



Au Collège du Bourgmestre et Échevin·e·s de la ville de Bruxelles

Centre administrative Brucity

Rue des Halles 4

1000 Bruxelles

Objet : Avis d'Avello et du Fietzersbond concernant l'enquête publique relative au tram 15 (04/PFD/1943670)

Bruxelles, le 3 juillet 2025

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

Avello et le Fietzersbond ont pris connaissance du projet pour le tram 15 et le réaménagement des routes qu'il empruntera.

Le tram 15 est un **projet phare pour les transports en commun bruxellois**. Il crée une liaison entre l'arrêt de métro Belgica à Jette et la gare du Nord et son quartier, en passant par le quartier Maritime. Il ne lie pas seulement d'importants pôles multimodaux et leur quartier, mais le projet a le potentiel de devenir un maillon important d'un réseau de transports publics bien développé.

De surcroît, le projet offre aux cyclistes **une opportunité unique pour une répartition plus équitable de l'espace public conformément au principe STOP**. Le boulevard Belgica, la rue Picard et le boulevard Simon Bolivar font tous partie d'un axe Vélo Plus. Cette catégorisation de la voie publique requiert une infrastructure cyclable de qualité. Il est primordial d'y intégrer des cheminements directs et d'y réduire au maximum les situations conflictuelles avec les autres usagers de la voie publique. Les aménagements cyclables séparés sont donc préférables à la circulation en mixité.

Dans notre réponse à l'enquête publique, le Fietzersbond et Avello mettent l'accent sur le réaménagement de la voie publique que le tram 15 impose, et sur les possibilités offertes aux cyclistes. **Nos deux associations applaudissent l'effort fourni pour offrir plus de confort et de sécurité aux cyclistes. Elles pointent néanmoins certaines situations problématiques et insistent sur la marge de progression qui existe encore à ce jour.**

Avello et le Fietzersbond demandent donc à la commission de concertation de reconnaître la valeur ajoutée du projet, tout en plaidant pour des améliorations afin de maximiser les bénéfices pour les cyclistes.

Notre avis à l'enquête publique concernant le tram 15 se construit comme ceci :

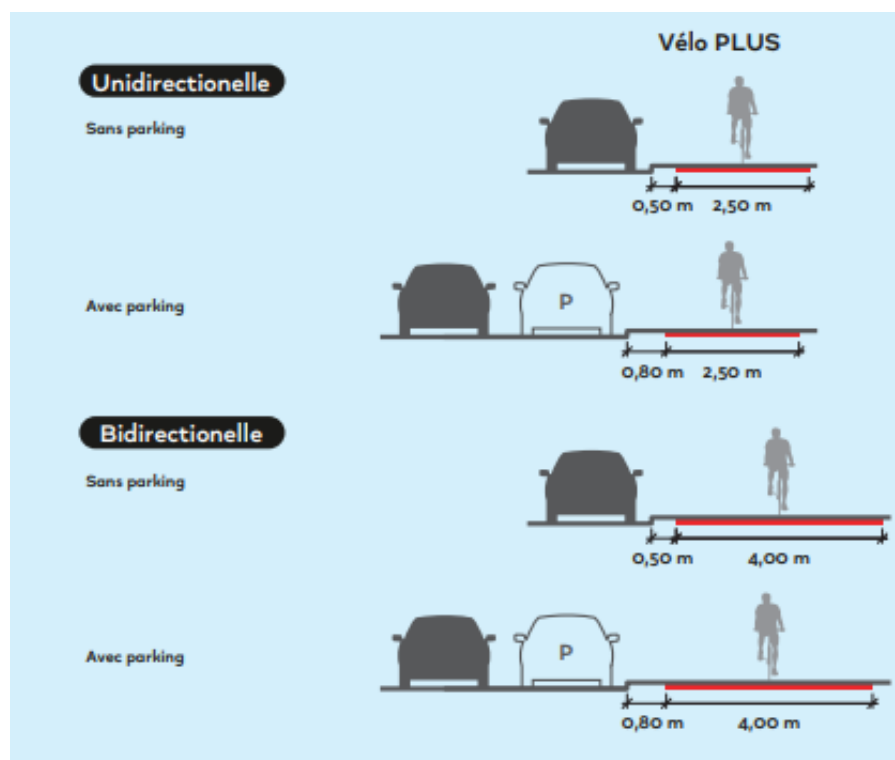
Remarques générales	2
Zone Bolivar	4
Zone Picard	8
Zone Belgica	10
Conclusion générale.....	14

Remarques générales

Après étude des trois secteurs du projet (Bolivar, Picard et Belgica), Avello et le Fietzersbond aimeraient tout d'abord vous faire part des différents points d'attention qui ont été relevés sur les plans projetés, et qui sont valables sur l'ensemble du projet.

SMV Vélo Plus

Le Fietzersbond et Avello se réjouissent de l'amélioration des infrastructures cyclables sur un axe Vélo Plus. Nos deux associations souhaitent attirer l'attention sur des **normes établies par la Région de Bruxelles-Capitale**. Nous faisons référence au guide "[Le bon aménagement cyclable au bon endroit](#)" :



Avello et le Fietzersbond constatent que ces normes, malgré les efforts fournis pour y parvenir, n'ont pu être respectées en tout point du projet, principalement par manque d'espace disponible. En tant qu'associations plaidant pour les cyclistes, nous regrettons cela. Cependant, nous intégrons que le contexte ne le permette pas partout et surtout nous respectons que le principe STOP prime. **Les associations soulignent donc clairement que l'espace dédié aux aménagements cyclables n'est pas optimal et qu'il ne faudrait pas encore réduire l'espace alloué aux cyclistes.**

Stationnement vélo

Concernant le stationnement vélo, nous aimerions attirer votre attention sur quelques points importants :

- Contrairement aux **arceaux** proposés dans les différentes notes explicatives du projet, les premiers et derniers arceaux d'une ligne d'arceaux doivent avoir une **3^e barre horizontale à 30 cm du sol**. Ceci afin d'être identifiable par des personnes malvoyantes, comme détaillé dans le Vademecum piéton n°4 (cahier de l'accessibilité piétonne).
- De plus, il est nécessaire d'inclure des **arceaux pour tous les types de vélos** (vélos-cargo, longtails, vélos avec remorque, ...). Spécifiquement aux abords des différentes zones d'intérêts (écoles, zones commerciales, ...).
- Il faut aussi prévoir des « **drop zones** », séparées des arceaux vélo, pour les vélos et trottinettes partagées.
- Afin de pouvoir répondre à la demande éventuelle, nous suggérons d'étudier la demande pour de nouveaux **box à vélos** et de les intégrer au projet.

Revêtement et potelets

A plusieurs reprises dans les plans d'aménagement, nous constatons l'utilisation de **clous de voiries en acier** (place Werrie, devant les bâtiments de BOSA sur le Boulevard Simon Bolivar, ...). Ceux-ci sont **dangereux car peu visibles et glissants**, surtout par temps de pluie. Le Vademecum vélo n°6 (« Marquage et éclairage des aménagements cyclables ») déconseille leur utilisation sur les tracés cyclistes. Nous conseillons de recourir à du marquage au sol.

