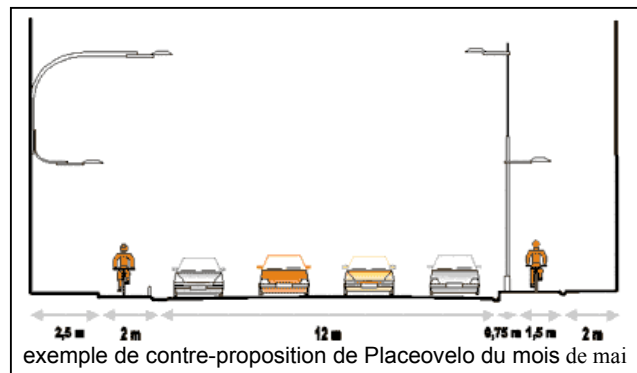


Rue de la Loi : remise d'avis

La rue de la Loi est l'autoroute urbaine par exemple à Bruxelles, un véritable gouffre à voitures. Entre 8h et 9h, ce sont plus de 4.700 voitures qui y passent en semaine. 49% de celles-ci vont tout droit dans le Pentagone (21% à droite, 30 % à gauche). 66% des automobilistes passant par la rue de la Loi sont des bruxellois (essentiellement provenant de la seconde couronne). Le PRD prévoit de réduire le trafic auto de 20 % (- 940 voitures à l'heure de pointe du matin pour la rue de la Loi). Le plan communal des déplacements du Pentagone prévoit dans une première phase de mettre tous les axes principaux du Pentagone à 2 fois une bande voiture. La phase finale prévoit-elle la fermeture au trafic de transit du Pentagone. La ville de Bruxelles devrait donc profiter du réaménagement de la partie hors Pentagone pour réduire aussi à 2 fois 1 bande voiture + pistes cyclables la rue de la Loi comprise entre Arts-Loi et la rue Royale.

Les cyclistes attendent depuis 10 ans déjà une piste cyclable rue de la Loi. Un premier projet avait été annulé en juillet 1996 lors du changement de majorité à la Région Bruxelles Capitale. Le nombre de cyclistes qui prennent la rue de la Loi ou la rue Joseph II est lui estimé actuellement à 60 entre 8h-9h (+/- 2 % de la part modale). D'autres cyclistes ne font que la traverser ou y font des baïonnettes. L'objectif du PRD est d'atteindre les 10 % => + 250 cyclistes pour la rue de la Loi (+510 %). La création d'une piste cyclable rue de la Loi est donc très importante pour convaincre les bruxellois d'adopter le vélo. Le tout est de construire un aménagement non casse-gueule qui dégoûtera les bruxellois du vélo. Si la rue de la Loi rassemble 3 ICR (13, 14, 15), 3 autres ICR y aboutissent (2 : rue de Trèves, 3 : rue de la Science, 11).

Le schéma de la rue de la Loi qui est à l'enquête publique actuellement n'est pas très différent de celui présenté en mai 2002. Seule la forme des mats d'éclairage a changé. Les remarques faites à l'époque par Placeovelo n'ont pas été prises en compte dans le projet actuel. Le mouvement cycliste n'a pas été associé à l'élaboration de ces plans. L'enquête publique a démarré sans que celles-ci ne soient averties. Cette enquête n'informe pas sur le phasage des feux aux différents carrefours.



Ce type d'aménagement proposé est digne des années 70 et provoquera des conflits avec les piétons, une perte de priorité à Arts-Loi, l'impossibilité de quitter la piste cyclable pour tourner à gauche directement, ... Les cyclistes n'ont qu'à se débrouiller sur le trottoir avec les piétons ! Et surtout qu'ils ne freinent pas les automobilistes. Placeovelo milite contre l'obligation légale d'utiliser ces "pistes cyclables", dont les seuls buts sont de libérer les rues des cyclistes et de faire monter les piétons contre les cyclistes. En Suisse, afin de laisser aux cyclistes le choix ou non d'utiliser les pistes cyclables (lièvre - tortue), on ne met pas de panneau M2. En France, il existe des panneaux "voies conseillées", afin que la bande cyclable ne soit pas obligatoire et permettre aux cyclistes de la quitter (pour éviter un obstacle, pour tourner à gauche). L'aménagement proposé oblige les cyclistes rapides (lièvres) à prendre une piste cyclable non adaptée à leur mobilité.

Les dangers et inconvénients du trottoir "piéton + cycliste"

Dans ce type d'aménagement, le cycliste est plus considéré comme un pseudo-piéton alors que celui-ci peut rouler facilement à 30-40 en descente. Les plans montrent le profil du trottoir suivant en cm : Trottoir : 188-210, filet d'eau : 30, Piste cyclable : 100, équipement (barrière et mats d'éclairage) : 80, filet d'eau : 20 => total : 418 - 440 m pour le trottoir. La largeur utile pour les piétons n'est pas augmentée. La largeur totale de la rue de la Loi est de 20 m. L'aménagement proposé comporte différents inconvénients pour les cyclistes, piétons et PMR.

- Largeur de la piste cyclable :

Alors que l'IBSR recommande une largeur standard minimale de 1,5 m entre marquages, la piste cyclable ne fait ici qu'un mètre. A droite, un filet d'eau et à gauche des barrières. C'est trop étroit pour une remorque pour vélo (1 m) et pour permettre le dépassement d'un cycliste lent (tortue) sur la partie piste cyclable. Un cycliste rapide (lièvre) ne peut dépasser un cycliste lent (tortue) que par la gauche en prenant des risques énormes (filet d'eau, piéton sortant d'immeuble). A cause des barrières, il ne peut quitter la piste cyclable un cours instant pour le dépasser par la gauche. Les plans généraux font croire que la largeur de piste cyclable est 2,07 m !

