

Lundi 7 juillet, St Josse

Ville de Bruxelles
Commission de concertation
Ville de Bruxelles
bd Anspach 6
1000 Bruxelles

Concerne : Avis pour l'enquête publique "bandes BUS" Rues d'Assaut, Montagne Herbes Potagères, Fossé aux Loups, des Augustins, de l'Evêque, de l'Ecuyer, d'Arenberg, Léopold : juin-juillet 03

Monsieur, Madame,

Vous trouverez ci-dessous les remarques sur les plans à l'enquête, les propositions d'amélioration de l'aménagement et une contre-proposition pour faciliter les déplacements des cyclistes et de limiter le trafic de transit dans les deux axes importants du centre de Bruxelles.

1. Les remarques sur les plans à l'enquête

a. : concept général de l'aménagement

Cette enquête a pour but d'officialiser les bandes BUS à contresens après le test et de réaliser des aménagements définitifs. Placeovelo et les habitants du centre ville ne peuvent que se réjouir de cette rénovation et du maintien des bandes BUS à contresens permettant de sortir les bus des bouchons causés par le trafic auto.

Les trottoirs sont refaits et un peu élargis. Les PMR auront logiquement des trottoirs rabaissés et les malvoyants des indications au sol au niveau des passages pour piéton. Les places de livraison sont augmentées. Ce qui devrait satisfaire les commerçants pour autant que celles-ci soient respectées. Le parking en double file sera théoriquement rendu impossible grâce au dimension des bandes auto (<3,5 m) et à l'utilisation des bordurettes.

b. : sur la mobilité des cyclistes

Il faut déplorer que le projet ne facilite pas beaucoup leur propre mobilité. Malgré les promesses de l'échevin de la mobilité (conseil communal du 18 janvier 03), les cyclistes n'ont pas pu utiliser légalement les bandes BUS durant le test. Beaucoup l'on fait quand-même. Ceux qui étaient légalistes devaient se faufiler entre les voitures pour remonter les files, la bande auto étant trop étroite. Il n'est pas possible ici de faire des bandes BUS de 4,5 m comme à Paris, ni des pistes cyclables à côté de la bande auto. Les axes Assaut-Fossé aux Loups et Ecuyer-Arenberg sont des axes très fréquentés par les cyclistes.

Le bureau d'étude annonce que les cyclistes seront autorisés à emprunter les bandes BUS. (Annexe 7, p 71). Mais lorsque l'on examine les plans en détails, la largeur de bandes BUS n'atteindra pas partout la largeur de 3,5 m, minimum légal pour autoriser les cyclistes à utiliser les bandes BUS. (Arrêté ministériel du 18 Mai 02). Si les cyclistes pourront prendre la bande BUS rue de l'Ecuyer le long de la bibliothèque flamande (ICR 4), ceux-ci n'auront pas accès à l'ensemble des axes montant ou descendant. Comme actuellement, ils seront coincés dans le trafic auto dans les gaz d'échappement. Dépasser les voitures sera d'autant difficile et dangereux à cause des bordurettes. Les bordurettes sont dangereuses pour les cyclistes. Le risque de glisser sur celles-ci dans leur tentative de dépassement des files est important.

Aucun nouveau sas n'est créé. On refait tout juste celui de la rue de l'Ecuyer. Pour les parking-vélos, on ne sait pas où ils seront mis.

c : sur la mobilité et le plan de mobilité du Pentagone

La ville de Bruxelles aurait pu profiter de cette occasion pour mener une politique volontariste de suppression du trafic de transit dans les deux axes montant et descendant. Le plan de mobilité réalisé par le [Groep Planning](#) adopté par le collège bruxellois prévoyait de mettre l'axe Ecuyer / Arenberg en "zone principalement piéton" A cause du trafic auto important qui y passe, ces rues sont proches de l'asphyxie. Les teneurs élevées de la pollution (dépassement des "futures" normes pour le CO, NO2 et benzène) et du bruit (dépassement de l'indice de gêne de plus 10 dB) feront fuir les derniers habitants existants. L'axe Ecuyer-Arenberg doit être un des plus touchés à cause des démarrages successifs des autos à chaque phase de feu vert.

Actuellement le plan de mobilité traîne à être mis en oeuvre et n'est pas respecté. On attend toujours l'installation de la première zone 30 dans le quartier du Congrès. Pour les autres zones 30, on ne sait pas où en sont les études. L'aménagement de la place de l'Albertine ne respecte pas la philosophie de la phase I prévu par le plan. La ville n'a pas profité de l'aménagement de la rue de la Loi pour réduire le trafic pénétrant par Art-Loi. Alors que la Phase I prévoyait de réduire tous les axes principaux à une bande de circulation dans chaque sens, le plan à l'enquête laisse deux bandes de circulations à trois endroits.