Bien que les **revêtements modulaires** permettent de visuellement créer une zone qui invite les automobilistes à réduire leur vitesse. Nous craignons que leur utilisation, autant sur des espaces carrossables que sur des aménagements cyclables qui présentent des risques de stationnement sauvage, mène à une **détérioration rapide** de la voirie, surtout s'ils ne sont pas parfaitement posés. On l'observe sur différents projets de la Région de Bruxelles-Capitale, comme sur le piétonnier Boulevard Anspach notamment.

Nous observons à maintes reprises des **potelets dans le chemin des cyclistes**. Que cela soit au milieu d'un aménagement cyclable, comme par exemple à la fin de la traversée cyclable devant l'avenue Firmin Lecharlier. Ou de manière trop rapprochée le long d'un aménagement, comme sur la traversée devant le n°3 de la place Werrie. De nombreux accidents ont déjà été relevés dans la Région suite à l'utilisation excessive de ces potelets.

Avello et le Fietsersbond aimerait attirer votre attention sur **l'utilisation de la couleur ocre et rouge (schlamm rouge)** pour les aménagements cyclables. Comme mentionné dans la note interne de Bruxelles Mobilité, il est recommandé « d'employer le schlamm rouge en parcimonie et de limiter ces zones rouges aux zones les plus conflictuelles, et uniquement sur la portion de voirie où aucun autre usager que le cycliste ne bénéficie d'une priorité » (voir page 1). De plus, l'interruption de la couleur ocre, couleur qui accorde la priorité aux cyclistes, n'est pas justifiée. **Nous demandons donc de réviser l'ensemble des couleurs utilisées aux intersections du projet.**

Signalisation et marquage

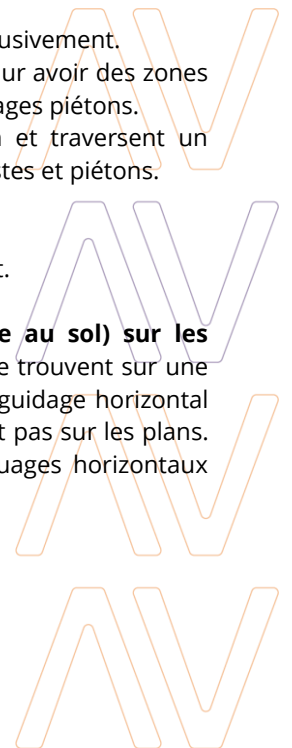
Nous remarquons que le **plan de signalisation est tout à fait inadapté**. Effectivement, à plusieurs reprises, la signalisation prévue ne semble pas répondre aux aménagements prévus et n'est pas claire. Nous demandons donc que l'ensemble du plan de signalisation soit revu et cohérent avec les aménagements.

De plus, nos deux associations soulèvent aussi à maintes reprises des lacunes dans l'emploi des feux de circulation. Nous observons :

- Des **feux cyclo-piétons non pertinents** car placés à des traversées piétonnes exclusivement.
- **L'oubli des lignes d'arrêts** en amont des feux pour les cyclistes. C'est impératif pour avoir des zones d'arrêts claires pour les cyclistes, et éviter que ceux-ci s'arrêtent au milieu des passages piétons.
- Un **manque de zones d'attente** pour les cyclistes qui changent de direction et traversent un carrefour en deux temps. Ceci pour éviter des conflits entre cyclistes, et entre cyclistes et piétons.
- Un manque d'information quant à la présence des **panneaux B22 et B23**.

Nous demandons donc de revoir l'utilisation des feux de circulation sur l'ensemble du projet.

Finalement, les associations cyclistes plaident pour **un guidage horizontal (marquage au sol) sur les itinéraires cyclables**. Ceci concerne la cyclostrade et l'itinéraire cyclable régional 10 qui se trouvent sur une partie du projet, plus précisément sur le boulevard Belgica et la rue Vanderstichelen. Le guidage horizontal des cyclistes sur **une ICR est assuré par des doubles chevrons**, cependant, ils ne figurent pas sur les plans. Avello et Fietsersbond sont favorables à un guidage clair et demandent que des marquages horizontaux soient appliqués de manière cohérente.



Zone Bolivar

L'instauration du tram sur le boulevard Bolivar est l'occasion de requalifier l'ensemble de l'espace public, en créant des espaces de circulation dédiés aux cyclistes et aux piétons conformément à la Spécialisation Multimodale des Voiries, et en verdurisant considérablement l'axe, ce qui est très apprécié.

Au contraire des deux autres zones du projet de tram 15, caractérisées par des contraintes spatiales fortes, la zone Bolivar permet de créer deux pistes cyclables bidirectionnelles de largeur confortable de part et d'autre du boulevard Simon Bolivar. Les aménagements cyclables sont correctement séparés du trafic motorisé, mais également du flux piéton (magistrale piétonne). Sur le réseau vélo structurant, un tel aménagement se justifie amplement.

Avello et Fietzersbond attirent toutefois l'attention sur deux points très problématiques au niveau de la zone Bolivar :

- **L'absence de vision globale concernant la mobilité (cycliste) au niveau de la gare du Nord** et de ses abords : la situation proposée n'est pas du tout satisfaisante pour les cyclistes et la jonction avec la cyclostrade C3 n'est pas envisagée, que ce soit à court, moyen ou long terme.
- **L'organisation problématique des deux principaux carrefours de la zone** : Bolivar/Quai de Willebroek et Bolivar/Albert II.

Nous remarquons également que le **plan de signalisation est tout à fait inadapté et doit être intégralement revu pour la zone Bolivar**. Le plan de signalisation mentionne uniquement des signaux D10 (trottoirs cyclo-piétons) alors qu'il n'existe aucun aménagement de ce type au sein du projet. De nombreux panneaux de signalisation sont en outre manquants. Nous précisons que l'ensemble des pistes cyclables du projet doivent être signalées par un signal D7 avec un panneau additionnel interdisant la circulation des cyclomoteurs B là où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.

Absence de vision concernant les connexions cyclistes au niveau de la gare du Nord et de ses abords.

La zone de la gare du Nord est impactée par plusieurs projets d'envergure : tram 15, projet CCN et reconversion de tours, cyclostrade... Le PPAS fait actuellement l'objet d'un recours, et le masterplan mobilité mentionné dans la note explicative n'a pas été approuvé officiellement et n'est pas accessible au grand public. En l'absence d'une réelle vision stratégique pour l'ensemble du périmètre et de directives claires auxquelles devraient se conformer les différents projets, leur réalisation successive va conditionner les possibilités futures de jonctions cyclables.

Nos deux associations déplorent le fait que le projet se limite au périmètre strict de l'intervention, et que rien ne soit planifié par ailleurs afin de garantir la jonction avec la cyclostrade C3 (le long de la ligne de chemin de fer), ni l'accessibilité du parking vélo de la gare ou pour assurer un franchissement sécurisé de la ligne de chemin de fer (via les tunnels). Par ailleurs, l'ajout de rails de tram et d'un terminus tram dans la zone ajoute une contrainte forte sur l'espace public qui limite d'autant plus les possibilités d'établir un cheminement sûr et confortable pour les cyclistes. Cela justifie d'autant plus de tenir compte des connexions cyclables dès le début du projet.

