



En selle avec l'Échevine Dominique Dufourny, future Bourgmestre d'Ixelles

Aide-mémoire

18 septembre 2015 – 14h30-16h30



1. Qui sommes-nous ?

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens a pour objectif principal la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Le GRACQ est une association sans but lucratif et sans appartenance politique et surtout une association citoyenne, composée à 99% de bénévoles.

Notre objectif est d'améliorer les infrastructures pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions possibles (intermodalité, accessibilité, sécurité, facilité). Le GRACQ représente l'interlocuteur privilégié des décideurs politiques et administratifs en matière de mobilité cycliste.

Le GRACQ comprend une cinquantaine de groupes locaux, dont celui d'Ixelles, qui s'investissent pour promouvoir le vélo et améliorer les conditions de déplacement au niveau communal. A Ixelles, près de 200 ménages sont membres du GRACQ.



2. Pourquoi ce tour à vélo ?

Les accords conclus au lendemain des élections communales d'octobre 2012 prévoient un changement maïoral d'ici la fin de l'année, vous amenant à succéder à Monsieur Willy Decourty, bourgmestre actuel.

Votre accession au poste de bourgmestre représente une opportunité pour insuffler un nouvel élan à Ixelles et relever différents défis, parmi lesquels figure celui de la mobilité – non des moindres étant donné ses impacts en termes de congestion, pollution, bruit, qualité de vie, aménagement de l'espace public, accessibilité aux commerces, santé...

C'est dans ce cadre que nous avons pris l'initiative d'organiser ce tour à vélo, en vue d'entamer un dialogue et en particulier

- montrer in situ les bons et moins bons aménagements cyclables,
- présenter nos revendications, nous appuyant sur les réalités de terrain,
- échanger sur la politique cyclable d'aujourd'hui et de demain,
- poser les bases d'une collaboration future.

A cette occasion, nous voudrions vous présenter ce que signifie pour nous « *penser vélo* » dans la politique de mobilité et d'urbanisme à Ixelles.

Les éléments de notre parcours vous serviront aussi dans le débat sur le vélo au Conseil Communal.



3. Pourquoi le vélo ?

a) Bénéfices individuels

Les personnes qui choisissent d'utiliser le vélo comme moyen de déplacement quotidien le font pour diverses raisons, notamment pour des raisons de :

- **Rapidité et flexibilité** : en zone urbaine, le vélo est un moyen de déplacement rapide (souvent le plus rapide), flexible et fiable, qui n'est pas affecté par les embouteillages, travaux, grèves, recherche de stationnement, etc.
- **Coût** : c'est un moyen de déplacement bon marché, notamment par rapport à la voiture individuelle.
- **Santé** : la pratique quotidienne du vélo, par exemple pour se rendre régulièrement au travail, représente un moyen simple de faire un exercice régulier et apporte de multiples bienfaits sur la santé physique et mentale.
- **Plaisir** : quand on interroge des cyclistes quotidiens sur la raison pour laquelle ils se déplacent à vélo, la réponse qui revient le plus souvent est le plaisir de rouler à vélo et de se retrouver en plein air. Des études ont montré que les cyclistes évaluent le trajet jusqu'à leur lieu de travail comme plus relaxant et stimulant par rapport aux personnes utilisant la voiture, les transports en commun, ou la marche.

b) Bénéfices pour la société

L'utilisation du vélo comme moyen de déplacement comporte également de considérables avantages pour la société toute entière. Une analyse comparative réalisée en mai dernier pour la ville de Copenhague concluait que la voiture coûte six fois plus cher (0.5 €/km) que le vélo (0.08 €/km) si on additionne les coûts à la société et à l'individu. Si on ne considère que le coût sociétal, **la voiture coûte 0.15 euros par km parcouru alors que le vélo fait gagner 0.15 euros par km à la société**. Cette analyse prenait en compte le coût du temps passé dans les trajets, des accidents, de la pollution atmosphérique, des désagréments liés au bruit, de l'encombrement urbain, de la dégradation des infrastructures routières, de la santé, et des effets sur le tourisme.

