets à l'avant de celui-ci ce qui renforce l'aspect paysager ;

Considérant que l'avenue de Tervueren est une véritable barrière urbaine pour les piétons ;

Considérant que les traversées sont espacées de 350 m entre celle à Merode et le passage souterrain qui se trouve à hauteur des rues de Bataves et de Trévires, de 250 m entre le passage souterrain (peu fréquentable) et celle de Montgomery ouest et de 430 m entre celle de Montgomery est et celle du square Léopold II ;

Considérant que le passage en souterrain est peu engageant et n'est pas aux normes si l'on considère sous l'angle de la problématique du « genre » et de l'accessibilité universelle : peu utilisé pour des raisons de sécurité personnelle, il n'est également pas utilisable par les PMR qui représentent environ 1/3 des déplacements piétons, ni par la majorité des cyclistes (vélo cargo, vélo poussette, enfants, cyclistes âgés,..) ;

Considérant que 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 et qu'il s'agit d'un tronçon manquant dans le réseau cyclable existant d'une longueur de 10 km qui permet en principe de relier le centre à la périphérie ; Considérant que le tronçon de l'avenue de Tervueren qui fait l'objet de cette étude est emprunté par différents transports publics :

- Le tram 81 de la STIB qui a son terminus en souterrain dans la station Montgomery ;
- Les trams 7 et 25 de la STIB qui circulent en souterrain dans le périmètre du projet ;

- Les trams 39 et 44 de la STIB ;
- Le tram de la ligne du musée de tram qui circule sur l'avenue de Tervueren et longe ensuite le parc du Cinquantenaire (fréquence d'environ 30 jours par an) ;
- Les bus 27 et 80 de la STIB ;
- Le bus 61 de la STIB ;
- Le bus Noctis 06 de la STIB ;
- Les lignes de métro 1 et 5 ;
- La ligne 26 de la SNCB dessert en souterrain la station Merode ;
- La ligne 179 de De Lijn ;
- La ligne 504 de De Lijn ;

Considérant que les bus sont dans la circulation en dehors du site propre emprunté par ceux-ci sur le côté nord de l'avenue de Tervueren dans le sens vers la ville entre la rue de la Duchesse et le n°26 de l'avenue de Tervueren ;

Considérant que côté sud, il y a une bande bus entre la Porte de Tervueren et le carrefour Tervueren/Celtes et une bande bus à l'approche du rond-point Montgomery ;

Considérant que les arrêts de transport en commun sont trop étroits, qu'il y a régulièrement des « débordements » de voyageurs qui empiètent alors sur des aires de déambulation utilisée par d'autres modes, que la longueur des quais est également insuffisante et que cela a comme conséquence que les piétons ne peuvent pas emprunter la traversée piétonne en cas de tram à l'arrêt ;

Considérant que l'avenue de Tervueren est un axe à 2x3 bandes de circulation en voies centrales et que deux de celles-ci dans chaque sens sont en tunnel entre Schuman (en dehors du périmètre de l'étude) et Merode (tunnel du Cinquantenaire) et pour circuler sous le square Montgomery (tunnel Montgomery) et en surface entre les tunnels, que la troisième bande permet de rejoindre ou de sortir des voies centrales ;

Considérant que à la Porte de Tervueren, un giratoire avec une large bande de circulation variant entre 5,34 m et 5,50 m permet à deux véhicules de circuler de front ;

Considérant que dans le sens vers faubourg, il y a deux bandes de circulation et une bande bus sur un court tronçon jusqu'au carrefour Tervueren/Celtes et qu'après le carrefour les véhicules rejoignent soit les voies centrales sur une des trois bandes centrales, soit la latérale sud ;

Considérant que à l'approche du rond-point Montgomery, sur la latérale une bande bus vient s'ajouter à la bande de circulation et que la troisième bande de circulation en voie centrale permet également de rejoindre le rond-point ;

Considérant que dans le sens vers la ville, depuis le rond-point Montgomery, les véhicules rejoignent soit la latérale nord soit la troisième bande centrale pour rejoindre les voies centrales et que celle-ci est très large (5,65 m) et permet à deux véhicules de circuler de front, qu'à l'approche du carrefour Tervueren/Tongres, la large bande se transforme en 2 bandes de circulation (une tout droit et une tout droit tourne-à-droite) ;

Considérant que la voie latérale nord s'interrompt après le carrefour de l'avenue de Tervueren avec la rue des Ménapiens où elle rejoint les 2 bandes et qu'entre le carrefour Tervueren/Celtes/Tongres et le rond-point de la Porte de Tervueren, il y a 2 bandes de circulation dans le sens vers la ville ;

Considérant que sur l'anneau du rond-point Montgomery, la circulation s'effectue sur 4 bandes de circulation, que sur toutes les latérales, la circulation s'effectue sur une bande en contre-sens sauf pour le court tronçon entre l'avenue de Broqueville et le boulevard Brand Withlock ;

Considérant que entre le rond-point Montgomery et le square Léopold II, la circulation sur l'avenue de Tervueren s'effectue toujours sur 2x3 bandes ;

Considérant que depuis le rond-point, les véhicules peuvent soit rejoindre les bandes centrales via la troisième bande soit rejoindre la latérale sud et que à l'approche du square Léopold II, les véhicules circulant sur la troisième bande centrale peuvent rejoindre la latérale sud ;

Considérant qu'une bande de tourne-à-gauche s'ajoute aux 3 bandes de circulation centrales pour permettre aux véhicules de rejoindre la latérale nord ;

Considérant que le périmètre du projet, en situation existant, comprend 366 emplacements de stationnement voiture, y compris 21 emplacements de stationnement de voitures partagées, 18 taxi et 6 emplacements PMR et zones de livraison de 40 m ;

Considérant qu'il y a 5 zones à concentration d'accidents (ZaCA) dans le périmètre de l'étude :

- Au carrefour avec l'avenue des Gaulois : ZaCA de priorité 3 ;
- Au carrefour avec l'avenue des Celtes : ZaCA de priorité 3 ;
- Sur l'avenue de Tervueren à la sortie du tunnel Cinquantenaire : ZaCA de priorité 3 ;
- Au carrefour avec l'avenue de l'Armée : ZaCA de priorité 3 ;
- Sur le rond-point Montgomery : ZaCA de priorité 2 (38 accidentés graves, 46 blessés légers dont 28% d'usagers vulnérables et 2 trams ou bus impliqués) ;

Considérant que l'avenue de Tervueren est une voirie rectiligne avec un profil très autoroutier (tunnels, zones d'échanges) ;

Considérant que ce profil incite les automobilistes à adopter une vitesse excessive, que dans le cadre de la ville 30, un abaissement des limitations de vitesse de 70 à 50 km/heure sur les voies principales a eu lieu mais aucune modification de profil n'a été réalisée ;

SITUATION PROJETEE

Considérant que le projet consiste à réaménager l'avenue de Tervueren en boulevard urbain.

Considérant que au milieu 2 fois 2 bandes dédiées à la circulation automobile restent disponibles séparées par une berme densément plantée ;

Considérant que ces voies seront bordées de 2 nouveaux alignements d'arbres, qui auront également la fonction de zones d'infiltrations des eaux pluviales ;

Considérant que les zones entre les arbres seront plantées avec une sélection des plantes propices au développement de la biodiversité ;

Considérant qu'une berme centrale verdurisée est créée, séparant les quatre bandes automobiles en deux, permettant de servir d'îlot refuge aux piétons lors des traversées ;

Considérant que de chaque côté une piste cyclable unidirectionnelle est implantée, que celles-ci se situeront, en section principale, entre le nouvel alignement et l'ancien alignement d'arbres ;

Considérant que du côté nord, les deux voies de tram sont maintenues en l'état ainsi que la latérale ;

Considérant que certains sens de circulation en latérale nord sont adaptés afin d'éviter du trafic de transit vers les quartiers bordant la zone de projet ;

Considérant que du côté sud, le stationnement est organisé en deux files de chaque côté de la voie latérale et les trottoirs sont élargis et continus ;

Considérant que le projet consiste à réaménager deux carrefours clés (Merode et Montgomery) ainsi que l'avenue de Tervueren jusqu'au square Léopold II ;

Considérant que le projet prévoit 3 nouvelles traversées cyclo-piétonnes de l'axe afin de briser la barrière urbaine et reconnecter les différents quartiers avoisinant la zone d'étude, que les traversées relient les voies suivantes :

