

GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens/  
Fietzersbond  
rue de Londres, 15  
1050 Ixelles  
info@gracq.org



A la commission de concertation de de Watermael-Boitsfort

Dimanche 27 janvier 2024

## OBJET : Réponse à l'enquête publique concernant le dossier 17/PFD/1915675

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

Le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens et le Fietzersbond ont pris connaissance du projet d'entérinement des pistes cyclables marquées sur l'axe La Hulpe - Delleur, soumis à l'enquête publique. Nos associations soutiennent globalement le projet de maintien des pistes existantes, tout en soulignant la nécessité de bénéficier à terme sur cet axe d'infrastructures cyclables physiquement séparées du trafic motorisé.

### SECRÉTARIAT CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org



[www.gracq.org](http://www.gracq.org)

# 1 Généralités

## 1.1 Entérinement des corona pistes

Le projet vise à pérenniser les pistes marquées tracées en juin 2020, en supprimant une bande de circulation dans chaque sens, ainsi qu'à en améliorer la continuité sur le périmètre considéré.

Les cyclistes ont été nombreux à exprimer leur souhait d'un **aménagement séparé du trafic motorisé**. Tant le volume de trafic que la vitesse autorisée de cet axe (50 km/h) justifient une sécurisation plus importante de l'axe. Nous soulignons également que l'axe La Hulpe / Delleur fait partie du réseau Vélo PLUS, ainsi que du réseau Auto PLUS et Poids Lourd CONFORT. Les articles 34 et 35 du volet réglementaire de Good Move prévoient, pour ces types de réseau, la réalisation d'un aménagement cyclable séparé.

**Nous comprenons que le réaménagement complet de l'axe de façade à façade, qui seul permettrait de réaliser l'aménagement souhaité n'est pas à l'ordre du jour. Mais nous estimons également qu'un retour en arrière n'est, en aucun cas, une option. A court terme, nous insistons pour que soit entérinée la situation existante (suppression d'une bande de circulation dans chaque sens et marquage de pistes cyclables bordées d'une ligne Sauwens), sans que cela n'hypothèque la réalisation par la suite d'un réaménagement plus ambitieux.** Nous remarquons que la réalisation de ces pistes, en juin 2020, a considérablement amélioré la situation pour les cyclistes, dont le nombre n'a fait que croître depuis lors. Cela justifie amplement leur maintien.

**Nous demandons cependant à ce que le gestionnaire de voirie réfléchisse à un moyen de sécuriser au mieux ce qui est proposé actuellement.**

Vous trouverez ci-dessous nos remarques et propositions d'amélioration. Nous regrettons fortement que le projet ne soit passé à aucun moment sur la table de la commission régionale "modes actifs". Cela aurait pourtant permis d'intégrer certaines de ces remarques dans le projet avant l'introduction de la demande de permis d'urbanisme.

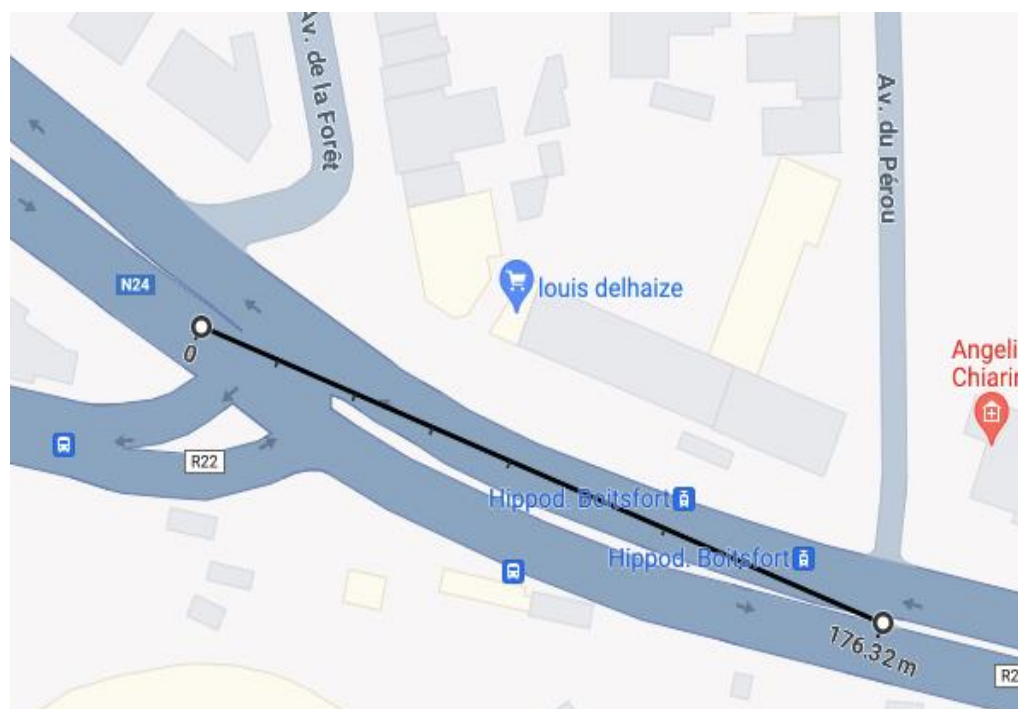
## 1.2 Périmètre du projet

Nous sommes assez étonnés de constater que le périmètre du projet exclut explicitement le tronçon situé entre l'avenue de la Forêt et l'Avenue du Pérou. Cela n'aurait aucun sens d'avoir refait entièrement les trottoirs et les pistes cyclables de l'avenue Roosevelt, faire de même sur la chaussée de la Hulpe et Delleur, disposer d'une piste cyclable en site propre tout le long du boulevard du Souverain (ce qui fait un total de 8 km de site propre pour les cyclistes et piétons en relativement bon état), et de négliger un tronçon central qui fait à peine 176 mètres (entre la fin de Roosevelt et Pérou).

En pratique, nous constatons pourtant que des aménagements ont bien lieu sur des tronçons qui ne sont pas inclus dans ce périmètre (p. ex piste cyclable côté nord sur le tronçon Pérou - Roosevelt).

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org



La liaison avec Wiener ne fait pas non plus partie du périmètre du projet, ce que nous regrettons également. Nous évoquons les deux points noirs de cette jonction dans les points détaillés.

### 1.3 Importance de conserver le trottoir partagé du côté nord (opposé à la forêt de Soignes)

Puisque l'infrastructure cycliste sur la chaussée n'est pas physiquement séparée de la chaussée destinée aux véhicules motorisés, que celle-ci est limitée à 50 km/h, et qu'elle est l'objet d'un flux important, nous sommes rassurés que le gestionnaire du projet ait fait le choix de conserver un trottoir partagé côté nord.

**Cette infrastructure est en effet indispensable pour les cyclistes peu aguerris, les parents en vélo familial, équipés de remorque, les enfants, les personnes plus âgées, etc.**

Son caractère non obligatoire permet aux cyclistes plus aguerris de circuler sur la piste marquée, ce qui limite le nombre de cyclistes sur le trottoir partagé et réduit les risques de conflits entre cyclistes et piétons.

### 1.4 Trottoir sud exclusivement piétons

Le trottoir sud, quant à lui, est entièrement restitué aux piétons.

