

Au Collège de la Bourgmestre et Échevin·e·s de Schaerbeek

Hôtel Communal
Place Colignon 100
1030 Schaerbeek

Objet : Avis d'Avello et du Fietzersbond concernant l'enquête publique relative à la rue Richard Vandeveld (15/PFD/1991627)

Bruxelles, le 7 novembre 2025

Madame la 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 de rénovation de la rue Richard Vandeveld, dans le cadre du contrat d'école Champagnat.

Le projet, se situant sur un Itinéraire Cyclable Communal (ICC3), offre une amélioration nette pour les cyclistes, en sécurisant la connexion entre la place de Helmet et la gare de Schaerbeek, pôle multimodal important. Les nombreuses écoles, crèches et commerces de la rue profiteront d'un aménagement plus apaisé qui offrira plus de sécurité et de confort pour tous les usagers de la route.

Actuellement, la rue Richard Vandeveld est une chaussée à double sens de circulation – avec stationnement de chaque côté – où les cyclistes doivent se faufiler au milieu de la circulation à l'aide de bandes cyclables suggérées. Le projet prévoit une zone cyclable en sens unique limité par une piste cyclable marquée (PCM). Même si nous pensons que le projet pourrait être plus ambitieux, les cyclistes gagnent en confort et en sécurité.

Nos deux associations applaudissent donc 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.

Remarques générales

La zone cyclable

Tout d'abord, nous aimerions vous remercier pour l'instauration d'une zone cyclable de la place de Helmet vers la chaussée de Helmet. Ceci illustre pleinement la volonté d'apaiser la rue, tout en offrant aux cyclistes une **infrastructure qui a le potentiel d'être plus sécurisée et plus confortable**. Les nombreuses écoles aux alentours profiteront de ce nouvel aménagement.

Néanmoins, une zone cyclable ne fonctionne que lorsque la pression automobile est fortement réduite. Comme indiqué dans le [Vademecum n°9 \(la rue cyclable\)](#) de Bruxelles Mobilité, **une rue cyclable n'est fonctionnelle que lorsque le volume de trafic est inférieur à 2000 evp/jour par sens de circulation**. Ce qui se traduit dans le guide du [Bon Aménagement au Bon Endroit](#), par une norme de 200 véhicule par heure en heure de pointe et par sens. Le Vademecum indique même : « **De préférence, ce volume se situera sous les 1 000 evp/jour** » (Vademecum n°9, page 6).

Cependant, dans l'étude de mobilité réalisée pour ce projet, la moyenne de véhicule circulant sur la rue Richard Vandevelde dans la direction de la chaussée de Helmet est de 1860 evp/jour du lundi au samedi, et de 1740 evp/jour le dimanche. Ce qui est juste en-dessous de la norme, mais loin de la situation idéale de 1000 evp/jour.

De plus, afin de garantir la réussite de la zone cyclable, **le flux de cyclistes doit être deux fois supérieur au flux d'automobilistes**. Si ces conditions ne peuvent pas être remplies, nous conseillons d'étudier la possibilité d'**inclure certains aménagements supplémentaires afin de garantir le bon fonctionnement** de la zone cyclable :

- Un revêtement de la rue cyclable en ocre. Bien qu'ici, la PCM dans le sens inverse à la circulation automobile est déjà en ocre, ce qui rendrait la situation potentiellement confuse.
- **En plus de la signalisation verticale, rajouter au sol une reproduction du signal F111 (zone cyclable) d'une dimension minimale de 120x180 cm.**
- L'utilisation de plateau en entrée et en section. Ce qui est le cas dans les plans, et que nous saluons.

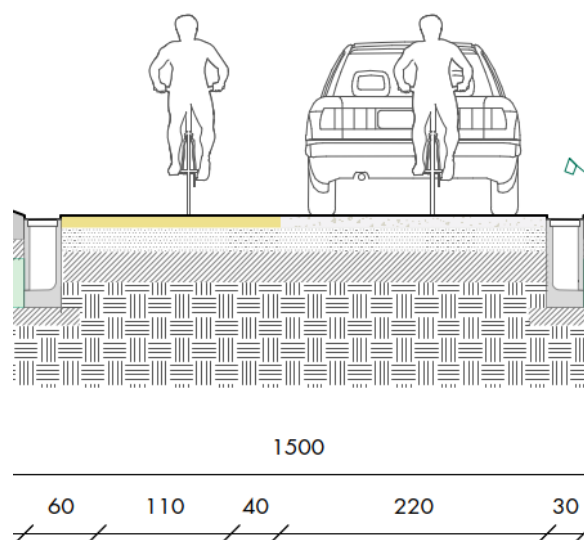
À côté des normes de flux de circulation nécessaires pour créer une zone cyclable, il y a deux risques majeurs liés au mauvais fonctionnement d'une telle zone :

1. Le non-respect de la vitesse maximale autorisée de 30 km/h.

Nous demandons donc à la commune d'opérer à des vérifications afin de faire respecter la limitation de vitesse, afin de garantir la sécurité des cyclistes.