Gare du Nord – Tour Proximus – Rue des Charbonniers

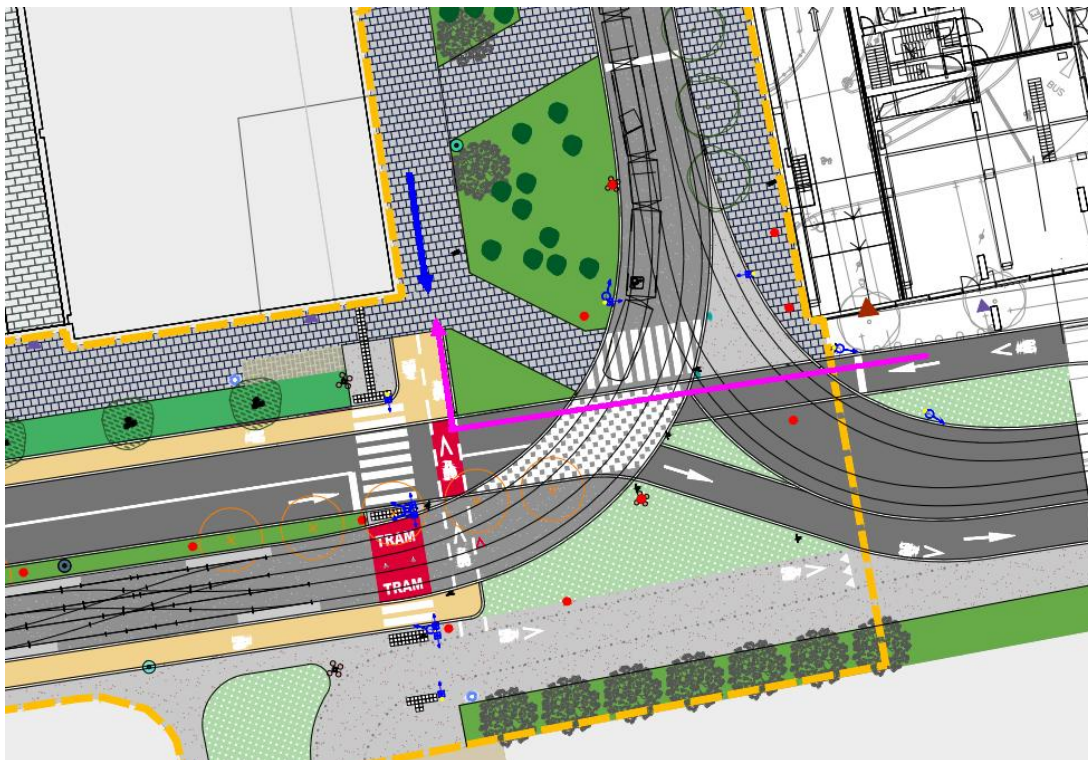
Il n'existe pas de jonction clairement établie et sûre pour les cyclistes entre le boulevard Bolivar (tracé Vélo PLUS) et la cyclostrade C3 (qui passe à l'heure actuelle sous la dalle le long de la gare du Nord en desservant le parking vélo sécurisé et le point vélo). L'implantation du terminus tram dans la rue des Charbonniers nous semble problématique et devrait être réexaminée, en veillant au respect du principe STOP.

- **Le long de la tour Proximus :**

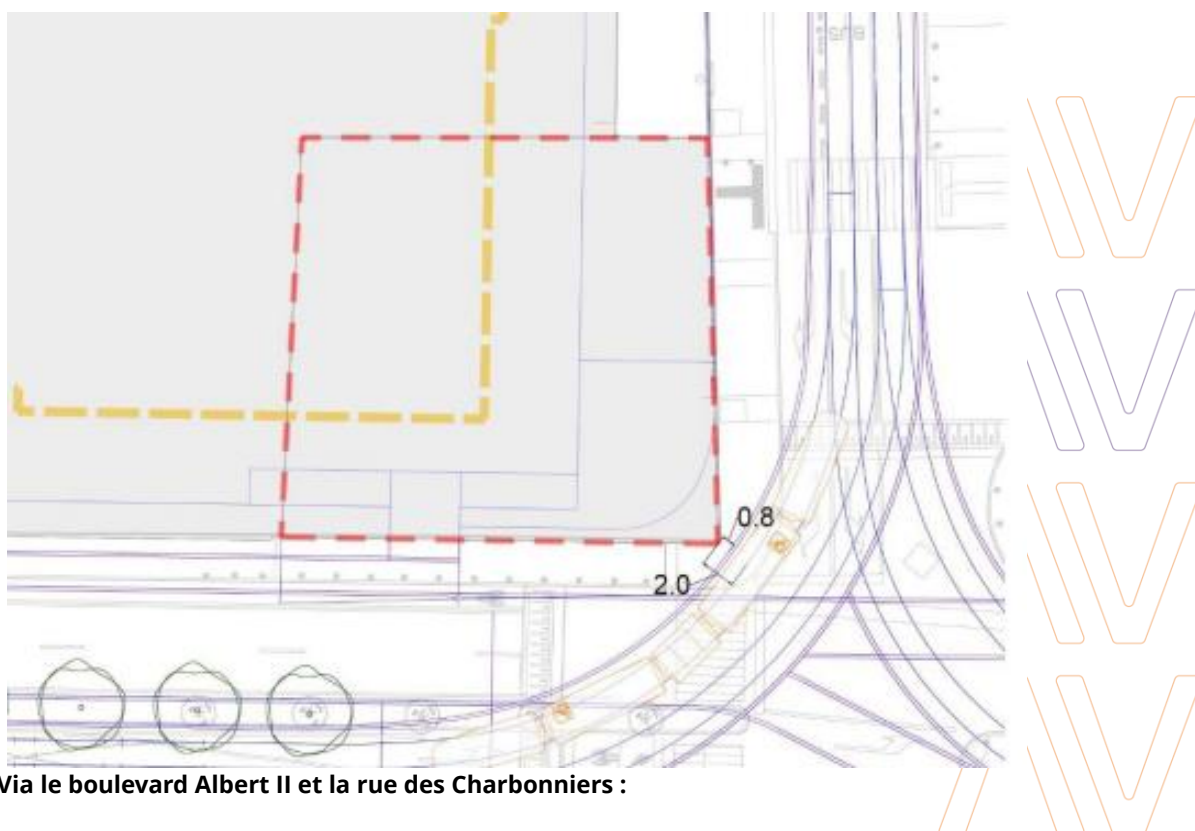
Les cyclistes doivent circuler sur un trottoir cyclo-piéton (zone de rencontre), ce qui n'est pas une bonne option pour une telle liaison. Rien n'est prévu pour permettre au cycliste qui se dirige vers la place du Nord de se réinsérer en voirie au niveau de la rue des Charbonniers (flèche bleue). Dans le sens inverse, le cycliste doit rejoindre la zone à angle droit (flèche rose). Le trottoir partagé, au coin du bâtiment Proximus, est très étroit et permettra difficilement la circulation des piétons et des

cyclistes (dans différentes directions).

Les plans de coupe et le plan de signalisation semblent en outre indiquer que le trottoir entre l'arrêt gare du Nord et la tour Proximus n'est pas accessible aux cyclistes.



