

Si vous ne voyez pas ce message correctement ou si vous souhaitez sauvegarder le PDF, [consultez-le en ligne](#).



13/10/2020

***Aménagements « temporaires » de 40 kilomètres de pistes cyclables en Région bruxelloise :  
L'UPTR se joint à l'action citoyenne devant le Président du Tribunal de Bruxelles siégeant en référé.***

Ce 14 octobre, diverses entreprises et associations, lassées des lourdes conséquences qu'elles ont à subir de la politique (du fait accompli) du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de mobilité, introduiront un recours devant le Président du Tribunal de Bruxelles.

L'UPTR a décidé d'introduire une requête en intervention volontaire afin de se joindre à l'action citoyenne réclamant la suppression des 40 kilomètres de pistes cyclables installées **sans concertations, ni permis** (au motif - fallacieux - de lutter contre la propagation de la Covid 19, en permettant ainsi aux cyclistes de respecter la distanciation sociale).

Pour l'UPTR, la politique actuelle de la Région Bruxelles est à la Mobilité, ce qui Magritte est à la peinture : Surréaliste !

Partant de l'exemple de l'« aménagement temporaire » de la N 219 (l'Avenue Sylvain Dupuis à Anderlecht) et de son prolongement Boulevard Maria Groeninck-De May (N290), l'UPTR entend démontrer le caractère accidentogène et particulièrement dangereux pour les usagers faibles de l'espace public ainsi réaménagé.



**« Ceci n'est pas une piste cyclable ! »**

Les cyclistes ne s'y sont d'ailleurs pas trompés. Les candidats au suicide se font plutôt rares sur la piste dite 'cyclable' et partagée avec les bus (articulés ...) et les taxis.

L'UPTR déplore que les efforts de conscientisation de l'UPTR (comme de beaucoup d'autres organisations cyclistes) quant à la problématique de l'angle-mort des camions n'aient manifestement pas percolé ni jusqu'à Bruxelles-Mobilité, ni jusqu'à la Ministre Elke Van den Brandt (Groen).

Pour l'UPTR, il est stupéfiant que personne n'ait réfléchi un peu sérieusement au fait que l'approvisionnement d'un centre commercial de l'ampleur du 'Westland Shopping Center' impliquait

nécessairement de nombreuses opérations de transport et que cet approvisionnement ne pouvait être réalisé que par camions.

Du fait de ces « aménagements temporaires », pour pouvoir accéder au Westland Shopping Center, les camions doivent désormais traverser une bande 'bus-taxi-vélo' et 'la' bande unique de circulation, avant de pouvoir tourner à gauche. Après quoi, nos chauffeurs sont ensuite confrontés non pas à une mais à deux (!!!) pistes cyclables (parallèles) qui lui font face et ce, alors même que les cyclistes disposent de la priorité d'un feu vert ...

S'ils viennent dans l'autre sens de circulation, les camions qui tournent à droite doivent traverser la nouvelle bande 'bus-taxi-vélo' ainsi que la piste cyclable (préexistante).

Par deux fois (plutôt qu'une ...), nos chauffeurs doivent veiller à ce qu'aucun cycliste ne se trouve dans l'angle-mort de leur camion.



L'UPTR ne s'étonne donc pas que le Collège communal de la Commune d'Anderlecht se soit prononcé (à l'unanimité !) pour demander au Gouvernement bruxellois qu'il « *renonce* » (sic) à l'aménagement actuel afin de rétablir la fluidité de la circulation tout en garantissant la sécurité des cyclistes et des piétons.

L'UPTR déplore, par contre, que les « adaptations » aux aménagements 'temporaires' tels qu'annoncés le 22 septembre dernier par la porte-parole de la Ministre se fassent toujours attendre et ce, d'autant plus que mis à part leur caractère particulièrement dangereux ces derniers constituent un goulot d'étranglement qui crée files et embouteillages et ce, jusque sur le Ring (avec tout le danger que cela représente).

Il semble donc que les « adaptations » (qui s'imposent urgemment) soient plus difficiles à mettre en œuvre que les « aménagements temporaires » (installés en une nuit, sans concertation aucune, ni avec les autorités communales, ni avec tous les 'stakeholders').

Le recours en intervention volontaire de l'UPTR est donc motivé, à titre principal, par les enjeux de sécurité routière, vu la problématique, spécifique de l'angle-mort de camions.

Plutôt que de travailler à diviser les usagers de la route entre eux, l'UPTR plaide pour que les autorités régionales en charge de la mobilité adoptent une approche 'inclusive' et concertée.

Cette approche constructive passe naturellement par un **dialogue avec l'ensemble des différents usagers de la route et leurs représentants**.

Les bricolages provisoires et temporaires montrent souvent rapidement leurs limites.

Pour l'UPTR, la mobilité à Bruxelles mérite une vision plus structurée, tenant compte des impératifs économiques, de sécurité routière et de mobilité des uns et des autres.

Michaël Reul - Secrétaire Général