

Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s
Hôtel communal
Place Colignon
1030 Schaerbeek

OBJET : Avis du GRACQ et du Fietsersbond dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de réaménagement de la place Général Meiser (réf.régionale 15/PFD/1906525).

Bruxelles, le 3 avril 2024.

Madame la Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Échevin·e·s,
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission de concertation,

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens et le Fietsersbond ont pris connaissance du projet de réaménagement de la place Général Meiser à Schaerbeek.

La situation actuelle est particulièrement dangereuse pour les cyclistes, qui peinent à trouver leur place au milieu d'un trafic dense, en présence de bus et de poids lourds. Il s'agit d'une zone à concentration d'accidents (ZACA) de priorité 1, que les cyclistes peuvent pourtant difficilement contourner, en raison des traversées peu nombreuses de la moyenne ceinture. Une cyclostrade transite le long de la moyenne ceinture : le tracé, déjà très emprunté actuellement, est appelé à devenir un axe fort du réseau cyclable structurant grâce aux aménagements à venir.

Les cyclistes réclament depuis longtemps la sécurisation de ce carrefour complexe, via la création d'aménagements séparés du trafic motorisé : dans cette perspective, **nos associations accueillent positivement le projet de réaménagement de la place qui constitue une très nette amélioration pour les déplacements à vélo.**

Néanmoins, nos associations ne peuvent manquer de remarquer que le caractère encore très routier de la place, couplé à la présence de lignes de trams, limite *de facto* les possibilités de réaliser des aménagements cyclables optimaux.

Meiser : un périmètre concerné par plusieurs projets

La place Meiser et son fonctionnement sont directement concernées par une série d'autres projets d'envergure : le réaménagement du boulevard Reyers, celui des boulevards Wahis et Lambermont, le PAD Médiapark, le projet de tram et de station souterraine à Meiser...

Nos associations regrettent que l'articulation de ces différents projets ne soit pas clairement exposée. Il est dès lors difficile de se rendre compte des éléments de ces projets qui risquent de se trouver impactés par les projets à venir. **Nous insistons quoiqu'il en soit pour que ces projets futurs tiennent correctement compte des déplacements à vélo et de la cyclostrade qui emprunte le côté est des boulevards Reyers, Wahis et Lambermont. Ces projets devront nécessairement renforcer la qualité de l'aménagement, tout particulièrement en ce qui concerne son dimensionnement, et garantir son accès facile et sécurisé.**

Nous soutenons entièrement la **déconnexion de la latérale du boulevard Reyers du carrefour Meiser** : à l'heure actuelle, cette latérale accueille un fort trafic de transit (les conducteurs qui veulent rejoindre l'autoroute) qui rend la piste cyclable marquée actuelle peu sécurisante. Cette mesure du projet est donc en totale adéquation avec les ambitions du projet de réaménagement de l'axe Reyers, et permettra de rendre la latérale plus accueillante pour les cyclistes.

Concrétisation de la cyclostrade à l'est des boulevards Wahis et Reyers

Le projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3 mètres. Bien que cette dimension soit dans la continuité de la piste cyclable du projet Reyers, il faut souligner qu'il s'agit de la largeur minimale pour le réseau vélo PLUS. Le projet ne prévoit en outre aucune zone de recul vis-à-vis du trafic, contrairement aux recommandations du vademecum vélo. De même, les zones d'attente pour traverser le boulevard sont de dimensions réduites : avec le flux croissant de cyclistes, cela risque de gêner les différents mouvements au niveau des traversées, et de réduire l'efficacité et la sécurité des déplacements à vélo.

Nous regrettons qu'il ne semble pas possible, à l'heure actuelle, d'atteindre les dimensions standards (4 mètres) pour l'aménagement de l'axe cyclable structurant. Au vu de la croissance importante des déplacements à vélo ces dernières années et la prolifération des vélos de plus grand gabarit (pour le transport d'enfants ou de marchandises), un aménagement sous-dimensionné risque d'être rapidement obsolète.