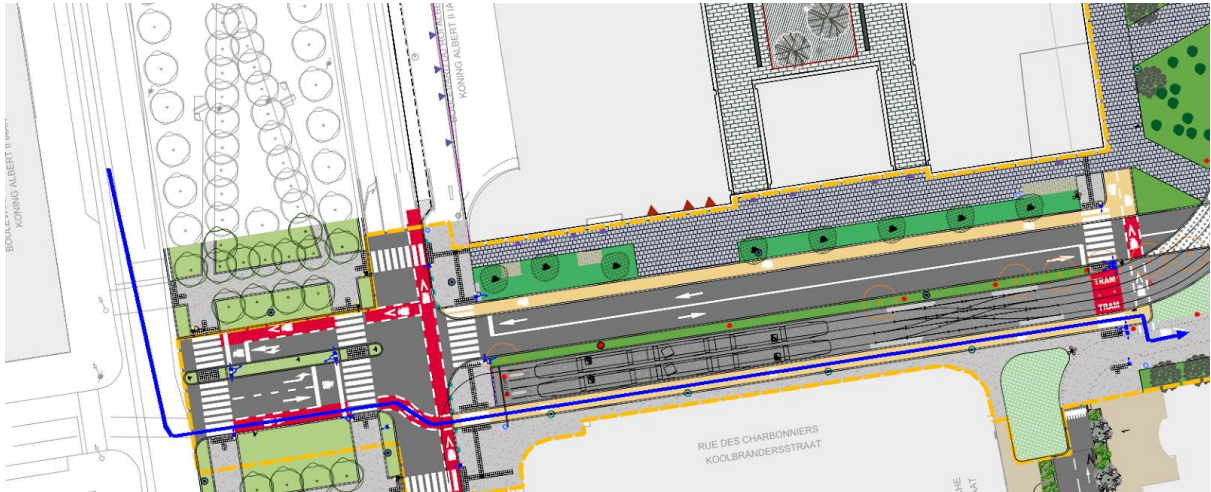
Ce projet est en outre dépendant de la réalisation du projet Proximus. Dans son implantation actuelle, le passage libre entre le coin du bâtiment et le tram n'est que de 80 centimètres, ce qui rend impraticable le passage le long de la tour Proximus, que ce soit pour les cyclistes ou pour les piétons. Cette situation est tout à fait inacceptable, en l'absence d'autre cheminement praticable.



- Via le boulevard Albert II et la rue des Charbonniers :

La zone du projet se limite uniquement à une partie du carrefour avec le boulevard Albert II. Or le cycliste qui souhaite rejoindre la rue des Charbonniers à partir d'Albert II doit quitter la piste cyclable marquée en amont du carrefour et traverser deux bandes de circulation automobile pour rejoindre la piste cyclable marquée de la berme centrale. C'est un mouvement complexe et insécurisant qui n'est pas du tout adapté à une liaison cyclable structurante. La piste cyclable dans la rue des Charbonniers se trouve au même niveau que le trottoir étroit, ce qui n'est pas non plus une configuration idéale.

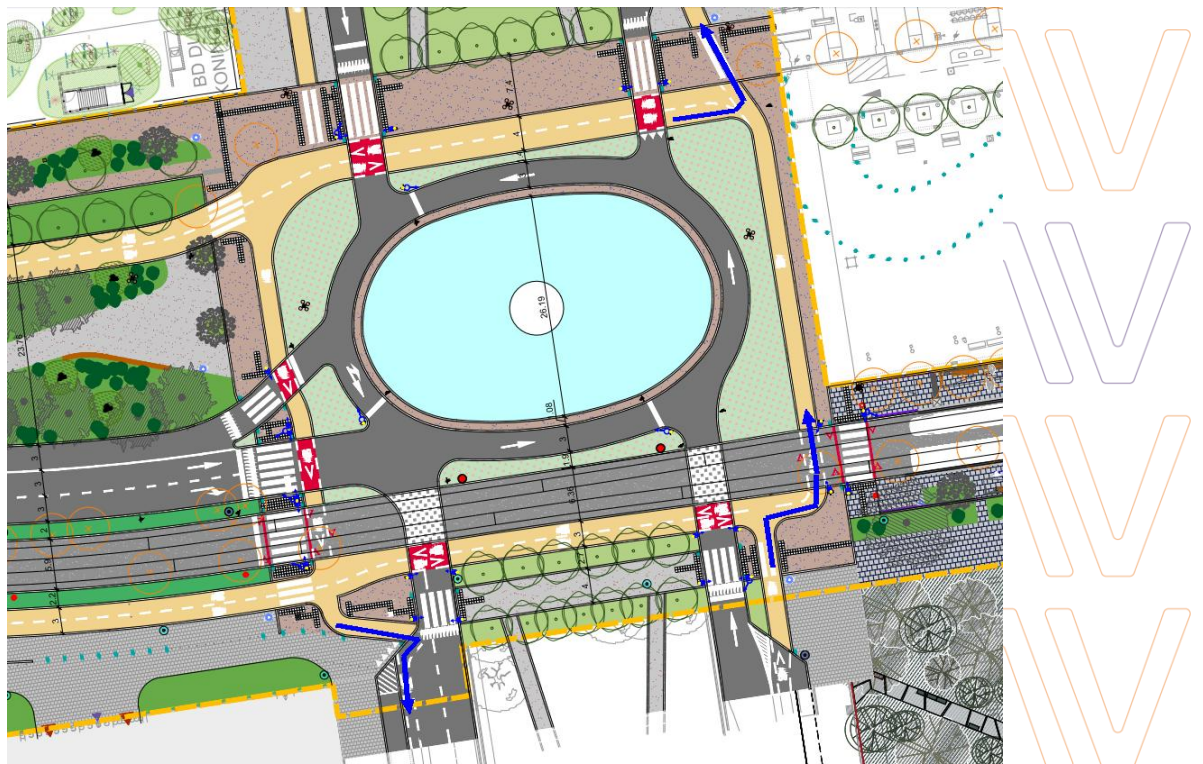
Nous n'avons pas trouvé d'information quant à l'aménagement du terminus dans la rue des Charbonniers dans la configuration de la tour Proximus actuelle, et sur son impact pour les cyclistes.



Carrefour Bolivar/Albert II

Les jonctions entre les deux tracés Vélo PLUS sont unidirectionnelles et risquent d'être utilisées en pratique à contresens, car elles relient deux pistes bidirectionnelles. Les angles de giration sont régulièrement inadaptés pour les cyclistes (flèches bleues). Aucun raccord ne semble prévu avec l'esplanade devant la gare du nord. Au sud du projet, un élément de séparation entre le site propre du tram et la piste cyclable serait souhaitable.

De nombreux détails du projet sont à revoir : marquage de passage piéton manquant, marquage axial de la piste cyclable mal réalisé, traversées de la magistrale piétonne pas suffisamment claires...



