

GRACQ IXELLES

Analyse des Itinéraires cyclables régionaux à Ixelles

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique qui a pour objectif principal la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions (inter-modalité, accessibilité, sécurité, simplicité).

Le GRACQ compte une cinquantaine de locales, dont celle d’Ixelles, qui agissent au niveau communal. En 2010, la locale d’Ixelles avait réalisé une analyse détaillée des Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) traversant le territoire de la commune. La locale a décidé en 2013 de mettre à jour cette analyse, afin de faire le point sur les progrès éventuels ou les dégradations possibles, mais aussi pour fournir à la majorité communale élue fin 2012 et à son administration un outil pour améliorer les conditions de déplacement pour les cyclistes. Cette analyse, finalisée au printemps 2014, sera également transmise à la Région bruxelloise pour aider à ses actions sur les voiries régionales et pour contribuer à une analyse plus générale des bénéfices et limites du développement des ICR.

Nous restons à votre disposition pour améliorer ensemble le réseau cyclable actuel et futur sur notre commune.

Vous souhaitant une bonne lecture,

La locale Ixelles du GRACQ

Introduction

Étant donné que la locale d'Ixelles du GRACQ avait déjà procédé à un état des lieux des ICR traversant la commune d'Ixelles, nous sommes reparti de celui-ci et l'avons mis à jour. Nous avons donc pu constater les améliorations qui avaient été faites depuis 2010. Malheureusement, un grand nombre de problèmes rencontrés lors de notre précédent inventaire persiste. Or, une grande partie de ceux-ci peuvent être résolus assez simplement et à moindre frais (d'autant plus que les communes ont accès à des subsides régionaux pour la mise en place de certaines infrastructures cyclables), par exemple en améliorant le marquage au sol ou l'état du revêtement de la voirie. Nous avons également mis l'accent, comme précédemment, sur les **points qui présentent un véritable danger pour les cyclistes**. Ces points sont spécifiquement marqués dans ce document.

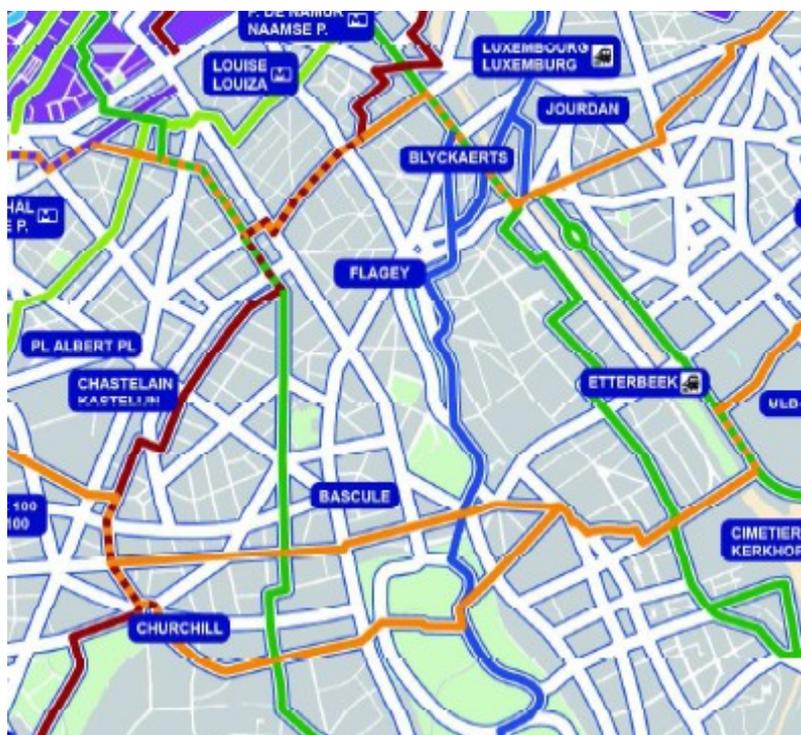
En 2010, nous avons pointé que les ICR souffraient d'un double manque de **signalisation**, d'une part parce qu'il faut vraiment les connaître par avance pour les emprunter en connaissance de cause, d'autre part parce qu'il est parfois difficile de voir en quoi les voies empruntées par les ICR sont adaptées pour les cyclistes. Si la signalétique a été améliorée sur certains itinéraires, ce dont nous nous réjouissons, elle demeure encore discontinue voire inexistante sur d'autres. De plus, la mise en place du balisage n'a à notre sens pas été accompagnée d'une communication suffisante visant à les faire connaître auprès des usagers actuels et potentiels du vélo en ville.

Si aujourd'hui la législation belge impose la limitation de la vitesse à 30 km/h aux abords des écoles, rien n'oblige les autorités compétentes à la généraliser ailleurs. Or, certains ICR s'y prêtent parfaitement et pourraient être placés en **zones 30**, combinées avec des ralentisseurs (de préférence des coussins berlinois) afin que la mise en zone 30 soit réellement effective. Une autre possibilité serait de rendre les ICR « rues cyclable », ce qui signifierait que les cyclistes y seraient prioritaires, les voitures et autres véhicules motorisés y étant autorisés mais ne pouvant pas dépasser les vélos. La vitesse y serait également limitée à 30 km/h, conformément à ce que prévoit la législation fédérale sur ce type de voiries. La mise en zones 30 ou en rues cyclables des ICR améliorerait non seulement le confort et la sécurité des cyclistes mais bénéficierait aussi directement aux riverains (amélioration de la qualité de vie, réduction du bruit et de la pollution, sécurité accrue, ...).

Enfin, dans certains cas, la **suppression de places de stationnement** permettrait de rendre les itinéraires plus sécurisés pour les cyclistes, tout en contribuant à la réduction de la pression automobile qui figure par ailleurs parmi les objectifs de mobilité de la Région bruxelloise (cf. plan IRIS II).

Table des matières

Table des matières.....	3
ICR A.....	4
ICR B.....	6
ICR B variante.....	14
ICR MM.....	15
ICR 5A.....	19
ICR 5B.....	24
ICR 6.....	28
ICR 7.....	32
ICR 8.....	37



ICR A

A Ixelles, il n'y a pratiquement aucune trace de l'ICR A, faute de balisage. Il est cependant utilisable pour les cyclistes qui le connaissent.