- Ménapiens/Aduatiques ;
- Bataves/Trévires ;
- G.J. Martin/Fauchille ;

Considérant qu'en latérale nord, le projet ne change que les sens de circulation afin de couper le trafic de transit qui y circule durant les heures de pointe sans toutefois les priver de la fonction de desservir les quartiers qui y sont connectés ;

Considérant qu'en latérale sud, le stationnement est réorganisé en 2 bandes parallèles au sens de la circulation sur toute la zone de l'emprise du projet et que la largeur de la voie de circulation est rétrécie pour limiter les vitesses pratiquées ;

Considérant que les trottoirs y sont agrandis et que les sens de circulation sont également travaillés afin de couper le trafic de transit qui y circule durant les heures de pointe sans toutefois les priver de la fonction de desservir les quartiers qui y sont connectés ;

Considérant que à Merode, le projet consiste en 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 ;

Considérant que ceci engendre 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 ;

Considérant que la distance entre les deux carrefours est étirée et que les alignements d'arbres existants sont prolongés vers le Cinquantenaire et que les deux nouveaux alignements sont poursuivis vers le Cinquantenaire ;

Considérant qu'afin de fluidifier la circulation des transports publics, des automobilistes et de réduire les temps d'attentes aux feux, la traversée piétonne Est reliant Tongres et Celtes est supprimée ;

Considérant qu'à Montgomery, l'aménagement est conçu de manière concentrique ;

Considérant que la fontaine est préservée et restaurée et que l'espace vert central est légèrement raboté aux profit d'espaces verts accessibles vers le pourtour du rond-point ;

Considérant que trois bandes automobiles sont maintenues ;

Considérant qu'une zone tampon densément plantée, permettant aussi la rétention des eaux de pluies, sert à donner des espaces d'arrêts aux automobilistes afin d'éventuellement céder le passage aux usagers des deux anneaux restants, les piétons et cyclistes, sans entraver la circulation dans le giratoire et avec une meilleure visibilité ;

Considérant que les traversées de ces deux anneaux sont réduites à une bande automobile pour des raisons de sécurité routière ;

Considérant qu'un anneau cycliste en sens antihorlogique est dès lors séparé par l'espace vert précité et qu'il sera lui-même séparé par de petits espaces verts de l'anneau piéton ;

Considérant que cet espace est important pour favoriser les déplacements à pieds et éviter de long détours le long des façades ;

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

Considérant que le nombre d'emplacements de stationnement a été réduit de 366 places à 358 places ;

Considérant que le périmètre du projet, comprend 358 emplacements de stationnement voiture, y compris 21 emplacements de stationnement voitures partagées, 16 taxi et 6 emplacements PMR et zones de livraison de 40 m ;

Considérant que concernant l'avenue de Tervueren, il n'y a pas d'incompatibilité entre la spécialisation de la voirie prévue au P.R.A.S. et celle concernant le mode « Auto » de Good Move et que celui-ci va plus loin, en tenant compte également des autres modes de déplacements ;

Concernant la compatibilité du projet avec des projets communaux, Bruxelles Mobilité n'a pas eu connaissance de projet de voirie sur le territoire des communes d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Pierre qui serait en cours d'instruction ;

Considérant que la priorité du projet est de maximiser la végétalisation ainsi que la percolation des eaux, le revêtement choisi pour la piste cyclable est en béton (et non en asphalte) ce qui permet de se passer de l'implantation des éléments de contrebutage ;

Considérant que les revêtements proposés sont les suivants :

- Les pistes cyclables en béton coulé, teinte ocre ;
- Les trottoirs en dalle pierre bleue 20x20 cm ;
- Des voies de trams verdurisées ;
- Les voiries et les zones de stationnement en asphalte ;

Considérant que le mobilier urbain est inchangé et que néanmoins, des arceaux vélos sont placés ;

Considérant que le nombre d'arbres dans le périmètre du projet est augmenté de 30% [de 282 à 389 arbres] et que les espaces plantés, essentiellement par la strate basse, sont multipliés par 1,9 ;

OBJECTIFS :

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Améliorer la sécurité routière ;
- Améliorer la circulation des modes actifs ;
- Solutionner le chaînon manquant dans le réseau vélo ;

MOTIVATIONS :

Considérant que le projet est situé en voirie régionale ;

Considérant l'objectif de zéro-rejet d'eaux pluviales au réseau d'égouttage pour une pluie de retour 100 ans ;

Considérant les contraintes présentes sur le site : impétrants en trottoirs, trémies, dalle bétonnée tunnels, il est difficile à certains endroits d'infiltrer l'eau de pluie ;

Considérant la réalisation de noues et massifs drainants au droit des bermes végétalisées, sous les pistes cyclables ;

Considérant l'accompagnement du facilitateur eau en amont du dépôt de PU ;

Considérant que le projet ne propose pas une vision globale de la mobilité et de l'espace public à la hauteur des enjeux urbanistiques, écologiques, et de mobilité régionale d'aujourd'hui ;

Considérant que, globalement, le projet n'organise pas l'espace disponible pour réaliser des infrastructures cyclables et piétonnes adéquates à la demande et aux ambitions ;

Considérant que globalement le projet ne tient pas assez compte des valeurs patrimoniales de l'avenue, il s'impose de respecter les compositions paysagères et urbanistiques et de maintenir sa composition axiale, sa scénographie, ses séquences paysagères grandioses et ses perspectives et vues vers et depuis les arcades du Cinquantenaire ;

Considérant que le réaménagement du parvis entre le parc et le début/la fin de l'avenue de Tervueren doit être conçu en tenant compte du contexte urbanistique et historique, ainsi que des flux piétons et cyclistes, et de l'accès principal au parc ;

Considérant que la proposition d'aménagement de la zone « porte de Tervueren » reste fort problématique pour les piétons et les usagers des bus à cause du manque de place et des conflits potentiels entre ces usagers ;

Considérant que concernant les raccrochement voiries ainsi que les trajets cyclistes et piétons il y a l'opportunité de respecter la symétrie historique de cet axe ce qui permettrait de préserver l'identité et l'esthétique du patrimoine urbain tout en valorisant son caractère historique ;

Considérant les grands objectifs du Plan Nature1 parmi lesquels ceux visant à :

- Consolider le maillage vert régional : des espaces verts connectés entre eux pour que les espèces et la biodiversité puissent évoluer en ville ;
- Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets : penser à la nature dans toute décision, y compris en dehors des zones protégées ;

Considérant l'aménagement du rond-point Montgomery, il y a lieu de créer un environnement plus fluide et harmonieux, réduisant la fragmentation souvent associée à des aménagements séparés ; que l'aménagement de revêtement et des zones vertes sont très fragmentées, il y a lieu d'améliorer son caractère (par exemple les regroupant) pour dégager des zones de repos/de séjour ;

Considérant que regrouper ces zones permettrait d'assurer une continuité visuelle et fonctionnelle, facilitant ainsi la circulation des piétons, cyclistes et véhicules, tout en favorisant la création d'espaces publics de meilleure qualité ;

Considérant que la largeur variable de la piste cyclable nuit à sa lisibilité et, par conséquent, à son usage ;

Considérant que le potentiel des contre-allées pour développer un espace public de qualité et une circulation locale apaisée et sécurisée pour tous les modes n'est pas suffisamment exploité ;

Considérant qu'il y a lieu d'optimiser les cheminements naturels pour toutes les traversées ;

Considérant que les traversées piétonnes, la largeur des trottoirs, la lisibilité, la sécurité et le temps de traversée ne sont pas encore satisfaisants ;

Considérant que la traversée des piétons sans feux sur des voiries à plusieurs bandes est dangereuse et déconseillée ;

Considérant qu'en certains endroits la disposition de dalles podotactiles n'est pas conforme aux bonnes pratiques, dans la mesure où elles ne sont pas reliées entre elles ou à la ligne guide naturelle ;

Considérant le fort caractère de connexion de l'avenue de Tervueren dans le maillage vert régional entre les zones vertes (et patrimoniales) importantes du Parc de Woluwe et du Parc du Cinquantenaire, l'avenue constituant elle-même un patrimoine emblématique ;

Considérant qu'il y aurait lieu d'adapter le choix des espèces (palette végétale) en cohérence avec les essences d'origine ;