Les associations ne croient plus au réaménagement des boulevards du centre en 2 fois une bande d'ici la fin de la législature. Le plan de mobilité est dans la pratique plus une liste de chantiers qu'un plan d'ensemble. Alors pourquoi ne pas profiter de ce chantier pour commencer ici à mettre un frein au trafic de transit à travers le Pentagone ?

2. Propositions d'amélioration de l'aménagement

a. Amélioration pour les PMR

Les PMR peuvent déjà prendre le bus 71 et les nouveaux bus seront accessibles au PMR. Il faut donc faciliter leur accès dans le bus en concevant des embarcadères assez hauts pour que la rampe déroulante du bus soit la plus plane possible. La STIB doit savoir la hauteur adéquate pour les arrêtes de bus.

Une fois débarqués, les PMR doivent pouvoir se facilement se déplacer. Trop souvent, malgré la mise à + 7 cm du trottoir pour chemin de la Ville, les passages pour piétons ne sont pas adaptés à la taille des petites roues des PMR.

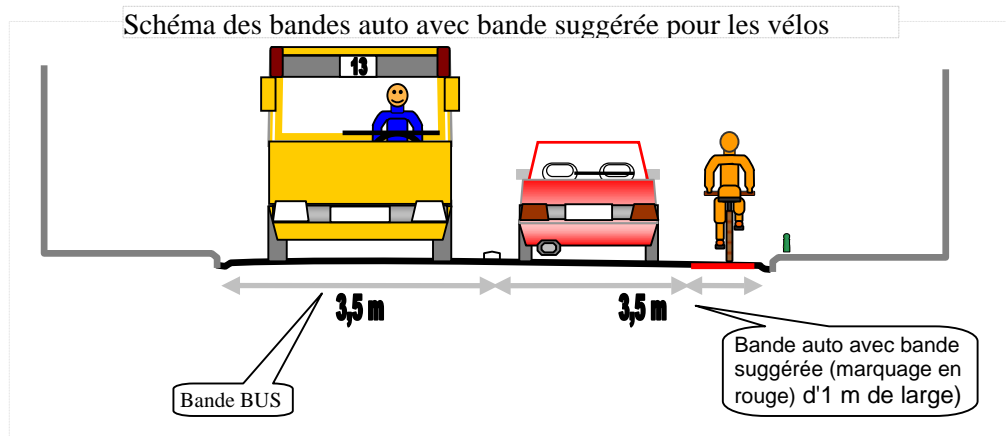
Si les trottoirs seront rabaissés devant les passages pour piéton, il reste que les caniveaux sont une gêne au déplacement des PMR en siège roulant Le caniveau est en général profond de 2 cm. Il est demandé de les supprimer devant les passages pour piéton. Cela est possible si les avaloirs sont placés en amont des passages pour piétons.

La ville utilise des pierres avec un chanfrein de 2 cm à 45 degrés pour constituer les bordures de trottoir. Ce type de pierre procure une gêne pour les PMR en siège roulant. On demande à la ville de Bruxelles d'utiliser des bordures totalement plates comme la ville de Louvain utilise au niveau des passages pour piéton (voir photo) ou avec un chanfrein de maximum 10 % comme le demande le RRU. Si la ville ou le bureau d'étude ne trouve pas de telle pierre, il est toujours possible de fraiser la pierre bleu comme le MCI l'a fait rue Bara à Anderlecht.



b. Amélioration pour les cyclistes

Malgré qu'il soit impossible de marquer au sol une véritable piste cyclable, il est possible de tracer une bande suggérée en rouge avec des logos vélos. Dans beaucoup de cas, celle-ci en incitant les automobilistes à serrer à gauche permettra de dégager un espace utile pour permettre aux cyclistes de remonter les files. Sans celle-ci, les automobilistes auront tendance à se mettre au centre de la bande auto pour attendre le feu vert. Un espace très réduit permet le dépassement d'autant plus qu'il n'y a pas en générale des voitures parquées à droite. Une bande rouge de 1 m est l'idéal. Peindre celle-ci est possible même là où les bandes autos ne font que 3,1 m de large.



Sur les plans, les bordurettes sont placées à côté de la ligne continue de la chaussée dans la bande BUS. Cela diminue encore la largeur des bandes BUS les plus larges. Placeovelo craint que le fonctionnaire délégué au MCI refuse alors la bande BUS + vélo. Il est donc demandé de mettre les bordurettes sur la ligne blanche continue. L'espace entre deux bordurettes devrait passer à +/- 1,5 m. Cela éviterait des accidents aux cyclistes qui zigzagueraient pour remonter les files et permet aux livreurs de traverser la rue avec un diable ou un chariot.