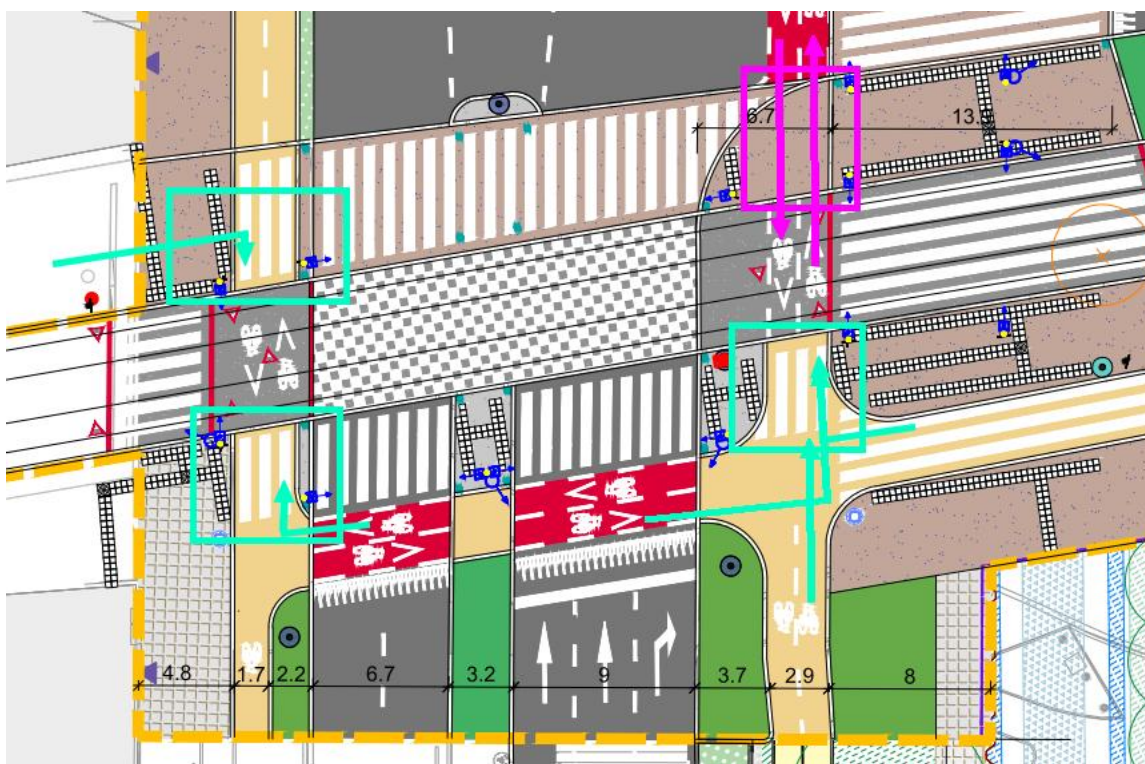
Carrefour Bolivar/quai de Willebroek

Le carrefour connecte des pistes majoritairement bidirectionnelles, nous apprécions donc que l'ensemble des traversées cyclistes soient également bidirectionnelles, ce qui permet au cycliste de gérer plus efficacement ses traversées.

Cependant, il n'existe pas de zone d'attente pour les cyclistes à l'arrêt au feu (flèches turquoise) : ceux qui changent de direction seront contraints d'attendre sur les passages piétons ou dans le cheminement cyclable. Sans modification, l'aménagement prévu va donc engendrer de nombreux conflits entre cyclistes, et entre cyclistes et piétons. Il est donc nécessaire de **revoir la configuration du carrefour afin d'aménager des zones d'attente au feu non conflictuelles, et de marquer systématiquement une ligne d'arrêt en amont des feux, afin d'indiquer aux cyclistes où s'arrêter pour ne pas gêner les mouvements des autres usagers** (cette remarque s'applique plus généralement à l'ensemble du projet).

La zone indiquée en rose est également problématique : les piétons y seront à l'arrêt dans l'attente de traverser le quai de Willebroek, au même moment où les cyclistes qui traversent Bolivar auront le feu vert.

Nous remarquons également que la magistrale piétonne traverse la piste cyclable sur une longueur importante (+ de 15 mètres d'un côté et plus de 20 mètres de l'autre). En cas de flux piéton important, et en l'absence de régulation par feux, le passage des cyclistes pourrait s'avérer compliqué sur une telle distance.



Tourne-à-droite pour les bus au carrefour Héliport et chaussée d'Anvers

La traversée cyclable doit être prolongée jusqu'à la zone d'attente cycliste (asphalte ocre). Les phases de feu pour bus et cyclistes étant distinctes, le damier ne se justifie pas au milieu de la traversée cycliste. Au carrefour avec Héliport (à gauche), la zone d'attente n'est pas suffisante pour accueillir les cyclistes : ceux-ci doivent pouvoir effectuer la traversée en une seule phase de feu. Dans le cas contraire, il est nécessaire de prévoir une zone d'attente suffisamment large et sécurisée.



Étoffer le stationnement vélo

Le projet prévoit d'ajouter 4 arceaux vélos sur la zone, par rapport à la situation actuelle (25 arceaux projetés). Il est nécessaire de prévoir davantage de stationnement à répartir sur l'ensemble de la zone, et en particulier devant le bâtiment de la commission européenne.

Privilégier les feux sans conflits

Dans la mesure du possible, nous réclamons que les traversées cyclables (bidirectionnelles) soient "sans conflit", c'est-à-dire qu'il n'y ait pas, lors d'une même phase de feux, de mouvement conflictuel possible entre le trafic motorisé et les cyclistes. C'est en tout cas une nécessité pour l'ensemble des feux avec bande de présélection pour les tourne-à-droite (qui se trouvent en plus parfois très éloignés de la ligne stop de feu).

Conclusions pour la zone Bolivar

Nos deux associations accueillent positivement **le rééquilibrage de l'espace public** au sein de la zone, qui profite également aux cyclistes. Nous approuvons le principe d'aménagement cyclable : deux pistes cyclables bidirectionnelles (qui favorisent une bonne accessibilité) respectant les normes de dimensionnement, séparées du trafic motorisé et de la circulation des piétons.

Si l'aménagement en section est correct, nous remarquons cependant **des lacunes importantes aux principales jonctions**. Nous soulignons plus particulièrement l'absence de jonction claire et sécurisée entre le tracé cycliste de Bolivar et la cyclostrade C3, et la configuration du carrefour Bolivar/Willebroeck qui crée des situations conflictuelles entre cyclistes et piétons.

Ces problèmes doivent impérativement être corrigés dans la version finale du projet.

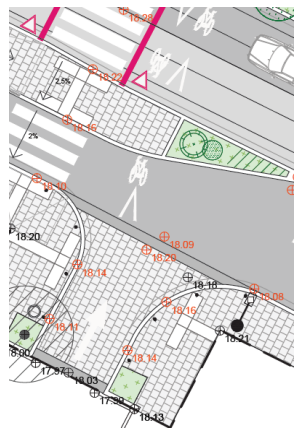
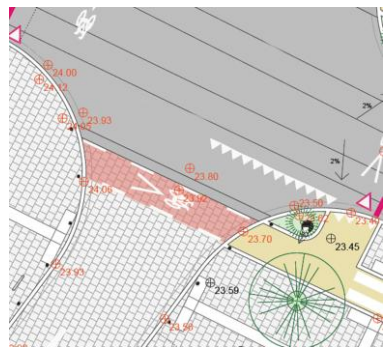
Zone Picard

Une mer d'asphalte où la voiture est reine, une vraie barrière entre le quartier Maritime et le site de Tour&Taxis, un axe où les cyclistes se sentent en insécurité et où les piétons n'ont pas envie de s'éterniser, voilà comment résumer la rue Picard aujourd'hui. Pourtant le potentiel de la rue est immense, parce qu'elle présente une largeur de 25 mètres sur une majeure partie. Le projet du tram 15 permet une redistribution plus équitable de l'espace public. Cette redistribution sera bénéfique autant pour les habitants du quartier que pour ses visiteurs, et autant pour les piétons que pour les cyclistes.