Rue du Gerموir

Le cycliste peut choisir : passer par le trottoir et générer un conflit avec les piétons ou glisser sur les rails de tram et risquer de se faire écrasé par une voiture.

Solution suggérée : changer l'emplacement de la bande cyclable ou modifier le parcours de l'ICR.



Avenue de la Couronne (voir également ICR 5B – nouveau problème)

Très bien. Une bande bus vélos admis spacieuse permet de dépasser les files de voitures.



Rue du Trône

Pas idéal. Sur une bande cyclable étroite, les cyclistes risquent de chuter, déportés par l'ouverture d'une portière d'une voiture stationnée, et de se faire in fine écrasés par un véhicule passant par là.

Solution suggérée : supprimer une bande de stationnement en faveur de bandes cyclables plus larges.



Carrefour Rue du Viaduc / chaussée d'Ixelles

L'ICR est bien caché.

Solution suggérée : ajouter un panneau indiquant le parcours de l'ICR A.



ICR B

De manière générale, l'ICR B ne se trouve pas dans un état souhaitable, en particulier le carrefour avec l'avenue Buyl qui est jugé problématique. Nous espérons que les travaux prévus vont commencer dans un futur proche. Les marquages au sol sont très souvent usés. Les zones 30 devraient être généralisées sur l'ensemble du trajet. Nous déplorons que très peu des propositions d'amélioration que nous avons faites en 2010 aient été mises en œuvre. Les seules améliorations observées se situent au cimetière d'Ixelles (petite bande bus ouverte aux vélos et le placement de panneaux ICR de l'ULB-VUB au cimetière).

Problèmes non-résolus :

Avenue Legrand (entre la chaussée de Waterloo et l'avenue Louise)

Les "oreilles" des trottoirs et les arrêts de tram élargis forcent le cycliste à rouler entre les rails de tram, au milieu de la circulation et devant les trams. Il en résulte un conflit dangereux avec le tram. Le revêtement est fait de pavés dans un état lamentable (creux et bosses, pavés déchaussés), même les nouveaux clinkers à l'extrémité de la chaussée de Waterloo sont déjà dégradés. Absence d'aménagement et de marquages au sol au débouché sur la chaussée de Waterloo, pour la traversée d'à peine 30 mètres vers la rue Vanderkindere.

Ce problème persiste depuis 2010.

Travaux en cours à la chaussée de Waterloo : ce projet n'est pas prévu jusqu'à l'avenue Louise, ce qui aurait pu permettre de mettre un meilleur revêtement (comme proposé ci-dessous).

Solution suggérée :

Renouvellement complet du revêtement par de l'asphalte ou au moins, couverture de deux bandes latérales d'un mètre par de l'asphalte avec marquages au sol vélo. Suppression de quelques places de stationnement pour voitures et aménagement de contournements des arrêts de tram. Marquages au sol vélo entre l'avenue Legrand et la rue Vanderkindere, tenant compte du passage des rails de tram (mettre le marquage entre les rails, légitimant la place du vélo au centre de la chaussée).

Solution alternative : il existe une excellente alternative à proximité immédiate : la rue Emile Claus, calme et en excellent état. Cela nécessite un aménagement sur la berme centrale de l'avenue Louise et de l'entrée dans la rue Emile Claus, actuellement barrée par des barrières limitant l'accès à l'unique passage des piétons.



Franchissement de l'avenue Louise

Absence totale de signalisation d'un franchissement cycliste sur la deuxième bande de circulation, dans chaque sens. Tout à coup, il semble que, à la sortie du carrefour, on ait totalement oublié les cyclistes. C'est particulièrement dangereux dans le sens vers l'avenue Roosevelt, vu la circulation dense et rapide provenant du Bois de la Cambre. Conflit non-géré entre le tourner-à-droite des voitures et le tout-droit des cyclistes (queues de poisson).

Ce problème persiste depuis 2010.

Solution suggérée :

Tracé d'une bande continue de couleur (rouge) avec marquage au sol vélo sur les quatre traversées pour augmenter la visibilité de tous les franchissements cyclistes.



Carrefour avenues Roosevelt / Emile De Mot / boulevard de la Cambre

En direction de l'avenue Louise, rien n'a été prévu pour permettre aux cyclistes de continuer tout droit le long du boulevard de la Cambre. A l'entrée du carrefour, le trottoir mixte piétons-cyclistes se termine par une haute bordure infranchissable. Pas d'autre solution pour le cycliste que de descendre sur la voie de tram ou partir vers l'avenue Emile De Mot et se rabattre ensuite en diagonale vers la gauche. Dans le sens vers l'avenue Louise, à la sortie du carrefour, le trottoir a été élargi par des "oreilles" et ce jusqu'au ras des rails de trams. Les cyclistes sont ici mis en conflit avec le tram, vu le danger d'être pris en tenaille par les trams qui le dépassent. (A noter aussi : une dégradation rapide de l'asphalte insonorisant le long des rails de tram augmente le danger pour les cyclistes, en sus du franchissement des rails eux-mêmes). Seule une traversée vélo vers l'avenue Emile De Mot a été prévue, mais même celle-ci est mal tracée et envoie les cyclistes tout droit dans un platane !

Ce problème persiste depuis 2010.



Solution suggérée :

Abaissement de la bordure de trottoir à la sortie du trottoir mixte piétons-cyclistes. Marquages au sol vélo à travers le carrefour dans les deux sens. Vers l'avenue Louise, réduction de l'"oreille" du trottoir et suppression des deux ou trois premières places de stationnement à la sortie du carrefour. Rectification du tracé de la bande vélo vers l'avenue Emile De Mot.

Boulevard de la Cambre entre l'avenue Roosevelt et le rond-point de l'Etoile

En dépit de la largeur du trottoir mixte piétons-cyclistes, l'absence de bande réservée aux cyclistes mène à un conflit avec les piétons. Il s'agit d'un arrêt important et très fréquenté pour le tram. Des personnes en attente remplissent donc généralement tout l'espace du trottoir. Une aubette a été placée à l'arrêt du tram et obstrue quasi complètement le passage des cyclistes. En outre, les poteaux (signalisation, éclairage) et des potelets destinés à empêcher le passage des voitures sont très mal disposés et obstruent la largeur de passage restante, laissant un passage utilisable de seulement 80 cm environ. L'état de ce trottoir mixte est également dégradé, des pavés étant déchaussés, ce qui accroît le risque de chutes. Vers le rond-point de l'Étoile, la largeur de la voirie est insuffisante pour permettre aux cyclistes de circuler à côté des voitures. Les cyclistes se retrouvent donc coincés entre les voitures à l'arrêt en raison du feu de signalisation, et restent donc bloqués par la circulation automobile. La priorité a été clairement donnée au maintien de quelques places de stationnement.

