

Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s
Centre administratif Brucity
Rue des Halles 4
1000 Bruxelles

OBJET : Avis du GRACQ et du Fietsersbond dans le cadre de l'enquête publique relative au réaménagement de la place Louise (04/PFD/1960083).

Ixelles, le 6 février 2025.

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

Le GRACQ et le Fietsersbond ont pris connaissance du projet de réaménagement de la place Louise.

Nous soutenons le projet proposé, dans la mesure où il permet **d'améliorer très nettement la sécurité et le confort des cyclistes par rapport à la situation antérieure (avant 2020), mais aussi par rapport à la situation actuelle (en test)**. Nous insistons aussi sur le fait **qu'un simple retour à la situation existant de droit (avant 2020) n'est tout simplement pas une option envisageable**, ni en regard des objectifs de sécurité routière, ni en regard de l'évolution de la circulation cycliste.

Nos deux associations réclament, **à plus long terme, un réaménagement complet du carrefour**. En effet, si ce réaménagement « léger » est tout à fait nécessaire, il est encore loin de constituer une solution idéale, y compris pour les cyclistes. Une solution plus ambitieuse nécessite cependant de réfléchir à une réorganisation en profondeur de la place et de son fonctionnement. C'est évidemment un travail de longue haleine, qui ne peut éclipser le **besoin des usagers actifs de bénéficier dès aujourd'hui de conditions de sécurité correctes** sur ce rond-point.

Le rond-point Louise, un « point noir » cycliste

Le rond-point Louise est un carrefour extrêmement stratégique pour les cyclistes : il est se situe sur le réseau structurant vélo (réseau **Velo PLUS**) et est traversé par les **itinéraires cyclables régionaux** (ICR) 6 et 9.

Il s'agit d'un **point de passage obligé** pour de nombreux trajets. Le carrefour draine de nombreux cyclistes, dont le nombre a considérablement augmenté avec l'aménagement de pistes cyclables séparées sur la petite ceinture. En dépit de l'amélioration des conditions cyclables en-deçà de la place et des aménagements à venir sur le tronçon supérieur des boulevards Toison d'Or/Waterloo, le rond-point Louise reste un **carrefour dangereux et insécurisant**, et un point noir sur le réseau cyclable.

La circulation y est parfois très dense, et les vitesses excessives sont monnaie courante en soirée ou la nuit. Le rond-point accueille aussi de nombreux poids lourds (interdits de circulation dans les tunnels), et est traversé par le tram (prioritaire), dont les arrêts situés au centre génèrent de nombreuses allées et venues de piétons. La configuration d'ensemble est donc particulièrement accidentogène. La place est d'ailleurs répertoriée comme « zone à concentration d'accidents ».

En 2016, des aménagements légers avaient été installés afin d'apporter davantage de sécurité aux cyclistes... et désinstallés presque aussitôt. Quelques mois plus tard, on déplorait au même endroit un très grave accident entre une cycliste et un poids lourd. Il faudra pourtant attendre 2020 pour voir une nouvelle tentative de réaménagement léger (en test) du rond-point.

Évaluation de la situation test existante

Le réaménagement de 2020 prévoit la réduction du nombre de bandes de circulation sur le rond-point, et l'installation d'une piste cyclable marquée dans le rond-point. La réduction du nombre de bandes clarifie la situation pour les cyclistes comme pour les automobilistes : elle améliore la lisibilité du rond-point et constitue une avancée majeure en termes de sécurité routière (également vis-à-vis des traversées piétonnes).

Si la piste cyclable marquée permet d'accorder un espace spécifique aux cyclistes, cette configuration reste particulièrement risquée aux entrées et aux sorties du rond-point (conflit avec la bande de présélection). D'autre part, de nombreux cyclistes ne se sentent pas suffisamment en sécurité sur cet aménagement, ce qui explique qu'on retrouve régulièrement des cyclistes sur le trottoir. Dans la prolongation des aménagements déjà réalisés ou à venir sur la petite ceinture, il est nécessaire d'envisager un aménagement spécifique pour les cyclistes, séparé du trafic motorisé et séparé des piétons.

Notre avis sur le projet proposé

Un aménagement idéal pour les cyclistes permet de concilier sécurité (objective et subjective) et efficacité. Le cadre du projet limite clairement les possibilités d'aménagement : c'est la raison pour laquelle nous soutenons la « **double option** » pour les cyclistes.

Les cyclistes pourront choisir (en fonction de leur niveau d'assurance, de leurs capacités physiques, de leur destination...) entre :

- **circuler sur un aménagement séparé du trafic.** Cet aménagement est toutefois ponctué de nombreuses intersections avec cession de priorité systématique. Cela peut rendre le parcours du cycliste fastidieux.

