

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens asbl
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles

Au Collège des Bourgmestre et Échevin-e-s
Boulevard Anspach 6
1000 Bruxelles



OBJET : Avis du GRACQ relatif à l'enquête publique sur l'aménagement de la rue de la Loi, sur le tronçon compris entre la petite ceinture et la rue Royale.

Bruxelles, le vendredi 9 février 2018.

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

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens a pris connaissance du projet d'aménagement de pistes cyclables séparées sur la rue de la Loi, entre la petite ceinture et la rue Royale. Nous vous prions de trouver ci-dessous nos remarques concernant ce projet.

REMARQUE PRÉLIMINAIRE

De manière générale, notre association n'est pas opposée à l'aménagement de pistes cyclables séparées le long de la rue de la Loi, néanmoins **nous nous interrogeons sur la pertinence du réaménagement, à tout le moins sur son caractère prioritaire**. Ce tronçon est en effet déjà équipé de pistes cyclables marquées, qui permettent aux cyclistes de circuler dans de bonnes conditions de sécurité et de confort. Les axes et carrefours qui nécessitent véritablement d'être aménagés afin de procurer des conditions minimales de sécurité pour les cyclistes ne manquent pas sur le territoire de la commune.

Nous réclamons d'investir prioritairement dans des aménagements qui apporteront une réelle plus-value pour la sécurité et le confort des cyclistes (aménager par nécessité plutôt que par opportunisme), et demandons à la commission d'en tenir compte dans son avis final.

ANALYSE DU PROJET ET PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION

La rue de la Loi est directement située sur le tracé de plusieurs **itinéraires cyclables régionaux** : ICR 2, 3 et 4 (le long de l'axe), PP et 12 (croisement au niveau de la rue Ducale). Elle fait en outre la jonction entre deux tracés RER-vélo. Il est donc important que le projet d'aménagement propose une bonne **sécurisation des déplacements** à vélo, des **connexions cohérentes** entre itinéraires ainsi qu'une **bonne lisibilité** des tracés.

Tronçon 1 – entre la rue Ducale et la rue Royale

Nous approuvons la largeur prévue pour les pistes cyclables séparées unidirectionnelles (1,80 m), qui correspond aux recommandations régionales, de même que le revêtement en asphalte ocre. Les documents ne sont par contre pas très clairs concernant la hauteur qui séparera la piste cyclable de la chaussée. Afin d'empêcher le stationnement illicite, il est important de veiller à ce que les bordures soient suffisamment élevées (type « bordure nantaise »).

- **Place de la Nation** : actuellement, les trottoirs sont interrompus aux deux entrées de la place de la Nation et la traversée piétonne entre la place et le parc est particulièrement insécurisante (3 bandes de circulation à traverser, vitesse pas suffisamment modérée). L'utilisation d'un plateau pour l'ensemble de zone permettrait de conserver les trottoirs et la piste cyclable de plain-pied, tout comme la traversée piétonne (amélioration du confort et de la sécurité via la modulation de la vitesse). Nous demandons également de supprimer les dents de requin sur la piste cyclable au niveau du passage piéton : elles sont inutiles et semblent indiquer que certains passages piétons doivent être davantage respectés que d'autres.
- **Théâtre du Parc** : veiller à ce que le raccord entre les trottoirs et l'espace pavé devant le théâtre soit à niveau zéro (pour éviter que les piétons ne circulent sur la piste cyclable. Nous recommandons également d'étudier, avec le Théâtre, la possibilité de gérer l'accès au parking uniquement via l'entrée/la sortie. Celles-ci sont déjà marquées, mais rien n'empêche l'accès direct aux emplacements de parking à partir de la chaussée. D'autre part, de nombreux véhicules stationnent actuellement sur la piste aux moments d'affluence : l'aménagement proposé doit rendre impossible ce stationnement sauvage.
- **Carrefour Loi / Ducale** : les cyclistes sont réinsérés en chaussée un peu en amont du carrefour, afin de permettre aux cyclistes qui souhaitent tourner à gauche de se positionner correctement, sur le même principe que ce qui existe actuellement. Nous sommes favorables à cette solution, objectivement plus sûre. Nous recommandons toutefois de réinsérer le cycliste en chaussée davantage en amont par rapport à ce qui existe aujourd'hui : alors que le cycliste circule actuellement sur une piste cyclable marquée en voirie (correctement visible), les études démontrent que le cycliste qui circule sur une piste cyclable séparée a tendance à être invisible pour l'automobiliste : la manœuvre de traversée du flux automobile directement au sortir de la piste cyclable séparée, pour les cyclistes qui tournent à gauche, ne nous semble pas suffisamment sûre.
- **Raccord avec la rue Royale** : l'aménagement proposé au niveau du débouché de la piste sur la rue Royale est dangereux : le cycliste qui circule sur la piste cyclable séparée (relativement invisible pour l'automobiliste) débouche soudainement sur la chaussée au niveau du carrefour, entrant directement en conflit avec le flux automobile tournant à droite (cf panneau F14 qui réserve la bande de droite au tourne-à-droite automobile). Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de prévoir une réinsertion du cycliste en chaussée en amont du carrefour (ou de prévoir une phase de feu spécifique pour les cyclistes). Nous insistons pour que l'aménagement respecte les recommandations contenues dans le « Vade-mecum vélo n°8 : Aménagements cyclables en carrefour ».