Emploi et commerce

Comme le démontrent unanimement plusieurs études dans différents pays – et contrairement aux idées reçues – le vélo contribue à redynamiser le commerce de proximité. Les cyclistes ont, en moyenne, un pouvoir d'achat sensiblement équivalent à celui des automobilistes. S'ils font moins d'achats par visite, ils reviennent plus souvent et au total, un cycliste dépense plus dans



un commerce de proximité qu'un automobiliste. Ils sont de plus davantage fidèles que les automobilistes qui se révèlent être des clients beaucoup plus volages. En outre, des mesures visant à restreindre le trafic automobile et à améliorer les transports en commun, et l'environnement pour les piétons et les cyclistes accroissent fortement l'attractivité et la vitalité d'une zone commerciale, ainsi que la valeur des zones résidentielles.

Les commerçants se méprennent également sur la mobilité de leur clientèle. Une étude portant sur l'accessibilité des commerces en Région Bruxelles-Capitale (dont le goulet Louise) démontrait ainsi que les commerçants sur-estiment systématiquement la proportion de clients automobilistes alors que leurs clients se déplacent en réalité massivement en transports en commun, à pied et à vélo.

Le développement du vélo a également un effet très positif sur le marché local de l'emploi. Le vélo emploie 3 fois plus de personnes que l'industrie automobile par millions d'euros de chiffre d'affaires. De plus, l'économie liée au vélo (fabrication, réparations, etc.) est essentiellement locale et géographiquement stable, sans risque de délocalisation. C'est une économie inclusive qui peut fournir de l'emploi à des personnes peu qualifiées.

Santé et pollution

La pratique régulière du vélo, par exemple dans le cadre du trajet domicile-travail, a un impact direct sur la santé en termes d'espérance de vie, de réduction de l'obésité, des maladies cardiovasculaires, du diabète, de l'hyper-tension, du stress, etc. Investir dans une politique cyclable volontariste permettrait d'économiser plusieurs milliards d'euros par an sur les dépenses de santé.

Le développement du vélo représente également un des meilleurs moyens pour lutter contre la pollution atmosphérique engendrée par la circulation automobile dans les zones urbaines. Cette pollution contribue non seulement au réchauffement climatique via les émissions de CO₂, mais engendre également de graves problèmes de santé publique, en raison des oxydes d'azote (NOx) et particules fines émis, dont nous commençons seulement à prendre la pleine mesure.

En Belgique, les estimations des coûts des maladies causées par la pollution de l'air dépassent les 5 milliards d'euros. L'exposition aux particules fines, même lorsque les concentrations ne dépassent pas les normes européennes a non seulement des effets néfastes importants sur la santé (c'est la cause de plus de 350.000 décès prématurés en Europe, sans compter les personnes affectées par des maladies respiratoires et cardiaques), mais elle génère également des troubles mentaux (angoisse, anxiété, ...) et une érosion des capacités cognitives (attention, mémoire de travail, ...). A contrario, on estime qu'une meilleure qualité de l'air se traduirait par un gain d'espérance de vie de l'ordre de minimum 758 millions d'euros par an.



Nous n'avons cependant pas une idée claire sur la véritable ampleur du problème à Ixelles, tous les polluants dangereux n'y étant pas mesurés.

Congestion routière et urbanisme

La congestion routière représente un véritable fléau pour les grandes villes et en particulier pour Bruxelles qui est l'une des villes européennes où le plus de trajets se font en voiture et l'une des plus congestionnées. Les automobilistes qui vont régulièrement au travail dans la capitale passent environ trois quarts de leur trajet bloqués par d'autres automobilistes. C'est l'équivalent de 101 heures par ans, soit plus de deux semaines de vacances. A politique inchangée, cette situation ne peut qu'empirer étant donné l'augmentation du transport de personnes et de marchandises prévue dans les années à venir.

Le vélo est non seulement pratiquement insensible à la congestion routière de par le faible espace qu'il occupe sur la voirie, mais il contribue en outre à réduire cette congestion.