La **largeur de l'aménagement** est plus que justifiée au vu du flux cycliste et de la diversité des vélos/engins de déplacements, mais aussi pour que les cyclistes en attente de traverser ne bloquent pas le reste des cyclistes en circulation.

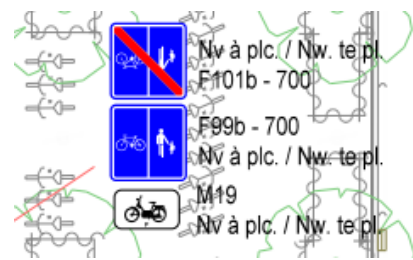
Nous apprécions également que l'aménagement séparé soit **distinct des trottoirs**, à l'exception de l'aménagement cyclable sur le trottoir sud-ouest. Nous souhaitons que soit envisagé, là également, une séparation franche entre cyclistes et piétons.

- **circuler à l'intérieur du rond-point** : cette option s'avère plus sûre et confortable pour les cyclistes aguerris, et plus efficace pour ceux qui doivent emprunter le rond-point sur la moitié ou les $\frac{3}{4}$. Elle est envisageable grâce à l'**organisation du trafic sur une bande de circulation** (large), cette mesure constituant un **point fondamental pour la sécurité routière**. Cette configuration élimine les zones de conflits actuelles entre la piste marquée et les bandes de tourne-à-gauche (en particulier au niveau de la sortie vers le goulet), elle permet également aux cyclistes d'être plus visibles vis-à-vis des automobilistes qui s'engagent sur le rond-point.

Propositions d'amélioration du projet

- **Signalisation des aménagements cyclables**

Le projet prévoit de signaler l'aménagement cyclable séparé à l'aide de F99b/F101b, afin de rendre l'aménagement non obligatoire. Les panneaux sont placés dans les deux sens de circulation, afin d'informer les piétons (qui circulent indifféremment dans les deux sens de circulation autour du rond-point, contrairement aux cyclistes). L'ajout d'un panneau additionnel M19 est prévu afin d'y autoriser les speed pedelecs.

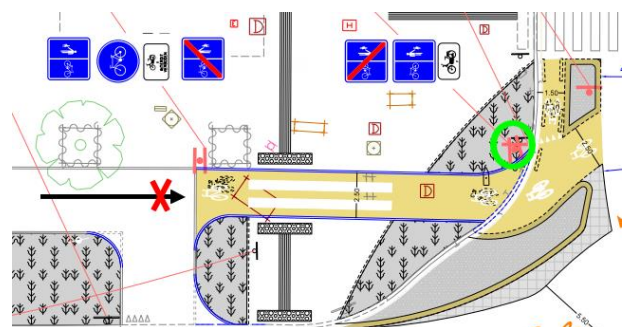


Ce type de signalisation n'est **pas du tout adapté** à cette situation :

- les cheminements cyclistes et piétons sont complètement distincts et correctement séparés pour la plupart (barrières, bordure, différence de niveau, revêtement différents...). La partie réservée aux cyclistes devrait donc être signalée indépendamment du trottoir.
- la signalisation est systématiquement placée dans les deux sens de circulation. L'objectif est d'informer le piéton, mais cela laisse croire au cycliste qu'il peut utiliser l'aménagement dans les deux sens. Cela risque de poser de graves problèmes de sécurité au niveau des traversées – en plus d'engendrer des tensions entre cyclistes.
- elle autorise les cyclistes à circuler sur la partie dévolue aux piétons (et vice-versa) à condition de leur céder le passage – ce qui n'est pas souhaitable.
- Le F99b ne peut pas être accompagné d'un panneau additionnel (M19).

Nous suggérons d'utiliser un **panneau de type F99a/F101a** comprenant les **symboles vélo et cyclo P**, signalant exclusivement la partie dévolue aux cyclistes (et d'usage non obligatoire). Ces panneaux doivent être apposés à l'attention du cycliste exclusivement (éviter la signalisation à double sens).

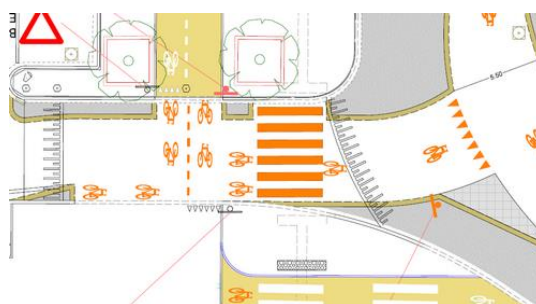
Du côté nord-ouest du projet, la signalisation de l'amorce de piste (qui permet d'accéder à la piste à double sens signalée par un D7) nous semble superflue : le tracé est clairement défini pour les cyclistes, et l'emplacement prévu pour la signalisation est en outre invisible pour le piéton. Il nous semble par contre important de signaler, pour les cyclistes qui remontent le boulevard de Waterloo, l'interdiction de poursuivre tout



droit/l'obligation de tourner à droite (signalisation verticale + marquages au sol).

