

Luc Coveliers
rue St Alphonse 31
1210 Bruxelles
luc@bruxxel.org
www.nomo.be

A l'attention des membres de la Commission vélo de la Région Bruxelles-Capitale, du Ministre de la Mobilité, du bureau Espaces-Mobilités, des services mobilités des communes traversées par l'ICR 11, à la STIB

Concerne : ICR 11 : avis sur les plans remis à la commission vélo RBC du 11 août 04.

Messieurs, Mesdames, Monsieur le ministre,

Voici l'avis sur une partie des plans de l'ICR 11 présenté lors de deux commissions vélo RBC (5/7 et 11/8) par le bureau d'étude Espaces-Mobilité. 3 parties de l'ICR 11 ont été présentés lors des deux dernières commissions vélo régionales. Il s'agit des deux branches de Laeken et NOH (vue en juin) + le tronç commun entre la rue Bélliard et la place Flagey (vallée du Maelbeek). Les plans pour la partie de Schaerbeek et St Josse n'existent pas encore. Un set de 8 plans a été déposé à la Maison des Cyclistes pour les associations de cyclistes mi août. Le but est que les associations de cyclistes puissent donner leur avis sur les aménagements proposés avant de passer à l'enquête publique.

Bénévole, je n'ai eu le temps que d'étudier seulement la partie entre la rue Belliard et la place Flagey (Etterbeek-Bruxelles-Ixelles). J'espère que Benoît Ceysens travaillant à la Ferme "Nos Pilifs" (NOH) aura eu le temps de venir voir les plans de Laeken et NOH. Celui-ci était déjà intervenu pour l'enquête publique sur l'ICR 5 et passe tous les jours à vélo à côté du pont Van Praet. Bien qu'ayant incité à remettre un avis en commun avec les autres composantes du mouvement cycliste, jusqu'ici, je n'ai reçu aucun avis / remarque du GRACQ ou Fietsersbond sur les plans. Pour l'ICR 7, j'avais été le seul à avoir remis un avis.

Piste cyclable marquée au Sol (PCM)

L'ICR 11 suit la vallée du Maelbeek. Cette vallée est étroite et le trafic y est important. Les bouchons sont constants entre la rue Bélliard et la chaussée de Wavre. Les cyclistes doivent actuellement remonter les files de voitures en roulant au milieu de la chaussée, entre les deux files de voitures. Des pistes cyclables marquées au sol (PCM) améliorent la situation des cyclistes chaussée d'Etterbeek et rue du Maelbeek. Les comptages démontrent que ce passage est très fréquenté par les cyclistes. Pour permettre la création des deux PCM, la suppression du stationnement est minime.

Il faut que la marge de sécurité soit suffisante par rapport au stationnement afin d'éviter le danger des portières. Avec une largeur libre de 1,4 m (PCM 1,1 m + marge 0,3 m), on risque de voir les cyclistes suivent la bande discontinue de gauche pour éviter l'ouverture des portières. La distance calculée démontre qu'un cycliste ici roulant au milieu des PCM sera à +/- 70 cm des portières C'est trop peu. C'est un peu comme les PCM de la rue du Trône qui devraient être des simples BCS (bande cyclable suggérée). On est obligé d'y rouler théoriquement à vélo. Mais très peu de cyclistes le font à cause du danger.

Au lieu d'avoir une configuration identique des PCM, ne peut-on pas élargir le marquage du côté stationnement de 20 cm et le diminuer de 20 cm du côté trottoir (voir schéma). Côté Stationnement, les cyclistes auront ainsi plus de marge de sécurité, tandis que l'exemple de Nantes démontre que des pistes d'un 1 m de largeur du côté trottoir fonctionnent très bien.



La fin de la PCM chaussée d'Etterbeek direction Schaerbeek avant l'arrêt de bus est trop brutale. Ne peut-t-on pas imaginer une fin plus douce ?

SAS :

Quelques sas ont été dessinés sur l'ICR, mais ils en manquent encore surtout sur les rues donnant sur l'ICR alors que les Etats Généraux de la Sécurité Routière demandent de généraliser les sas pour raison de sécurité routière. Il est donc demandé de rajouter 3 sas : rue provenant de la place Jourdan, descente de la chaussée de Wavre et rue de l'Etang. Au carrefour avec la rue Belliard, le passage pour piéton doit être mis tant que possible dans l'axe de la rue Belliard (l'article 7 du RRU). Il faut s'assurer que des sas n'ont pas été oubliés sur les autres parties de l'ICR.

Parking vélo :

Je ne trouve pas de parking vélo ni sur la carte, ni dans la légende ! Comme pour la chaussée de Haecht, il est demandé de pourvoir l'ICR de parking à tous les carrefours. Mettre 2-3 U renversés sur les oreilles de trottoir permet en outre d'améliorer la visibilité des piétons et d'assurer les 5 m de libre avant le passage pour piéton. L'article 24.4 du code de la route interdit le stationnement sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages pour piéton. Je demande donc que les plans respectent cette interdiction. C'est une question de sécurité.