Une mobilité plus flexible tournée vers la marche, le vélo, et les transports en commun concoure non seulement à réduire les impacts négatifs de l'engorgement automobile, mais permet aussi de développer un urbanisme plus convivial, ouvert, et diversifié apportant une meilleure qualité de vie en ville pour tous.



4. « Penser vélo » à Ixelles

Comme nous l'avons vu, se déplacer à vélo offre de considérables avantages par rapport aux autres modes de transport, tant pour l'individu que pour la société. Bien que l'utilisation du vélo soit une option pour beaucoup d'entre eux, la grande majorité des Bruxellois et des Ixellois choisissent cependant encore d'autres modes de transport.

De plus, les Ixellois possèdent plus de voitures par habitant que la moyenne bruxelloise. Comme les voitures occupent plus d'espace et dégradent davantage les infrastructures, l'automobile coûte plus cher à la commune que les autres modes de déplacement. Une politique centrée uniquement sur la voiture devient facilement un obstacle à ses propres objectifs.

Ixelles présente pourtant un potentiel certain pour augmenter la part modale du vélo et réduire la pression automobile sur ses rues. Sa population est plus jeune, ce qui peut faciliter l'acceptation d'une diversification des modes de déplacement. C'est une commune fortement peuplée avec une grande densité de ruelles, commerces et zones d'intérêts, ce qui réduit la distance des trajets qui peuvent en conséquence être plus facilement couverts à vélos.

La progression de l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens passe aussi nécessairement par une politique urbanistique et de mobilité adaptée au vélo et notamment une amélioration de la sécurité des cyclistes dont le défaut représente un des principaux freins à la pratique du vélo. A l'occasion de ce tour, nous voudrions donc vous présenter, à travers différents exemples sur le terrain, ce que signifie pour nous « *penser vélo* » dans la politique de mobilité et d'urbanisme à Ixelles, notamment en matière de :

- **Circulation apaisée**
ex. : quartier de la place de Londres (p. 10)
- **Itinéraires cyclables régionaux (ICR)**
ex. : quartier de la place de Londres (p. 15)
- **Lutte contre le stationnement sauvage**
ex. : chaussée de Wavre (p. 16) et avenue Auguste Rodin (p. 27)
- **Parking vélos**
ex. : la place Saint-Boniface (p. 17), le parking de la rue de la Tulipe (p. 19) et dans le quartier de l'hôpital d'Ixelles (p. 25)



- **Signalétiques et aménagements routiers pensés pour les cyclistes**
ex. : coussin berlinois de l'avenue Goffart (p. 21) et panneaux B22 et B23 de l'avenue de la Couronne et de la rue du Trône (p. 23)
- **Vélo et économie locale**
ex. : économie liée au vélo à l'avenue de la Couronne (p. 28)
- **Pistes et bandes cyclables**
ex. : à l'avenue de la Couronne et à la rue du Trône (p. 29)

Notons que les exemples repris ci-dessus le sont à titre illustratif et ne constituent en aucun cas un inventaire exhaustif des lieux et situations jugés tantôt profitables et favorables tantôt problématiques pour les cyclistes.



5. Où étions-nous ?

- 1) Les zones 30 du quartier de la place de Londres
- 2) L'itinéraire cyclable régional (ICR) du quartier de la place de Londres
- 3) Le stationnement sauvage à la chaussée de Wavre
- 4) Les parkings à vélos de la place Saint Boniface
- 5) Le parking de la rue de la Tulipe
- 6) Le coussin berlinois de la rue Goffart
- 7) Les panneaux B22 et B23 de la rue du Trône et de l'avenue de la Couronne
- 8) Le stationnement vélos dans le quartier de l'hôpital d'Ixelles
- 9) Le stationnement sauvage à l'avenue Auguste Rodin
- 10) L'économie liée au vélo à l'avenue de la Couronne
- 11) Les pistes cyclables de l'avenue de la Couronne



6. Qu'avons-nous vu ?

1) *Les zones 30 du quartier de la place de Londres*

L'une des raisons pour lesquelles beaucoup d'Ixellois n'optent pas pour le vélo pour leurs déplacements quotidiens est le sentiment d'insécurité. Ce sentiment peut toutefois être combattu de manière efficace et sans y consacrer d'importants budgets.

a) Mise en zone 30 des voiries locales

Une solution est très facile à appliquer et nécessite très peu d'investissements : la **création de zones 30** dans les quartiers résidentiels. L'idée n'est pas neuve. Beaucoup de villes en Europe ont déjà fait des expériences positives avec les zones 30, et le Plan Iris 2 prévoit également la généralisation des zones 30 sur l'ensemble des voiries communales.