Considérant que le choix du Magnolia Kobus comme arbre d'alignement est à reconsidérer. Il ne s'agit pas d'une espèce indigène et elle ne produit pas de fruits comestibles pour les animaux. Bien qu'appréciant les sols humides, l'espèce ne supporte pas les inondations (source : Ecopedia) et le tronc est sensible aux éclaboussures de sel ;

Considérant le choix positif de créer des biotopes intéressants et variés, qui représenteront également une amélioration paysagère pour cet axe prestigieux de circulation/habitation/travail ;

Considérant l'augmentation de la végétation sur pied qui, si elle est correctement gérée, peut fournir plus de biomasse et d'ombre ;

Considérant que le choix des arbres et de la végétation basse n'est pas tout à fait optimal : trop peu d'espèces indigènes sont utilisées et certaines espèces sont moins appropriées aux conditions locales. La gestion des espaces végétalisés n'étant pas expliquée, il n'est pas certain que leur qualité soit maintenue ;

Considérant que les espèces reprises ci-après, sont de bons alternatives : ces arbres sont robustes et conviennent à la plantation dans les noues. Elles ont également l'avantage de présenter un intérêt pour la faune. De plus, elles sont moins coûteuses et que le choix de plantes vivaces pour les noues comprend peu de plantes indigènes/autres que des cultivars. Voici quelques espèces intéressantes recommandées à utiliser en raison de leur importance écologique et/ou de leur robustesse : ajuga reptans, caltha palustris, iris pseudacorus, carex pendula, eupatorium maculata ;

Considérant que l'ajout d'une note explicative sur la gestion future des espaces (ou)verts (gestion différenciée de la végétation, entretien des dispositifs d'infiltration) représente une valeur ajoutée ;

Considérant que la voirie concernée par le projet inclut des tronçons repris par Good Move en zone de piétons PLUS, piétons CONFORT et piéton QUARTIER ;

Considérant le volet réglementaire de Good Move (point 22 des Prescriptions particulières), les aménagements piétons doivent être accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées piétonnes ;

Considérant le volet réglementaire de Good Move (point 24 des Prescriptions particulières) qui préconise que les actes et travaux relatifs aux voiries Piétons PLUS et CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR ;

Considérant que, en l'absence de recommandations réglementaires pour l'aménagement d'une voirie Piétons PLUS ou CONFORT, il y a lieu de tendre vers une largeur minimum de trottoir de 3 m, et ce afin de pouvoir marcher à deux de front tout en permettant le croisement avec un autre piéton venant en sens inverse ;

Considérant que certains trottoirs ne correspondent pas au statut piéton confort et ce notamment entre la rue des Ménapiens et la rue de la Duchesse ainsi qu'au-delà du rond-point Montgomery ;

Considérant que certains tronçons de trottoirs ne sont pas conformes au règlement du R.R.U. ;

Considérant que le tronçon de voirie concerné par le projet est repris par Good Move en zone de Vélo PLUS ;

Considérant une tendance structurelle en Région de Bruxelles Capitale qui voit une augmentation de l'utilisation du vélo ;

Considérant que, sur les réseaux vélo PLUS, sont attendus de 2.500 à 5.000 cyclistes par jour avec des pics en heures de pointe pouvant aller jusqu'à 1.229 cyclistes par heure pour Merode (mai 2023- Observatoire du Vélo en RBC) ;

Considérant que, depuis 2017, on observe une augmentation des vélos électriques (41 % en 2023) ainsi que des vélos-cargos (11 % en 2023) ;

Considérant que les différences de vitesses observées entre les vélos classiques et les vélos électriques, ainsi que les différences de taille entre les vélos-cargos et les vélos classiques, nécessitent l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles correctement dimensionnées en fonction des flux attendus, et ce afin d'offrir des déplacements sécurisés pour tous les cyclistes (enfants et adultes) et quel que soit le type de vélo utilisé ;

Considérant que le volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité Good move préconise que, sur les voiries vélo PLUS, la largeur standard des aménagements cyclables séparés unidirectionnels soit de 2,5 m, et bidirectionnels, de 4 m, et ce notamment afin d'assurer cohérence, rapidité (caractère direct), agrément, sécurité et confort des déplacements ;

Considérant qu'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m, telle que proposée dans le projet, n'est pas suffisante pour absorber la quantité de cyclistes actuellement présents, et attendus, avec des allures très diverses et donc beaucoup de dépassements ;

Considérant que la présence de courbes et de nombreuses zones d'attente risque également d'être problématique, avec des cyclistes qui se gênent les uns les autres (Pour rappel, un vélo avec charrette enfant mesure 3 m de long) ;

Considérant que pour une voirie vélo PLUS, il y a lieu de proposer un aménagement cohérent sur l'itinéraire et lisible pour les cyclistes ;

Considérant que la succession d'un aménagement bidirectionnel à la suite d'un aménagement unidirectionnel nuit à la cohérence et à la continuité de l'itinéraire ainsi qu'à sa compréhension par les cyclistes ;

Considérant que le projet, même s'il peut améliorer la situation actuelle, ne correspond pas à une véritable vision de cyclostrade (caractère lisible, direct, continu et sécurisé du tracé) ;

Considérant que l'avenue de Tervueren est une barrière importante à la perméabilité cyclable en direction nord-sud, et que donc des itinéraires cyclables bidirectionnels sont nécessaires des deux côtés de l'avenue, sur la partie linéaire sauf sur le rondpoint ;

Considérant que l'aménagement cyclable unidirectionnel proposé pour le rond-point Montgomery prévoit une largeur non uniforme et des aménagements à zig-zag, qui réduisent la lisibilité de l'espace et peuvent être dangereux. Ne permet pas aux cyclistes de faire au plus court en fonction de son itinéraire et notamment parce que les latérales apaisées organisées en SUL ne permettent les traversées des vélos d'une branche à l'autre ;

Considérant que certaines zones refuge pour les vélos au niveau des changements de direction sont trop étroites ;

Considérant que la plantation de nouveaux arbres implique que le dimensionnement de la piste cyclable ne pourra pas être revu dans le futur (aménagement statique, sans possibilité d'évolution) ;

Considérant que le projet vise, entre autres, à améliorer la circulation des modes actifs et à réaliser le chaînon manquant du réseau cyclable, mais que les solutions proposées ne réalisent pas pleinement ces ambitions ;

Considérant que le projet prévoit 7 emplacements de stationnement au coin de l'avenue de Tervueren et de la rue Abbé Cuyers ;

Considérant qu'il est possible de les déplacer sur la voie latérale ;

Considérant que cet espace peut être aménagé comme une zone de détente, il serait possible d'y intégrer des éléments paysagers propices à la relaxation, tels que des bancs, des espaces verts, des plantations d'arbustes et d'arbres ;

Considérant qu'au niveau de la rue des Bataves, de l'avenue de l'Armée et de la rue des Attréates, le maintien de places de stationnement dans l'axe du trottoir nuit au déplacement naturel du piéton ;

Considérant que le nombre d'emplacements de stationnement a été réduit de 366 places à 358 places ;

Considérant que le projet maintient 98% du stationnement et ce au détriment d'aménagement qualitatif à destination de piétons, des cyclistes et transport public ;

Considérant que le volet réglementaire de Good Move prévoit que les aménagements de voirie sont conçus pour mettre en œuvre la SMV et que, en cas d'arbitrage nécessaire, le stationnement de véhicules privés est la première variable à être réduite pour répondre aux besoins nécessaires à chaque mode, tandis que la continuité, la cohérence et la sécurité des cheminements piétons, des cyclistes et des transports publics sont favorisés ;

Considérant l'objectif du P.R.D.D., qui vise à réduire d'au moins 25% le stationnement automobile en voirie à l'horizon 2030, confirmé dans Good Move qui indique, en outre, qu'il s'agit d'un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité en particulier pour diminuer le taux d'usage et de possession de la voiture individuelle ; que l'étude stationnement du BRAT de 2017 ne permet pas d'évaluer la capacité de report du stationnement dans les quartiers autour du projet ; que depuis 2017 et la mise place de pistes cyclables, les comportements de stationnement dans le quartier ont évolué ; qu'une actualisation de l'étude en collaboration avec Parking Brussels est nécessaire ;

Considérant le statut de l'axe de l'avenue de Tervueren en tant que « corridor opérationnel » dans le réseau d'espaces ouverts dans et autour de Bruxelles (étude en cours), où l'engagement nécessaire en termes de déminéralisation et végétalisation apparaît primordial pour améliorer la connectivité écologique, la gestion du sol et de l'eau et atténuer les effets d'îlot de chaleur ;