Les bandes BUS larges de 3,5 m et plus doivent être accessibles aux cyclistes. Une bande suggérée serait utile aussi sur la bande BUS + vélo de l'ICR 4 (rue de l'Ecuyer) pour permettre aux cyclistes de se positionner afin de tourner à gauche dans la rue des Fripiers. Il faut prévoir l'accès aux bandes BUS situées entre la rue de la Vierge Noire et le bd Anspach, celles-ci ont plus de 3,5m. Il faut donc créer

- côté rue de l'Evêque un SUL avec une piste cyclable passant devant la sortie du parking Philips et un feu pour cycliste au carrefour.
- côté rue des Augustins, un SUL avec une piste cyclable donnant accès à la bande BUS pour rejoindre le bd Anspach.

On demande aussi de mettre la partie de la rue Montagne Herbes Potagères comprise entre les rues d'Assaut et d'Arenberg en SUL.

Alors que le RRU demande de généraliser les sas pour cyclistes, on oublie d'en mettre des nouveaux. Il manque des sas au niveau des passages pour piétons de la rue Neuve et de la rue des Fripiers. La nouvelle circulaire sur les sas permet de faire des sas sans bandes d'accès si la place manque. On peut utiliser une bande suggérée à défaut d'avoir de la largeur suffisante pour une véritable bande d'accès. Il manque aussi des sas en haut de la rue d'Arenberg.

Mais il est demandé à la ville de placer 3 sas au carrefour des rues Vierge Noir / Evêque, 3 sas au carrefour des rues des Augustins avec la rue de Laeken, 3 sas aux carrefours Anspach / Evêque, 3 sas au carrefour Fossé aux Loups / Debrouckère.

Même si la longueur minimale de la bande d'accès à un sas est de 15 m, il est demandé de peindre rue de l'Evêque une véritable piste cyclable depuis la rue de la Vierge Noire.

Comme c'est prévu dans le plan de mobilité, il est demandé rue de l'Evêque (entre la rue de la Vierge Noire et le bd Anspacht) et rue des Augustins, il est demandé de réduire la voirie à une bande de circulation. Cela permet de mettre une piste cyclable dans le sens auto et d'élargir la bande bus à 4,5m. Cela vaut aussi pour le dernier tronçon de la rue Fossé aux Loups où il faut mettre réduire à une seule bande de circulation + piste cyclable. Cela permettra d'élargir les trottoirs de plus d'un m côté rue Neuve où il y a quelques cafés;

Le bureau d'étude parle de l'installation d'appuis pour vélo à différents endroits à placer sur le trottoir (Annexe 7, p 71). Celui-ci ne précise pas le modèle utilisé et les endroits où ces parkings vélos seront placés.

Placeovelo refuse l'installation des U de 2 m de long acheté par le cabinet Mathias. Ils ne sont pas adaptés au parage des vélos. Ils coûtent en plus 5 fois plus chers que les U Standard que la Région a placé dans toutes les stations de Métro ou que la firme ACKA utilise. Les dimensions d'un U standard sont

	minimum	maximun
Longueur	60	70
Hauteur	75	95

Placeovelo recommande de placer les U soit

- par groupe de 7 -8 en voirie à la place d'un emplacement voiture devant les bâtiments fortement fréquentés (CGER, KBC, Mort Subite, début de la rue Neuve, EHSAL,..). Placeovelo est prêt à voir avec les services de la ville pour les 6-7 emplacements qu'il faudrait et à fournir les schémas d'installation qui conviennent. Comme le nombre de place de livraison semble excessif, il ne sera pas difficile de trouver les endroits. Il vaut mieux des places de livraison bien contrôlées ou protégées avec des bordurettes comme dans la chaussée d'Ixelles que des places squattées en permanence.
- en bordure du trottoir en alternance avec les bollards là où le trottoir est assez large. Si le trottoir est plus large de 3,5m, un vélo accroché à un U ne gêne pas le flux des piétons. A beaucoup d'endroits, les trottoirs sont élargis à plus de 4 m de large. L'utilisation de U à cet endroit permet de diminuer le nombre de bollards utilisés. C'est ce que Louvain a fait (photo) sans sa rue commerçante principale.

Il faudrait mettre en tout une 50^{aine} de U renversés (100 places vélo). Ce chiffre permet de doubler le nombre de places actuelles. Les U doivent être prévus dans le budget de l'aménagement et non dépendre d'un budget annexe. Les U sont du mobilier urbain au même titre que les bollards.