**Nous sommes soulagés qu'il ait été choisi de mettre en place une piste cyclable entre Roosevelt et l'avenue des Coccinelles à la place d'une piste cyclable partagée avec les piétons.** Le passage de l'ancienne piste cyclable sur le trottoir partagé à l'approche du carrefour Coccinelles était extrêmement étroit dû à la présence d'un muret et ne permettait absolument pas de cohabitation entre cyclistes et piétons.

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**Fietersbond**

www.gracq.org

**Ce passage était probablement LE point noir de l'ensemble de l'infrastructure Delleur - Hulpe. Il est donc important de placer la piste cyclable sur la chaussée à l'approche de ce carrefour. Il s'agit pour nous d'un point essentiel.**

**Nous recommandons cependant de garder le trottoir sud jouxtant l'entrée sud de la gare de Boitsfort comme trottoir partagé cyclo-piéton (F99) afin de permettre :**

- de rejoindre la drève des Tumuli sans devoir croiser deux fois la chaussée de la Hulpe pour les cyclistes qui viennent du sud. Le passage par la Drève des Tumuli est un passage privilégié pour rejoindre la forêt de Soignes. Ce passage permettrait également de rejoindre les immeubles de bureau présents du côté sud de la chaussée de la Hulpe au départ de la gare de Boitsfort.
- aux cyclistes qui viennent de Roosevelt et qui désirent emprunter Van Becelaere ou la Drève du Duc de disposer d'une zone d'attente pour emprunter la traversée cyclo-piétonne.

## 1.5 Zones d'attente aux carrefours pour emprunter une perpendiculaire à revoir

Plusieurs carrefours disposent de traversée pour les cyclistes. Ces traversées ne disposent malheureusement pas toutes de zones d'attente de passage au vert du feu. Il est important que l'infrastructure soit revue en fonction de tous les mouvements possibles, en y intégrant ces zones d'attente afin de permettre le "tourne-à-gauche" indirect (voir exemple ci-dessous). Dans l'état actuel, les cyclistes n'auront pas d'autres choix que de monter sur le trottoir, et d'y effectuer demi-tour pour se replacer dans le bon sens. Il est possible de faire mieux.



Les traversées cyclables (qui ne disposent pas de zone d'attente) sont situées :

- au carrefour Coccinelles - Hulpe sur le tronçon nord,
- au carrefour Van Becelaere - Hulpe sur le tronçon nord,

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15

1050 Bruxelles

Belgique

T/F +32 2 502 61 30

info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**Fietersbond**

www.gracq.org

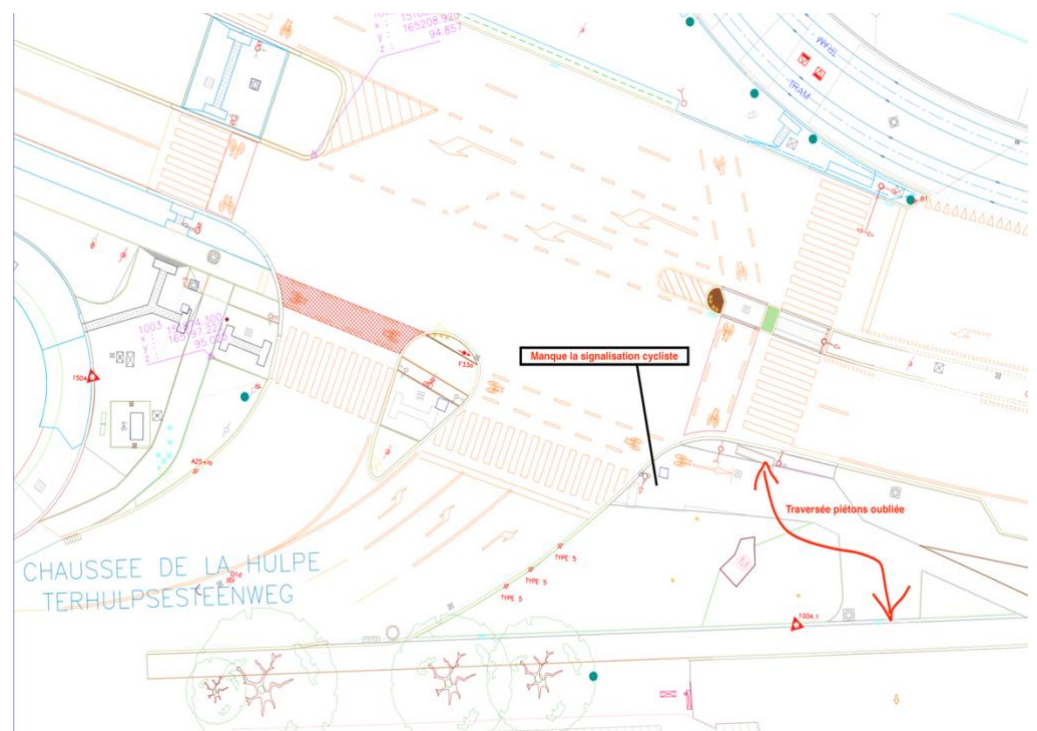
- au carrefour Van Becelaere - Hulpe sur le tronçon sud,
- au carrefour Solvay - Delleur sur le tronçon sud,
- et au carrefour Coppens - Delleur sur le tronçon nord.

## 2 Points de détail, tronçon par tronçon

### 2.1 Roosevelt - Coccinelles (inclu)

#### 2.1.1 Carrefour Roosevelt - Hulpe

Ce carrefour permet de relier les aménagements qui ont été réalisés sur Roosevelt et les futurs aménagements proposés. Il est important de vérifier que la jonction entre ces deux tronçons soit correctement réalisée. Nous avons noté plusieurs manquements, détaillés ci-dessous.



##### 2.1.1.1 Traversée Roosevelt direction gare de Boitsfort

Actuellement, le tronçon de la piste cyclable côté sud, une fois passé le carrefour Roosevelt, est dépourvu de signalisation pour les cyclistes. Le statut de ce trottoir est donc actuellement indéterminé, et le plan ne remédie pas à cette situation. Il devrait a minima avoir un panneau D7 ou D9. Il serait peu judicieux d'en faire un trottoir partagé (D10), cela est source de conflit entre usagers.

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**Fietersbond**

www.gracq.org



D'autre part, les piétons ont été oubliés sur cette partie du trottoir. Et dans le cas de figure, où la piste est séparée du trottoir, il manquerait un passage piétons qui leur permettraient de traverser la piste cyclable en toute sécurité pour rejoindre l'entrée de l'hippodrome. On ne comprend pas bien non plus où se situe exactement le trottoir. En face de l'entrée de l'hippodrome, il y a clairement assez de place pour réaliser un trottoir et une piste cyclable séparés. Sur un axe aussi important, il serait impensable de se contenter d'un trottoir partagé. La séparation des modes est un prérequis d'évitement de conflits entre les différents types d'usagers, et le volume important de cyclistes sur ce tronçon n'est pas compatible avec un tel aménagement.