Considérant qu'au niveau du Pôle multimodal Merode (côté sud) l'agencement des quais bus avec la sortie de métro ne permet pas de disposer d'un arrêt bus adapté à la capacité d'usagers attendus pour cet arrêt et que l'espace dédié aux piétons entre la sortie de métro et les terrasses des cafés ne répond pas aux besoins en flux piéton d'un réseau piéton Plus ;

Conclusion :

Considérant que les objectifs du projet ont pour but de répondre aux politiques régionales ; que la volonté de réduire les surfaces dédiées à la voiture au profit du confort et de la sécurité des modes actifs, ainsi qu'aux espaces végétalisés et aux dispositifs de gestion des eaux pluviales est louable ;

Considérant que le projet est de nature à réduire les vitesses et le flux de véhicules sur cet axe principal bruyant ; que le nouveau revêtement routier va également apporter une réduction du bruit routier à court terme ;

Considérant cependant que certains aspects du contexte ne semblent pas avoir été pris en compte (patrimoine) ; que la concrétisation du projet ne répond pas suffisamment aux besoins des usagers ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de revoir l'aménagement dans son ensemble afin de conforter et sécuriser l'ensemble des modes actifs (largeur trottoirs et pistes cyclables, traversées, raccords, etc.), de prendre en compte l'aspect de séjour de l'espace public, de valoriser la dimension patrimoniale de cet axe, ainsi que d'en améliorer la dimension « corridor vert » (essence, surfaces, etc.) ;

AVIS FAVORABLE de URBAN, du Département du Patrimoine Culturel (D.P.C.) et de Bruxelles Environnement (B.E.), à condition de :

Revoir l'aménagement du carrefour et du raccord situé aux abords du parc du Cinquantenaire, 'Porte Tervueren', afin de renforcer son caractère de « porte d'entrée » du parc, notamment en :

- Prenant en compte le contexte historique et respecter le fait qu'il s'agit de la fin/début d'un axe historique ;
- Revoyant la proposition d'aménagement de la zone 'Porte de Tervueren', fortement problématique pour les piétons et les usagers des bus à cause du manque de place et des conflits potentiels entre ces usagers et ce, en suivant le principe STOP, prévu par le volet réglementaire du PRM Good Move ;

Revoir l'aménagement du rond-point Montgomery :

- Respecter la symétrie historique de cet axe et optimiser le raccordement des voiries ainsi que les trajets cyclistes et piétons ;
- Relier au maximum les zones vertes fragmentées afin d'obtenir des zones vertes plus large ;
- Revoir l'intégration des voiries latérales du rond-point pour créer un environnement plus qualitatif et moins fragmenté et pour renforcer leur caractère local ;
- Prévoir les pistes cyclables d'une largeur constante afin d'améliorer la sécurité et la lisibilité des usagers ;

Revoir l'aménagement des tronçons 'Porte Tervueren'-Montgomery et Montgomery-Square Léopold II :

- Renforcer le caractère local dans les rue latérales (par exemple en revoyant le régime de circulation, en végétalisant, en ajoutant du mobilier, etc.) ;
- Respecter les cheminements naturels des piétons pour toutes les traversées ;
- Justifier le choix d'essence et examiner l'impact visuel des nouveaux arbres sur la vue vers et depuis les arcades du Cinquantenaire et, le cas échéant, reconsidérer l'espèce proposée ;

Etudier la possibilité d'ajouter plus d'espèces indigènes à la palette végétale globale ;

Augmenter la largeur des trottoirs afin qu'elle réponde au minimum aux prescriptions du R.R.U. et qu'elle tende vers les recommandations de Good Move (3 m sur les tronçons en piéton plus, 2,5 m sur les tronçons en piétons confort, minimum de 2 m sur le reste) ;

Permettre aux cyclistes d'évoluer dans les 2 sens des 2 côtés de l'avenue de Tervueren ;

Prévoir des pistes cyclables d'une largeur suffisante et conforme aux standards réglementaires de Good Move (vélo plus: unidirectionnel 2,5 m, bidirectionnel 4 m), des raccordements sûrs et confortables nécessaires et exécutés, ainsi qu'un matériau confortable et adapté au nombre de cyclistes qui y passent, tout en tenant compte du contexte patrimonial et structurant de l'ensemble de l'avenue (axes le plus rectiligne possible, largeurs continues, etc.) ;

S'assurer de disposer d'un itinéraire vélo plus cohérent et compréhensible pour tous les usagers ;

Améliorer les aménagements à la hauteur de la porte de Tervuren pour relier les pistes cyclables sur l'avenue au réseau cyclable existant (p.ex. PCM vers l'avenue de Galois et l'avenue de l'Yser...)

Prévoir de espaces de stockages pour les vélos où cela s'avère nécessaire ;

Concernant le stationnement automobile :

- Tendre vers une réduction d'au moins 25% le stationnement automobile selon l'objectif du P.R.D.D., qui vise à réduire le stationnement en voirie à l'horizon 2030, au bénéfice du confort des modes actifs ou des zones végétalisées ;
- Pour ce faire, supprimer les places de stationnement au coin de l'avenue de Tervuren et de la rue Abbé Cuypers afin d'optimiser la qualité de cet espace en tant qu'espace de détente, et replacer ailleurs dans le projet les espaces de stationnement partagé ;
- Supprimer les places de stationnement à la hauteur du croisement avec la rue des Bataves, l'avenue de l'Armée, la rue des Atrébates, pour garantir la continuité du cheminement naturel des piétons le long de l'avenue ;
- Rendre les zones de stationnement semi-perméables ;

Revoir l'aménagement en prenant en compte les compositions paysagères et urbanistiques existantes et/ou historiques de type symétrique et axiale, orientant les vues vers et depuis les arcades du Cinquantenaire (perspective, profil, continuité, alignements, square, plantation, statues, séquences et mobilier – abribus, marquage) ;

Mutualiser au maximum les éléments verticaux de signalisation routière afin d'en limiter le nombre ;

S'assurer que l'aménagement réponde aux besoins des transports en commun (cf. avis STIB) ;

Revoir l'aménagement afin qu'il réponde aux besoins du SIAMU, notamment :

- Revoir l'aménagement des 2 prochains tronçons de la latérale sud entre Aduatiques et Bataves, d'une part; et entre Atrébates et Montgomery, d'autre part, qui présentent une configuration problématique pour le service d'incendie ;
- Prévoir, pour le revêtement du site propre tram situé entre la rue des Ménapiens et le parc du Cinquantenaire, un revêtement capable de supporter le passage des véhicules du SIAMU.

Actualiser l'étude sur la possibilité de report de stationnement dans les quartiers avoisinant le projet en collaboration avec Parking Brussels.

CONSIDERANT L'AVIS DE LA COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE émis comme suit :

Considérant :

- que la demande vise le réaménagement de la voirie de façade à façade de l'avenue de Tervuren entre la 'Porte de Tervuren' et le Square Léopold II (non inclus) ;
- que l'avenue de Tervuren se situe en zone d'intérêt culturel, historique et d'embellissement ;
- qu'une partie du périmètre d'intervention se situe en zone de protection des Monuments sis avenue de Tervuren 180 et avenue de Tervuren 279 ;
- que cet axe important de l'est de la Région de Bruxelles-Capitale se situe pour la partie concernée par le présent rapport sur le territoire des communes d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Pierre ;
- que l'avenue de Tervuren comprend de nombreuses maisons de maîtres dont certaines bénéficient d'une protection particulière ;

Vu l'avis défavorable de la C.R.M.S. du 08/07/2024 ;

Considérant que la C.R.M.S. regrette entre autre :

- que le projet passe 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 ;
- que 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 ;
- que si l'avenue de Tervueren 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 ;
- qu'il s'impose d'inscrire le projet 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

Considérant que le périmètre du projet ne comprend pas le square Léopold II, au motif que le statut Unesco de la zone de protection du bien classé du Palais Stoclet aurait entraîné des longueurs de procédures excessives ;

Considérant qu'une telle scission du projet pose un souci de cohérence qui se ressent dans le projet actuel, en ce que :