- Séparation cycliste - piéton

La seule séparation est due à un simple effet visuel grâce à un filet d'eau et à un revêtement différencié (couleur des clinkers). Mais rien n'empêche réellement un piéton de marcher sur la piste cyclable. Vu la vitesse rapide d'un cycliste dans la rue de la Loi, les conflits entre les cyclistes et les piétons seront nombreux. Le flux de piétons est important dans la rue de la Loi. Les employés sortent du métro, et des gares Schuman et Quartier Léopold ou proviennent directement de la Gare centrale pour aller dans les bureaux. Actuellement, les trottoirs sont déjà trop petits par rapport au flux de la rue. Le projet n'agrandi pas l'espace piéton. Les piétons auront en plus tendance à stationner sur la piste cyclable pour attendre le feu vert. Les non-voyants ne matérialisant pas la différence entre piste cyclable et trottoir risquent de circuler sur la piste cyclable.

- Encombrement du trottoir :

80 cm sont perdu à cause de l'équipement de séparation entre la voirie et le trottoir (barrières et mats d'éclairage). A cela s'ajoute tous les feux pour piétons et cyclistes + les panneaux D9 de 40 cm de large. Les mats d'éclairages sont posés tous les 35 m forment un effet tunnel sensé inciter les automobilistes à lever le pied (on en doute). Ceux-ci et les barrières forment un écran visuel par rapport au trottoir. Faute de place en façade, le projet privilégie un éclairage grâce à des mats d'éclairage malgré la difficulté de les fixer dans le sol (parking sous la rue de la Loi). Les mats courbes sont équipés de pots avec des plantes. Mais on dit bien qu'il faudra changer tous les 3 mois à cause de la faible survie des plantes (encombrement de la piste cyclable avec une échelle).

- Revêtement :

Le trottoir est constitué de clinkers (pavés en terre cuite) et de pierres bleues tous les 17 m. Avec des clinkers, on risque d'avoir rapidement des joints qui sautent (principalement aux carrefours) rendant inconfortables le trajet des cyclistes. Les cyclistes préfèrent un asphalte de couleur rouge continu.

- Visibilité des cyclistes :

Les cyclistes sont cachés des automobilistes derrière le mobilier urbain (barrières + mâts d'éclairage). Même si la piste cyclable est proche de la voirie, le contact visuel est mauvais. Les automobilistes qui tournent à droite (parking, rues Taciturne, Spa, ...) mettront en danger les cyclistes malgré que ces intersections soient traitées en trottoir traversant. La traversée de la rue du Taciturne avant le pont de la rue de la Loi semble l'endroit le plus dangereux pour les cyclistes. Ceux-ci doivent +/- zigzaguer sur le trottoir devant le Charlemagne et arrivent à cet endroit rapidement. Il est toujours possible à des automobilistes sortant du tunnel de brûler la ligne blanche pour tourner dans la rue du Taciturne. Actuellement, il y a moyen de faire à vélo du 30-40 km/h dans la descente de Schuman. On va aussi vite que les voitures. On ne voit pas ce qui empêchera des automobilistes de brûler la ligne continue à la sortie du tunnel pour prendre la rue Taciturne.

- Entrées des parkings autos

Il y a 8 entrées de garage direction ville (5 dans la direction Schuman). Les voitures (4 m) vont plus que probablement bloquer chaque fois la piste cyclable et le trottoir en sortant (ou écraser le cycliste arrivant) ! Avec la vitesse élevée des cyclistes, c'est criminel. Aucune échappatoire n'existe pour éviter les accidents. Les automobilistes auront des difficultés descendre et monter sur le trottoir. Ils doivent descendre 20 cm grâce à une pente douce à 50 %.

- Tourner à droite - perte de priorité - monter - descendre de la piste cyclable

Il sera impossible de tourner à gauche en une seule fois. Le cycliste devra attendre la phase de feux rouge pour aller vers les rues situées à gauche de la rue de la Loi. Actuellement, un cycliste rapide (lièvre) peut se décaler progressivement vers la droite d'une bande à l'autre afin de tourner à gauche. Il faut laisser cette possibilité aux lièvres dans le futur aménagement. Cela est possible s'il y a moyen de quitter la piste cyclable.

Cela est très utile pour traverser Arts -Loi. A cet endroit, il sera désormais impossible de traverser le carrefour en une seule phase de feux. Dans les deux sens, il devra plus que probablement subir deux phases de feux alors que les automobilistes n'en ont qu'une. Direction centre-ville, le cycliste devra attendre comme un piéton pour laisser le flux d'autos tourner à droite. Une fois le feu vert, il n'aura probablement pas le temps de traverser avant que le feu devienne rouge du côté du bd du Régent. Rien n'est prévu pour permettre aux cyclistes de tourner à droite vers la rue Belliard.

Pour descendre ou monter la piste cyclable (ex : cycliste venant de la rue de Spa traversant pour monter sur la piste cyclable et continuer vers Schuman), rien n'est prévu. Le cycliste doit utiliser les pentes douces (50 %) pour monter ou descendre du trottoir. Pire, le cycliste doit ainsi par exemple zigzaguer pour tourner vers la rue de Trèves (ICR 2), le passage pour piétons étant déplacé après la rue de Trèves.