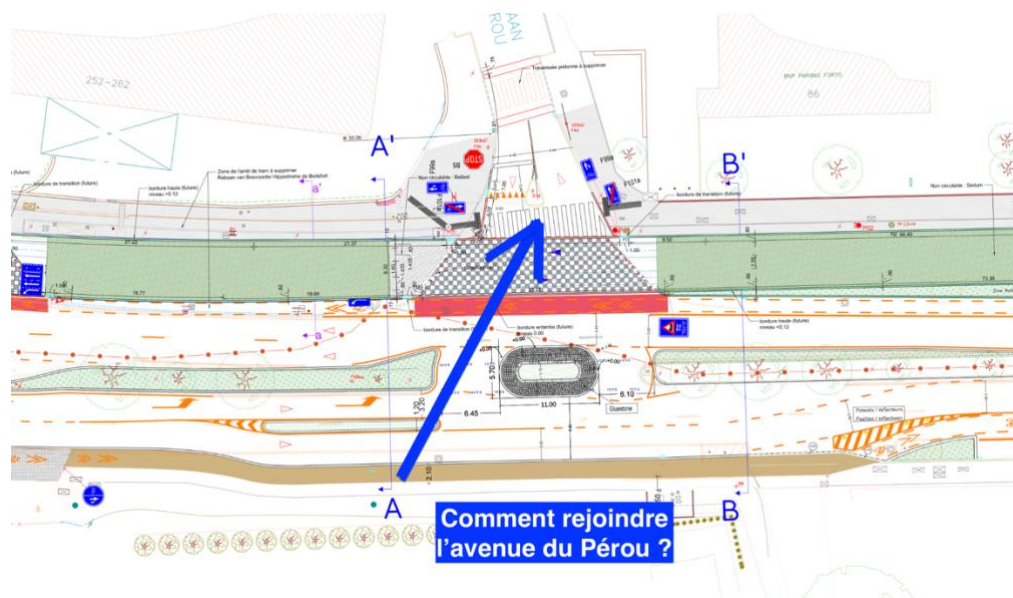
*Piste cyclable située après le carrefour Roosevelt en direction de la gare de Boitsfort. La situation n'est pas claire (absence de signalisation) et les piétons sont les grands oubliés avec un trottoir inexistant et aucune possibilité de traverser la piste de manière sécurisée. Photo Stéphane De Greef.*

**SECRÉTARIAT  
CENTRAL**

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

### 2.1.1.2 Jonction Roosevelt - Pérou

Pour les cyclistes qui doivent rejoindre l'avenue du Pérou depuis Roosevelt, le cheminement prévu n'est pas clair. Il n'y a aucune liaison possible depuis la piste cyclable côté sud (voir schéma ci-dessous). Il est possible de rejoindre l'avenue du Pérou en passant en amont sur le trottoir nord, mais dans ce cas il est nécessaire au minimum de l'indiquer par un panneau de guidage propre aux cyclistes.



### 2.1.1.3 Traversée Roosevelt direction Roosevelt

Nous regrettons que ce passage ne soit pas inclus dans le plan. Les connexions entre infrastructures sont souvent négligées, ce qui induit de gros points faibles dans les cheminements cyclables. Nous estimons néanmoins qu'il est important de veiller à ce que la signalisation et les connexions soient cohérentes avec la nouvelle infrastructure proposée. En particulier, les trottoirs partagés doivent être correctement indiqués. Actuellement, ce n'est pas le cas dans tous les sens et pour tous les accès (p. ex il n'y a pas de panneau D10 ou F99a après la traversée sud nord du carrefour côté est - voir photo ci-dessous). Nous pensons donc que c'est l'occasion pour le porteur du projet de faire une visite de terrain et de noter tous les panneaux manquants afin que cette situation problématique ne perdure pas. Il y a aussi, historiquement, un manque par rapport aux B22 et B23 qui rendent plus facile la vie des cyclistes.

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**Fietersbond**

[www.gracq.org](http://www.gracq.org)



*Exemple d'un manquement régulièrement répété. Pas de panneau indiquant le début du trottoir partagé lorsque l'on traverse le carrefour dans le sens sud nord. Légalement le cycliste n'a rien à faire là.*

### 2.1.2 Passage piéton au droit du numéro 120 de la ch de la Hulpe

Le passage piéton desservant l'arrêt de tram/bus entre Pérou et Coccinelles (120 ch de la Hulpe) n'est pas doté de feux. C'est pourtant une chaussée dont le flux est important et dont la vitesse est limitée à 50 km/h. Un feu à la demande nous paraît être opportun. Si le passage est réellement peu emprunté cela ne devrait pas trop impacter la fluidité du trafic.

### 2.1.3 Trottoir cyclo-piéton au niveau de l'avenue du Pérou

Nous ne comprenons pas très bien la redondance bande d'arrêt + dents de requin au niveau du stop (voir schéma ci-dessous).

D'autre part, les cyclistes n'ont pas la priorité sur un passage piéton. Etant donné que le trottoir partagé est surtout destiné à des cyclistes peu aguerris (entre autres des enfants), nous pensons qu'il est également important de leur accorder la priorité à ce passage en y ajoutant un segment de piste cyclable (voir schéma ci-dessous) et un feu cyclo-piéton. Cela permettrait de clarifier la situation.

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**Fietersbond**

www.gracq.org





*Le carrefour Pérou est un carrefour classique (piétons et cyclistes croisent la chaussée). Les piétons sont bien prioritaires puisque sur un passage piétons, mais ce n'est pas le cas des cyclistes. Nous ne comprenons pas très bien la redondance bande d'arrêt + dents de requin au niveau du stop. D'autre part, afin de rendre la traversée plus sûre pour les cyclistes, il devrait être possible d'y ajouter un segment de piste cyclable.*

#### 2.1.4 Organisation du carrefour Coccinelle

Le carrefour avec l'avenue des Coccinelles/drève du Comte est complexe et trop peu lisible, ce qui pose des problèmes de sécurité. Le réaménagement proposé, en se contentant de transformations minimales, ne permet pas de prendre en compte correctement tous les mouvements que les cyclistes peuvent effectuer.

Comme pour d'autres bifurcations aux carrefours présentées sur le plan, nous avons du mal à comprendre où sont supposés se placer les cyclistes en attendant le passage au vert dans le sens perpendiculaire à la chaussée lorsque le cycliste se trouve sur la chaussée de la Hulpe et a besoin de la couper pour prendre une perpendiculaire.

Les lignes d'arrêt se trouvent sur le trottoir à droite de la piste cyclable. Si le cycliste s'arrête sur la piste cyclable, il va gêner fortement les autres cyclistes. Si le cycliste monte sur le trottoir, il se retrouve dans le mauvais sens (s'il arrive à y trouver de l'espace où il n'a d'ailleurs pas sa place). Une zone tampon a été prévue pour les cyclistes venant de Roosevelt et tournant à gauche vers Coccinelles. **Mais ce n'est pas le cas pour les cyclistes venant de la gare de Boitsfort en tournant à gauche vers la Drève du Comte. Il y a pourtant de la place pour une telle zone tampon puisque le feu va être déplacé. Il faut néanmoins prévoir une adaptation au niveau des bordures et un marquage afin que le cycliste puisse monter sur la zone d'attente.**

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**Fietersbond**

www.gracq.org

Nous avons indiqué sur le schéma ci-dessous, par des flèches (situations a), le passage qui ne dispose pas d'une zone tampon, et en vert celui qui en est doté.