1. la transition entre l'aménagement existant et le nouvel aménagement au niveau du square Léopold II est insécurisant :
 1. en 150 m, on passe de 3 bandes vers le centre à 1 seule bande ;
 2. les automobilistes se trouvant sur la bande de gauche se retrouvent soudainement obligés de quitter l'avenue de Tervueren par voie de simple marquage ;
 3. ceux de la bande de droite doivent se dévoyer vers le centre pour se retrouver quelques dizaines de mètres plus loin obligés de changer de bande vers la bande de gauche pour poursuivre dans les tunnels. En 150 m, ils doivent totalement changer de côté sur la voirie ;
2. le cheminement des cyclistes en sortie de ville via le square Léopold II reste difficile, avec 3 feux à passer alors que la commune avait proposé une alternative cyclable provisoire par marquages sur la latérale Sud du square Léopold II, permettant de réduire cette contrainte à un seul feu ;

Considérant qu'il s'avère que le périmètre UNESCO du Palais Stoclet s'étend jusqu'au square Montgomery, et englobe de toute façon une partie importante du projet ;

Considérant par ailleurs qu'il avait été demandé que les deux projets soient étudiés conjointement (même si introduits séparément en termes de procédure), afin que l'on puisse avoir une vue d'ensemble sur la continuité du cheminement cyclable à moyen terme ;

Considérant que l'étude du projet du square Léopold II semble avoir été totalement abandonnée et qu'aucune esquisse n'est présentée dans la demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que ce manquement ne permet pas d'évaluer la pertinence des aménagements proposés dans le dossier soumis à permis d'urbanisme et que le peu de dispositions transitoires proposées ne suffit pas ;

Considérant que la connexion cycliste entre la piste cyclable Sud et la piste bidirectionnelle au square Léopold II n'est pas optimale et qu'elle pousse les cyclistes à se diriger vers la traversée centrale du square Léopold II, alors que cet itinéraire est contraignant pour les cyclistes (3 feux à passer) ;

Considérant que de nombreux cyclistes empruntent déjà un autre itinéraire plus rapide en utilisant les très larges voies de circulation, parce que cela permet de n'avoir qu'un seul feu à traverser au lieu de 3 ;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Pierre a établi un plan d'aménagement provisoire du Square Léopold II qui peut déjà être mis en place et servir de base à l'amélioration des dispositions transitoires entre l'aménagement existant et le projet à venir ;

Considérant que le réaménagement de la station Montgomery, associé à la disparition du tram des rues G.J. Martin, Duc et Duchesse, est un projet prioritaire pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre et qu'il n'est pas inclus dans les aménagements projetés ;

Considérant qu'il est temps que les études soient remises à jour, conjointement avec la STIB, afin d'être sûr que les options prises dans le projet ne sont pas incompatibles avec les futures orientations de la STIB ;

Considérant qu'à tout le moins, le dossier de permis d'urbanisme aurait dû comprendre des indications concrètes (esquisses d'aménagements) des différentes options envisagées par la STIB pour régler ce problème ;

Considérant que l'absence de ces indications amèneront la Région à réaliser des aménagements qui peuvent potentiellement nuire à une solution dans ce dossier ;

Considérant que la question budgétaire liée à la rénovation de la station Montgomery risque de se poser encore de longues années vu l'état des finances régionales ;

Considérant que les solutions de surface pour les terminus des trams sur Montgomery ou sur Merode doivent être réétudiées au regard de ces contraintes ;

Considérant que de telles possibilités remettent en cause le nœud principal de l'aménagement et démontrent bien que l'étude de toutes les solutions potentielles pour mettre fin à la présence des trams dans les petites rues du quartier doit accompagner le projet de réaménagement de surface ;

Considérant que globalement, le projet réduit fortement les capacités routières, et que cela annonce de gros embarras de circulation pour tous les quartiers du quadrant Est de Bruxelles ;

Considérant que le permis d'urbanisme a été introduit sans qu'une étude de circulation sérieuse ne soit réalisée et que cela pose question sur l'importance accordée à ce point crucial du projet par les autorités régionales ;

Considérant que le rapport d'incidences ne comporte que des indications très lacunaires sur les flux dans le quartier et que la seule analyse réalisée page 74 du rapport d'incidences conclut que « *Pour écouler les flux comptabilisés, les voies centrales (...) ne pourront pas être réduites à une seule bande même en tenant compte de l'objectif de réduction du trafic de -11% sur les « auto plus » inscrit dans Good Move* » ;

Considérant qu'on y lit encore que l'unique bande restante « *limiterait le flux à un maximum théorique de 1.400 evp/h et par bande* », alors que le flux existant oscille entre 2000- et 2400 EVP/h en entrée de ville, et 1900 evp/h en sortie de ville ;

Considérant que cette appréciation empirique est vraisemblablement basée sur des capacités abstraites, sans rapport avec la situation réelle ni avec le réglage prévu des feux, lequel n'est pas du tout abordé ;

Considérant qu'on ne peut raisonnablement que conclure de la réduction à une bande malgré les conclusions du rapport d'incidences, que la Région a pour objectif une réduction de la capacité automobile de l'avenue tout en ayant conscience des embarras de circulation que cela engendrera, et cela avant même que des modifications structurelles soient apportées à hauteur de l'entrée vers Bruxelles à Hermann-Debroux ;

Considérant qu'il en ressort que, sur l'avenue de Tervueren, la réduction de 3 à 2 bandes dans chaque sens, couplée à l'ajout des traversées piétonnes nécessaires pour transformer l'autoroute urbaine en un véritable boulevard urbain, paraissent clairement trop contraignantes ;

Considérant qu'il faut donc :

1. que les nouvelles traversées piétonnes soient coordonnées et que les cycles de feux puissent conserver une très grande capacité routière sur l'axe principal. Que si feux à la demande il y a, c'est à cette condition et ça doit de toute façon redevenir un feu coordonné normal durant les heures de pointe ;
2. que dans le sens sortie de ville, bien en amont de l'aménagement proposé, la Région réserve 2 des 3 bandes entrantes dans le tunnel Belliard exclusivement pour le trafic vers la E40, de sorte que les usagers soient le plus rapidement possible poussés vers l'autoroute plutôt que vers l'avenue de Tervueren ;

3. que dans le sens sortie de ville, dans le tunnel Tervueren et entre Montgomery et Léopold II, la Région conserve 3 bandes (2 centrales pour les tunnels et 1 pour l'entrée/sortie). Pour ce faire, la Région dispose de plusieurs possibilités :
 1. suppression de la berme centrale, tout en aménageant des îlots-refuges centraux à hauteur des traversées piétonnes, ce qui nécessitera peut-être l'interruption locale du second alignement d'arbres, mais permettra d'aménager des chicanes à même de ralentir le trafic naturellement ;
 2. réduction de la largeur de la piste cyclable (2,9 m dans le projet) ;
 3. réduction de la bande plantée (3,9 m dans le projet) ;
4. que dans le sens entrée de ville, où la suppression d'une troisième bande constitue la contrainte la plus importante sur le trafic, le projet soit modifié comme suit :
 1. entre Montgomery et Tongres : maintien de 3 bandes et suppression de la berme centrale tout en aménageant des îlots-refuges centraux à hauteur des traversées piétonnes, ce qui nécessitera peut-être l'interruption locale du second alignement d'arbres, mais permettra d'aménager des chicanes à même de ralentir le trafic naturellement ;
 2. dans le tunnel Tervueren et entre Montgomery et Léopold II : suppression de la berme centrale en aval de la traversée cyclo-piétonne de Fauchille-G.J. Martin vers le tunnel, pour maintenir 2 bandes vers le tunnel et prolonger la bande de sortie vers Montgomery, afin que les remontées de files qui s'observent en heures de pointe ne bloquent pas l'accès aux tunnels ;

Considérant que certaines voies latérales peuvent raisonnablement être soulagées du trafic de transit (détours limités, volume de trafic réduit), mais que malgré les demandes des services techniques communaux, l'impact des mesures prises en termes de volume de trafic sur les voiries du quartier n'a pas été étudiée par la Région ;

Considérant qu'il est impératif qu'il soit démontré que ces changements n'entraîneront pas de surcroît de trafic déraisonnable dans les voiries résidentielles proches ;

Considérant qu'en tout état de cause, la Région devra cette fois étudier soigneusement les projections afin qu'elles ne provoquent pas des situations hors de contrôle ;

Considérant que sur le rond-point Montgomery, le projet maintient les 3 bandes actuelles et prévoit une zone de quelques mètres à chaque accès pour permettre à deux voitures de se lancer sur le rond-point de front ;