Investir dans la cohérence et la sécurité des carrefours

Le Fietsersbond et Avello voient des améliorations pour l'aménagement de ces différents carrefours :

Lieu	Point d'amélioration	Illustration
------	----------------------	--------------

Croisement avec la rue Vandenboogaerde et la rue Bouvier	Constat : Choix d'un trottoir traversant. Cependant, la traversée n'est pas de plain-pied. En raison d'un dispositif peu clair, les automobilistes risquent d'entrer en conflit avec les piétons (et avec les cyclistes à l'intersection avec la rue Vandenboogaerde). Solution : La traversée à niveau devrait être plus claire.	
Croisement avec la rue Vandenboogarde	Constat : Les dents de requin se trouvent après la traversée cyclable. Même si la traversée est prioritaire, il existe un risque que les automobilistes y soient à l'arrêt. Solution : placer les dents de requin avant la traversée cyclable tout en veillant à ce que les automobilistes aient une vue dégagée pour observer le trafic qui arrive sans gêner les modes actifs.	
Croisement avec la rue de Ribaucourt	Constat : Il s'agit d'un carrefour très fréquenté où des mesures de sécurité supplémentaires pour les cyclistes sont les bienvenues. Solution : prévoir des îlots de refuge supplémentaires pour les cyclistes.	

Garantir une priorité maximale aux cyclistes

“La catégorie Vélo PLUS est destinée prioritairement aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine. Le caractère direct et la limitation des conflits avec les autres usagers sont particulièrement importants” (Plan régional de mobilité 2020-2030, page 82).

Les cyclistes venant de l'intersection avec la rue Vandenboogaerde et allant vers celle avec la rue de Ribaucourt feront une transition vers un aménagement en mixité avec les automobilistes. Actuellement, l'aménagement prévoit que les cyclistes n'ont pas la priorité. Le Fietsersbond et Avello plaident pour que la priorité soit accordée aux cyclistes. Les automobilistes devraient avoir suffisamment d'espace pour accorder cette priorité sans gêner le tram.

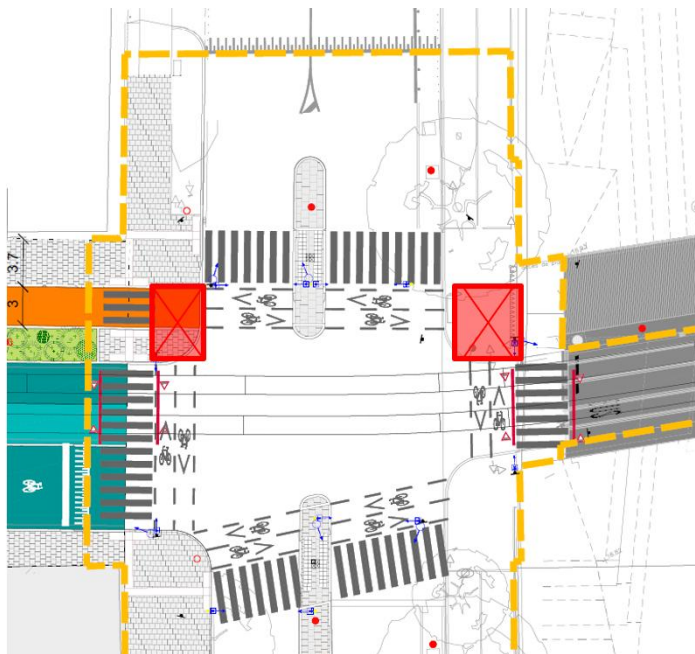
Le carrefour avec L'avenue du Port est une intersection problématique

Le réaménagement de la voirie pour le tram 15 comporte un chaînon manquant important. Il s'agit de la jonction entre l'avenue du Port et le pont Suzan Daniel. Comme mentionné plus haut, le chaînon manquant se poursuit de l'autre côté du pont, avec l'intersection avec le quai de Willebroeck. L'absence des aménagements nécessaires sur les plans projetés rend difficile un grand nombre de cheminements pour les cyclistes.

L'intersection entre l'avenue du Port et la rue Picard est aussi un chaînon manquant dans le projet. Ceci pose problème parce que non seulement il s'agit de deux axes majeurs, mais surtout une intersection importante entre des itinéraires cyclables : l'axe Vélo Plus de la rue Picard vers le Quartier Nord et la route du Canal. Plus

précisément, nous constatons les problèmes suivants :

- Où sont censés attendre les cyclistes qui souhaitent traverser l'avenue du Port sans gêner les cyclistes qui longent la route du Canal ? Les piétons seront, eux aussi, gênés par les cyclistes qui attendent, surtout aux heures de pointe.
- Comment les cyclistes, venant de la piste cyclable séparée bidirectionnelle de la rue Picard, peuvent-ils rejoindre de manière fluide la piste cyclable de l'avenue du Port ou le quai des Matériaux (Allée du Kaai) en direction de Molenbeek ?
- Les cyclistes qui empruntent le pont Suzan Daniel pour traverser le canal seront en zone mixte avec les piétons sur un revêtement en bois. La situation du pont étant comme telle, notre demande est que la situation soit évaluée en permanence afin que des mesures soient prises en cas de chutes par temps de pluie et/ou de gel, ainsi qu'en cas de forte circulation.



Conclusion Picard

Avello et le Fietzersbond se félicitent de la **redistribution de l'espace public** dans la rue Picard. Le projet apportera une véritable transformation au profit des piétons, des cyclistes et de la qualité de vie en général. Cependant, de petites transformations aux **intersections** peuvent encore améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. Avello et le Fietzersbond regrettent néanmoins l'existence d'un **chaînon manquant entre Picard et Bolivar**.

Zone Belgica

De manière générale, Avello et le Fietzersbond aimeraient souligner les **efforts fournis pour offrir plus d'espaces pour les modes actifs**, et pour les cyclistes en particulier.

Cependant nous aimerions soulever différents points à réévaluer parce que, comme projetés dans les plans actuels, mèneraient à des situations dangereuses et conflictuelles. Effectivement, la zone étudiée est sur des axes SMV Vélo Plus et Confort, sur deux ICR, et surtout sur la traversée de la cyclostrade.

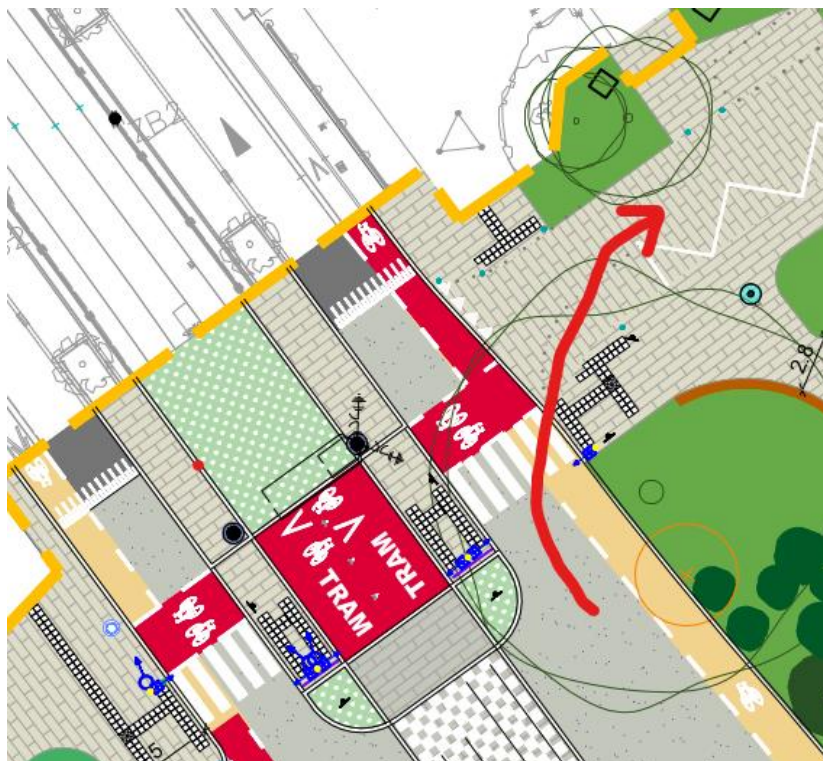
Avenue Carton de Wiart

Sur l'avenue Carton de Wiart, les bandes cyclables suggérées de part et d'autre de la chaussée, comme dessinée sur les plans de la situation projetée, sont trop proches des places de stationnement. Il faudrait inviter les cyclistes à se dégager des voitures garées **en déplaçant la bande cyclable suggérée plus au**

milieu de la chaussée, pour éviter les accidents avec les portières qui s'ouvrent.