Tronçon 2 – entre la petite ceinture et le carrefour Loi/Ducale

Nous relevons la largeur particulièrement confortable de l'aménagement cyclable sur ce tronçon. Tout comme pour le tronçon 1, nous n'avons pas d'indication claire quant à la hauteur qui sépare la piste de la chaussée. Afin d'empêcher le stationnement illicite sur la piste cyclable (risque d'autant plus élevé que la

piste est suffisamment large pour stationner complètement une voiture), il est important de veiller à ce que les bordures soient infranchissables ou, à défaut, de prévoir une zone tampon avec potelets (la largeur de l'aménagement le permettant sur ce tronçon).

Nous attirons également l'attention sur la présence régulière de chevaux de frises (notamment lors des sommets européens), qui obstruent le trottoir et la piste cyclable. Dans la mesure où il ne sera plus possible de contourner ces obstacles via la chaussée, nous souhaitons savoir si le projet a fait l'objet d'un dialogue avec les autorités compétentes, afin de trouver une solution structurelle à ce problème récurrent.

À l'amorce de la rue Ducale, le cycliste qui tourne à gauche est invité à se réinsérer en chaussée au niveau du sas vélo, via un abaissement de la piste cyclable à mi-largeur. Cette solution présente des dangers à plusieurs égards :

- Proposer un abaissement de la piste sur la moitié de sa largeur uniquement (et sans qu'aucune protection ne soit prévue) implique une différence de niveau qui représente un clair danger (risque de chute).
- Le cycliste est invité à se réinsérer à l'extrême gauche de la chaussée (bande de tourne-à-gauche) via le sas vélo (le cycliste est donc contraint d'attendre une phase rouge de feu pour se placer correctement dans le sas). Contrairement au flux voiture, qui poursuit sur la bande gauche du sens unique de la rue Ducale, le cycliste est censé rejoindre la piste cyclable située à droite, croisant ainsi le flux automobile en provenance de la rue de la Loi, dans le sens opposé. Ce mouvement de tourne-à-gauche est donc particulièrement compliqué et pas suffisamment sécurisé pour un cycliste non averti.

Nous proposons la solution suivante :

- La mise en plateau de l'ensemble du carrefour Loi/Ducale : cela crée un « effet de porte » propice au respect du 30km/h en amont du plateau notamment et pour enrayer la vitesse des véhicules qui tournent à gauche (sécurisation de la traversée piétonne).
- Un plateau permettrait de résoudre le problème de différence de niveau au débouché de la piste sur la rue Ducale, déjà en plateau, et pour l'ensemble des traversées piétonnes. Cela nécessiterait probablement l'ajout de potelets pour éviter que les véhicules ne « mordent » sur les trottoirs en prenant leur virage.
- La mise en place d'un « tourne-à-gauche » en deux temps, plus sécurisant : le cycliste traverse la rue Ducale, et attend la phase verte piétonne pour traverser la rue de la Loi, directement dans l'axe de la piste cyclable marquée.
- Pour les cyclistes « avertis », la possibilité de se réinsérer en chaussée dès le carrefour avec la petite ceinture pour effectuer un tourne-à-gauche en un temps.

Tronçon de la rue Ducale

Un morceau de la rue Ducale est inclus dans le projet. La Ville a profité d'une récente réfection des trottoirs pour agrandir les oreilles de trottoirs et dessiner du stationnement en épi inversé (en lieu et place du stationnement longitudinal initial). Nous réitérons notre opposition au stationnement en épi à cet endroit, même inversé : le flux cycliste est important sur cet ICR et le risque de conflit est donc réel. Nous demandons également que soit marquée une piste cyclable en voirie, la précédente piste cyclable marquée étant tout aussi invisible qu'impraticable.

Parking vélo

Nous souhaitons que du parking vélo soit prévu au niveau du carrefour Loi/Ducale.

Cédez-le-passage cycliste au feu

Nous demandons à ce que soient prévus systématiquement des panneaux B22 là où cela se justifie, conformément à l'arrêté ministériel rendant obligatoire l'utilisation de ces panneaux en région bruxelloise.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans la finalisation du projet. Par ailleurs, nous demandons qu'un-e représentant-e de notre association puisse être entendu-e lors de la commission de concertation du mercredi 21 février 2018.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevin-e-s, Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens,



Florine CUIGNET