Les zones 30 augmentent la sécurité de tous, ainsi que celles des automobilistes. Si l'on roule à 50km/h, la distance pour freiner une voiture est de 27 mètres. A 30 km/h, elle est de moins de la moitié. Ainsi, elles contribuent aussi à rendre la circulation plus fluide.

A Ixelles, même en quartier résidentiel, les zones 30 restent l'exception alors que d'autres communes bruxelloises, à l'instar de Jette, affichent un taux de voiries locales en zones 30 supérieur à 90 %. Elles sont placées prudemment autour des entrées d'écoles comme le prévoient les dispositions légales, alors que les enfants font tous leurs trajets à pied ou à vélo, pas seulement les derniers mètres devant l'école. Pourtant, la zone 30 devant l'école dans la rue Major René Dubreucq ne mesure pas plus de 120 mètres. Nous recommandons aussi de penser aux aires de jeux, comme celle au milieu du quartier Tulipe, où il peut facilement arriver qu'un enfant suive un ballon dans la rue.

De facto, il est impossible dans beaucoup de rues du quartier de rouler à 50 km/h. En outre, un automobiliste qui accélère à 50 km/h dans l'une des ruelles du quartier cause tellement de nuisance sonore qu'il se fait entendre dans tout le quartier.

Les **sens uniques limités** (SUL) sont l'un des plus grands atouts de la politique cycliste à Ixelles. Ils permettent aux cyclistes de se déplacer de manière plus efficace. Cependant, ce sont surtout les SULs étroits qui deviennent plus sûrs pour les cyclistes, s'ils sont transformés en zones 30.



Le SUL de la rue située devant le parking Tulipe est un excellent exemple, dont la largeur est suffisamment large pour permettre le croisement de cyclistes venant à contre-sens.



En revanche, un SUL étroit (ici à la rue Ernest Solvay) ne permet pas de rouler à 50km/h sans mettre les autres usagers de la route en danger. Pourquoi alors ne pas en faire une zone 30 ?



b) Les zones de rencontre

Les zones résidentielles, zones dans lesquelles la fonction d'habitat est prépondérante, sont bien connues. En revanche, les zones de rencontre le sont moins et font encore figure d'exception à Ixelles alors qu'elles sont largement répondues en Flandres et aux Pays-Bas notamment. Une zone de rencontre est « *une zone dont les caractéristiques sont similaires à celle de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives* »¹.

Sa particularité consiste en la priorité donnée aux piétons, dans une logique de partage de l'espace par les différents usagers (dont les automobilistes et autres conducteurs d'engins motorisés), et la limitation de la vitesse de circulation maximale à 20 km/h.

Aménager des zones de rencontre permettrait d'apaiser le trafic dans certaines rues, mais surtout d'y favoriser convivialité et sécurité, et ce sans trop d'impact financier. A l'instar de la rue Keyneveld, d'autres zones pourraient aisément être converties en espaces de rencontre.

c) Les rues cyclables

Au printemps 2013, Bruxelles Mobilité a lancé, en collaboration avec l'IBSR, un projet pilote portant sur les rues cyclables. En vertu du code de la route belge, une rue cyclable est une rue qui **réserve la priorité aux cyclistes** qui peuvent en occuper toute la largeur. Son accès est autorisé aux engins motorisés qui doivent toutefois respecter une **limite de vitesse de 30km/h** et ne peuvent **pas dépasser les cyclistes**.