Rue Auguste Hainaut

Nous aimerions attirer votre attention sur l'entrée et la sortie de la rue Auguste Hainaut. Celle-ci nous semble particulièrement dangereuse et pose des questions de sécurité. Nous craignons un flux important d'automobilistes pour rejoindre les nombreux commerces présents dans la rue et le parking Delhaize. Nous sommes donc particulièrement inquiets de l'entrée dans la rue. Nous craignons que les automobilistes voulant accéder à la ruelle coupent l'entrée très étroite. Ce risque est dangereux pour les cyclistes et les piétons qui y circulent.

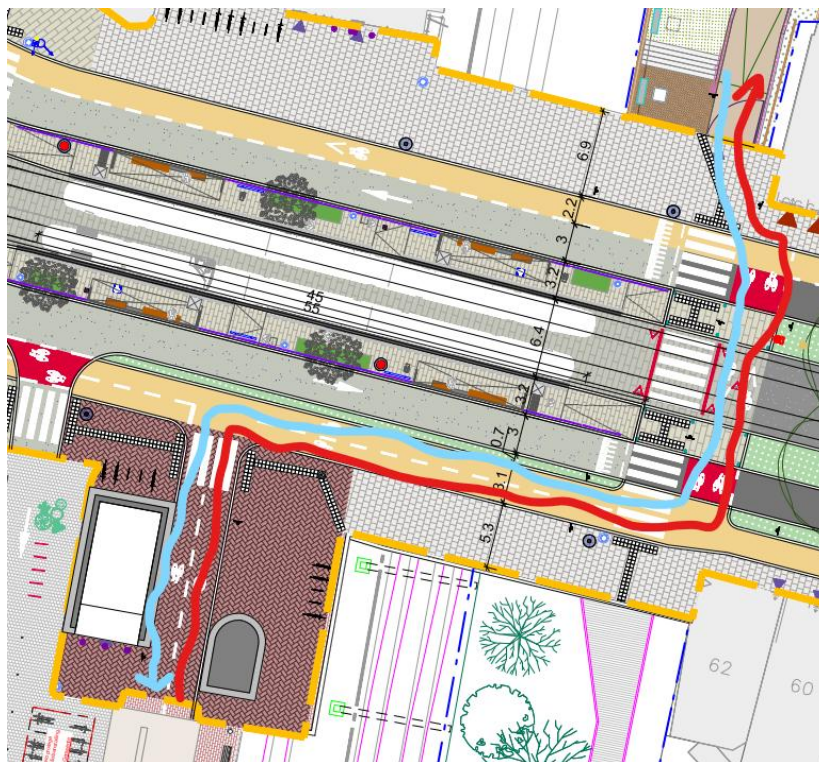


Boulevard Belgica (station de métro)

La piste cyclable marquée sur le Boulevard Belgica (en allant de l'intersection avec l'Avenue Jean Dubrucq vers l'Avenue Charles Woeste) est, sur les plans, indiquée par un marquage unique côté chaussée. Afin qu'elle soit valide, il faut impérativement ajouter un marquage des deux côtés de la piste. De plus, nous craignons le stationnement sauvage sur celle-ci, surtout devant l'entrée de la station de métro. Nous suggérons d'étudier la possibilité de rajouter une ligne « Sauwens » entre la piste cyclable marquée et la chaussée. En effet, une ligne blanche continue permet, dans certaines configurations, de réduire les risques d'arrêts minutes.



De l'autre côté du Boulevard Belgica, au niveau de la sortie du métro « arc-en-ciel », **nous déplorons l'utilisation du même revêtement pour les piétons et pour les cyclistes venant de la rue J.-B. Serkeyn, alors que ces derniers circulent sur une cyclostrade.** Nous plaçons pour le placement de bollards anti-intrusions parallèlement à la cyclostrade et pour le maintien du tracé cyclable ocre jusqu'à la jonction avec le Boulevard Belgica.

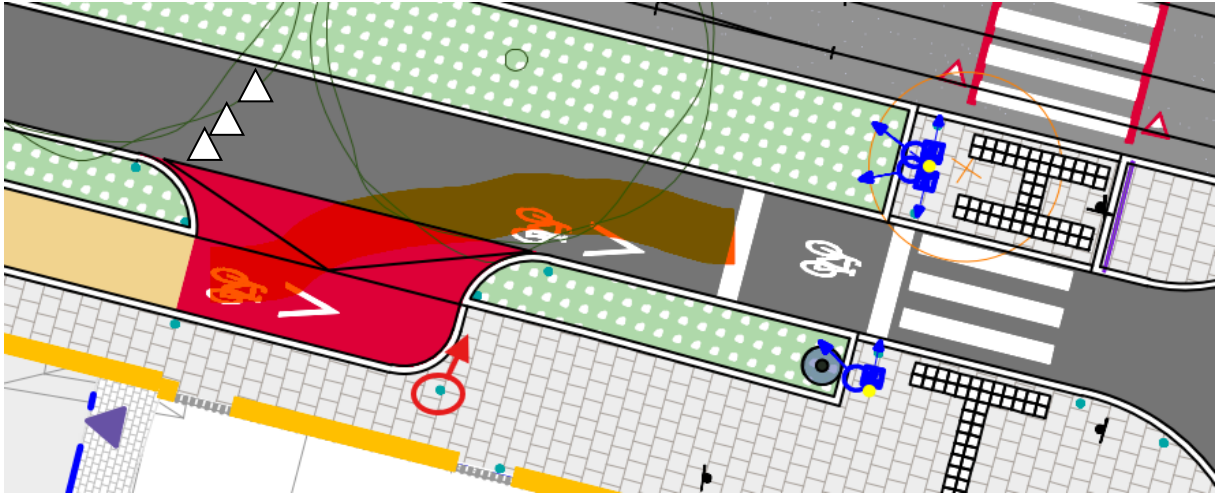


Nous regrettons, sur cette même cyclostrade, un manque de continuité vers le parc de la ligne 28 :

- Tout d'abord, l'ajout de **logos bleus cyclostrade** au sol permettrait un meilleur guidage des cyclistes.
- Sur la traversée vélo du Boulevard Belgica à hauteur de l'entrée du parc de la ligne 28, **le marquage de la traversée cycliste (englobant le passage piéton), doit être revu** afin d'assurer clairement la priorité du cycliste sur le trafic motorisé
- Pourquoi l'emplacement de la traversée se fait-il à hauteur de la maison n°59, et non à hauteur de l'entrée du parc lui-même ? Est-ce à cause de la longueur nécessaire des quais de l'arrêt de tram et bus ?
- **Cette traversée débouche sur un trottoir étroit, au coin d'un bâtiment. Cette configuration risque de générer des conflits entre cyclistes et piétons**, d'autant plus que rien n'est prévu pour signaler la présence des cyclistes vis-à-vis des piétons.