Légère amélioration pour l'aubette qui laisse plus d'espace à l'arrière. Pour le reste, les problèmes persistent depuis 2010.

Solution suggérée :

Redisposition de l'aubette de tram (reculer ou avancer) et des poteaux (permettre le passage des vélos plutôt derrière l'aubette ?). Sur le trottoir mixte piétons-cyclistes, tracement d'un marquage différencié séparant une voie cycliste d'une partie dédiée aux piétons et réfection du revêtement dégradé. Dans l'autre sens, au minimum un marquage au sol sur toute la longueur d'une bande cyclable suggérée (en prenant en compte la distance nécessaire avec l'espace de stationnement) et invitant les voitures à se tenir le plus à gauche possible. Suppression de quelques places de parking vers le rond-point de l'Étoile.



Rond-Point de l'Etoile (traversée du boulevard Général Jacques)

a) En venant du boulevard Général Jacques (virage à droite vers le boulevard de la Cambre), alors que l'ancien phasage des feux de signalisation comportait une phase verte spécialement pour les usagers qui s'engageaient à droite, cette phase spéciale a été supprimée depuis que les voitures ne peuvent plus suivre cet itinéraire. C'est pénalisant pour les cyclistes qui arrivent au carrefour suivant au moment où la phase rouge commence. b) Une bande rouge indique où les cyclistes doivent monter sur le trottoir, mais la bordure est trop haute. c) A l'entrée du SUL de l'avenue Maurice, le couloir vélo a été tracé au ras du trottoir de droite. En conséquence, il est occupé en permanence par des voitures garées en infraction et donc rendu invisible.

Ce problème persiste depuis 2010.

Solution suggérée :

- a) Revoir les feux, éventuellement autoriser un tourne-à-droite (panneau B22) pour les cyclistes, les autorisant à franchir le feu de signalisation au carrefour.
- b) Baisser la bordure et refaire la peinture.
- c) Mettre un îlot pour empêcher les voitures de se garer.



Carrefour avenues Maurice / Jeanne / Buyl

Vaste carrefour sans marquages au sol pour les cyclistes sur l'avenue Buyl, coupée par les rails du tram. Tourner à gauche dans le sens de la descente vers l'avenue Maurice est très dangereux : voitures arrivant en sens inverse, nécessité de se déporter vers la gauche pour franchir les rails de tram. Entrée depuis l'avenue Maurice : le passage vélo est masqué et peu visible et risque d'être manqué par les cyclistes, qui se retrouvent dès lors face à des voitures tournant à gauche depuis l'avenue Jeanne. Entrée depuis l'avenue Maurice : aucun marquage au sol indiquant cette traversée cycliste aux voitures s'engageant dans l'avenue Jeanne.

Ce problème persiste depuis 2010. Nous espérons que le projet de réaménagement de l'avenue Buyl sera réalisé en améliorant le passage des ICR. Le balisage de l'ICR est absent presque partout.

Pour rappel, même si nous soutenons le projet en général, nous sommes opposés au rétrécissement de l'avenue Jeanne car le cycliste (sur l'itinéraire REGIONAL) doit pouvoir y tourner :

- soit à gauche, par exemple vers la rue Elise (cela nécessite un petit couloir cycliste),
- soit à droite (ICR) vers le cimetière d'Ixelles et l'ULB/VUB-Plaine.

Cela est d'autant plus important que la fin de l'avenue Jeanne grimpe brusquement dans ses dernières dizaines de mètres vers l'avenue Buyl.



projet Buyl



Carrefour du Square A. Devèze

Vaste carrefour en triangle sans îlots ni marquages au sol vélo. Croisement de face dangereux lorsque l'on s'engage dans l'avenue Huysmans en venant de l'avenue Buyl. Difficultés accrues du fait de la présence de rails de tram.

Ce problème persiste depuis 2010. Nous espérons que le projet initié par la STIB soit réalisé en améliorant le passage de l'ICR.

Solution suggérée :

Marquages de bandes au sol pour les voitures et cyclistes. Mieux : placement d'îlots et élargissement des trottoirs afin de forcer un croisement à angle droit (rupture de la ligne droite). Il en résulterait une sécurité accrue, en ce compris pour les piétons et les automobilistes.



Square Latins

Casse vitesse énorme.

Ce problème persiste depuis 2010.

Solution suggérée :

Coussin berlinois.



Petit rond-point avenue Derache - avenue de l'Université

Tourner à gauche assez difficile vers le cimetière d'Ixelles (3/4 de tour). Jointures dégradées entre les plaques de béton du revêtement : risque de chute (effet "rail de tram") et distraction du cycliste qui doit faire attention au sol en plus du trafic environnant.

Ce problème persiste depuis 2010.

Solution suggérée :

Réfection du revêtement. Marquages au sol vélo signalant le cheminement des cyclistes.



Rond-point du cimetière d'Ixelles

Profil trop anguleux de certains coins de trottoirs élargis. Les voitures, mais surtout les longs bus, doivent couper au ras des angles des trottoirs pour entrer et sortir de la rocade. Dangereux : les cyclistes peuvent être pris en tenaille, notamment par l'arrière des longs bus qui les dépassent juste à l'entrée du rond-point.

La création de la bande bus ouverte aux vélos ainsi que l'apparition de panneaux signalant cet ICR constituent une amélioration. Mais les autres problèmes persistent depuis 2010.

Solution suggérée :

Marquage au sol vélo sur l'entrée du carrefour (bande cycliste invitant les conducteurs à laisser un écart sur leur droite).



Carrefour avenue Fraiteur / avenue de la Couronne

Vaste carrefour triangulaire sans aucun marquage au sol. Très dangereux : croisement de face-à-face avec les voitures venant en sens inverse, en allant vers le rond-point du cimetière d'Ixelles et en tournant vers la gauche vers l'avenue de la Couronne dans le sens inverse.

L'apparition de panneaux signalant cet ICR constitue une amélioration mais les autres problèmes persistent depuis 2010.