Bien que l'avenue Louise, axe sur lequel a été testé le concept durant une phase pilote, ne dispose pas des caractéristiques requises au titre de rue cyclable (faible densité de trafic, entre autres), nul doute que certaines rues locales à Ixelles, de par leur configuration, seraient des candidates idéales au statut de rue cyclable. Attribuer ce statut à certaines rues communales aurait non seulement un impact positif sur la mobilité mais améliorerait également la qualité de vie des habitants. La commune de Jette l'a d'ailleurs compris, étant la première à adopter ce concept à l'échelon local.

Rappelons aussi que les rues cyclables peuvent jouer un rôle clé dans le développement du vélo en ville où l'espace manque parfois pour aménager de véritables infrastructures cyclables et où la vitesse du trafic est généralement réduite.

Outre les itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui pourraient être partiellement ou intégralement rendus cyclables, nous estimons que **certaines voiries locales pourraient également être**

¹ Définition issue de l'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.



rendues cyclables. Certaines d'entre elles, à l'instar de la rue Goffart dont la vitesse est déjà limitée à 30 km/h, ne nécessiteraient d'ailleurs pas beaucoup d'aménagements supplémentaires pour bénéficier de ce statut :

- rue de la Paix, voire l'ensemble du quartier Saint-Boniface
- rue de Londres
- rue Goffart
- rue Major Renée Dubreucq
- rue du Viaduc
- rue Keyneveld
- rue Wayenberg
- avenue Général de Gaulle
- rue Gray

d) Marquage au sol

Une autre solution abordable et pratiquée à plusieurs endroits à Ixelles est le **marquage explicite des pistes cyclables**. Plus les cyclistes savent où ils ont le droit de rouler, plus les automobilistes s'habituent à ces structures, plus la sécurité gagne.



2) *L'itinéraire cyclable régional (ICR) du quartier de la place de Londres*

Comme les SULs, les itinéraires cyclables sont un bon moyen de satisfaire les cyclistes. Ils permettent des déplacements rapides et souvent moins compliqués. La rue de Dublin et la rue de la Paix font partie de l'ICR 8. Les réaménagements récents ont cependant des effets mitigés sur cet ICR.

Le réaménagement de la rue de la Paix rend la circulation des cyclistes plus facile. La largeur de la bande cyclable et la création du SUL sont les points forts de ces travaux.

En revanche, l'élargissement des trottoirs dans la rue de Dublin - mesure dont nous nous félicitons – a de ce fait réduit l'espace en voirie que doivent se partager vélos et voitures, ce qui n'est pas sans effet conflictuel entre ces deux modes. Considérant l'importance de l'ICR, la suppression de la bande de stationnement rendrait ce tracé encore plus favorable aux cyclistes qui ne pourraient que s'en réjouir.



3) Le stationnement sauvage à la chaussée de Wavre

La chaussée de Wavre est un autre exemple symptomatique où le stationnement illégal est relativement fréquent. Les automobilistes sont dès lors obligés de dépasser les voitures et autres véhicules stationnés en double file, ce qu'ils font en roulant sur la piste cyclable, la rendant quasiment impraticable et dangereuse pour les cyclistes venant à contre-sens.

Outre une meilleure répression de ce type de comportements par la police, il serait également opportun de sécuriser la piste cyclable par des mesures physiques de protection (potelets, ...), empêchant de facto les automobilistes de la franchir et améliorant de ce fait le passage des cyclistes conformément à l'objectif visé lors du réaménagement récent de cet axe.



Les camionnettes et autres véhicules garés en double file à la chaussée de Wavre induisent un dépassement dans le chef des voitures, ce qui n'est pas sans conséquence pour les cyclistes empruntant la piste cyclable en contre-sens. Pour y pallier, il y aurait lieu de physiquement sécuriser ladite piste cyclable.



4) **Les parkings à vélos de la place Saint Boniface**

La rénovation de la place Saint Boniface est un vrai succès. Les jours de beau temps, les terrasses et restaurants du quartier sont envahis par les Ixellois. Par contre, si on y accède à vélo, on n'a guère de chance de trouver un arceau libre pour y attacher son vélo, et ce malgré le léger renfort en arceaux.

De plus, certains arceaux, installés juste devant le passage pour piétons, ont été enlevés suite à notre interpellation mais n'ont malheureusement pas été déplacés ailleurs.