Considérant que cette mesure devrait permettre au rond-point de jouer son rôle structurant en termes de fluidité du trafic, mais reste encore un peu faible pour jouer pleinement son rôle, car la longueur de la partie à deux bandes est trop réduite ;

Considérant que le nouveau trottoir longeant la piste cyclable autour du rond-point n'apportera pas de réel intérêt dès lors que les voies latérales sont parfaitement adaptées à un aménagement en zones résidentielles ;

Considérant qu'il convient donc :

1. de supprimer ce trottoir afin de reculer la piste cyclable et d'allonger les accès à 2 bandes au rond-point ;
2. d'aménager les voies latérales du square Montgomery en zone résidentielle pour y améliorer le confort des piétons là où ils en ont le plus besoin ;

Considérant que les modifications demandées tiennent compte de l'intérêt de tous les usagers de la voirie et entraînent des modifications substantielles au projet ;

Considérant que la question de la visibilité des traversées cyclo-piétonnes par les automobilistes sortant des tunnels a été étudiée et qu'elle ne devrait pas poser de problème ;

Considérant toutefois que l'approche des traversées cyclo-piétonnes en venant des tunnels doit être particulièrement bien soignée, ce qui comprend :

3. une signalisation renforcée des limitations de vitesse et de la pré signalisation des feux et des traversées piétonnes dans les tunnels ;
4. quand c'est possible (sortie du tunnel Loi par exemple), l'aménagement d'une légère chicane pour éviter les prises de vitesse en ligne droite en sortie de tunnel ;
5. le placement de bandes sonores en trémies de sortie des tunnels ;

6. le recours à des îlots centraux plutôt qu'à des bermes centrales continues, comme demandé par ailleurs, car cela permet d'imposer des chicanes à l'approche des traversées piétonnes ;
7. l'ajout de feux au-dessus des bandes de circulation aux premiers feux après les différentes sorties de tunnels ;

Considérant que la présence de feux n'est même pas indiquée sur les plans ;

Considérant que le projet proposé est basé sur des pistes de 3 m de large au sud et 2 m au Nord ;

Considérant qu'entre les avenues de l'Armée et Père de Deken, la piste cyclable est bidirectionnelle, alors qu'elle devait être unidirectionnelle ;

Considérant qu'il convient d'y retrouver une piste unidirectionnelle de 2 m, voire 2,50 m de chaque côté, car cette modification semble indispensable pour permettre l'ajout d'une bande de roulage en chaussée centrale ;

Considérant que le long des trémies, les pistes unidirectionnelles doivent être ramenées à 2/2,5 m de large pour augmenter l'espace dédiable aux autres fonctions (espaces verts, stationnement, sécurité routière) ;

Considérant qu'il faut que les tronçons bidirectionnels soient clairement différenciés des tronçons unidirectionnels par une différence significative de largeur ;

Considérant qu'il faut prêter une attention particulière aux accès vers les traversées cyclo-piétonnes, ce qui amène plusieurs remarques et points d'attention :

- la traversée cyclo-piétonne entre la rue G.J. Martin et la rue André Fauchille n'est pas optimale, en particulier pour les cyclistes venant de la rue G.J. Martin. Il faudrait inverser le positionnement des cyclistes et des piétons pour limiter les conflits entre usagers et permettre aux cyclistes d'utiliser les extensions de trottoirs prévues au projet pour rejoindre les traversées. Moyennant ces mesures, l'accès à la piste cyclable en face de la rue André Fauchille doit être supprimé ;
- entre l'avenue de l'Armée et la rue des Bataves, il faut maintenir une piste cyclable plus large pour relier l'avenue de l'Armée et la traversée cyclo-piétonne ;
- entre la rue Père de Deken et l'avenue des Gaulois, la piste large proposée doit être maintenue car elle ne pose pas de problème de sécurité et répond aux besoins d'efficacité des itinéraires pour les cyclistes qui sortent de l'ICR de la rue Père De Deken et se dirigent vers l'avenue des Gaulois ;

Considérant que les latérales Nord étant assez étroites, particulièrement à hauteur de la trémie du tram, la question de l'accès à la piste cyclable pour les riverains immédiats est importante à traiter et qu'il convient de multiplier les moyens, même sommaires ou informels, de rejoindre la piste cyclable à partir des façades.

Considérant que les bandes de roulages sont limitées à 2,75 m de large par bande, ce qui est insuffisant pour la première bande, qui accueille le plus de bus et de poids lourds ;

Considérant qu'il faut maintenir plus de largeur pour la première bande de droite, sans quoi les bandes restantes ne seront pas réellement praticables dès qu'un poids lourd se présentera ;

Considérant que pour les 2^{ème} et 3^{ème} bandes, une largeur de 2,75 m suffira et permettra même de rendre les dépassements à haute vitesse inconfortables ;

Considérant qu'en ce qui concerne le stationnement, le bilan du projet pour le territoire de Woluwe-Saint-Pierre a été vérifié par les services techniques communaux qui ont conclu à une perte de places de stationnement comprise entre 35 places (par rapport à la situation existante) et 41 places (par rapport à la situation de référence de 2021) ;

Considérant qu'afin de rectifier le déséquilibre persistant du projet en matière d'offre de stationnement sur Woluwe-Saint-Pierre, plusieurs options sont envisageables :

1. modifier le profil en travers de la latérale Sud entre Montgomery et le n°221 (dans le sens de roulage actuel): maintenir la bande de stationnement le long de la berme centrale et exploiter la largeur disponible de la façon suivante (de gauche à droite dans le sens de roulage) :
 1. piste cyclable + trottoir/zone tampon (3,50 m) ;
 2. stationnement (2 m) ;
 3. bande de roulage (3,50 m) ;

4. trottoir (2,50 m) ;
2. étudier, compte tenu de l'arrêt de bus, la pertinence d'adopter ce même profil entre l'avenue de l'Armée et Montgomery ;
3. supprimer la liaison cyclable face à la rue André Fauchille et permettre aux vélos d'utiliser le trottoir élargi pour rejoindre la traversée cyclo-piétonne ;

Considérant que la largeur des cheminements piétons est insuffisante sur le côté Nord, mais que le projet ne prévoit rien pour ce côté de l'avenue, et investit au contraire dans l'élargissement des trottoirs Sud ;

Considérant qu'il convient de créer des woonerfs sur les latérales Nord pour améliorer le sort des piétons tout en permettant l'implantation de quelques places de livraison et de stationnement en alternance, en fonction des accès carrossables ;

Considérant que vu les changements de sens de circulation, il n'y aura qu'un faible usage des voies latérales par le trafic et que cela rencontre les conditions de sécurité pour aménager les zones résidentielles suggérées ;

Considérant que, pour le point particulier des rails de tram à hauteur des numéros 168-188, il est tout-à-fait possible de faire rouler le trafic local sur les rails, ce qui permettra de mieux utiliser l'espace pour différentes fonctions ;

Considérant que le Collège de Woluwe-Saint-Pierre a précédemment indiqué qu'il considérait comme inopportun le projet de placer des cheminements piétons proches de l'anneau central du rond-point Montgomery, là où se concentrent les mouvements complexes des automobilistes ;

Considérant que la pertinence fonctionnelle d'un tel projet s'avère réduite compte tenu des passages souterrains et des woonerfs souhaités sur les voies latérales ;

Considérant que les temps de parcours comparatifs des cheminements piétons sont à mettre en balance avec les effets délétères sur la fluidité du trafic ;

Considérant qu'il vaut mieux améliorer le sort des piétons là où ils en ont le plus besoin, près des façades, en aménageant les voies latérales du square Montgomery en zones résidentielles ;

Considérant que la commune soutient également que la suppression de la traversée piétonne entre la rue des Celtes et la rue des Tongres est une mauvaise décision, en ce que :

- le détour par trois traversées piétonnes, soumises à des feux rouges interminables, ne constitue pas une solution valable ;
- il en résultera que tous les piétons valides passeront sur la chaussée sans qu'aucun aménagement ne leur soit destinés au niveau des autres points de conflits potentiels ;

Considérant que même si cela peut représenter un danger théorique à cause du croisement avec les voies de trams, le danger réel sera nettement plus grand encore avec la suppression de cette traversée ;

Considérant que cette suppression répond peut-être à un objectif de protection des autorités régionales contre une éventuelle crainte locale, mais qu'elle aggrave fortement les risques en matière de sécurité routière réelle ;