(a) Au carrefour Coccinelles, les cyclistes qui doivent croiser la chaussée pour emprunter une perpendiculaire à la chaussée de la Hulpe ont de place pour attendre le passage du feu au vert (zone d'attente) et tourner vers l'avenue des Coccinelles, mais ce n'est pas le cas dans le sens opposé (vers la drève du Comte). (b) Au carrefour Coccinelles, les cyclistes qui viennent des perpendiculaires (Coccinelles et Comte) et passent par le passage au vert se retrouvent sur une piste cyclable sans feu et sans ligne d'arrêt alors qu'ils vont croiser une chaussée pour laquelle le feu est vert. Nous avons indiqué le chemin par des flèches rouges et les lignes d'arrêt manquantes par des traits rouges perpendiculaires.

D'autre part, les cyclistes qui viennent des perpendiculaires (Comte et Coccinelles) et qui doivent emprunter la piste cyclable principale (Hulpe) se retrouvent sur un carrefour dont les feux sont rouges lors de la bifurcation. **Il manque donc 2 petits feux pour les cyclistes et deux lignes d'arrêt** (l'un lorsque l'on vient de Coccinelles, l'autre quand on vient de Comte - voir schéma ci-dessus). Cela est particulièrement problématique pour les cyclistes qui traversent depuis la Drève du Comte puisqu'ils ne peuvent même pas se référer au feu piéton qui se situe bien trop loin.

Il manque également un panneau B22 (permettant aux cyclistes d'ignorer le feu) au carrefour Drève du Comte - ch de la Hulpe pour les cyclistes qui viennent de Comte et tournent à droite sur la ch de la Hulpe. Notons également qu'il n'est pas logique, pour le cycliste venant de la drève du Comte et souhaitant rejoindre Roosevelt, d'aller chercher la traversée à sa droite alors qu'il en existe une à sa gauche (dans la direction qu'il veut emprunter). Il est nécessaire d'organiser cette possibilité (la signalisation n'oblige d'ailleurs pas le cycliste à tourner à droite).

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

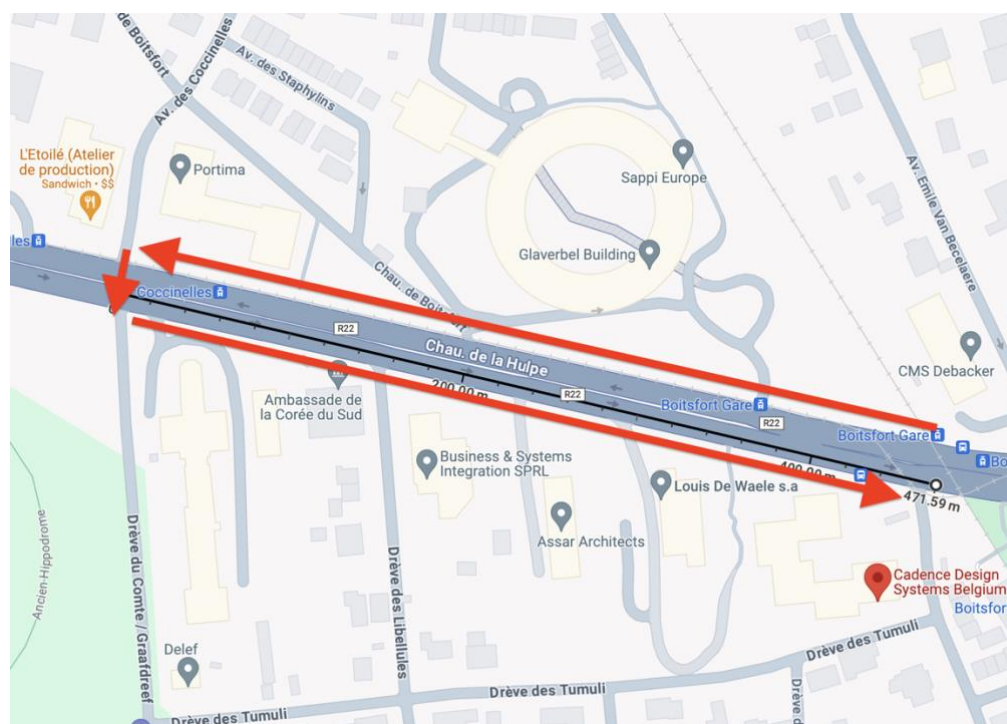
**Fietersbond**

www.gracq.org

## 2.2 Coccinelles (exclu) - gare de Boitsfort (exclu)

### 2.2.1 Côté sud

Nous pensons qu'il est important de conserver la possibilité pour les cyclistes d'emprunter à contresens le trottoir partagé côté sud sur le tronçon gare de Boitsfort - Drève du Comte. Il y a plusieurs immeubles de bureau qui sont desservis par la gare de Boitsfort. La situation présentée sur le plan obligerait les cyclistes qui descendent à la gare de Boitsfort à faire un énorme détour pour rejoindre les immeubles de bureau (jusqu'à 1 km - voir schéma ci-dessous). En effet, la traversée la plus proche depuis la gare de Boitsfort se situe au niveau de Coccinelles. Il est également possible de faire le tour par la Drève du Tailli et la Drève des Libellules, mais cela revient à peu près au même en termes de distance. Le volume de cyclistes qui emprunte ce trajet restant très limité, cela ne pose pas de problème particulier de cohabitation avec les piétons.



### SECRETARIAT CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

## 2.3 Gare de Boitsfort et alentours

### 2.3.1 Trottoir partagé côté nord

Le panneau F99a est manquant pour les cyclistes qui entrent sur le trottoir depuis les 2 traversées côté sud. Il est également manquant côté est lorsque le cycliste monte sur le trottoir depuis la Drève du Duc et l'avenue Van Becelaere. Des chevrons additionnés de pictogrammes vélos pourraient également rendre plus visible la trajectoire des cyclistes venant de la Drève du Duc.

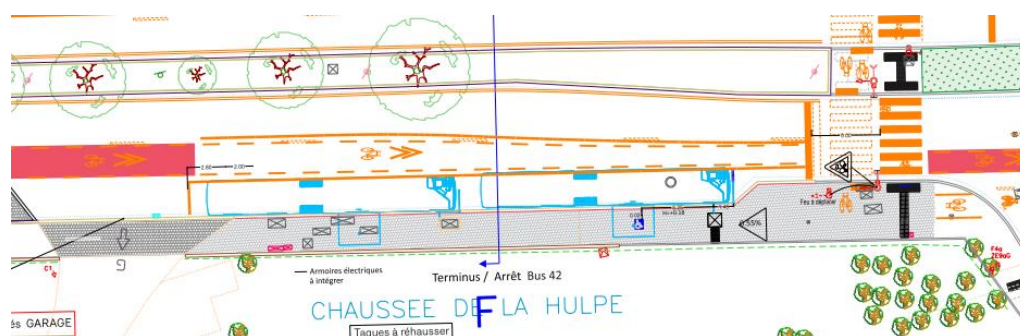
### 2.3.2 Piste cyclable sur la chaussée côté nord

Il manque un B23 sur le feu situé près du passage piéton à l'ouest du carrefour Tumuli.