Aussi, dans l'objectif de réduire la circulation dans le quartier, il est souhaitable de remplacer un ou deux emplacements de stationnement pour voitures par des parkings à vélos. Un emplacement de stationnement pour voiture peut libérer de la place pour six parkings à vélo. Cela permettrait à plus de personnes de prendre des cafés sur la place, qui plus est avec une pollution olfactive moindre.

En général, les arceaux sont une denrée rare pour les cyclistes ixellois. C'est d'autant plus regrettable que beaucoup d'arceaux existants à Ixelles sont soit mal placés, soit déjà endommagés par les automobilistes.



Le stationnement vélos à la place Saint-Boniface : une denrée rare, contraignant les cyclistes à attacher leur vélo sur des poteaux de fortune



Arceaux mal placés... supprimés! Lorsque nous avons mis en selle les élus communaux au lendemain des élections de 2012, les arceaux pour vélos étaient peu nombreux à la place Saint Boniface. Certains étaient mal placés, face au passage pour piétons. Suite à notre interpellation, ceux-ci ont, pour la plus grande joie des piétons, disparus... sans être déplacés à un autre endroit, plus propice !



5) *Le parking de la rue de la Tulipe*

La réouverture du parking à vélo aurait pu être un excellent exemple pour Ixelles, permettant aux riverains de s'abonner à un parking sécurisé, mettant un terme aux mauvaises découvertes matinales (disparition de selles, de sonnettes...). Si seulement celui-ci avait été conçu et aménagé dans les règles de l'art. En effet, aujourd'hui, son aménagement est tel que peu de cyclistes s'y risquent à y laisser leur vélo., de peur de se le faire subtiliser. En effet, en dehors de la porte principale utilisée par les usagers au moyen d'un badge électronique, la sécurité des deux autres portes est toute relative : l'une est simplement fermée avec un cadenas et des chambres à air, l'autre est vitrée et prolongée par une baie vitrée.



Sécurisation très sommaire du parking vélos Tulipe



Les maisons unifamiliales divisées en appartements, de plus en plus typiques à Ixelles, n'offrent généralement aucune possibilité de garer le vélo à l'intérieur.

Les arceaux sont utiles, mais ils ne constituent pas une alternative à un bon garage. Le clip de l'étudiant en journalisme, Rik Potoms, montre à quel point il est facile de voler des vélos à Bruxelles (<http://vimeo.com/54032709>). Le nombre de vélos volés en Région bruxelloise est passé de 1.674 en 2006 à 2.621 pour les trois premiers trimestres 2011, alors que les vols déclarés restent minoritaires à Bruxelles.

Ceci est également imputable à des facteurs qui ne sont pas directement liés à l'infrastructure cyclable. Par expérience, nous savons qu'une minorité des vols de vélos déclarés est résolue par la police. Le cas de la ville de Munich en Allemagne montre le potentiel des investigations systématiques. Un vol de vélo peut s'avérer dissuasif, surtout pour les cyclistes novices qui pourraient rapidement mettre fin à leur courte carrière de cycliste.



6) *Le coussin berlinois de la rue Goffart*

Il ne faut pas toujours des policiers pour faire respecter les zones 30. Souvent, **les coussins berlinois**, à l'instar de ceux de la rue Goffart, suffisent à ralentir les automobilistes. Nous sommes favorables à la mise en place de plus de « rappels » comme celui-ci.

Mais avant d'installer de nouveaux coussins berlinois à Ixelles, nous vous invitons à « *penser vélo* ». En effet, à titre d'exemple, le coussin berlinois de la rue Goffart est relativement plat. Beaucoup de voitures passent dessus sans difficulté. En revanche, il est légèrement gênant pour les cyclistes qui roulent sans amortisseurs, et parfois avec leurs enfants dans des sièges pour enfants, ou avec leurs courses sur le porte-bagages. Surtout en hiver, quand les rues sont verglacées, ils peuvent présenter un risque de chute.



Le coussin berlinois dans la rue Goffart est assez plat pour une voiture. Pour un cycliste, il est cependant inévitable.