- PMR - Piétons – non voyants

Les traversées piétonnes ne respectent pas le RRU. Il est prévu des pentes douces de +/- 40-50 cm de large. Avec une hauteur de trottoir de 20 cm, on arrive une pente de +/- 40-50 % impraticable pour les PMR alors que [l'Article 6. Traversées piétonnes § 4](#) préconise une pente maximum de 12 %. Les PMR doivent aussi subir un filet d'eau profond de +/- 2 cm. Les PMR doivent le subir, mais pas les automobilistes au carrefour. A cet endroit, la pente pour monter sur le trottoir traversant est deux fois plus faible. Les passages pour piétons pour traverser la rue de la Loi ne sont pas dans l'axe de la rue (non conforme au RRU : [Article 6. Traversées piétonnes § 1](#) Les personnes non voyantes n'ont pas été oubliées. Des guides au sol sont prévus en face des passages pour piéton. Mais vont-ils comprendre que devant eux, il y a une piste cyclable ? Rien n'est moins sûr ! A Arts-Loi, les piétons doivent traverser 19 mètres (6 bandes). Sachant que la phase feu vert piéton devrait durer 20 secondes et que la vitesse du piéton est d'une seconde par m, il est plus

que probable que des piétons n'auront pas tout le temps pour traverser confortablement et que certains seront calés au milieu de la chaussée lorsque le flux de voitures démarrera.

- Ligne de BUS

Les lignes de bus sont mises en boucle autour de Schuman et Maelbeek pour supprimer leur passage par la rue de la Loi. Il est difficile de juger si cela aura un bénéfice pour la vitesse des bus. Les plans ne montrent pas où se trouvent les arrêts de bus. Sans photocopie couleur des plans, il est impossible de se faire une idée ligne par ligne. Cela n'a vraiment été étudié ? Ne supprime-t-on pas les bus dans la rue de la Loi sans avoir trouver la solution pour les bus, mais en affichant un objectif clair. Allez comprendre. Le début de la rue de Lallaing sera-t-elle un sens unique "excepté bus" comme lors du test ? Pourquoi ne pas faire une bande bus + vélo protégé dans la descente de la rue de la Loi du côté droit jusqu'à la rue du Taciturne ? Le gain de temps peut-être là substantiel par rapport à un passage par la rue du Juste Lipse.

Le 22 doit continuer à passer rue du Commerce. Deux trottoirs traversant avec des pentes à 25 % ne sont pas très adaptés au passage des bus.

Les solutions à étudier

Section courante et carrefour

- Mettre le trottoir et la piste cyclable sur 2 niveaux : La piste cyclable est 10 cm plus bas que le trottoir => voir photo : piste cyclable de Gand. Cela permet d'obtenir une séparation claire entre cyclistes et piétons. Cela permet d'avoir de concevoir des pentes douces qui respectent les PMR pour traverser la rue de la Loi. Une différence de hauteur de trottoir est dissuasive. Le piéton ne s'amuse pas à changer de hauteur de trottoir en marchant. La personne mal voyante sait où elle peut marcher. La séparation se fait avec une bordure biseautée (+10 cm, 50%). Ce type de trottoir est plus facile à monter / descendre pour les garages.
- La piste cyclable est en asphalté rouge sans aucune bordure.
- Les mats d'éclairages sont placés sur le trottoir à 2 m des façades. Les piétons ne sont pas gênés par des mats tous les 17 m.
- Réduire les deux bandes voiture du centre à 2,75 m afin de gagner 30 cm (utilisé pour le trottoir direction Schuman). => avantage : ralentissement vitesse.
- Supprimer le mobilier urbain (barrières - bollards) afin de gagner de l'espace pour élargir la piste cyclable à 1,6 m (minimum pour permettre le dépassement) et utiliser des bordures biseautées (+ 5 cm, 50%) pour la séparation avec la voirie. Le trottoir et la piste cyclable sont en pente vers la voirie pour permettre l'évacuation de l'eau (différence voirie – trottoir côté façade : 20 cm).
 - Direction Arts-Loi : bordure équipée de dispositifs anti-parking sauvage (+ 5 cm) en alternance



- Direction Schuman : sur-largeur de 30 cm pour mettre des bollards de protection.
- Aux carrefours, rapprocher les passages pour piétons de l'axe des rues transversales (comme le prescrit le RRU). Utiliser une large pente douce de 12,5 % pour le carrefour et les passages pour piéton (même pente pour les autos et voitures). La pente surplombe le filet d'eau pour éviter le trou -2 + 2 cm au PMR. Les avaloires sont mis de chaque côté de cette large pente douce. Cette même large pente est utilisée pour les entrées de garages.
- Les trottoirs sont rabaissés sur les coins / oreilles (+15 -> + 5 cm) pour faire permettre un accès facile à plat aux passages pour piéton. Le trottoir traversant est rabaissé + 5 cm afin de ne pas gêner le passage des bus.

Largeurs

Trottoir / direction Arts-Loi

Largeurs actuelles en cm

Trottoir	192
filet d'eau	30
Piste cyclable	100
Equipement	80
filet d'eau (-2 cm)	20
Total	422

Largeurs proposées en cm

Trottoir	202
bordure droite (10 cm)	20
Piste cyclable	160
Bordure biseautée (5 cm)	20
filet d'eau (-2 cm)	20
Total	422

Trottoir / direction Schuman

Largeurs actuelles en cm

Trottoir	192
filet d'eau	30
Piste cyclable	100
Equipement	80
filet d'eau (-2 cm)	20
Total	422

Largeurs proposées en cm

Trottoir	202
Bordure biseautée (10 cm)	20
Piste cyclable	160
Sur-largeur avec bollards	30
Bordure biseautée (5 cm)	20
filet d'eau (-2 cm)	20
Total	452

rue de la Loi

Largeurs actuelles en cm

Trottoir	192	
filet d'eau	30	
Piste cyclable	100	210
Equipement	80	
filet d'eau (-2 cm)	20	
bande voiture	288	308
bande voiture	290	
bande voiture	290	
bande voiture	287	
filet d'eau (-2 cm)	20	307
Equipement	80	
Piste cyclable	100	210
filet d'eau	30	
Trottoir	192	
Total	1999	