Solution suggérée :

Au minimum, un marquage de couloirs séparant le trafic allant tout droit et tournant à gauche. Mieux : reprofilage des trottoirs et placement d'îlots pour réduire la largeur du carrefour et faire en sorte que le croisement se fasse plus à angle droit.



Pont Fraiteur

En venant du rond-point de l'université, deux taques d'égout sont potentiellement dangereuses. Passage étroit avec étranglement aux deux entrées, le cycliste étant pris en tenaille par les voitures qui le dépassent. Vers la Plaine, risque de queues de poisson lorsque l'on continue tout droit, l'essentiel du trafic (autos et bus 71) tournant à droite par la bretelle (sans feux de signalisation) vers Delta. Aucun marquage au sol n'indique une traversée en ligne droite pour les cyclistes, ni de feu cycliste en venant de ULB-VUB.

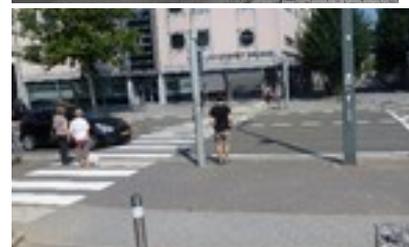
Belle piste cyclable autour de l'ULB-VUB. L'entrée et la sortie dans / de l'ULB peuvent être améliorées.

L'apparition de panneaux signalant cet ICR constitue une amélioration mais les autres problèmes persistent depuis 2010.



Solution suggérée :

Au minimum, réaliser un marquage au sol approprié permettant un engagement sécurisé des cyclistes sur le pont (une fois sur le pont, le danger pour le cycliste est davantage réduit car la faible largeur de la voirie empêche généralement les dépassements par les voitures). Mieux : installation des passerelles métalliques légères sur les flancs du pont, de chaque côté, permettant aux cyclistes de passer le pont en dehors du trafic automobile. A la sortie vers la Plaine, tracé d'une bande au sol vélo en ligne droite coupant la bretelle vers Delta (bande rouge avec marquages au sol vélo). Améliorer l'accès à l'ULB avec des marquages au sol appropriés et des feux de signalisation pour les vélos.



ICR B variante

Balisage de l'ICR inexistant.

Avenue Jeanne

Des réparations qui forment des vaguelettes.

Ce problème existe depuis 2010 mais n'avait pas été rapporté précédemment.

Solution suggérée :

Installer des panneaux signalisant l'ICR et des marquages au sol vélo, solliciter la Région de Bruxelles-capitale pour accélérer leur installation.
Réfection de la voirie.



ICR MM

Les remarques sur l'ICR MM ci-dessous suivent une route approximative, puisque le plan régional sur cet ICR ne contient pas de noms de rues, et il n'y a aucun panneau de signalisation présent sur l'ICR indiquant son itinéraire sur le territoire de la commune d'Ixelles. Le seul indice témoignant de son existence sont deux panneaux de signalisation sur la place Blyckaerts, dirigeant les cyclistes vers l'ICR MM sur la place Flagey.

Problèmes non-résolus :

Avenue Emile Duray

La bande cyclable suggérée n'est plus visible, le marquage au sol ayant disparu. Sur 100 mètres, revêtement de pavés ronds et non entretenus depuis des décennies. Ce revêtement vétuste est très inconfortable et devient dangereusement glissant par temps de pluie. Les jointures avec l'asphalte, irrégulières et en diagonale, juste avant le plateau surélevé, peuvent causer des chutes. Ce problème persiste depuis 2010.



Solution suggérée :

Nous proposons un asphaltage partiel de la section pavée avec deux bandes de 1m à 1,5 m de chaque côté, à l'instar de ce qui existe à la rue Montoyer. Nouveau traçage de la piste cyclable, laissant un écartement de sécurité (zone tampon) avec les voitures en stationnement.

Carrefour de la Croix Rouge

Absence de bandes cyclables. Les larges bandes de circulation favorisent la vitesse des voitures et ne laissent pas d'espace aux cyclistes. Ce problème persiste depuis 2010.

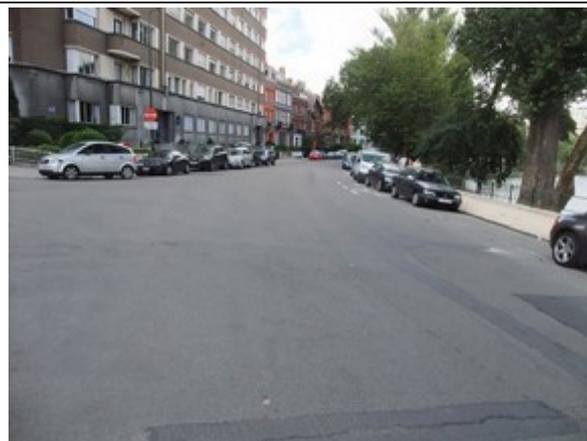


Solution suggérée :

Nous proposons la mise en place de bandes cyclables suggérées.

SUL de l'avenue Général de Gaulle

Accès très difficile car aucun marquage au sol ni balisage n'y même lorsque l'on vient de l'avenue Duray. Il faut même franchir une ligne blanche pour s'y engager ! La traversée du carrefour derrière le square du Souvenir est dangereuse car les voitures venant de la droite sont masquées par le mur du monument et ne peuvent apercevoir le cycliste qu'à la dernière seconde. Marquages de bandes cyclables suggérées sporadiques et trop près des voitures stationnées. Au débouché sur la place Flagey, absence totale du marquage indiquant la sortie d'un SUL. Cette lacune est d'autant plus dangereuse qu'un trafic particulièrement intense passe à ce croisement. Ce problème persiste depuis 2010.



Solution suggérée :

Réaménagement de l'entrée du SUL au niveau de la rue du Levant avec marquage d'un cheminement cycliste (avec au minimum une bande cyclable suggérée, mais au mieux avec un marquage continu de couleur visible) à travers le carrefour de la Croix Rouge, depuis l'avenue Duray. Marquage d'une bande cyclable rouge avec marquage de pictogrammes vélo à travers tout le carrefour « square du Souvenir/rue Vilain XIII, le long de l'avenue sur le côté des étangs. Éventuellement, placement d'une signalisation plus visible pour les automobilistes qui remontent le square du Souvenir au croisement avec l'avenue Général De Gaulle. Signalisation complète du SUL par des marquages au sol au débouché sur la place Flagey.