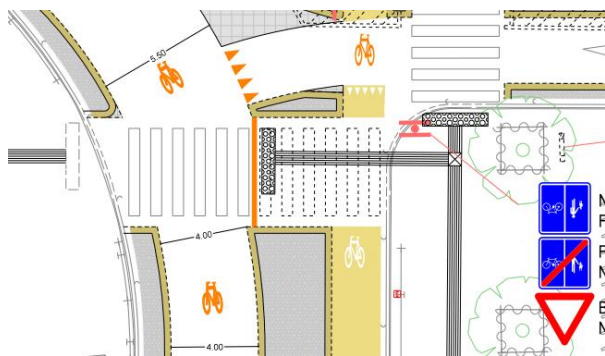
Dans le cas où l'aménagement cyclable en trottoir est maintenu tel quel du côté sud-ouest, l'aménagement peut être signalé à l'aide d'un F99b/F101b avec d'une part un symbole piéton, et d'autre part les symboles *vélo* et *cyclo P*.

Toujours dans cette même zone, la multiplication des logos vélo au niveau de la traversée nuit au guidage des cyclistes et à la compréhension de l'automobiliste.



- **Limitation des conflits cyclistes/piétons**

Certains éléments n'apparaissant pas clairement sur le plan, nous souhaitons nous assurer que les barrières existantes le long des trottoirs et de l'espace central sont bien maintenues – tout particulièrement le long des nouveaux cheminements cyclables, afin d'éviter que les piétons ne traversent en dehors des passages piétons.



La traversée piétonne à l'est du rond-point doit être adaptée pour plus de clarté. Elle pourrait s'avérer dangereuse pour les déficients visuels, qui n'ont aucun moyen de se rendre compte qu'ils traversent un cheminement cyclable. En l'absence de passage piéton, la priorité n'est pas non plus indiquée clairement pour les usagers. Nous proposons de maintenir la même logique que sur le reste du projet : assurer la continuité de la

coloration ocre avec le marquage d'un passage piéton.

Sur le trottoir sud-ouest, nous voyons peu l'intérêt du double passage piéton : un passage piéton unique et éventuellement élargi serait plus pertinent, dans le cas où l'aménagement cyclable en trottoir est maintenu tel quel.

- **Bordures et saillies**

Pour limiter le risque de chute avec les éléments d'aménagement en dur franchissable, nous recommandons que les bordure et saillies soient **peintes en blanc (réfléchissant)**, afin de les distinguer clairement de l'asphalte de la chaussée.

- **Stationnement vélo**

Le stationnement vélo existant n'est pas indiqué sur les plans : nous souhaitons nous assurer que celui-ci est bien conservé (ou éventuellement déplacé, pour autant que les différentes zones du projet soient correctement desservies). Nous en profitons pour réclamer la suppression des blocs de béton en trottoir qui entravent aujourd'hui le passage des piétons et rendent inutilisables les arceaux vélos.

Dix nouveaux arceaux vélo sont également mentionnés à l'ouest de la place, entre les bacs plantés. Les deux arceaux situés aux extrémités sont complètement collés aux bacs plantés (donc inutilisables), et le plan ne mentionne pas la présence à cet endroit de mâts qui compromettent l'installation d'arceaux.

- **Limitation effective de la vitesse**

Le rond-point est limité à 30 km/h – ce que nous apprécions. La petite ceinture est quant à elle limitée à 50 km/h. Pour les automobilistes en provenance de la porte de Namur, un rappel de la limite de vitesse de 30 km/h serait appréciable (après l'intersection avec la rue du Grand Cerf), d'autant plus qu'il s'agit d'une modification par rapport à la situation actuelle.

Le placement d'un plateau en amont du rond-point (comme c'est le cas pour les automobilistes en provenance de la porte de Hal) permettrait de renforcer l'effet de porte.

- **Plantations**

Le projet prévoit de nouvelles plantations, ce qui est positif. Nous attirons cependant l'attention sur les points suivants :

- lorsque les zones plantées sont contiguës au cheminement cyclable, une attention particulière doit être apportée afin que les cyclistes ne puissent pas les franchir par inadvertance (risque de chute).
- et veiller à l'entretien régulier afin de ne pas créer des masques de visibilité. La végétation de certains bacs déjà existants masque parfois le cycliste au niveau des traversées.



Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans la finalisation du projet. Nous souhaitons également qu'un-e de nos représentant-e puisse être entendu-e à l'occasion de la commission de concertation du 11 mars 2025.

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

Pour le GRACQ

Florine Cuignet
florine.cuignet@gracq.org

Pour le Fietsersbond,

Thomas Deweer
Thomas.deweer@gracq.org