Largeurs proposées en cm

Trottoir	202	
bordure droite (10 cm)	20	
Piste cyclable	160	
Bordure biseautée (5 cm)	20	
filet d'eau (-2 cm)	20	
bande voiture	288	308
bande voiture	275	
bande voiture	275	
bande voiture	287	
filet d'eau (-2 cm)	20	307
Bordure biseautée (5 cm)	20	
Sur-largeur avec bollard	30	
Piste cyclable	160	
Bordure biseautée (10 cm)	20	
Trottoir	202	
Total	1999	

Détails section par section

◆ Schuman – Pont de la Loi

Devant le Berlaimont, la largeur de la piste cyclable est mise à 2 m. A cet endroit le trottoir est large. Elle est mise à plat sur le macadam et elle est protégée par des bollards.

Devant le Charlemagne, une séparation en dur est placée entre la bande tout droit (vers Arts-Loi) et la bande "tournez vers la droite" (vers la rue Taciturne). Le trottoir est raccourci devant le Charlemagne et la zone de livraison reculée. Ce dispositif empêche des automobilistes sortant du tunnel d'être tentés de brûler la bande continue pour aller vers la rue Taciturne.

Les cyclistes traversent la bande "Tournez à droite" en s'intégrant dans le trafic auto, continu sur une piste cyclable protégée avec des bollards qui longe la séparation en dur entre les deux bandes voitures. La piste cyclable monte sur le trottoir au niveau du jardin de la vallée du Maelbeek.

◆ Pont de la Loi – Commerce

Il n'y a pas de SUL indiqués sur les plans pour les rues de Trèves et d'Arlon. Un oubli volontaire ? Il est demandé de mettre ses rues en SUL aussi. Ces deux rues ont été mises à sens unique en septembre 99 sans respecter la circulaire ministérielle sur les SUL (Peteers 30/10/98).

Pour tourner à gauche dans la rue de Trèves (ICR 3), le cycliste venant de Schuman doit aller jusqu'au passage pour piéton cité après le carrefour, faire marche arrière, puis tourner à droite, un véritable zigzag. Il faut donc laisser un passage pour piéton avec sas en amont du carrefour Loi / Trèves comme actuellement.

◆ Arts-Loi

Une bande direction ville est supprimée pour placer une bande cyclable afin de pouvoir traverser Art-Loi en une seule phase de feu. Le reste est utilisé pour faire un îlot refuge pour les piétons et diviser en deux la distance totale du passage pour piétons : 6 m et 10, 5 m au lieu de 19 m. On diminue la pression automobile vers le Pentagone en accord avec le plan de circulation du Pentagone.

Côté Ville de Bruxelles, on réduit à une large bande pour tourner à gauche et une bande tout droit. Les pistes cyclables sont élargies et on maintient la possibilité de rouler à contresens du côté gauche comme actuellement afin d'aller vers la rue Joseph II.

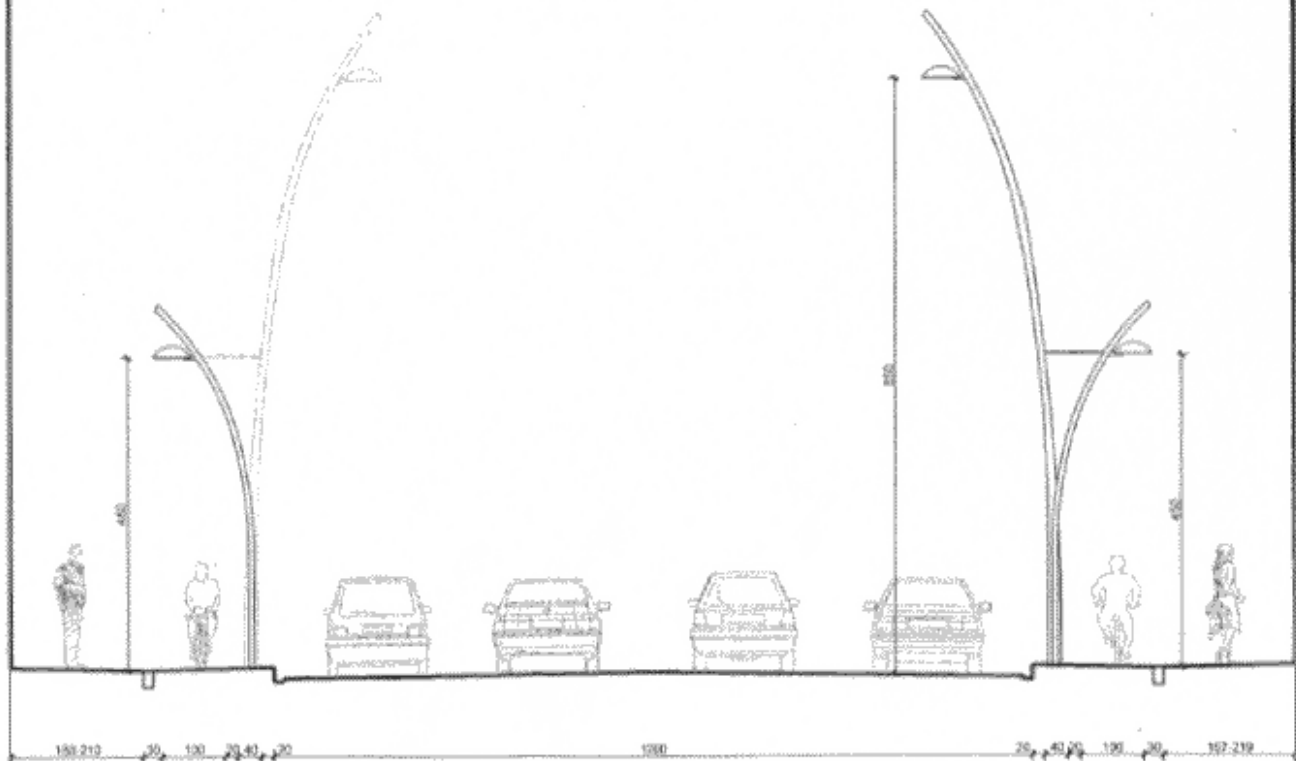
Il faut aussi une alternative à la latérale du bd du Régent. Celle-ci est fermée à la circulation depuis plus d'un an à cause de l'ambassade des USA et rien n'indique que cela va changer. Les cyclistes doivent pouvoir accéder à la bande centrale.