Comme pour la chaussée de Haecht, il serait utile d'utiliser des protections des arbres permettant d'accrocher les vélos (utiles pour les cyclistes qui ne savent pas rentrer les vélos dans chez eux). voir Photos et dossier ci-joint réalisé par moi-même sur le stationnement en voirie.

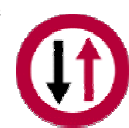


Rue Gray sous le pont du chemin de fer :

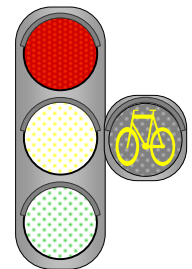
Actuellement, le passage alterné du trafic est géré par des feux sur une chaussée de 3,75 m de large.

Beaucoup de cyclistes le brûlent le feu rouge considérant ce passage comme une sorte de SUL. Durant le week-end, les feux sont éteints et le passage n'est réglé que grâce à des panneaux signalisation (B19 et B21). C'est donc de facto une sorte de SUL.

B19 oblige à de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé. Le cycliste "étroit" n'empêche pas le passage des voitures et des bus.



Les plans prévoient d'obliger les cyclistes à passer sur les trottoirs (panneaux D10). Le côté avec barrières (1,8 m) ne change pas. Le côté sans barrières (1,5m) passerait à 2,05 m. J'estime que cette largeur est insuffisante pour un trottoir cyclable. Il faut au moins 3 m pour qu'un cycliste et un piéton puisse se croiser en toute sécurité (voir passerelles du pont de Laeken). De plus, les plans n'indiquent pas comment seront les bordures, ni comment la réintroduction des cyclistes aura lieu (perte de priorité ?). En conséquence, je rejette ce projet ! La solution la plus simple est un feu orange clignotant permanent pour cycliste des deux côtés. Jusqu'à preuve du contraire, ce type de dispositif n'est pas interdit par le code de la route. Si cela est effectivement interdit par le code du gestionnaire, je préfère alors la situation actuelle.



Photos du pont de la rue Gray



Rue du Maelbeek : partie vers le carrefour de la chaussée de Wavre

Les bus dans cette partie (lignes 65 et 80) ont du mal à avancer dans cette portion de chaussée tellement le trafic voiture aux heures de pointe est important. Il est donc demandé de créer une bande BUS + vélo dans la dernière partie de la chaussée sur 20-30 m (depuis +/- l'arrêt de bus actuel). La chaussée libre au carrefour est de plus de 10 m de largeur. Il y a donc moyen sans trop rogner sur les trottoirs de créer cette bande bus + vélo (voir calcul). Direction Schaerbeek, les cyclistes peuvent se contenter d'une simple bande suggérée.

Trottoir	-
bande auto avec BCS	3,25 m
bande auto	3,25 m
bande BUS + vélo	3,5 m
Trottoir	-
Total chaussée	10 m

Rue de l'Etang (entre la rue Gray et la rue du Maelbeek), il serait aussi judicieux de créer une bande BUS + vélo direction parlement européen pour avantager le bus 34. La chaussée semble aussi avoisinée les 10 m de largeur. Dans ce cas, on pourrait conserver le stationnement en le décalant entre la bande BUS + Vélo et la bande voiture. L'aménagement d'un ICR doit permettre de réaliser en même temps des aménagements améliorant la vitesse commerciale des bus. Le vélo est complémentaire des transports en commun.

Carrefour rue du Maelbeek / chaussée d'Etterbeek / place Jourdan.

Ce carrefour est difficile pour les piétons. Le flux de piétons est important (Lycée Emile Jacqmain et passage vers le parc Léopold). Il y a 5-10 ans, un feu y a été rajouté pour essayer de gérer le trafic et assurer la sécurité des piétons traversant l'axe principal. Les travaux actuels d'un immeuble au coin ne facilitent pas le flux des piétons. Le chantier empiétant sur le trottoir, les piétons ne peuvent plus que traverser que d'un côté l'axe principal. Beaucoup de cyclistes européens traversent le parc Léopold et passent par ce carrefour. Il faut donc faciliter ce flux en s'assurant que les cyclistes qui entrent et sortent du parc Léopold ne gênent pas les piétons.

Il existe au milieu du carrefour un espace pour tourner à gauche vers la place Jourdan. Le but est d'éviter que le flux "tout droit" soit bloqué par une voiture voulant tourner à gauche. Dans la réalité, cet espace ne fonctionne pas bien. La plupart du temps, beaucoup d'automobilistes voulant aller tout droit sont bloqués, les bus toujours. Avec ou sans espace, la situation risque de peu changer. Il est donc demandé d'interdire (sauf pour les cyclistes) le tourne à gauche. Le tourner à gauche semble très minoritaire. Cela permettra d'élargir le trottoir étroit du côté Lycée Emile Jacqmain pour aider le flux piéton important à cet endroit.

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
rue St Alphonse 31
1210 Bruxelles
luc@bruxxel.org
www.nomo.be