

Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s  
Place du Conseil 1  
1070 Anderlecht

**OBJET : Avis du GRACQ et du Fietsersbond dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'aménagement d'un tronçon de cyclostrade sur la rue Verheyden (01/PFD/1928884).**

Bruxelles, le 4 juin 2024.

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 et le Fietsersbond ont pris connaissance du projet d'aménagement de la **cyclostrade C223**, sur le tronçon compris entre la gare de l'Ouest et la station de métro Jacques Brel.

Ce projet d'aménagement ne peut pas être considéré de manière isolée : il s'inscrit dans un tracé plus large de cyclostrade, dont il constitue l'un des **indispensables maillons**. Plusieurs tronçons sont d'ailleurs actuellement concernés par des projets de réaménagement. Il est dès lors primordial que le projet garantisse la **continuité du tracé cyclable** – nous constatons que les traversées cyclistes ont bien été organisées aux deux extrémités du projet, afin d'assurer la bonne liaison avec les tronçons suivants – tout en présentant un **grand niveau de qualité**.

Au-delà du seul aspect cyclable, ce projet est également l'occasion **d'améliorer la qualité de l'espace public** (élargissement de trottoirs, nouvelles plantations, mobilier urbain...), bien qu'il ne s'agisse pas d'un réaménagement de façade à façade.

## CHOIX D'AMÉNAGEMENT

Une cyclostrade doit accueillir, dans les meilleures conditions possibles, des cyclistes aux profils très variés : des adultes comme des enfants, des hommes ou des femmes, des personnes de tout âge, des cyclistes confirmés ou débutants, des cyclistes navetteurs comme des cyclistes récréatifs. Un grand soin doit donc être apporté à la **sécurité de l'aménagement** (intersections, séparation des autres usagers, lisibilité) et à son **confort** (largeur, revêtement).

Dans l'idéal, le choix d'aménagement se porte sur une piste cyclable séparée du trafic motorisé comme de la circulation des piétons (2,5m pour une piste unidirectionnelle et 4m pour une piste bidirectionnelle, hors bordures et zones tampons). Le contexte urbain préexistant impose néanmoins des **contraintes spécifiques** qui rendent peu envisageables, dans le cas présent, l'aménagement d'une piste séparée de bonne qualité.

### ► **Chaussée de Ninove : piste cyclable séparée**

La charge de trafic sur la chaussée de Ninove implique un aménagement séparé. Si l'aménagement proposé permet d'assurer la liaison avec le tronçon suivant de cyclostrade, il reste **relativement minimaliste** (aménagement d'un seul côté du carrefour, largeur minimale de 3 mètres, conflits potentiels avec les piétons ...). Pour assurer une réelle prise en compte de l'ensemble des mouvements au niveau de la gare de l'Ouest, un projet de réaménagement global de la zone sera nécessaire.

Au niveau de la jonction avec la rue Nicolas Doyen, nous constatons que la piste cyclable s'élargit jusque plus de 7 mètres (ce qui permet de faire cohabiter différents mouvements cyclistes). Le risque de stationnement sauvage est réel à cet endroit. Nous souhaitons que le nombre de potelets soit réduit à l'absolu minimum (en raison de la gêne et du risque de chute qu'ils occasionnent), mais nous demandons à ce qu'il soit possible d'en ajouter aux endroits qui s'avèreraient problématique en pratique.

De l'autre côté, le projet prévoit également la prolongation du passage piéton existant sur la piste cyclable. Bien que le plan mentionne « passage piéton réglé par feux », l'organisation n'est pas claire (pas de mention de feux cyclistes pour gérer la priorité du passage piéton ni de ligne d'arrêt pour les cyclistes). Afin d'assurer la sécurité des piétons, l'organisation de cette traversée nécessite d'être précisée. L'abaissement de bordure prévu sur la largeur du passage piéton doit également être élargi à la traversée cycliste adjacente.

Nous recommandons également de souligner la priorité des cyclistes sur le tracé de la cyclostrade en ajoutant des triangles sur pointe à l'attention des conducteurs qui entrent dans la rue Verheyden.

► **Rue Verheyden : zone cyclable**

Sur la rue Verheyden, le choix s'est porté sur une **zone cyclable**. Si nous comprenons les motivations derrière ce choix, nos associations constatent que bon nombre de zones cyclables en région bruxelloises sont actuellement dysfonctionnelles (trafic trop important, trop peu de respect des règles, manque de lisibilité, sentiment d'insécurité) et suscitent beaucoup de critiques.