Carrefour place Flagey / rue des Cygnes

La rue des Cygnes a des parkings des deux côtés, sans avoir aucun marquage au sol pour cyclistes. Elle n'est pas explicitement marquée comme SUL lorsqu'on la prend à contre-sens. Ce problème persiste depuis 2010.

Solution suggérée :

Ajouter un panneau de signalisation indiquant le SUL, ajouter deux bandes cyclables suggérées.



Tunnel (rue Gray)

Passage juste trop étroit pour permettre aux bus de dépasser les cyclistes, ce qui crée souvent des tensions. Espace trop limité pour le dépassement de cyclistes par des véhicules de taille moyenne, ce qui met alors le cycliste en danger, sans compter le sentiment d'insécurité généré. Faible éclairage de nuit.

Ce problème persiste depuis 2010.

Solution suggérée :

Assurer que la nouvelle zone 30 soit respectée. Mettre des coussins berlinois. Renforcer l'éclairage nocturne.



Rue Gray

Vitesse excessive des voitures observées, surtout à proximité du tunnel, les voitures faisant des pointes pour passer au feu vert. Sentiment d'insécurité et d'inconfort pour les cyclistes.

Taque d'égout vaguement rebouchée et trou dans la chaussée sur le tronçon après le tunnel en direction de la place Flagey. Risque de chute.

Ce problème persiste depuis 2010.



Solution suggérée :

Limiter la vitesse à 30 km/h partout et installer des coussins berlinois à proximité du tunnel dans les deux sens afin de casser la vitesse des véhicules en direction du tunnel. Une zone 30 a été installée récemment, apparemment suite à un accident.

Reboucher correctement la taque d'égout et le trou pour éviter toutes irrégularités dans le revêtement.

ICR 5A

Comparé aux autres ICRs, le ICR 5A est relativement bien balisé. Hormis quelques passages difficiles, il est presque utilisable à ce stade.

Rue du Trône jusqu'à la rue de Paris

Très bien : le nouvel aménagement permet aux cyclistes de dépasser les files de voitures sans risque.



Rue du Trône jusqu'à la rue d'Idalie

Tel qu'il est conçu, cet aménagement ne peut que provoquer des conflits entre cyclistes et automobilistes.

Solution suggérée

Supprimer la bande de stationnement sur le côté du quartier européen, répartir l'espace retrouvé entre un trottoir élargi et des bandes cyclables.



Avenue de la Couronne (voir également ICR 5B – nouveau problème)

Très bien : après le passage difficile entre la file de voitures en circulation et les voitures stationnées (risque de chute en cas d'ouverture de portières), il y a enfin de l'espace pour les cyclistes et même des panneaux B23 permettant aux cyclistes de continuer leur route aux feux de signalisation.



Rue de Gerموير

Le cycliste peut choisir : passer par le trottoir et générer des conflits avec les piétons ou risquer de glisser sur les rails de tram et se faire écraser par une voiture.

Solution suggérée : changer l'emplacement de la bande cyclable ou modifier le parcours de l'ICR.



Carrefour boulevard Général Jacques / boulevard de la Plaine

Il ne s'agit pas d'un chemin 'express' mais davantage d'une course d'obstacles pour cyclistes.

Solution suggérée : simplifier le passage pour les cyclistes. Moins ils doivent se concentrer sur les obstacles, plus ils peuvent faire attention au tram.



Boulevard de la Plaine

Bon aménagement. Attention, en cas de pluie, la couleur rouge peut être glissante pour certains pneus.



Boulevard du Triomphe

Un panneau peu utile pour les cyclistes.



Solution suggérée : déplacer le panneau.

Boulevard du Triomphe

Les nombreuses sorties ne sont pas suffisamment sécurisées pour les cyclistes qui risquent de se faire intercepter (et écraser) par les voitures sortantes.



Solution suggérée : installer des barrières automatiques pour les voitures, des feux de signalisation ou des miroirs concaves.

Carrefour Delta

Sur ce carrefour, la voiture est reine. Les cyclistes, quant à eux, doivent le traverser en plusieurs étapes.

Solution suggérée : faire en sorte à ce que les cyclistes puissent passer le carrefour d'une seule traite et non en deux temps, comme les voitures.



ICR 5B

L'ICR est en général bien indiqué, mais la mise en place semble inachevée : sur une grande partie, les bandes cyclables sont inexistantes. L'absence d'aménagements oblige les cyclistes à prendre place sur la chaussée pour des raisons de sécurité et à devoir justifier leur présence sur la rue devant des automobilistes souvent agressifs.

En général, il y a un problème de la qualité de marquage sur sol de cet ICR. Voici une comparaison d'une partie typique à Ixelles (quand il y en a...) et à Watermael-Boitsfort de l'itinéraire 5B.



Ixelles



Watermael

Bon exemple :

Rue du Trône jusqu'à la rue de Paris

Les cyclistes aiment ça : l'entrée de la rue du Trône s'est enfin vu dotée de deux pistes cyclables, réduisant le nombre des bandes pour les voitures. Ce type d'aménagement réduit les risques pour les cyclistes, leur permet un passage plus souple – et cela sans accroître les bouchons !



Problèmes non-résolus :

Rue du Trône jusqu'à la rue d'Idalie

Les cyclistes n'ont d'autre choix que de se retrouver dans le trafic routier (risque de conflits avec les automobilistes) vu qu'il n'y a qu'une seule bande. Les voitures garées représentent un danger pour le cycliste (lié à l'ouverture des portières). Ce problème persiste depuis 2010.



Solution suggérée :

Supprimer les places de stationnement sur le côté du quartier européen, répartir l'espace dégagé en agrandissant le trottoir et en installant des bandes cyclables.

Rue du Trône jusqu'au pont sur la rue Gray

La rue est très étroite et les voitures stationnées représentent un danger pour les cyclistes, surtout lié à l'ouverture des portières (risque de chute).



Solution suggérée :

Il pourrait être envisagé de supprimer l'ensemble des places de stationnement sur un côté de la voirie.

Rue du Trône à partir du pont sur la rue Gray

Les cyclistes aiment ça (bande bus accessible aux vélos) : il est plus sûr de partager la voie avec les bus qu'avec les voitures. C'est aussi la solution privilégiée par la STIB.