Références :

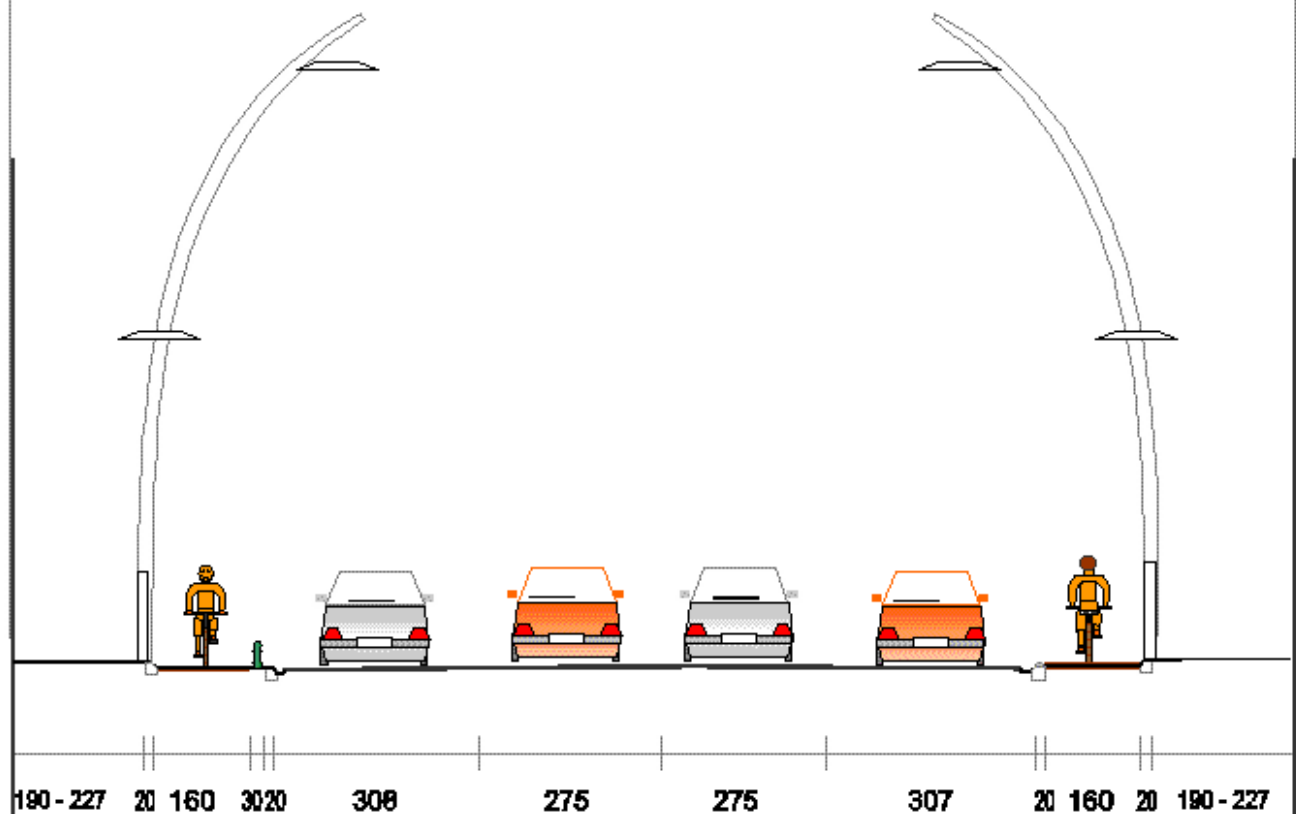
- ◆ PRD Plan Régional de Développement : www.prd.irisnet.be
- ◆ RRU : Règlement Régional d'Urbanisme : www.rru.irisnet.be
- ◆ plan communal des déplacements du Pentagone : Groep Planning www.ecolo-bruxellesville.be/plan%20de%20mobilité.htm
- ◆ Vademecum Fietsvoorzieningen www.fietsvlaanderen.be/Vademecum/Vademecum.asp
- ◆ Code de bonne pratique des aménagements cyclables», 317 p. (2001)
- ◆ Villes cyclables, villes d'avenir http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/index_fr.htm