Considérant que la création d'un deuxième alignement d'arbres est incontestablement un point fort de ce nouveau projet, mais que le temps écoulé entre la plantation des tilleuls et la plantation du nouvel alignement risque de poser problème ;

Considérant qu'il faudrait prévoir la plantation d'arbres de grandes tailles, tailler les arbres existants régulièrement les premières années et privilégier une implantation en quinconce pour favoriser l'accès à la lumière ;

Considérant que l'essence choisie du nouvel alignement d'arbres doit être identique à l'alignement existant, en raison du caractère formel et régulier de l'aménagement historique de l'avenue de Tervueren ;

Considérant que l'essence prévue (Magolia Kobus) ne répond pas à cette exigence, car il s'agit d'un petit arbre à croissance lente, qui restera toujours écrasé par les tilleuls ;

Considérant qu'il est également planté à grande interdistance, de sorte qu'il ne constituera jamais un vrai dédoublement de l'alignement existant ;

Considérant qu'il convient de replanter des tilleuls (*Tilia tomentosa*), à interdistances équivalentes au premier alignement d'arbres ;

Considérant qu'à terme, on peut se poser la question de la pertinence de disposer de 3 feux au Square Léopold II, et qu'il serait bon, dans le projet à venir, d'étudier l'opportunité de ne garder que 2 feux avec traversées piétonnes et/ou de retrouver un îlot central ovale comme c'était le cas dans l'aménagement originel de l'avenue de Tervueren ;

Considérant que la présence d'une berme centrale continue dans le projet limite les possibilités d'ajout d'une bande de roulage supplémentaire et ne constitue pas non plus un élément utile sur le plan historique ;

Considérant que toutes ces remarques vont dans le sens des critiques formulées par la C.R.M.S. dans son avis sur le projet, que la Commune fait sien ;

Considérant, en résumé, que le projet tel que proposé présente des défauts majeurs qui ne permettent pas de simplement l'amender ;

Considérant que sur le plan de la gestion du trafic, un essai préalable ne peut s'envisager que sur quelques points locaux, mais pas sur les axes de voirie principaux du projet, car l'impact des traversées cyclo-piétonnes, entre autres, ne pourra pas être prise en compte, pas plus que les aménagements de la 'Porte de Tervueren'.

Considérant que dans ces conditions, il vaut mieux produire une étude plus poussée des simulations de trafic, ce qui n'a pas été fait ;

AVIS DEFAVORABLE de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre sur la demande de permis d'urbanisme telle que présentée.

CONSIDERANT L'AVIS DE LA COMMUNE D'ETTERBEEK émis comme suit :

Considérant :

- que la demande est située au Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) en voirie ; qu'il s'agit d'un espace structurant, par ailleurs voirie régionale ;
- que cette portion de l'avenue traverse deux communes : Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre ; qu'elle est proche de la commune de Woluwe-Saint-Lambert ;
- que cette voirie traverse les zones de protection de plusieurs bien classés dont sur Etterbeek :
 - Parc et Musées du Cinquantenaire ;
 - Villa les Iris, avenue de Tervueren 28 ;
 - Hôtel de Maître Eclectique, avenue de Tervueren 64 ;
- qu'elle est bordée de nombreux biens inscrits à l'inventaire du patrimoine et constitue une perspective majeure de la Région ;
- que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. (création ou modification de voiries) ;
- que la demande est soumise à rapport d'incidences environnementales ;
- que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation en application de l'article 237 du Co.B.A.T. (zone de protection d'un bien classé) ;
- que la portion etterbeekoise de l'avenue s'étend u parc du Cinquantenaire, début de l'avenue, aux numéros 113 (rue des Atrébatés) et 114 (rue de la Duchesse) ;
- qu'un réaménagement de cette avenue majeure est nécessaire ; que la commune d'Etterbeek le soutient ;
- l'avis rendu par les services techniques de la commune d'Etterbeek, joint à la présente ; que cet avis liste une série de remarques et observations ;
- que parmi ces observations, certaines sont capitales et sont reprises ci-dessous ;

- qu'en ce qui concerne l'étranglement en sortie et entrée de tunnel sur la partie etterbeekoise, un risque de création systématique d'embouteillages est présent ; qu'il paraît essentiel de procéder à une phase test de marquage ; que la décision définitive devra dépendre des résultats de ces tests ;
- que le passage de 3 à 2 bandes de circulation sur l'avenue annonce de gros embarras de circulation pour le quartier ; qu'il ne semble pas que cette diminution ait fait l'objet d'une étude de circulation complète ; que le rapport d'incidences est succinct en la matière ;
- qu'il convient d'étayer cette réduction par une étude complète et de l'accompagner d'un réglage approprié des feux de signalisation qui n'est actuellement pas abordé ; qu'il convient de prévoir également une véritable transition au passage entre les 3 et 2 bandes ;
- que la suppression de la traversée piétonne entre Celtes et Tongres implique un détour par trois traversées piétonnes, soumises à de longs feux rouges, ce qui ne constitue pas une solution valable ; que cela supprime le cheminement naturel des piétons et les oblige à effectuer un détour pour rejoindre l'avenue des Celtes, du côté pair, au côté impair de la rue des Tongres (contraire au principe STOP) ;
- qu'un risque de traversée sur la chaussée est présent ; qu'il convient de la maintenir ;
- qu'il convient de veiller à la mise en place d'une signalisation solide pour éviter les cyclistes à contresens ;
- qu'il convient de prévoir une réduction de la largeur de la piste cyclable sur certains tronçons à sens unique afin de réduire le risque de prise de la piste à contresens si la largeur est constante ;
- que le double sens de la piste cyclable sud entre Aduatiques et Bataves ne paraît pas justifié ; qu'il convient de mettre ce tronçon à sens unique ;
- qu'il convient de prévoir des dispositifs ralentisseurs à destination des cyclistes en amont des traversées piétonnes pour assurer la sécurité des piétons ;
- qu'il convient de veiller au choix des plantations et en particulier de l'essence des arbres ; que l'essence choisie ne paraît pas s'accorder aux tilleuls présents ;
- que les autres observations et remarques moins capitales relèvent de l'adaptation du projet ; qu'il convient d'y répondre et de les intégrer ;
- que l'enquête publique qui s'est déroulée du 18/10/2024 au 18/11/2024 sur le territoire des trois communes a donné lieu à 310 réactions ;
- l'avis défavorable de la Commission Royale des Monuments et Sites sur le projet, rendu en date du 08/07/2024 ; qu'elle indique qu'il convient de s'inscrire dans un plan d'ensemble dans le respect du caractère patrimonial majeur de l'avenue ;
- qu'il convient de revoir le projet afin de mettre en valeur le patrimoine remarquable que constitue l'avenue en elle-même et sa scénographie ;
- l'avis défavorable du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale, daté du 8/8/2024 ; qu'il convient d'adapter le projet en conséquence ;

AVIS FAVORABLE de la Commune d'Etterbeek sous réserves :

- **de procéder à une phase test de marquage en ce qui concerne l'étranglement en sortie et entrée de tunnel sur la partie etterbeekoise, vu le risque de création systématique d'embouteillages, et de lier la décision définitive aux résultats de ces tests ;**
- **d'étayer la réduction de 3 à 2 bandes par une étude de circulation complète, de l'accompagner d'un réglage approprié des feux de signalisation et de prévoir également une véritable transition au passage entre les 3 et 2 bandes ;**
- **de maintenir la traversée piétonne entre Celtes et Tongres ;**
- **de veiller à la mise en place d'une signalisation solide pour éviter les cyclistes à contresens ;**
- **de prévoir une réduction de la largeur de la piste cyclable sur certains tronçons et la mise à sens unique de la piste cyclable sud entre Aduatiques et Bataves ;**
- **de prévoir des dispositifs ralentisseurs à destination des cyclistes en amont des traversées piétonnes pour assurer la sécurité des piétons ;**
- **de prendre en compte la liste des remarques et observations émise par les services techniques de la commune d'Etterbeek et d'y apporter des réponses et de les intégrer au projet ;**
- **de revoir le projet afin de mettre en valeur le patrimoine remarquable que constitue l'avenue en elle-même et sa scénographie ;**

- **d'adapter le projet aux remarques du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale afin d'obtenir un avis favorable et de s'y conformer.**