2. Le non-respect de l'interdiction de dépassement par les véhicules motorisés.

Ce point est particulièrement sensible sur cet aménagement-ci, parce que la largeur de la chaussée carrossable (zone cyclable + PCM) est de 460 cm, ce qui permet largement aux véhicules motorisés de dépasser les cyclistes. En plus de créer une situation dangereuse pour ceux circulant sur la zone cyclable, les cyclistes en contre-sens, sur la PCM, seront eux aussi en danger. Sans compter que ces dépassements inciteront les prises de vitesses.



Une solution envisageable pour remédier à ces problématiques, en plus du contrôle par la police, est d'afficher en entrée de la rue un panneau rappelant les règles principales d'une zone cyclable.

À savoir que

- Les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la voirie dans le sens de circulation
- Le respect de la zone 30 km/h
- L'interdiction pour les véhicules à moteur de dépasser les cyclistes



La piste cyclable marquée

À côté des risques liés au non-respect de la zone cyclable, l'aménagement en question pose un second souci majeur. Effectivement, **la largeur de la chaussée carrossable pourrait inciter les véhicules motorisés à pratiquer le stationnement sauvage sur la PCM**. Nous rappelons qu'il est strictement interdit pour tout véhicule à moteur d'y circuler (sauf manœuvre), ou de se stationner/s'arrêter dessus.

Nous demandons donc de faire particulièrement attention au respect de cette piste cyclable marquée afin de garantir la cohérence de l'aménagement choisi, et la sécurité de toutes et tous. De plus, l'ajout d'une ligne « Sauwens » pourrait potentiellement « nudger » à ne pas se stationner dessus, et pourrait avoir un effet dissuasif pour le dépassement dans la zone cyclable (voir problème mentionner ci-haut).

Concernant cette PCM, nous remarquons que certains problèmes demeurent au niveau du dimensionnement :

1. Les plans de coupe BB semble indiquer une largeur 1,1 m. Nous tenons à souligner que ceci est la largeur absolument minimum, mais qu'en Région de Bruxelles-Capitale, **la largeur standard d'une PCM est de 1,3 m.**
2. La zone tampon, entre les voitures garées et la PCM est de 60 cm, alors que le [Vademecum n°2](#) indique **une largeur standard pour les zones tampon de 80 cm.**

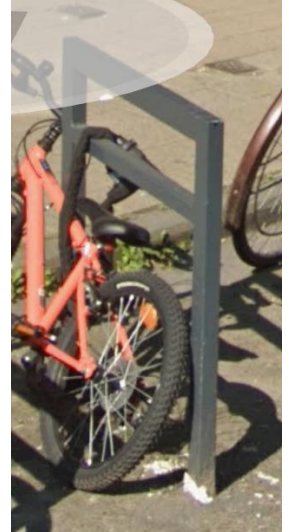
Nous rappelons que la PCM est sur un ICC, et que le confort et la sécurité des cyclistes y est donc primordiale. Le sous-dimensionnement de la PCM et de la zone tampon pourrait être source d'insécurité.

Afin de compléter votre travail, nos associations demandent de **rajouter des chevrons vélos sur la PCM**, afin d'informer tous les usagers du sens de circulation sur cette dernière.

Stationnement vélo

Avello et le Fietzersbond tiennent à souligner la présence de multiples arceaux vélos sur les plans. Nous soulignons également la présence d'arceaux permettant le stationnement de tous types de vélos (vélo cargo, longtail, ...). **Nous pensons néanmoins qu'un second arceau de ce type serait très bénéfique devant l'entrée de l'école George Primo.**

N'ayant pas trouvé d'informations quand aux matériaux utilisés pour les arceaux, nous en déduisons – et encourageons – **l'utilisation des mêmes modèles d'arceaux que ceux déjà présents sur la rue Richard Vandevelde**, à savoir des arceaux non circulaires mais aux bords arrondis.



Signalisation

Nos associations demandent qu'il soit étudié la possibilité **de rajouter un panneau B22 au feu de circulation** au carrefour avec la chaussée de Helmet, afin de permettre le tourne-à-droite pour les cyclistes.

Conclusions générales

Avello et le Fietzersbond se félicitent du projet la rue Richard Vandevelde dans le cadre du contrat d'école Champagnat qui tente d'apaiser, de planter et d'activer la rue. Nous soutenons la mise en zone cyclable de la rue dans une direction, et d'une piste cyclable marquée dans le sens inverse.

Comme détaillé dans nos remarques, **nos associations pointent les risques liés au non-respect de la zone cyclable** : limitation de vitesse et interdiction pour les véhicules motorisés de dépasser les cyclistes. Ainsi que les **problèmes potentiels liés au stationnement sauvage sur la piste cyclable marquée**.

Notre demande est donc d'**étudier ces différents aspects afin de peaufiner les plans** et garantir le bon fonctionnement de l'aménagement proposé.

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, Madame la 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