3. Contre-proposition pour faciliter les déplacements des cyclistes et de limiter le trafic de transit dans les deux axes importants du centre de Bruxelles.

Malgré la création de bandes suggérées, les cyclistes risquent d'être encore coincés par les bouchons provoqués par le trafic auto et de subir la pollution importante des pots d'échappement. La pollution est surtout très importante dans les rues de l'Ecuyer et d'Arenberg où les voitures doivent avancer par à-coups à chaque phase de feux verts.

Pour diminuer le trafic du boulevard Impératrice (bientôt ré aménagé à une bande dans chaque sens) et sur les boulevards du centre (la mise à deux fois une bande est programmée), il est important de diminuer le trafic sur les deux axes.

Cela est possible en créer une ou deux boucles pour le trafic auto:

- Boucle 1 : rue de l'Evêque → rue de l'Ecuyer → rue Léopold → rue Fossé aux loups.

Cette boucle respecte le plan de mobilité du Pentagone qui vie à donner l'axe Ecuyer/Arenberg "en zone principalement piétonne" et de la rendre "habitable". La portion de la rue de l'Ecuyer entre la rue Léopold et la rue Montagne aux Herbes est réservée au bus (bande BUS à contresens de 3,5 m et aux cyclistes grâce à une piste cyclable de 1,5 m de large. On gagne ici plus d'un m de trottoir pour les piétons. C'est bien nécessaire, les trottoirs ont par endroit moins de 2 m à cet endroit. Le trafic devant diminuer sur l'axe Ecuyer-Arenberg, les cyclistes auront moins de difficultés à monter vers la rue et ne seront plus asphyxiés par la pollution. Le projet nécessite de mettre la rue Léopold à sens unique. Les parkings publics restent accessibles Pour facilité, le sens pour entrer et sortir du parking de la Monnaie devrait être inversé.

- Boucle 2 : rue d'Assaut → rue Montagne aux Herbes → rue d'Arenberg soit → rue du Marais.

Entre la CGER et l'hôtel SAS, on organise un cul de sac avec une large avancé de trottoir et une fosse à bus. L'accès à l'hôtel SAS est garantie aussi bien par le haut (demi-tour dans la rue Fossé aux Loups) que par le bas (passage par la zone de dépôt des clients). Le projet nécessite de mettre la partie de la rue Montage aux Herbes entre la rue Fossé aux Loups et la rue à sens unique vers le Botanique. Le parking des deux côté actuellement dans cette rue empêche déjà le croisement.

Cette deuxième boucle est moins importante. Elle peut se faire en deuxième lieu lorsque le bd Anspach sera réaménagé. C'est par la fermeture de l'axe Ecuyez-Arenberg qu'il faut commencer. C'est là qu'il y a le plus d'habitants.

Confiant en votre souci de l'intérêt général, je vous remercie pour votre bonne attention et vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Luc Coveliers,
Pour Placeovelo
placeovelo@collectifs.net
<http://placeovelo.collectifs.net>
Maison des Cyclistes
rue de Londres 15
1050 Bruxelles

Références

Plan communal des déplacements du Pentagone : nov. 1998 (Groep Planning)

www.ecolo-bruxellesville.be/plan%20de%20mobilité.htm

www.ecolo-bruxellesville.be/carte%2039.htm

PRD : Plan Régional de Développement : www.prd.irisnet.be

RRU : Règlement Régional d'Urbanisme : www.rru.irisnet.be

Pour Placeovelo : Luc Coveliers : placeovelo@collectifs.net

Maison des cyclistes : rue de Londres 15, 1050 Bruxelles

Législation sur les sas vélos

www.rru.irisnet.be/fr/titre7/article10.htm

Aux carrefours à feux, des sas et zones avancées pour les deux-roues légers sont généralisés dans les chaussées des voiries du réseau régional et du réseau interquartier qui sont divisées en plusieurs bandes de circulation

18 DECEMBRE 2002. - Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière

Art. 3. L'article 19.5. du même arrêté, inséré par l'arrêté ministériel du 20 juillet 1990 est remplacé par les dispositions suivantes :

"« 19.5. Marques indiquant une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

La longueur de la zone avancée doit être de 4,00 m au minimum.

A côté de la bande pour la circulation des automobiles, une piste cyclable de guidage d'environ 1,00 m de largeur est matérialisée sauf lorsque la largeur de la bande de circulation serait réduite à moins de 2,50 m.

La piste cyclable de guidage doit avoir une longueur minimale de 15 m. »

Législation sur les bandes BUS

14 MAI 2002. — Arrêté ministériel modifiant Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulière de placement de la signalisation routière

Schéma contreproposition