CONSIDERANT L'AVIS DE LA COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT émis comme suit :

Considérant les effets bénéfiques de divers aménagements proposés pour les piétons, les cyclistes et la sécurité routière tels que :

- la création de nouvelles traversées piétonnes en surface sur l'avenue de Tervueren afin d'offrir une meilleure connexion entre le nord et le sud (réduisant la fragmentation de cet espace), principalement pour les piétons, grâce à la suppression de la barrière urbaine actuellement formée par les tunnels et les voies rapides ;
- l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes par la création de pistes cyclables sécurisées sur le Square Montgomery et de part et d'autre de l'avenue de Tervueren ;

Considérant toutefois les inquiétudes que ce projet suscite en raison des conséquences qu'il est susceptible d'engendrer sur la circulation automobile et la fluidité du trafic ;

Considérant la réduction du nombre de bandes de circulation, combinée à l'installation de trois traversées piétonnes commandées par des feux ;

Considérant qu'une telle mesure est susceptible de provoquer une diminution notable de la capacité du trafic sur l'avenue de Tervueren et le Square Montgomery, avec un impact direct sur la mobilité dans les quartiers avoisinants donc ceux situés sur Woluwe-Saint-Lambert ;

Considérant que l'avenue de Tervueren constitue le bord de maille du "quartier apaisé Roodebeek" selon les objectifs du plan régional de mobilité ;

Considérant que cette ambition figurant dans le plan régional de mobilité ne peut fonctionner qu'à la condition que le trafic de transit soit reporté en périphérie de ces quartiers et que les axes régionaux concernés assurent une certaine fluidité du trafic ;

Considérant que les impacts en matière de mobilité requièrent, faute de pouvoir effectuer de phases-test, de faire l'objet d'une étude d'incidences approfondie menée par un bureau d'étude indépendant permettant aux communes et à leurs habitants de se prononcer en connaissance de cause ;

Considérant également le risque accru d'accidents que la réduction des voies pourrait provoquer en raison des remontées de files dans les tunnels, notamment dans les rampes d'accès et de sortie de ces tunnels ;

Considérant les fortes réserves émises également concernant la réduction à une seule bande à la sortie du tunnel Montgomery ;

Considérant qu'il serait souhaitable de maintenir deux bandes et d'étendre les raccords entre les voies d'accès et la voie centrale afin de préserver une meilleure fluidité du trafic et surtout d'éviter l'engorgement du rondpoint Montgomery, et par ricochet de l'avenue de Broqueville et du boulevard Brand Whitlock situés en bonne partie sur Woluwe-Saint-Lambert ;

Considérant la nécessité de maintenir une double traversée piétonne, de part et d'autre du carrefour, entre l'avenue des Celtes et la rue des Tongres ;

Considérant que si la suppression de cette traversée piétonne a pour objectif d'améliorer la sécurité vis-à-vis du trafic des bus et des trams, elle va au contraire générer des comportements dangereux dans le chef des piétons qui

pour certains d'entre eux éviteront de faire un détour laborieux et traverseront malgré tout, de manière non sécurisée le carrefour ;

Considérant qu'il est impératif de maintenir cette traversée essentielle, qui relie deux zones commerçantes très fréquentées dont une partie se situe sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert ;

Considérant que le projet ne tient aucunement compte des enseignements de la phase-test réalisée sur le Square Montgomery et pour laquelle un avis circonstancié commun de la zone de police Montgomery et des communes d'Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert a été communiqué ;

Considérant que l'anneau piéton n'apporte, à notre sens, pas de bénéfice particulier au nouvel aménagement ;

Considérant que sa suppression et le décalage de la piste cyclable permettraient de limiter le rétrécissement du rondpoint central, et éviterait de limiter la visibilité des automobiles et des transports en commun ;

Considérant que sa suppression limiterait également l'impact patrimonial du nouveau réaménagement ;

Considérant que toute modification des sens de circulation sur la voie latérale, entre la rue G. et J. Martin et l'avenue de Broqueville, devrait être réalisée en concertation avec les habitants concernés ;

Considérant qu'il conviendrait d'inverser la position de la piste cyclable et de la traversée piétonne au niveau de la rue G. et J. Martin, afin d'améliorer la sécurité et la lisibilité de ces espaces ;

Considérant en outre que le projet de réaménagement de la station Montgomery est à l'étude depuis des années et que cet aménagement devrait être préalable ou concomitant avec le présent projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren ;

Considérant que le réaménagement de la station Montgomery aura un impact non négligeable sur les rues G. et J. Martin, du Duc et de la Duchesse et surtout sur la latérale nord de l'avenue entre le Square Léopold II et le Square Montgomery ;

Considérant que le choix d'implanter les nouvelles trémies de cet aménagement en série ou en parallèle aura une influence considérable sur la configuration des lieux et pourrait remettre en question les choix du présent projet ;
Considérant que le présent projet devrait tenir compte des différentes options envisagées par la STIB quant aux incidences en surface du projet de réaménagement de la station Montgomery ;

Considérant que les terminus des trams sur Montgomery ou sur Merode pourraient devoir être déplacés et créeraient de nouvelles incompatibilités d'aménagement dans ce contexte ;

Considérant, en résumé, que le cœur du présent projet, à savoir le Square Montgomery et ses abords, pourrait être remis en cause par les choix d'aménagements et les impératifs techniques du réaménagement de la station de métro Montgomery ;

Considérant qu'une réflexion plus nuancée paraît nécessaire pour préserver le stationnement là où il ne présente pas de risque pour la sécurité routière ;

Considérant l'absence de considération pour l'aspect patrimonial de l'avenue de Tervueren dans son ensemble ;

Considérant le fait que l'artère est un élément historique et paysager en lui-même or, l'étude dont il a fait l'objet a déserté cet aspect, se bornant à énumérer les biens classés situés non loin ;

Considérant que l'avenue de Tervueren a été créée dans un but très précis et dans un esprit extrêmement codifié, qui reflète totalement la société belge du 19^e siècle ;

Considérant que les grands projets urbanistiques du roi Léopold II revêtaient tout un important volet splendide, qui présidait à leur aspect final ;

Considérant que les alentours de l'avenue de Tervueren avaient été, dès avant la construction de celle-ci, modelés pour lui servir de décor et qu'un grand soin avait également été accordé aux constructions qui allaient ensuite venir s'installer autour de cette sublime avenue ;

Considérant que ces aspects patrimoniaux ont été complètement ignorés par le projet alors que l'avenue de Tervueren d'origine est un exemple parfait de boulevard de promenade à plusieurs vitesses, dont des solutions originales pourraient être tirées ;

Considérant qu'un plan directeur visant à assurer une cohérence à l'ensemble du réaménagement et surtout, à ces aspects les plus complexes (notamment patrimoniaux avec la zone UNESCO) aurait été nécessaire ;

Considérant que si ce projet présente des opportunités intéressantes pour favoriser la mobilité active et améliorer certains aspects de l'aménagement urbain, il ne permet pas en l'état, et au regard des investissements financiers considérables à déployer, de répondre à l'ensemble des préoccupations émises par les différents usagers (piétons, cyclistes et automobilistes) et les riverains ;

La commune de Woluwe-Saint-Lambert rappelle qu'elle se réserve le droit de rendre, par l'entremise du Collège des Bourgmestres et Echevins, un avis plus détaillé dans les 45 jours de la fin de l'enquête publique, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis, conformément à l'article 177 §3 du CoBAT ;

AVIS DEFAVORABLE de la Commune de Woluwe-Saint-Lambert sur la demande de permis d'urbanisme telle que présentée.

Les membres,

La Commission,

Le Président,

Gregory Matgen
Signature numérique de Gregory Matgen
Date : 2024.12.07 22:23:34 +01'00'

Delphine De Valkeneer

Bernard Dubois
(Signature)
Digitally signed by Bernard Dubois (Signature) Date: 2024.12.05 14:06:09 +01'00'

Coralie Smets
Signature numérique de Coralie Smets
Date : 2024.12.05 18:19:12 +01'00'

26

Xavier Nuyens
(Signature)
Digitally signed by Xavier Nuyens (Signature) DN: c=BE, cn=Xavier Nuyens (Signature), sn=Nuyens, givenName=Xavier, email=serialNumber=73012519785 Date: 2024.12.05 16:04:09 +01'00'

Alice d'Andrimont
6 déc. 2024

Commission de Concertation du 28/11/2024