### 2.3.3 Terminus et arrêt de bus en amont de la drève des Tumuli

Un arrêt / terminus de bus est installé pour la nouvelle ligne de bus B42 de la STIB, à la place du parking existant en amont du carrefour avec la drève des Tumuli. Nous estimons que **son emplacement représente un danger pour les cyclistes, et nous demandons à ce qu'il soit déplacé** (l'arrêt peut se faire à l'arrêt existant au niveau de la gare de Boitsfort, le terminus doit être déplacé en dehors de l'axe La Hulpe/Delleur).

Les bus ont une emprise plus importante que le stationnement actuel, comme le démontre clairement le schéma ci-dessous : il n'est donc pas possible de maintenir une zone de sécurité suffisante entre les bus et la piste cyclable (qui se rétrécit en outre à l'approche du feu). Les cyclistes circulent à un endroit où ils seront peu visibles des conducteurs de bus (angle mort) qui quittent l'encoche du terminus.

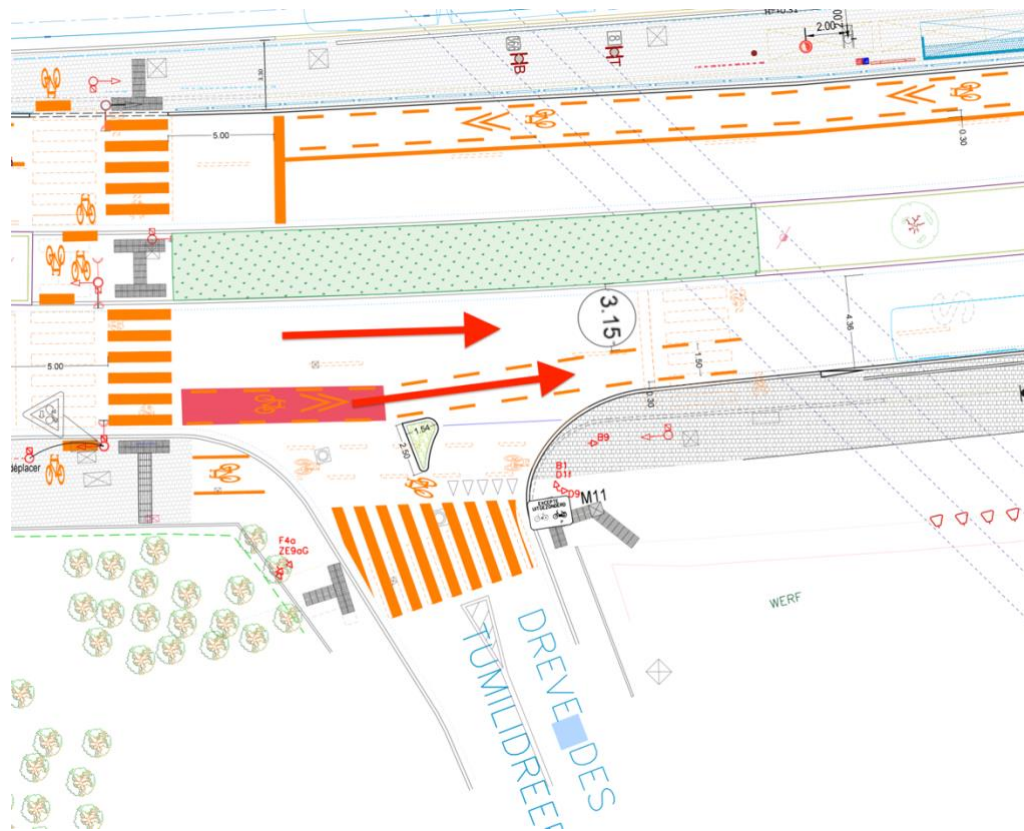


### 2.3.4 Carrefour Ch de la Hulpe - Drève des Tumuli

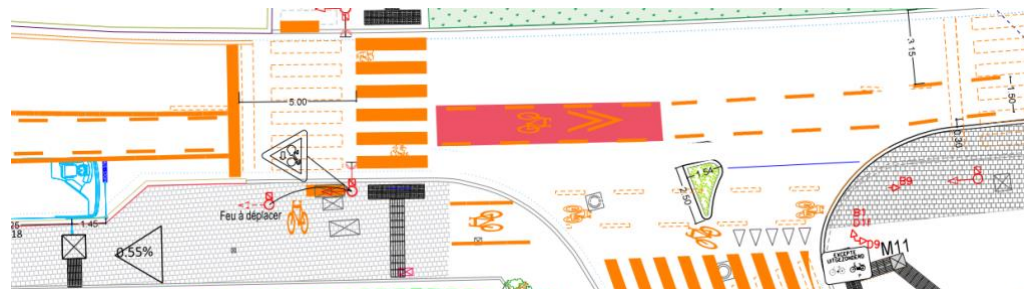
Le trottoir est élargi au niveau de l'arrêt de bus devant la gare de Boitsfort. Cette extension de trottoir implique un rétrécissement de la chaussée : la piste cyclable côté sud se rapproche de la chaussée après le croisement avec la Drève des Tumuli de manière peu sécurisante. Surtout que la voie pour les voitures rétrécit également.

#### SECRETARIAT CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org



Nous recommandons donc d'aligner la piste marquée dans l'axe, afin d'avoir un tracé plus rectiligne pour les cyclistes, et une largeur de chaussée plus régulière pour les automobilistes, sur l'exemple ci-dessous.



Les cyclistes arrivant depuis la Drève des Tumuli et voulant emprunter la traversée cyclable située à l'ouest doivent croiser la voie en empruntant la chaussée à contresens ? Cet aménagement n'est pas conforme (voir schéma ci-dessous). Nous recommandons de rendre le trottoir sud joutant l'entrée de la gare de Boitsfort cyclopiétons, et de placer une piste cyclable à ce carrefour.

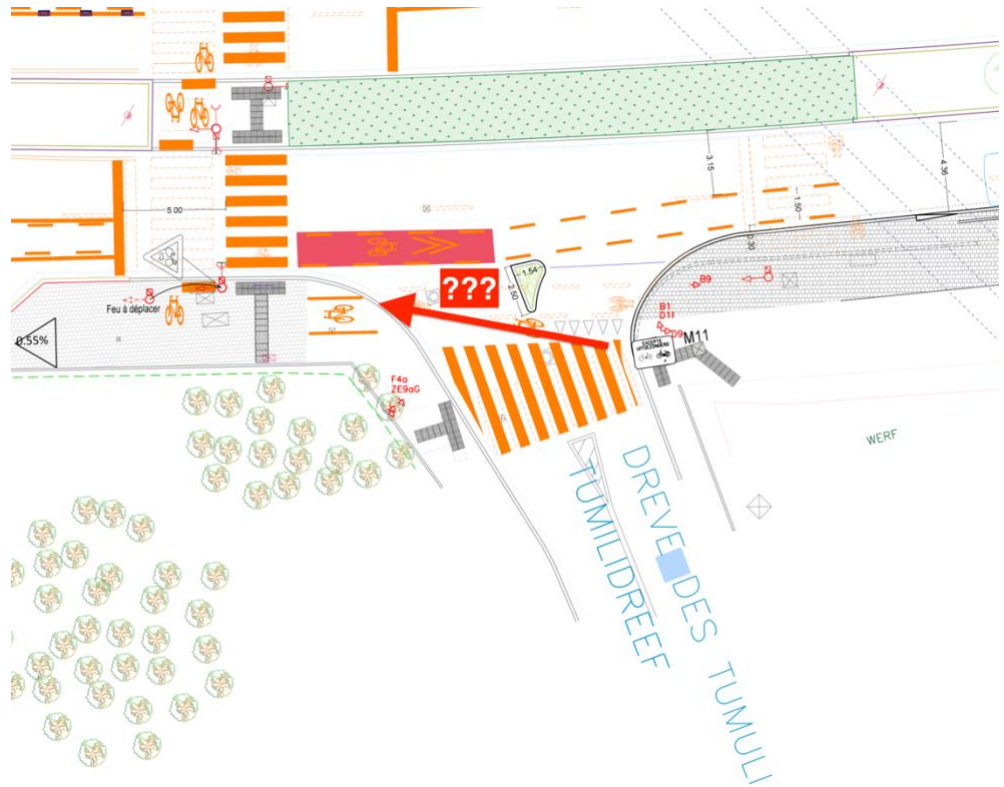
SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**Fietersbond**