Profil de la rue la Loi

Profil à l'enquête



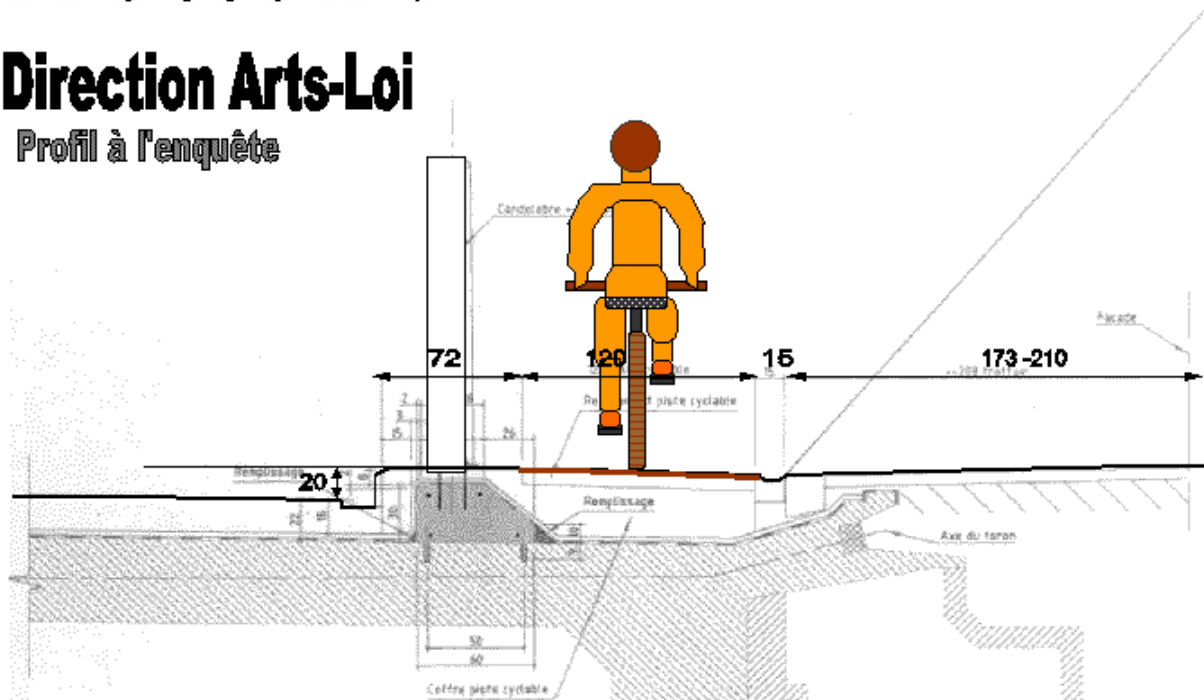
Profil proposé



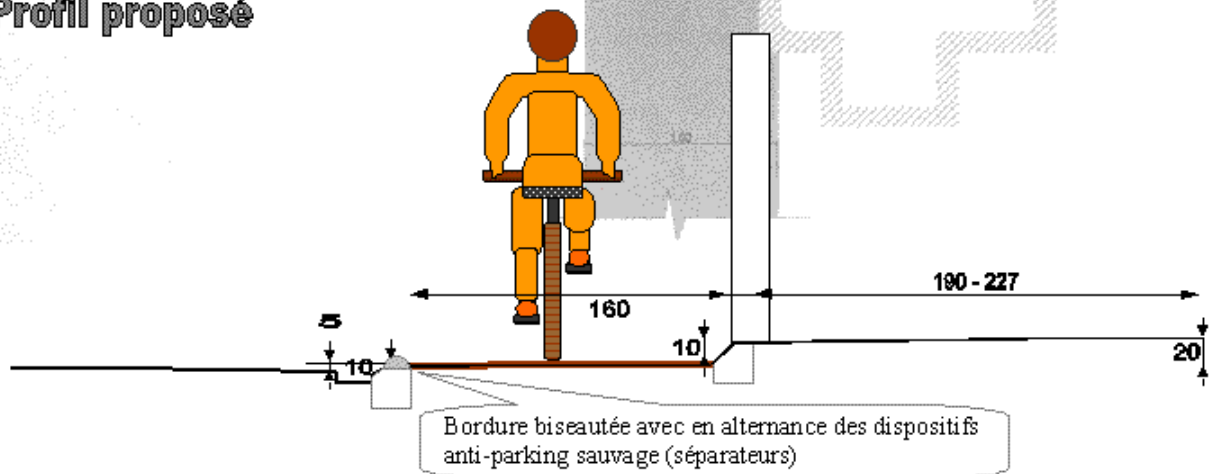
Trottoirs

Direction Arts-Loi