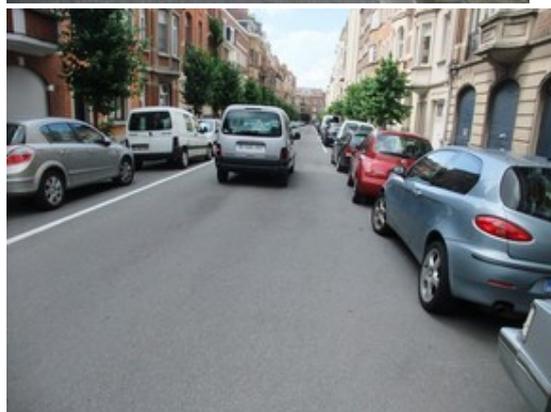


Rues Hergé, Adolphe Mathieu, Juliette Wytzman et Alphonse Hottat

Bien que la nouvelle majorité communale ait annoncé qu'elle prendrait en considération les besoins de tous les modes de déplacement, le reste de l'ICR est fortement marqué par les conséquences de la politique du « tout à la voiture » : absence de marquages au sol ou de bandes cyclables suggérées dans l'ensemble des rues.

Solution suggérée :

Nous proposons de mettre en place des bandes cyclables suggérées avec une distance de sécurité avec les voitures en stationnement.



Nouveaux problèmes :

Bande partagée bus-vélo à l'avenue de la Couronne

Description du problème :

De plus en plus souvent, les taxis empruntent la bande bus ouverte aux vélos en roulant très vite pour doubler la file de voitures par la droite, phénomène assez récent et qui tend à se développer... (ceci est dû, semble-t-il, au fait qu'entre la rue Fritz Toussaint et le boulevard Général Jacques, les taxis peuvent utiliser la bande bus, une bande cyclable existant sur la droite : le fait de se faire dépasser et frôler par un taxi roulant à vive allure augmente le sentiment d'insécurité.

Pour cette raison, nous sommes absolument opposés à la revendication des sociétés de taxis de recevoir la permission d'utiliser cette bande bus/vélos.

Solution suggérée : Ne pas permettre la circulation des taxis sur les bandes de bus ouvertes aux vélos et réprimer toute infraction par une contravention.

Rue du Trône à partir du pont de la rue Gray

Description du problème :

La bande réservée aux vélos et aux bus est en permanence occupée par des voitures et des camions garés en double file. Ceci entraîne l'effet inverse de celui qui est visé, à savoir augmenter la sécurité des cyclistes : en effet, ceux-ci doivent à chaque fois se déporter sur la bande destinée aux voitures, et se retrouvent donc mêlés au trafic automobile alors que les conducteurs estiment, à juste titre, qu'ils n'ont pas à être là. L'existence d'une telle bande réservée aux vélos et aux bus, si elle n'est pas accompagnée de mesures destinées à la faire respecter, augmente l'insécurité des cyclistes (et certainement le sentiment d'insécurité) en les mêlant au flot des voitures de manière aléatoire et imprévisible.

Solution suggérée : réprimer le stationnement en double file sur la bande bus-vélo par des amendes et que la police fasse dégager la voirie en embarquant les véhicules mal stationnés.



ICR 6

Observations générales :

ICR globalement agréable et balisé depuis mars 2014 mais il subsiste encore des manquements : marquages au sol non adéquats (trop proches des portières) et quelques zones d'inconfort au niveau des revêtements.

Amélioration depuis 2010 :

Carrefour rue de Livourne / rue du Bailli

Passage en pavés (revêtement de la rue du Bailli en pavés) et nombreux pavés déchaussés grossièrement rebouchés (macadam). Les nombreux et réguliers déchaussements de pavés sont probablement dus à un problème de conception.



Ce problème persiste depuis 2010 mais les trous ont été grossièrement rebouchés en août 2013 (mais, vu la conception du pavage, il y a un risque que des trous se reforment à terme)

Solution suggérée :

Mettre des bandes de macadam (bandes confort pour les cyclistes) et assurer une vigilance accrue en cas de formation nouvelle de trous / déchaussements de pavés.

Problèmes non résolus :

Carrefour rue de Livourne / rue Defacqz

Taques d'égout (risque de chute quand il fait humide) sur le trajet.



Ce problème persiste depuis 2010

Solution suggérée :

Prévoir, lorsqu'il y a une grosse réfection des égouts, de ne pas mettre les taques dans le chemin des vélos.

Place Albert Leemans

Rond-point en pavé (inconfort et risque de chute), quelques pavés manquants (risque de chute), présence de taques d'égout à la sortie du rond-point vers la rue Washington en direction du square Henri Michaux qui accroissent le risque de chute par temps de pluie.



Ce problème persiste depuis 2010

Solution suggérée :

Macadam ou bande de confort

Rue Washington entre le square Henri Michaux et la place Charles Graux

Parking sauvage régulier sur la piste cyclable en remontant la rue Washington vers la place Charles Graux. Les plantes du restaurant situé au coin entre la rue Washington et la chaussée de Waterloo masquent les panneaux d'indication et le feu.



Ce problème persiste depuis 2010

Solution suggérée :

Accroître la vigilance policière lors des patrouilles pour éviter tout parking sauvage sur la piste cyclable. Veiller à la lisibilité des panneaux et du feu (couper ou retirer les plantes).

Croisement entre la rue Washington avec la chaussée de Waterloo

Absence de marquage au sol visant d'une part à indiquer clairement l'itinéraire à suivre aux cyclistes et d'autre part à légitimer le passage des cyclistes traversant la chaussée de Waterloo en provenance du SUL de la rue de Washington et allant en direction de la place Charles Graux (les automobilistes venant de la gauche ne laissent que très rarement la priorité aux cyclistes : il faut souvent soit s'imposer soit attendre que le flux des voitures soit passé)



Ce problème existe depuis longtemps

Solution suggérée :

Réaliser un marquage – à l'instar de celui qui a récemment été fait sur la rue de la Loi au croisement avec la rue Hertog pour les cyclistes prenant le SUL en direction de la petite ceinture – sur la chaussée de Waterloo visant à légitimer les cyclistes qui la traversent en direction de la place Charles Graux. Rouge et épaissi, ce marquage serait idéal pour signaler aux cyclistes la voie à suivre. De même, il indiquerait aux automobilistes la présence de cyclistes traversant la voie.