Par ailleurs, un chaînon manquant subsiste entre ce projet, et le projet d'aménagement bidirectionnel le long de l'axe Wahis-Lambermont à partir du boulevard Léopold III pour lequel un permis d'urbanisme a

déjà été délivré. Des plans existent en vue de convertir la piste unidirectionnelle actuelle entre Meiser et Léopold III en piste bidirectionnelle : **nous encourageons la région à concrétiser ces plans dans la foulée du projet Meiser, pour veiller à la continuité de l'axe cyclable structurant.**

Traversées cyclables et gestion des feux

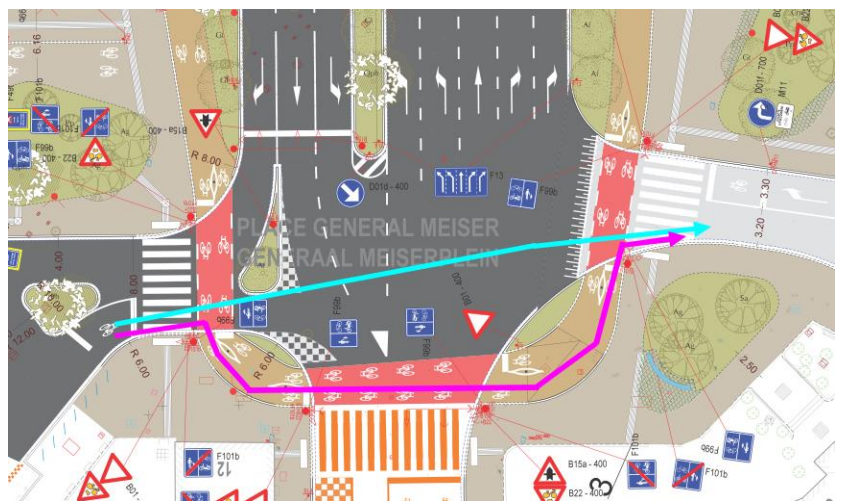
Le projet prévoit de doubler systématiquement les traversées piétonnes de **traversées cyclables bidirectionnelles**. C'est appréciable, car cela offre davantage de latitude aux déplacements cyclables. Étant donné la complexité de ce carrefour, nous demandons également que **l'ensemble des traversées cyclables gérées par feux soient « sans conflit »** : cela ne semble pas être le cas de la traversée de l'avenue Rogier (vis-à-vis de la bande de tourne-à-droite sur Meiser).

La sécurisation des traversées impose des tracés moins directs et davantage d'arrêts (chronophages et énergivores). Nos associations sont conscientes du fait que la capacité routière du carrefour sera l'un des critères importants de réussite du projet : cela implique que le phasage des feux sera calibré afin de maintenir le bon écoulement du flux automobile. **Nous insistons pour que les phasages de feux ne s'avèrent pas pénalisants pour les cyclistes : un bon aménagement cyclable doit allier sécurité et efficacité.**

Nous remarquons également que les **îlots refuges restent assez étroits** : cela peut s'avérer problématique si plusieurs cyclistes doivent s'y tenir, ainsi que pour les vélos plus longs (un vélo avec charrette a une longueur de 3m, par exemple). Il est donc **préférable que les cyclistes puissent traverser en une seule phase de feu.**

L'**utilisation de lentilles cyclistes** pour les traversées à feu permet aussi aux cycliste de gagner du temps de traversée (par rapport à des lentilles cyclo-piétonnes) – leur temps de dégagement étant plus court que celui du piéton, d'autant plus pour la traversée de plusieurs bandes de circulation.

Enfin, nous apprécions le caractère non obligatoire des aménagements : pour certains mouvements, les cyclistes aguerris préféreront la rapidité et l'efficacité de la chaussée (comme le montre l'illustration ci-contre). Cela permet aussi de réduire d'éventuels conflits cyclo-piétons en trottoir.



Signalisation et matérialisation des espaces cyclistes et cyclo-piétons

Jonction entre la place Meiser et la rue Ernest Cambier

Pour cette jonction, le projet prévoit un cheminement distinct pour les cyclistes et les piétons (signalisation, logos vélo et ligne de démarcation), mais un revêtement identique. Intuitivement, cela risque d'induire les usagers en confusion. En raison de son potentiel important, la **liaison cyclable entre la rue Cambier et la place Meiser doit être distincte du cheminement piéton, et matérialisée en asphalte ocre** (comme montré ci-dessous), pour guider correctement les cyclistes et prévenir les piétons de la présence éventuelle de cyclistes à cet endroit.