www.gracq.org



### 2.3.5 Traversées carrefour Van Becelaere - Hulpe - Delleur

Les traversées au niveau de ce carrefour ne sont pas toutes sécurisantes, ni confortables pour les cyclistes :

1. Les cyclistes qui viennent de Roosevelt par la piste cyclable côté sud et qui tournent à gauche pour rejoindre Van Becelaere sont supposés attendre sur un trottoir qui n'est pas partagé. Ils se retrouvent à contre-sens de la traversée s'ils montent sur ce trottoir (ce qui est donc illégal puisque trottoir classique).

La traversée est ensuite commune avec les piétons au niveau des rails de tram ce qui engendre des conflits au niveau du trottoir jouxtant la voie de tram, et ce d'autant plus que les piétons sont nombreux à traverser à cet endroit (liaison tram/bus/train). Nous avons bien noté que la largeur du passage a été agrandie, mais cela pourrait être amélioré en décalant le passage pour piétons en amont et en offrant deux passages séparés pour les cyclistes et les piétons au niveau de la voie de tram. Cela est d'autant plus pertinent que la majorité des piétons se dirigent vers les arrêts de tram/bus et que les cyclistes ont plutôt tendance à rejoindre Van Becelaere.

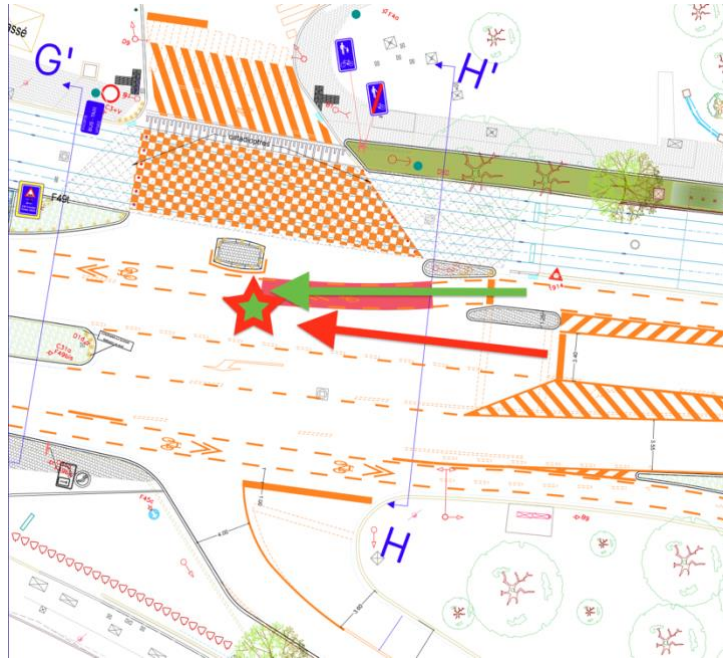
L'insertion des cyclistes depuis le trottoir partagé vers Van Becelaere et Drève du Duc mériterait aussi d'être mieux indiqué par a minima des chevrons et logo

#### SECRETARIAT CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

vélo.

2. Les cyclistes qui viennent de Delleur et doivent croiser la chaussée de la Hulpe pour se rendre à la gare (p. ex), n'ont pas de zone d'attente prévue. Il y a pourtant la place pour installer une telle zone.
3. La piste cyclable sur la chaussée dans le sens est-ouest se rapproche de la chaussée juste après le feu: la configuration n'est pas sécurisante, dans la mesure où les automobilistes vont nécessairement accélérer après le feu.

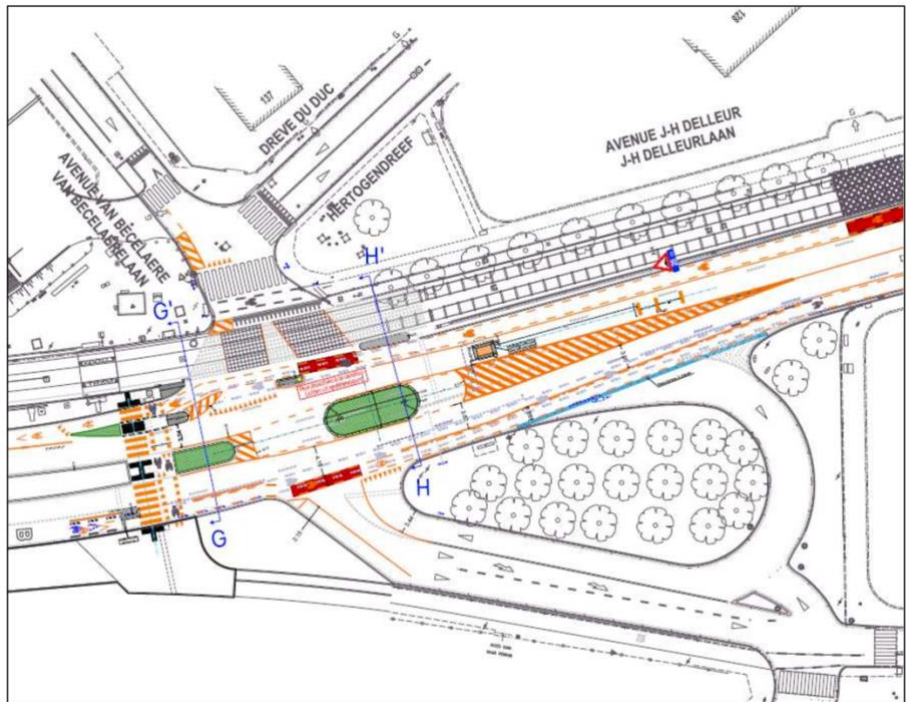


Le projet présenté dans le rapport d'incidence proposait une séparation physique à cet endroit (voir schéma ci-dessous issu du R.I. p. 95). Nous ignorons pour quelle raison cette configuration n'a pas été retenue, mais le fait d'avoir un îlot qui sépare (et non comme ici qui les oblige à se rabattre vers le trafic) le trafic des cyclistes au niveau du carrefour est bien plus sécurisant pour

