

Lettre au Ministre Chabert: inauguration de la rue de la Loi

Bruxelles, le 3 septembre 2003

Rue de la Loi: inauguration et demandes Les associations soussignées ne peuvent que se réjouir de votre initiative de réorganiser spatialement la rue de la Loi, ce symbole très fort d'une politique du tout-à-la-voiture des décennies précédentes qui a fortement marqué l'urbanisme bruxellois.

Aujourd'hui, grâce à votre initiative, piétons et cyclistes retrouvent leur droit de cité dans cette artère qui leur était devenue franchement hostile. La possibilité de rouler à vélo en sécurité sur la rue de la Loi dans les deux sens, en évitant ainsi la dénivellation importante de tout itinéraire alternatif, est une avancée très importante pour faire de Bruxelles une capitale réellement cyclable.

Bien sûr, nous répondrons présent lors de la fête d'inauguration que vous avez prévue le dimanche 7 septembre.

Cependant, pour avoir déjà circulé à vélo sur la rue de la Loi depuis que celle-ci est réouverte à la circulation, nous tenons à réagir.

Il ne s'agit pas de remettre en question les options fondamentales qui ont été retenues pour l'aménagement, ni de faire valoir une nouvelle fois les points de vue que nous avons défendus lors de la réunion de concertation et qui n'ont pas été pris en considération, mais bien d'émettre des suggestions concrètes et constructives pour valoriser au mieux l'effort que vous avez déjà consenti et réellement satisfaire les cyclistes quotidiens et autres usagers doux:

Suggestions d'amélioration des aménagements pour les cyclistes, PMR, piétons et autres usagers doux/faibles:

1. 2003 est l'année européenne des handicapés.
Si les trottoirs traversants^[1] coulés ces derniers jours en asphalte semblent biens lisses et horizontaux, avec descente en douceur, **il n'en est pas de même pour les abaissements de trottoir devant les passages pour piétons**. Nous nous demandons donc si un tel aménagement est praticable pour les personnes à mobilité réduite. De même, si les cyclistes doivent les utiliser. Nous devons en effet vous rappeler qu'une bordure de 2 à 3 centimètres au travers de la trajectoire du cycliste équivaut à une bordure de 7 à 10 cm au travers de la trajectoire d'un automobiliste, ce qui ne serait évidemment, au nom de la sécurité, ni toléré ni tolérable.
2. Il est nécessaire de **prévoir la possibilité pour les cyclistes de rejoindre et de quitter les deux pistes cyclables à chaque carrefour**. Pour cela, il faut étudier chaque mouvement possible, identifier le trajet le plus simple, logique, direct et sûr, et prévoir les abaissements des bords de trottoir, les zones d'attente en cas de feu rouge, et les marquages routiers qui s'imposent. On ne peut en effet pas obliger les cyclistes à mettre pied à terre et traverser aux passages pour piétons. Chaque fois qu'un cycliste est empêché de rejoindre ou de quitter la piste cyclable là où il veut, il a le droit de rouler sur la chaussée^[2]. Si l'étude montre qu'un tel mouvement est impossible, et l'aménagement actuel ne permet pas de résoudre le problème, il faut identifier le trajet que le cycliste doit suivre pour atteindre sa destination, mettre des panneaux

directionnels pour indiquer ce trajet aux cyclistes (sauf si le trajet est évident), et avertir les autres conducteurs de la présence de cyclistes sur la chaussée (ce qui risque de les surprendre en présence d'une piste cyclable).

Prenons pour exemple les voiries perpendiculaires[\[3\]](#) à la rue de la Loi:

Déjà une série de ces voiries perpendiculaires à la rue de la Loi sont à double sens pour automobilistes comme pour cyclistes. Si elles ne le sont pas encore toutes, les voiries en sens unique seront évidemment en SUL (sens unique limité) au 1er juillet 2004, obligation suite à l'AR paru au moniteur le 8 mai 2003. Il est d'ailleurs important de transformer toutes les rues à sens unique dans les quartiers avoisinants en rues à sens unique limité pour rendre ces quartiers perméables aux cyclistes et ainsi profiter au maximum du réaménagement de la rue de la Loi.