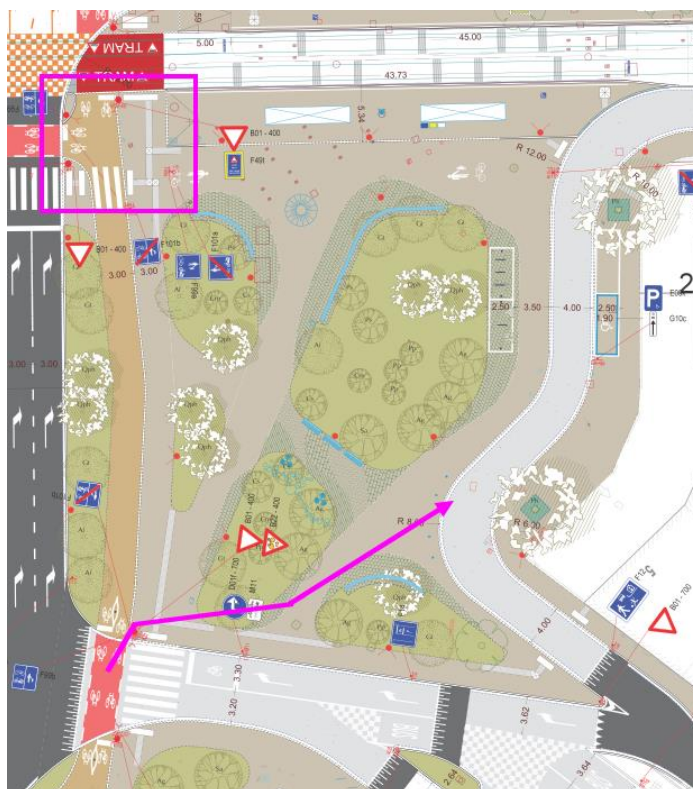


Espace cyclo-piéton à l'arrière des quais de tram sur la place Meiser

Le projet prévoit que l'espace soit entièrement mixte. Cette zone reste toutefois très conflictuelle, en raison des nombreux mouvements qui s'entrecroiseront à cet endroit (piétons, cyclistes, usagers des transports publics – en mouvement ou à l'arrêt). La zone à droite de la rampe d'accès à la zone d'arrêt de tram concentre plus particulièrement ces différents mouvements et usagers sur un périmètre très restreint.

Nous recommandons de dégager au maximum l'espace à l'arrière des quais afin de limiter les conflits, et de renforcer les marquages au sol pour assurer une meilleure compréhension du statut de la zone.

Pour réduire le flux de cyclistes transitant dans cette zone conflictuelle, les cyclistes en provenance de la chaussée de Louvain et se dirigeant vers la latérale du boulevard Reyers devraient pouvoir rejoindre la chaussée carrossable en amont : cette insertion doit être facilitée en modulant les zones vertes de la placette, sur l'exemple du tracé ci-contre.



Signalisation des espaces

Le projet prévoit de recourir à des signaux de type F99 (usage facultatif), ce que nous apprécions. Le projet nous semble toutefois démultiplier les panneaux (d'autant plus que les signaux de type « zonal » imposent un panneau de début et un panneau de fin), ce qui constitue autant d'obstacles et risque au final de nuire à la bonne lisibilité des aménagements.

Nos associations comprennent la nécessité d'une signalétique conforme au code de la route, mais nous estimons que celle-ci pourrait être réduite au minimum nécessaire. Nous proposons notamment de supprimer la majorité des panneaux F99 au niveau de la liaison entre Meiser et Cambier, ainsi que les panneaux aux deux coins de la chaussée de Louvain. Ces passages sont clairement identifiables par l'ensemble des usagers, dans le prolongement des traversées cyclables et protégés par des potelets : la multiplication des signaux F99 à cet endroit n'apporte rien, mais contribue à encombrer l'espace public.

Dans le même esprit, nous souhaitons que les potelets prévus au sein du projet soient réduits au strict minimum.



Stationnement vélo

Le projet prévoit de **doubler le stationnement vélo** (de 12 arceaux à 24 arceaux), ce que nous apprécions. Nous demandons :

- de prévoir du stationnement vélo directement au **débouché de la chaussée de Louvain** (desserte de la banque et du magasin Carrefour).
- que le **modèle d'arceau** soit bien conforme aux recommandations régionales, et que des **arceaux pour vélos-cargos** soient aussi prévus au sein du projet.
- que les arceaux vélos destinés aux vélos privés **ne soient pas placés directement à côté des drop zone**. Nous déconseillons cette configuration, car le risque de débordement sur l'espace dédié aux vélos privés est bien réel (en raison de la géolocalisation imprécise des engins partagés). Régulièrement, une seule trottinette occupe l'espace de deux vélos.

Nous regrettons la suppression pure et simple de la station *Villo!*. Cela implique que les stations environnantes seront systématiquement éloignées entre elles de plus de 500m.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans la formulation de votre avis. Nous demandons par ailleurs à pouvoir être entendus à l'occasion de la commission de concertation du 25/04/2024.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevin-e-s, Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation, nos salutations respectueuses.

Pour le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens,

Florine CUIGNET

florine.cuignet@gracq.org

Pour le Fietsersbond,

Thomas DEWEER

thomas.deweer@fietsersbond.be