Des exemples plus pratiques existent dans les communes voisines d'Ixelles.



La commune de Saint Gilles a installé des coussins plus petits, plus visibles pour les automobilistes, et facilement contournables par les cyclistes.



Autre bon exemple à Etterbeek, à l'avenue Nouvelle où les plantations empêchent de surcroît les automobilistes de se garer de part et d'autre du coussin berlinois. Les cyclistes qui contournent le coussin berlinois n'ont ainsi aucun risque de se faire renverser par l'ouverture d'une portière.



7) Les panneaux B22 et B23 de l'avenue de la Couronne et de la rue du Trône

À l'issue d'un projet pilote mené sur huit carrefours bruxellois à partir de juin 2012 en partenariat avec l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), la Ministre bruxelloise des Travaux Publics et des Transports, Brigitte Grouwels, a entériné le franchissement des feux rouges par les cyclistes sous certaines conditions. Celui-ci est autorisé en présence des panneaux de signalisation B22 et B23².

Face à un panneau B22, le cycliste peut franchir le feu rouge ou orange et tourner à droite. Face à un panneau B23, le cycliste peut continuer tout droit au feu rouge ou orange. Il s'agit toutefois d'une règle d'exception. En effet, les cyclistes sont autorisés à franchir le feu rouge uniquement lorsqu'ils sont en présence des panneaux B22 ou B23. Dans le cas contraire, ils doivent bien évidemment s'arrêter.

La phase pilote ayant porté ses fruits, la Région de Bruxelles-Capitale s'est donc attelée, dès septembre 2013, à équiper les voiries régionales des panneaux B22 et/ou B23, pour autant que les conditions de sécurité soient respectées. En dotant, dans un premier temps, 75 carrefours de ces panneaux de signalisation (à ce jour, 195 carrefours bruxellois sont dotés d'un tel panneau), la Région bruxelloise a suivi l'exemple des Pays-Bas et de l'Allemagne où cette pratique, améliorant considérablement les conditions de circulation des cyclistes, existe depuis de nombreuses années.

A l'instar d'autres voiries régionales, certains carrefours de l'avenue de la Couronne et de la rue du Trône ont également été équipés de panneaux B22 et B23, autorisant *de facto* les cyclistes à franchir certains feux rouges.

² Les panneaux de signalisation B22 et B23 ont été approuvés par le Parlement fédéral le 28 novembre 2011, via une modification de loi. Cette nouvelle loi a été publiée le 3 février 2012 dans le Moniteur belge et est entrée en vigueur le 13 février 2013.



L'avenue de la Couronne est dotée de plusieurs panneaux B23, autorisant les cyclistes à continuer tout droit lorsque le signal lumineux est rouge ou orange.



8) Le stationnement vélos dans le quartier de l'hôpital d'Ixelles

Dans ses déplacements quotidiens et à proximité immédiate de son domicile, le cycliste doit pouvoir trouver un endroit de stockage pour son vélo de part et d'autre de son itinéraire. Cependant, la présence d'un parking vélo n'est pas suffisante si l'infrastructure ne répond pas qualitativement aux besoins de l'utilisateur. Ces besoins varient selon que le vélo sera parké à court ou à long terme.

Ixelles est une commune à la fois résidentielle et commerçante. Bien qu'il y ait eu une amélioration au niveau de l'offre de stationnement de courte durée (arceaux en U renversé, idéalement) à Ixelles, elle reste encore lacunaire et peu cohérente, la plupart des équipements publics ne comportant qu'un nombre restreint d'emplacements, dans le meilleur des cas.



Il existe toutefois quelques bons exemples de stationnement vélos de courte durée à Ixelles, comme ici devant la Maison de quartier Malibran... ou encore devant l'hôpital d'Ixelles.