Place Charles Graux

Présence de trous / fissures
Marquages au sol vélo effacés



Ce problème persiste depuis 2010

Solution suggérée :

Réparer le(s) trou(s) et remettre le marquage au sol

Nouveaux problèmes :

Rue de Livourne, entre la rue Blanche et la rue de la Bonté

Revêtement relativement dégradé (trous et fissures) ; risque de chute pour les cyclistes.

Solution suggérée :
Réparer les trous.



Rue de Livourne, entre la rue Defacqz et la rue Paul-Emile Janson

Marquages au sol vélo (bande cyclable suggérée) trop près des voitures garées (risque de chute en cas d'ouverture de portière).

Solution suggérée :
Déplacer les marquages au sol en veillant à instaurer une zone tampon / de sécurité entre la bande cyclable suggérée et la zone de stationnement des voitures de minimum 0,8 m.



Rue Washington, entre la rue du Châtelain et la rue Armand

Il s'agit d'une zone 30 en raison de l'école qui se trouve dans la rue Washington. Malheureusement, celle-ci n'est pas vraiment respectée, les automobilistes y roulent habituellement à du 50 km/h, voire parfois à du 70 km/h, ce qui constitue un danger réel non seulement pour les enfants mais aussi pour les cyclistes qui se font dépasser à vive allure (sans compter le sentiment d'insécurité accru). De plus, les automobilistes respectent rarement l'écart latéral minimal obligatoire (1 m) requis lors de tout dépassement de cyclistes, ce qui accroît encore plus le sentiment d'insécurité de ceux-ci.

Ce problème persiste depuis longtemps mais n'avait pas été mis en évidence en 2010.

Solution suggérée :
Installer des coussins berlinois de part et d'autre de l'école pour obliger les automobilistes à réduire effectivement leur vitesse à 30 km/h et installer des marquages au sol (bande cyclable suggérée) afin de légitimer la présence des cyclistes à une distance respectable des voitures en stationnement, en particulier dans les tournants de la rue Washington. Des contrôles de vitesse peuvent également être effectués afin de renforcer le respect de la zone 30.



Place Albert Leemans

Marquages au sol vélo indiquant l'itinéraire de l'ICR effacés.

Solution suggérée :

Redessiner les marquages au sol.



Square Henri Michaux

Parking sauvage régulier empêchant la visibilité aux sorties du rond-point (surtout en direction de la rue Washington vers la place Charles Graux) et absence d'une bande tampon / de sécurité suffisante entre les marquages cyclistes et la zone de stationnement

Solution suggérée :

Mettre de plots au sol pour éviter tout parking sauvage aux sorties du rond-point. Supprimer quelques places de parking. Une vigilance accrue et un verbalisage de toute voiture en infraction permettrait également de palier à ce problème. Déplacer les marquages au sol en veillant à instaurer une zone tampon / de sécurité entre la bande cyclable suggérée et la zone de stationnement des voitures de minimum 0,8 m.



ICR 7

Observations générales :

Absence de balisage (sauf rue de la Livourne) indiquant l'ICR et quelques zones d'inconfort qui rend le passage des cyclistes mal aisé (e.a. les croisement entre la rue du Beau Site et l'avenue Louise). Les revêtements des voiries – quand ils ne sont pas en mauvais état (risque de chutes) – ne sont pas optimaux, de même que les marquages au sol vélo qui tantôt font défaut, tantôt ne sont pas placés de façon optimale et sécurisante pour les cyclistes.

Amélioration depuis 2010 :

Rue du Beau Site – Avenue Louise : abaissement des deux bordures facilitant l'accès au parking central que doivent traverser les cyclistes pour poursuivre l'ICR, et marquage de symboles vélos à l'entrée du parking.

Problèmes non résolus :

Place du Luxembourg – Rue de Trèves – Rue d'Idalie – Rue Godecharle – Chaussée de Wavre

La chaussée de Wavre (entre la rue Godercharle et la rue du Trône) présente un revêtement pour le moins inégal : revêtement en pavés, affaissements à certains endroits, trous, réparations grossières ; avec un risque de chute par glissade.



Ce problème persiste depuis 2010

Solution suggérée :

Chaussée de Wavre : changer de revêtement



Chaussée de Wavre – Rue Goffart – Rue du Viaduc – Rue de la Croix

Revêtement de la rue du Viaduc, présence de bordures dangereuses «vélocides» (pour utiliser un néologisme qui a la cote auprès des cyclistes quotidiens). Marquages au sol trop proches du stationnement.

(pas d'images)

Ce problème persiste depuis 2010

Solution suggérée :

Améliorer les bordures, éloigner le marquage au sol du stationnement.

Rue du Beau Site – Avenue Louise (voir également ICR A)

La descente vers Louise doit se faire prudemment, car le bus 54 tourne et remonte la rue, occupant toute la largeur de la route. Arrivé à l'avenue Louise, il faut traverser l'avenue Louise alors qu'il n'y a aucun marquage au sol légitimant le passage de cyclistes. Les cyclistes se retrouvent ensuite sur une voie empruntée par les véhicules traversant ou sortant du parking central.

Ce problème persiste depuis 2010.

Un marquage au sol, du type du marquage traversant le boulevard Général Jacques en bas de la VUB ou encore celui de la rue de la Loi au croisement de la rue Hertog en direction de la petite ceinture (SUL), rouge et épaissi, serait idéal pour signaler aux cyclistes la voie à suivre. De même, il indiquerait aux automobilistes la présence de cyclistes traversant la voie (avec l'expérience du parcours au quotidien, ce tronçon n'est pas trop problématique : une signalisation au sol éviterait cependant des problèmes pour les nouveaux cyclistes que la Ville voudrait voir rouler dans son territoire...).

La remarque vaut également pour le parcours en sens inverse : une bande rouge arrivant de la rue Paul-Emile Janson et croisant la voie routière de l'avenue Louise serait utile pour signaler à tous les usagers de la route la traversée de la voie par des cyclistes.

Il faudrait également faciliter la traversée du parking par les cyclistes en légitimant leur passage par un marquage au sol au travers des deux voiries du parking, avec suppression de quelques places de parking.

Il y a également lieu de remettre des panneaux 'tram prioritaire' puisque l'ICR traverse les rails de tram ainsi que de tailler régulièrement la haie qui empêche une bonne visibilité à l'approche des rails de tram et la présence éventuelle d'un tram à proximité.