Profil à l'enquête

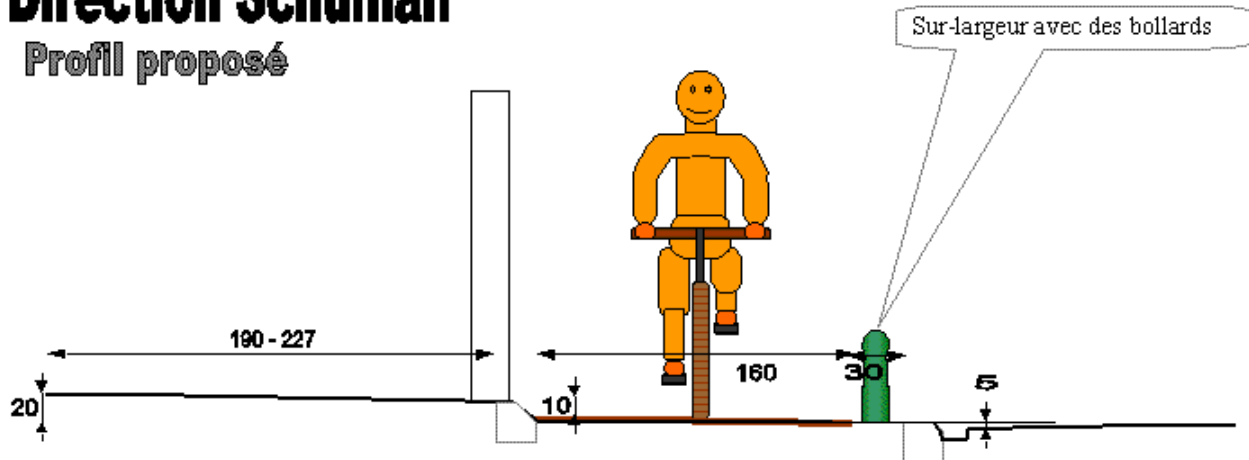


Profil proposé

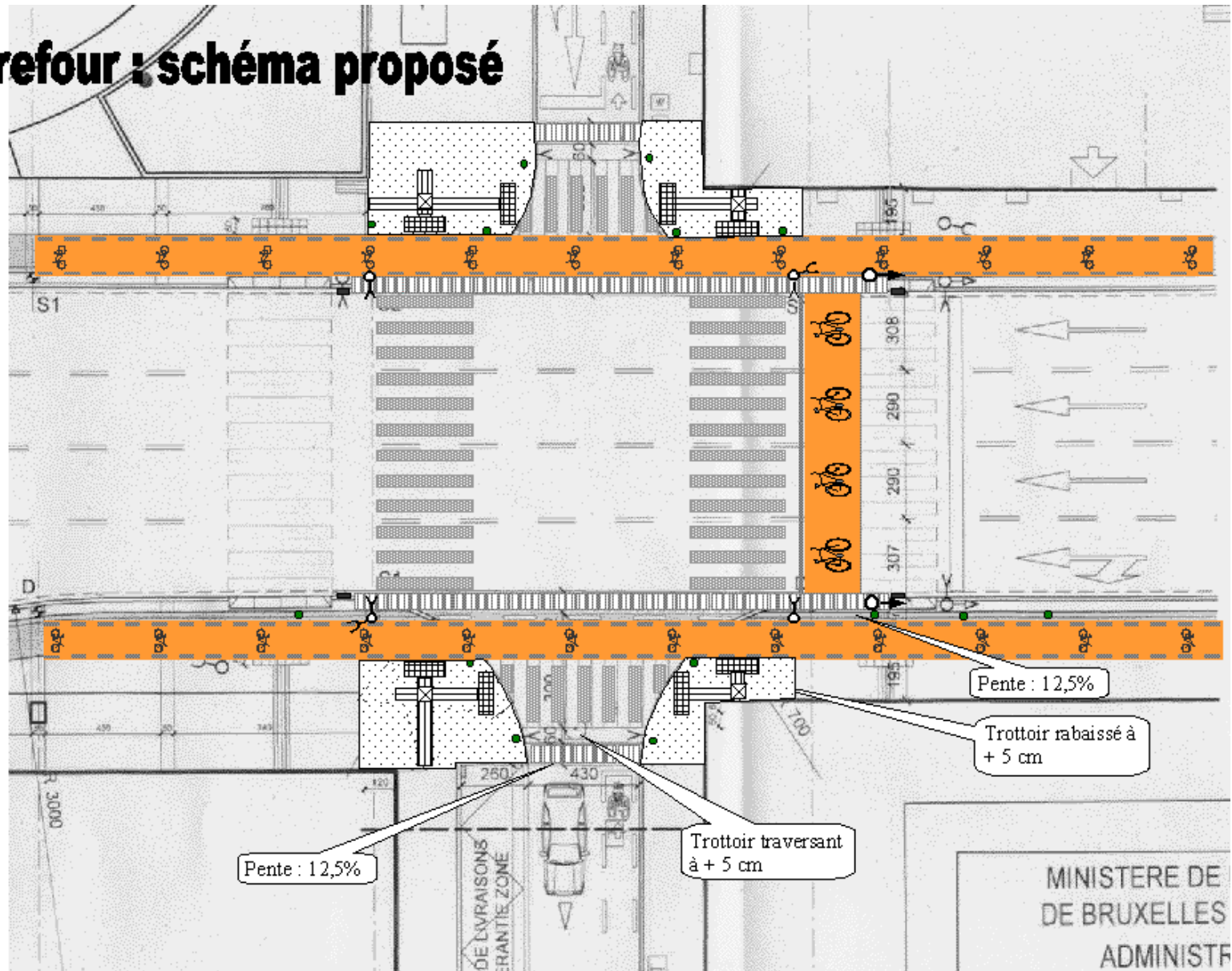


Direction Schuman

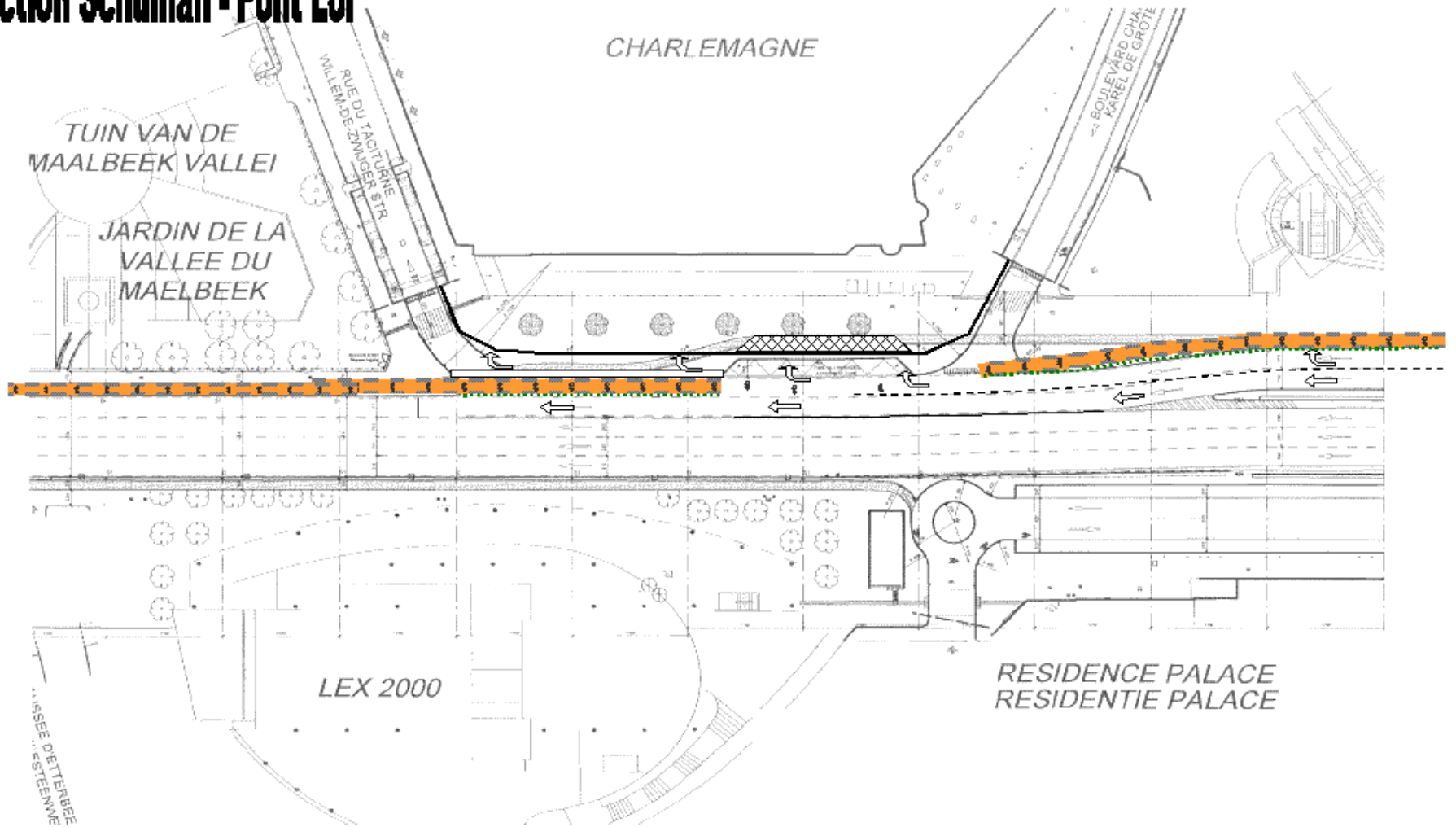