La situation est encore plus problématique pour l'offre de stationnement de longue durée. Contrairement à d'autres communes bruxelloises, Ixelles ne dispose ainsi d'aucun box à vélos. Or, les maisons dites « unifamiliales » sont de moins en moins occupées par une seule famille. Il devient dès lors impossible de stationner des vélos dans les communs, les habitants étant contraints, en l'absence de solutions alternatives (boxes, ...) de laisser leur vélo dehors, sur un arceau ou un poteau de fortune. Outre le fait que celui-ci est confronté aux intempéries, il est aussi plus exposé aux vols de vélos, véritable fléau en Région bruxelloise. Développer une offre de stationnement vélos de longue durée à proximité des zones résidentielles permettrait non seulement de pallier à la problématique du vol de vélos mais aussi d'inciter de nouveaux citoyens à user de ce mode de déplacement au quotidien.

L'hôpital d'Ixelles a mis à disposition de ses employés un parking vélos sécurisé, entre autres doté d'une caméra de surveillance. Un exemple à suivre pour les parkings existants (ex.: Tulipe) et futurs ?





9) **Le stationnement sauvage à l'avenue Auguste Rodin**

Le non-respect des pistes cyclables par les automobilistes qui s'y stationnent impunément est un réel problème à Ixelles, rendant la vie des cyclistes non seulement difficile mais, surtout, dangereuse.

Bien que des efforts aient déjà été observés sporadiquement, cette situation de fait demeure malheureusement encore en divers endroits de la commune, à l'instar de la piste cyclable de l'avenue Auguste Rodin.

Le stationnement sauvage d'une à plusieurs voitures au coin de l'avenue Auguste Rodin avec l'avenue de la Couronne est malheureusement une réalité, en semaine comme en week-end. La situation est encore plus problématique en heures de pointe, l'avenue Auguste Rodin étant systématiquement encombrée par une file de voitures que les cyclistes pourraient en principe aisément remonter en empruntant la piste cyclable. Seulement, le stationnement illicite dont elle est victime les contraint à attendre derrière les voitures ou à dépasser les files par la gauche. Or, il n'y a pas suffisamment de place en présence de trafic dans les deux sens, ce qui provoque des situations dangereuses et conflictuelles qui pourraient facilement être évitées en l'absence de stationnement sauvage.

Le fait que cette situation se reproduise quasi quotidiennement à cet endroit témoigne un sentiment d'impunité à l'encontre des automobilistes.



Av. A. Rodin, en direction de l'av. de la Couronne, du 16 au 23/01/15



10) Économie liée au vélo à l'avenue de la Couronne

Le vélo est également profitable à l'économie locale, non seulement du fait des cyclistes eux-mêmes qui sont, comme cité précédemment, plus fidèles et meilleurs consommateurs que les clients automobilistes, mais aussi de par l'activité générée par celui-ci. En témoignent les vélocistes installés à Ixelles mais également les entreprises de services de livraison à vélo, telle qu'Hush Rush sis à l'avenue de la Couronne.



11) Les bandes cyclables de l'avenue de la Couronne

Lorsque l'on quitte le boulevard Général Jacques pour emprunter l'avenue de la Couronne en direction du centre-ville, on se retrouve sur une piste large et confortable (bande bus partagée avec les cyclistes)

Cet arrangement, qui n'est malheureusement pas continu sur cette artère, a un potentiel considérable pour une majorité des grands axes d'Ixelles, à l'instar du boulevard Général Jacques qui va prochainement être doté d'une piste cyclable en site propre sur le tronçon compris entre le carrefour de l'Etoile et la rue Emile de Beco. Aménagés de la sorte, ils permettent aux cyclistes de rapidement passer d'une commune à l'autre, par exemple pour se rendre quotidiennement à leur travail. Généraliser ce type d'aménagement sur les axes principaux permettrait de créer des *bicycle highways*, telles que mises en place à Copenhague ou à Londres, adaptées aux réalités bruxelloises.

Malheureusement, l'avenue de la Couronne change subitement de visage après le pont de la rue Gray, l'aménagement se muant en bande cyclable rasant les voitures stationnées, rendant le parcours inconfortable et insécurisant pour les cyclistes.



La situation pour les cyclistes se complique lorsque l'on arrive sur la rue du Trône, les chevrons dessinés au sol disparaissant subitement après le croisement avec la chaussée de Wavre.