Rue Paul-Emile Janson – Rue de Livourne – Rue du Châtelain – Place du Châtelain

Place du Châtelain : manque d'arceaux pour vélo étant donné le potentiel de cette place fortement courue, même si, depuis notre dernier inventaire, de nouveaux arceaux ont été ajoutés. A noter que celui qui prévalait déjà en 2010 est mal conçu : 2 arceaux fortement espacés, en permanence squattés par les poubelles d'un restaurateur (ou autre), empêchant tout vélo de s'y fixer.

Solution suggérée :

Ajouter des arceaux pour vélo sur la place du Châtelain en veillant à les aménager de façon telle à ce qu'ils ne puissent pas être détournés de leur fonction première.



Rue du Page

L'ICR invite à traverser (sur le site de Bruxelles-Mobilité) ou à éviter (sur la carte cyclo). Dans les faits, même si de nombreux cyclistes l'empruntent à contre-sens, la rue est et reste à sens unique en raison du parking en épi sur la rue du Page, qui empêche une bonne visibilité aux conducteurs sortant des emplacements de parking.

Ce problème persiste depuis 2010.

Solution suggérée :

Nous soutenons fortement la mise en SUL de cette voirie - ce qui implique la suppression du parking en épi au profit de la remise du stationnement longitudinal dans la rue – demandée par Bruxelles Mobilité (demande soumise à enquête jusqu'au 14/05/14). Ce réaménagement permettrait en outre un passage de l'ICR sur son tracé idéal, les rues parallèles l'étant moins (inconfort, insécurité, risque de conflits, ...).



Nouveaux problèmes :

Place du Luxembourg – Rue de Trèves – Rue d'Idalie – Rue Godecharle – Chée de Wavre

Rue de Trèves : marquage au sol vers la place du Luxembourg (devant le Parlement européen) trop proche des voitures en stationnement (risque de chute en cas d'ouverture de portières).

Un nouveau passage pour vélos a été aménagé sur le trottoir agrandi devant le Parlement, sur la place du Luxembourg. L'accès à ce passage est rendu difficile par les poteaux mal placés et par un marquage manquant sur la rue qui indiquerait comment les cyclistes doivent se rendre de la route au passage vélo sur le trottoir.

Rue d'Idalie : piste cyclable en direction de la place du Luxembourg en mauvais état (qui oblige souvent, pour des raisons de sécurité, à s'en écarter et à rouler sur la route) et parking sauvage régulier à la hauteur de l'hôtel Radisson.

Rue Godecharle : marquages au sol en direction de la rue d'Idalie trop proches de l'aire de stationnement.

Ce problème existe depuis 2010 mais n'avait pas été rapporté.

Solution suggérée :

Rue de Trèves et rue Goderlache : déplacer les marquages au sol en veillant à instaurer une zone tampon / de sécurité entre la bande cyclable suggérée et la zone de stationnement des voitures de minimum 0,8 m.

Rue d'Idalie : reboucher les trous de la piste cyclable.



Rue de Trèves



Rue Trèves/pl. du Luxembourg



rue d'Idalie



rue Goderlache



Rue Paul-Emile Janson – Rue de Livourne – Rue du Châtelain – Place du Châtelain

Rue Paul-Emile Janson : de nombreux trous, pavés déchaussés. Rue de Livourne : bande cyclable suggérée trop proche de l'aire de stationnement (risque de chute lors d'ouverture de portière) et mériterait d'être continuée dans le premier tronçon venant de la rue du Châtelain, certains marquages sont également à moitié effacés. Rue du Châtelain : bande asphaltée dégradée (trous).



Paul-Emile Janson



Rue de Livourne

Solution suggérée :

Reboucher les trous et les pavés déchaussés.
Déplacer les marquages au sol en veillant à instaurer une zone tampon / de sécurité entre la bande cyclable suggérée et la zone de stationnement des voitures de minimum 0,8 m.



Rue du Châtelain

Rue du Page

Bandes asphaltées dégradées (trous) qui augmentent le risque de chute.
Arceaux occupés en permanence par des motos.
Voirie en sens interdit du fait du parking en épi.

Solution suggérée : Réparer les trous et rajouter des arceaux, mise en SUL de la voirie avec suppression du parking épi tel que demandé par Bruxelles Mobilité (voir ci-avant).



Rue du Page

ICR 8

Observations générales :

ICR dont la partie ixelloise n'a aucun balisage. Tandis que le réaménagement de la rue du Paix est un succès, la rue Dublin continue à être problématique pour les cyclistes. Tout le trajet devrait être en zone 30.

Améliorations depuis 2010 :

Rue de la Paix

Suite au réaménagement et la mise en sens unique, il y a suffisamment de place pour circuler dans les deux sens à vélo. SUL bien marqué.



Autre améliorations : réparation de quelques trous, mise des panneaux SUL manquants.

Problèmes non-résolus :

Carrefour rue Caroly / rue du Trône

Le marquage du SUL devrait être à l'entrée de la rue Caroly.

Ce problème s'est légèrement amélioré par le biais d'un léger changement de marquage.

Solution suggérée :

Mettre la flèche plus au centre de la rue avec une ligne continue pour les cyclistes.



Rue de Dublin et carrefour rue de Dublin / chaussée de Wavre

Suite à l'aménagement de façade à façade, la rue de Dublin est devenue trop étroite pour les voitures circulant à sens unique et les vélos circulant dans les deux sens.

Ce problème persiste depuis 2010

Solution suggérée :

Deux possibilités :

- 1) Supprimer les parkings de la rue de Dublin et agrandir l'entrée de la rue au carrefour avec la chaussée de Wavre, y remettre le marquage au sol.
- 2) Dévier l'itinéraire par une rue parallèle.



Rue direction Chaussée d'Ixelles

Absence d'une bande tampon / de sécurité suffisante entre les marquages cyclistes et la zone de stationnement.

Solution suggérée :

Déplacer les marquages au sol en veillant à instaurer une zone tampon / de sécurité entre la bande cyclable suggérée et la zone de stationnement des voitures de minimum 0,8 m.



Rue de la Paix

Stationnement sauvage sur le site prévu pour les vélos circulant dans le sens inverse de la circulation. Ce stationnement arrive systématiquement à partir d'environ 18h et est gracieusement ignoré par la police. Celle-ci ne remet pas de PV même si elle passe devant les voitures garées sur la piste cyclable.

(pas d'images)

Solution suggérée :

Verbaliser systématiquement les voitures en infraction.