**SECRETARIAT  
CENTRAL**

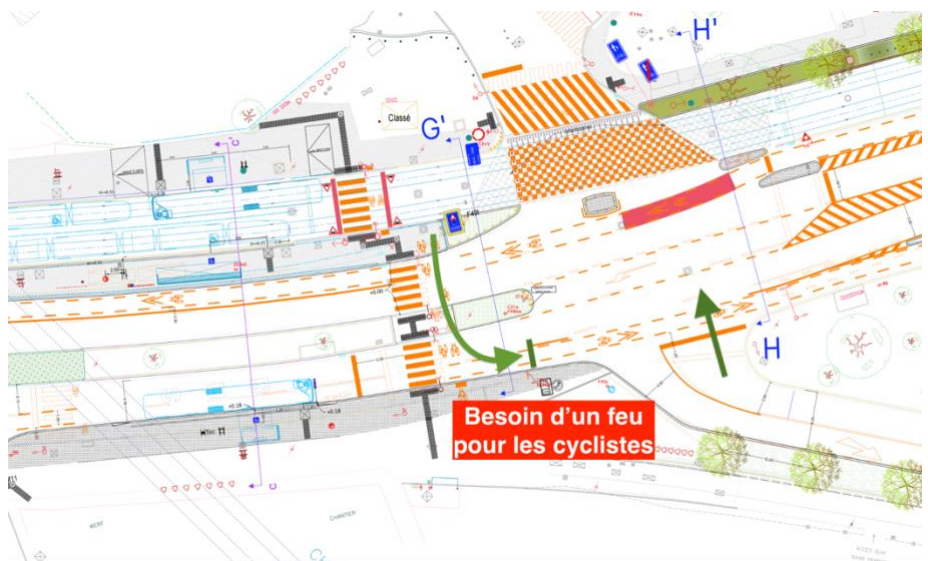
rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

les cyclistes.



Première version du tracé en plan de l'aménagement au niveau du carrefour Van Becelaere \_ Source : Bruxelles Mobilité

4. Il manque un feu cyclo-piéton pour les cyclistes qui traversent depuis le trottoir partagé côté nord et qui se dirigent vers Wiener (voir schéma ci-dessous).



SECRETARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

**GRACQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

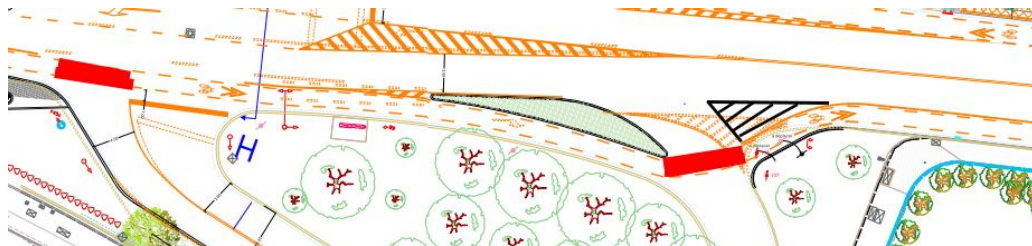
**Fietersbond**

[www.gracq.org](http://www.gracq.org)



### 2.3.6 Boucle de la chaussée de la Hulpe

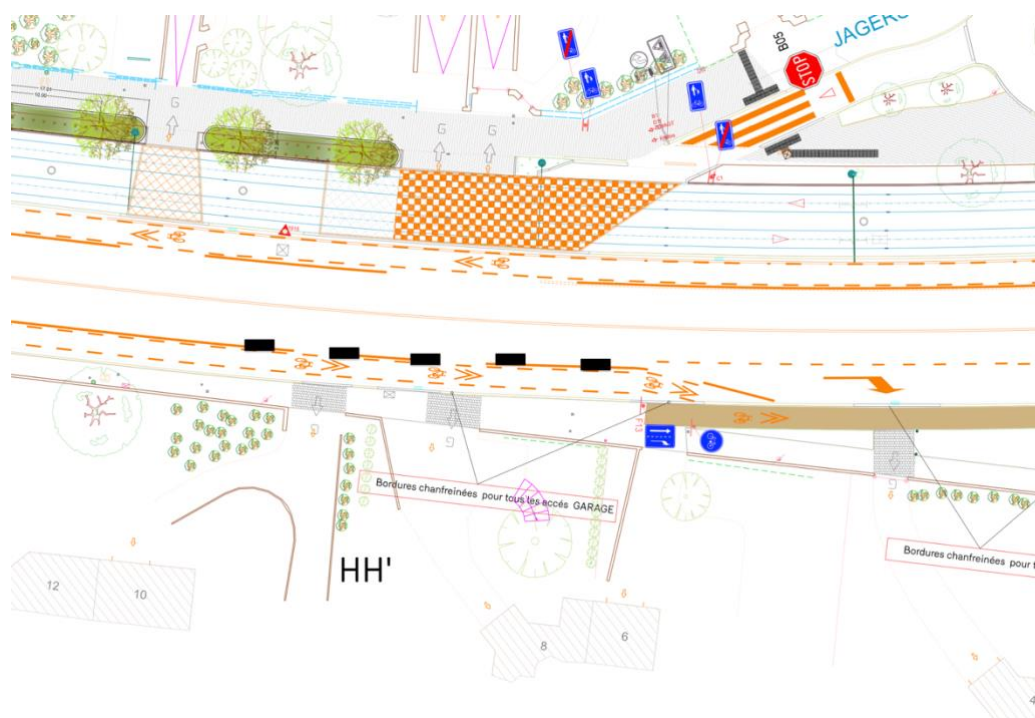
Il est nécessaire d'ajouter un marquage rouge afin de signaler les endroits de conflit potentiel. Le marquage doit être adapté afin de mieux sécuriser la piste cyclable au moment où elle se réinsère sur Delleur (voir illustration ci-dessous) :



## 2.4 Van Becelaere (exclu) - Wiener

### 2.4.1 Piste cyclable côté sud

Les automobilistes qui tournent en direction de Solvay ont tendance à couper la piste cyclable en amont. Il serait préférable de placer quelques blocs de séparation pour les décourager à emprunter la piste cyclable en amont de la bande tournant à droite (voir illustration ci-dessous).



### 2.4.2 Carrefour Coppens / Solvay

1. Les cyclistes en provenance de Solvay et qui doivent tourner en direction de la gare de Boitsfort n'ont pas de feux leur permettant de savoir s'ils peuvent croiser Coppens (voir illustration ci-dessous).