Intersection rue de la Lys

Concernant la piste cyclable séparée partant du rond-point Belgica vers l'Avenue Jean Dubrucq, la situation projetée propose une insertion en chaussée au niveau de la rue de la Lys. Cette insertion sert aussi de passage pour les automobilistes qui veulent rejoindre la rue de la Lys ou la pompe à essence située sur le coin avec l'Avenue Jean Dubrucq. Ces mouvements inversés des cyclistes et automobilistes sur ce même passage sera très dangereux et risque d'entraîner des accidents. **Nous proposons de faire un accompagnement de la piste cyclable sur la chaussée, à l'aide de marquage et de coloration, jusqu'au sas vélo. Il faudrait aussi ajouter une cession de priorité (dent de requin) avant cet accompagnement en chaussée, afin de marquer que les cyclistes ont la priorité.** Pour terminer, il faudrait déplacer le potelet qui se trouve à la fin du marquage rouge, pour le mettre de sorte à ce que les cyclistes évitent de continuer sur le trottoir.



Tronçon Dubrucq-Jubilé

Concernant le tronçon entre l'Avenue Jean Dubrucq et le Boulevard du Jubilé, il serait judicieux de délimiter les zones de stationnement de part et d'autre de la chaussée. La situation actuelle présente un filet d'eau et un revêtement différent qui permet de délimiter la zone de stationnement. Dans la situation projetée, sans marquage au sol, nous craignons que le bord de la piste cyclable marquée fasse office de limite pour le stationnement et mène à des situations dangereuses pour les cyclistes.

Sur ce même axe, le coussin berlinois devant le n°29 n'offre pas de plus-value car est placé en aval du passage piéton.

Carrefour Belgica-Jubilé

Le carrefour Belgica-Jubilé, qui se trouve sur un ICR vélo, et qui est au croisement entre une SMV vélo PLUS et CONFORT, requiert une attention particulière :

- Les cyclistes qui viennent de Belgica et qui souhaitent tourner à gauche sur le Boulevard du Jubilé ne le peuvent pas dans le projet. Il faudrait permettre cette manœuvre. Il est donc nécessaire de prévoir une zone d'attente au niveau du croisement entre le Boulevard Jubilé et la rue Vanderstichelen, en ajoutant un rappel de feu pour permettre aux cyclistes de faire le tourne-à-gauche en deux temps.
- La piste cyclable marquée venant de Belgica vers la rue Vanderstichelen manque de continuité. Dans les plans projetés, les cyclistes devront contourner le trottoir de manière peu intuitive pour rejoindre la piste cyclable séparée de la rue Vanderstichelen. Nous réclamons une situation plus intuitive.
- Pour les cyclistes venant de la rue Vanderstichelen, il est nécessaire de prévoir un feu ainsi qu'une zone d'arrêt.
- La plupart des feux qui couvrent les passages piétons sont, dans les plans actuels, des feux piétons-cyclistes. Alors qu'ils ne devraient être que des feux piétons. Ceci pour éviter toutes confusions et conflits entre différents usagers de la voie publique.

Quelques points d'attention supplémentaires

- Des carrefours où le nombre de **feux cyclo augmentent et n'offrent donc pas d'amélioration** pour les flux cyclistes. Comme par exemple pour les cyclistes venant de l'avenue Charles Woest qui arrivent aux intersections avec l'avenue Firmin Lecharlier et puis avec l'avenue Carton de Wiart.
- Actuellement des bulles à verres sont enterrées devant le n°15 de la place Philippe Werrie. Bien que nous ne les voyions plus sur les plans projetés, si elles étaient amenées à être réintroduites dans le futur, il est préconisé de ne pas les placer près d'aménagements cyclables. Effectivement, les débris de verre se trouvant souvent à proximité sont un risque pour la sécurité des cyclistes.
- Actuellement, les vélos stationnés à la sortie du métro Belgica (côté parc L28) sont **couverts de la pluie** sous un abri. Nous encourageons de continuer à utiliser ce genre de dispositifs afin de garantir un stationnement confortable pour les modes actifs.

Conclusion Belgica

Avello et le Fietzersbond soulignent les **avancées pour les cyclistes** que génère le projet. Cependant,

l'entrée et la sortie de la rue Auguste Hainaut, la réinsertion des cyclistes sur la chaussée devant la rue de la Lys ainsi que le manque de continuité et de cohérence pour la traversée de la cyclostrade représente les quelques points d'attention de la zone. Nous demandons donc une réévaluation particulière de ces endroits.

Conclusion générale

Avello et le Fietzersbond se félicitent du projet du tram 15 qui redistribue l'espace public au profit des piétons et des cyclistes. Nous soutenons les nouvelles pistes cyclables aménagées créées par les plans.

Comme détaillé dans les remarques générales, nos associations dénoncent un manquement au niveau de la signalisation et des feux de circulation, du stationnement vélo, ainsi que certains revêtements qui risquent de ne pas durer dans le temps.

Notre demande est donc de revoir ces différents afin de peaufiner les plans d'aménagement.

Les plans projetés pour les zones Belgica et Picard présentent de nettes améliorations. Cependant, nous tenons à souligner plusieurs points dangereux :

- L'entrée et la sortie de la rue Auguste Hainaut
- La réinsertion en chaussée devant la rue de la Lys
- Le carrefour Belgica-Jubilé
- Le croisement de la rue Picard avec l'avenue du Port
- Le cheminement des cyclistes vers la zone Bolivar via le pont Suzan Daniel

Il s'agit ici surtout d'**intersections et de connexions entre différentes parties** du projet. Bien que nous nous réjouissons des nouvelles infrastructures cyclables projetées, les croisements sont cruciaux afin de réussir un réseau. C'est pourquoi nous demandons à ce que ces points soient réétudiés afin de garantir des infrastructures confortables et sécurisées pour les cyclistes.

Bien que l'ensemble du projet du tram 15 nous semble aller dans la bonne direction, nous sommes contraints de **nuancer notre avis concernant la zone Bolivar**.

Nos associations sont enthousiastes de la redistribution de l'espace public et l'investissement dans des infrastructures cyclables. Cependant, nous aimerions attirer votre attention sur les jonctions entre le boulevard Simon Bolivar et le quai de Willebroeck, ainsi que les tracés cyclistes du boulevard Simon Bolivar avec la cyclostrade C3 et le pôle multimodal de la gare du Nord. Plusieurs grands projets sont prévus pour le quartier nord, par contre les questions de temporalité et la manque de vision cohérente sur l'ensemble des enjeux de mobilité risque mener des incohérences pour les cyclistes.

Notre demande est de revoir ces éléments cruciaux pour finaliser le projet et permettre de compléter le réseau cyclable.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques pour la finalisation du projet. Par ailleurs, nous demandons qu'un·e représentant·e de notre association puisse être entendu·e lors de la commission de concertation.

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, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour Avello, Oscar Curtil



Pour le Fietzersbond, Thomas Deweer