Profil proposé



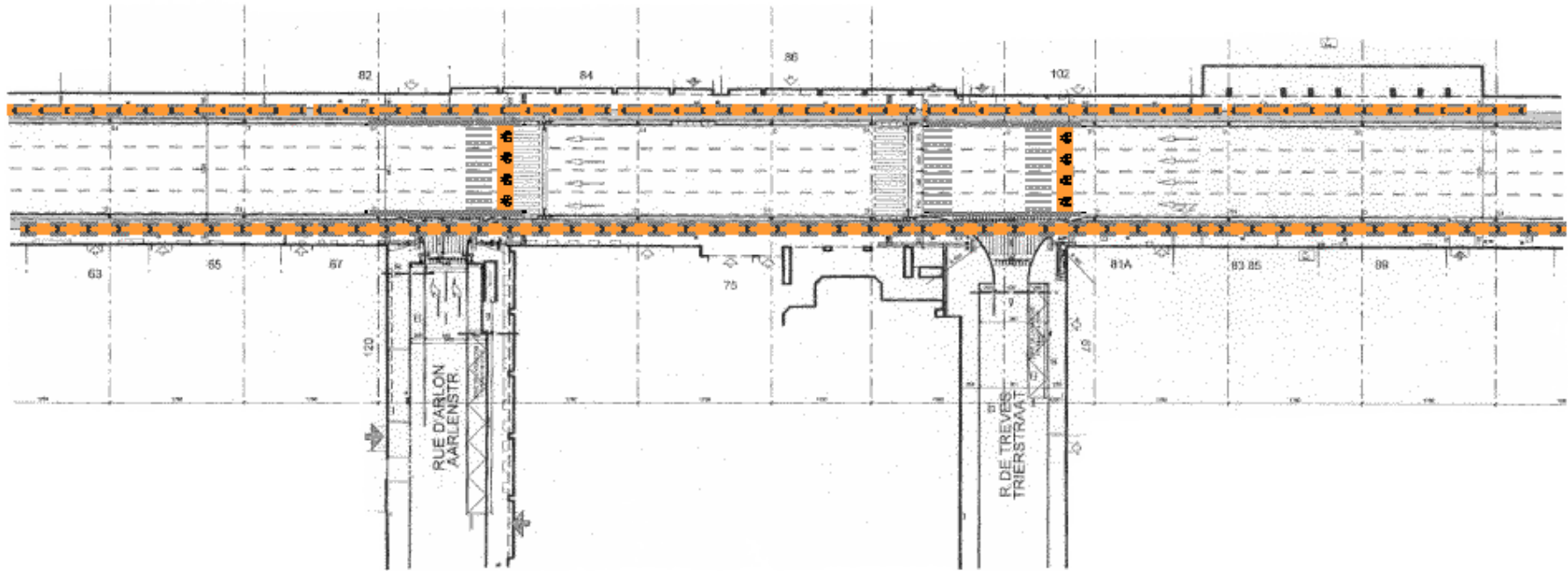
Carrefour : schéma proposé



Section Schuman - Pont Loi



Section Trèves - Arlon



Section Arts-Loi