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

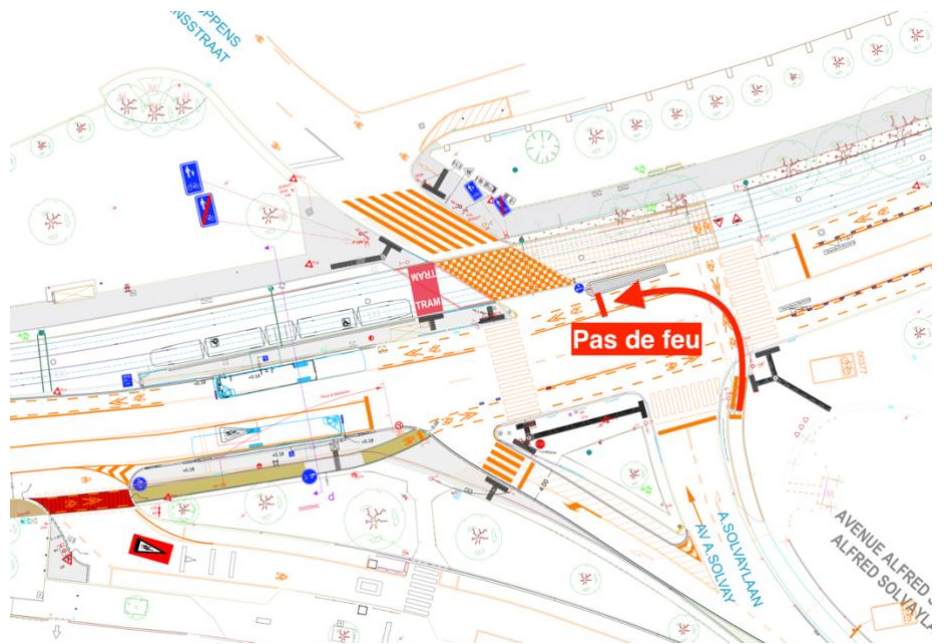
rue de Londres 15

1050 Bruxelles

Belgique

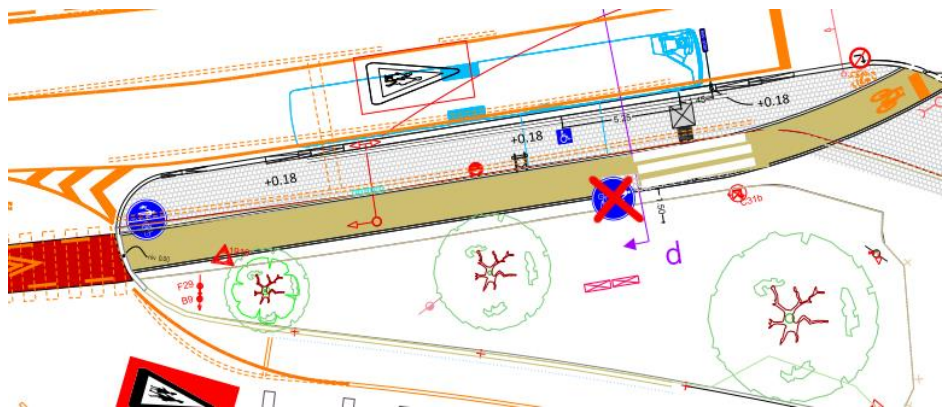
T/F +32 2 502 61 30

info@gracq.org



2. Au niveau de l'arrêt de bus, l'interruption sur un très court tronçon de la piste cyclable D9 en D10 a peu de sens (et nécessiterait en outre l'ajout d'un panneau de fin de zone D10 et de début de zone D9 au niveau de la reprise de la couleur ocre).

Pour une meilleure compréhension des règles de priorité qui s'appliquent, nous suggérons plutôt de maintenir la piste D9 (continuité du cheminement cycliste) et de tracer un passage piéton (prioritaire).



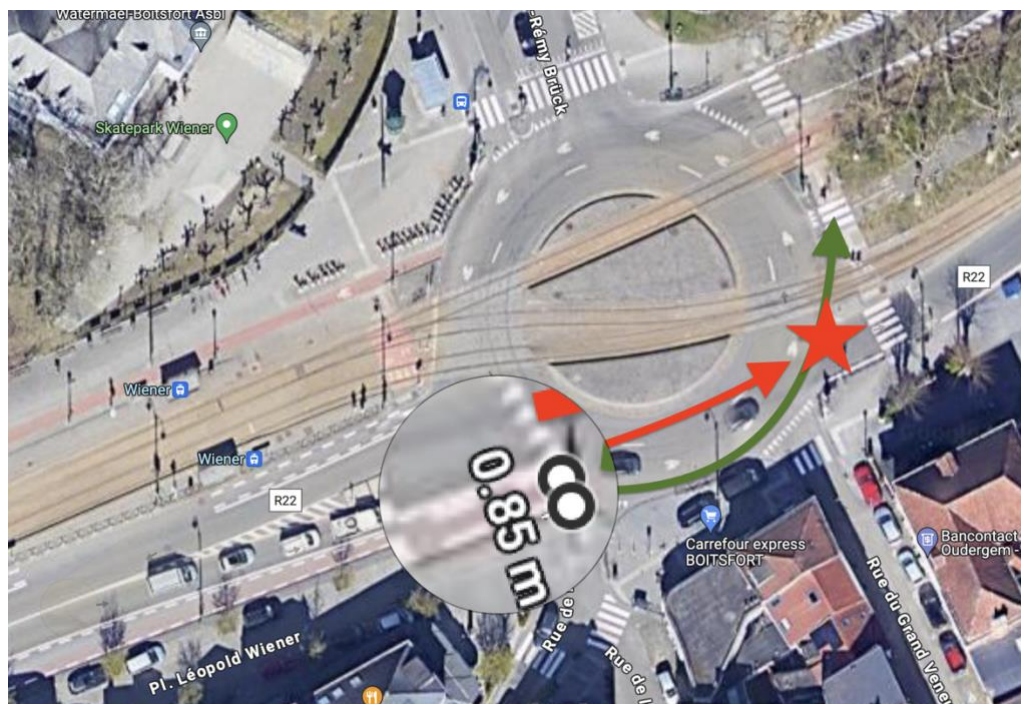
#### SECRETARIAT CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

## 2.5 Wiener

Nous ne comprenons pas pourquoi la jonction vers Wiener ne fait pas partie du périmètre du projet. La jonction avec la piste cyclable du Souverain présente pourtant deux problématiques importantes déjà signalées à de nombreuses reprises à Bruxelles

Mobilité. Ce sont des jonctions importantes avec l'infrastructure existante.



1. La piste cyclable se rétrécit fortement à l'entrée du rond-point Wiener (85 cm). Cette situation pourrait être résolue par le placement d'un îlot (ou de poteaux souples) et la suppression d'une place de parking côté sud afin d'élargir le trottoir vers le sud et le réduire côté nord.
2. La traversée du rond-point pour rejoindre la piste cyclable du Souverain a régulièrement été dénoncée comme dangereuse à Bruxelles Mobilité. Les automobilistes provenant de Delleur ont tendance à couper en ligne droite à grande vitesse les deux voies du rond-point et couper la route à sa sortie la trajectoire des cyclistes. Une suppression pure et simple de la voie centrale, ainsi que la mise en place d'une bande de Schlamm rouge sur la partie de croisement devrait résoudre en partie ce problème.

**SECRÉTARIAT  
CENTRAL**

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans la finalisation de votre avis.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevin-e-s et les membres de la Commission de concertation, nos salutations respectueuses.

Pour le Fietsersbond,

Thomas Deweer

Pour le GRACQ,

Vincent Carton, Florine Cuignet, Stéphane De Greef, Pierre Fastenbender, Dimitri Hache, Nicolas Julémont, Delphine Metten

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
Belgique  
T/F +32 2 502 61 30  
info@gracq.org