Dans le cas de la rue Verheyden, nous nous inquiétons particulièrement des entrées et sorties de **pooids lourds** (entreprise Watteau) et de la présence de **nombreux minibus scolaires**, peu compatibles avec le statut de zone cyclable. De même, le projet maintient un **nombre important d'emplacements de stationnement** – dont du stationnement dimensionné pour des véhicules plus volumineux : cela nuit au sentiment de sécurité de l'aménagement et constitue aussi une source de conflits potentiels.

Nous insistons pour que, au-delà du réaménagement lui-même, les autorités communales mettent tout en œuvre afin d'assurer la **fonctionnalité de la zone cyclable et la sécurité de tous les cyclistes** (plan de circulation, communication auprès des riverains, sensibilisation des chauffeurs et parents d'élèves, contrôles...).

Nous recommandons également que le stationnement longitudinal soit délimité par une ligne continue blanche (intégrée à la largeur du stationnement de 2,1m et 1,8m), afin que les conducteurs n'empiètent ni sur la zone tampon, ni sur le revêtement ocre.

► **Drève arborée : espace cyclo-piéton**

Sur la drève arborée, les piétons et les cyclistes circuleront sur un espace mixte. Là également, il importe que des mesures d'information et de communication soient prévues afin d'assurer une bonne cohabitation.

## LE REVÊTEMENT

Nous soutenons le choix des revêtements : **asphalte ocre pour la piste cyclable et la zone cyclable**, et **béton désactivé beige** pour l'espace cyclo-piéton. Ces revêtements sont confortables et non-glissants, d'entretien facile, et renforcent la compréhension des aménagements.

Le projet prévoit également une **bordure en béton** enterrée qui servira de ligne guide sur l'ensemble du tracé de la cyclostrade. Les cyclistes doivent pouvoir circuler dessus ou la franchir sans risquer de chuter : son installation doit être réalisée avec une grande minutie, et garantir une bonne tenue dans le temps.

Enfin, des **pavés béton** seront utilisés pour les trottoirs et les parvis. Le dossier précise que « *le choix de la structure du revêtement en pavés béton sera fait en tenant compte de la charge de trafic attendue* ». En pratique, nous constatons que les surfaces réalisées en éléments modulaires se dégradent rapidement (pavés déchaussés ou cassés, trous...), même sur les zones exclusivement piétonnes qui accueillent malgré tout du trafic (stationnement sauvage, véhicules d'entretien, entrées de parking...). Il est important d'en tenir compte.

## STATIONNEMENT VÉLO

Nous constatons que le projet prévoit du stationnement vélo au niveau du parvis de l'école et du parvis Graindor, en plus du stationnement existant à proximité de l'entrée de la rue Verheyden. L'ajout de quelques arceaux au sein de la rue Verheyden serait également un plus.

Nous recommandons de prévoir également, en plus des arceaux classiques, des arceaux bas destinés au stationnement des **vélos-cargos**.

## BALISAGE ET SIGNALISATION

Le projet ne mentionne pas la **signalisation** qui sera apposée. C'est pourtant un élément constitutif du projet : elle doit être complète et précise, tout en garantissant l'accès des *speed pedelecs* à l'ensemble du tracé de la cyclostrade.

Aucun **balisage « cyclostrade »** vertical n'est prévu, ni aucun marquage spécifique (triangles bleus). Si le balisage peut être réalisé par la suite sur les différents tronçons constitutifs de la

cyclostrade, nous insistons sur son importance pour renforcer le guidage des cyclistes, particulièrement aux intersections où s'interrompt la ligne guide en béton.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans la finalisation du projet. Nous demandons par ailleurs à ce que l'un·e de nos représentant·e·s puisse être entendu·e à l'occasion de la commission de concertation du 13 juin 2024.

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, nos salutations respectueuses.

Pour le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens,

Pour le Fietsersbond,

Florine CUIGNET

[florine.cuignet@gracq.org](mailto:florine.cuignet@gracq.org)

Thomas DEWEER

[thomas.deweer@fietsersbond.be](mailto:thomas.deweer@fietsersbond.be)