De plus, dans le cadre du réseau d'itinéraires cyclables, tel que paru au Moniteur déjà en mars 1995, trois itinéraires cyclables doivent faire leur jonction au carrefour de la rue de la Loi et des rues de Spa, de la Science et de Trèves.

Or, si devant chaque entrée de garage, un abaissement du trottoir cyclo-piéton a été réalisé, (parfois hélas avec des bordures de 4 à 6 cm), ce n'est pas le cas au droit de toutes les voiries perpendiculaires à la rue de la Loi. Nous avons ainsi vérifié que face au cycliste venant de ces voiries perpendiculaires (sauf rue du Commerce), la rive opposée de la rue de la Loi présente une bordure (en fait le trottoir) de 14 à 18 cm à la verticale.

Il en est de même si, de la piste, il faut "sauter" ces 14 à 18 cm pour tourner à gauche vers ces rues. Il est certain que les cyclistes tourneront sur la chaussée et rouleront à vélo dans le trafic, jusqu'à un accès correct. En cas de conflit, ils pourront à bon droit, arguer de "l'impraticabilité de la piste" qui, selon le code de la route, décharge le cycliste de l'obligation d'emprunter la piste cyclable. En cas d'accident, le cycliste pourrait même se retourner contre le gestionnaire de voirie, responsable de l'insécurité.

3. Nous avons déjà remarqué que des cyclistes prennent la piste cyclable en sens inverse. Outre que ceci n'est pas, au vu des remarques précédentes, surprenant, ne pourrait-on pas toutefois peindre sur la piste cyclable davantage de logos, éventuellement avec des flèches directionnelles, pour indiquer dans quel sens l'on doit rouler sur chacune de ces deux pistes ?

De tels logos permettront également de rappeler aux piétons qu'il s'agit d'une piste cyclable.

A ces 3 principales suggestions, nous tenons à ajouter les **remarques** suivantes:

1. L'allongement des phases des feux pour rendre le trafic automobile aussi fluide sur quatre bandes qu'il ne l'était sur cinq bandes. Pour nous, ceci imposerait un temps d'attente inacceptable pour les piétons, cyclistes et automobilistes désirant traverser la rue de la Loi. De plus, ceci ne prend pas en compte l'objectif de -20% de voitures en ville. Au lieu d'allonger immédiatement les phases des feux, et ceci 24 heures par jour et 7 jours par semaine, nous vous proposons de garder provisoirement les phases actuelles et de surveiller de près les niveaux de congestion. Ayant constaté les niveaux de congestion selon les jours et heures, vous pourrez par la suite adapter les phases en conséquence.

Si les phases doivent être allongées pendant les périodes de pointe, elles doivent aussi être raccourcies pendant les périodes creuses.

2. Cet aménagement doit être suivi par un aménagement similaire (ou encore, bien sûr, meilleur, en tenant compte cette fois de l'avis des associations) de la rue Béliard.
3. Le recouvrement avec des **klinkers** joue déjà et nous craignons très fort que ce type d'aménagement ne résiste pas au niveau des sorties de garage.

Nous ne doutons pas que ces différentes suggestions et remarques retiendront votre attention et que vous apporterez les modifications nécessaires à cet aménagement de la Rue de la Loi pour que le Plan Régional de Développement qui prévoit une réduction de 20% du nombre de voitures en ville et une augmentation jusqu'à 10% de la part des déplacements à vélo dans l'ensemble des déplacements mécanisés en 2005 prenne avec cet aménagement un véritable élan.

A votre disposition pour vous aider à faire de cet aménagement ambitieux et politiquement très sensible une réussite et dans l'attente de votre réponse à nos demandes, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens asbl,
Karine Boissou, présidente

Voor de Fietzersbond Brussel,
Annemie Maes, voorzitter

Voor de Fietzersbond Nationaal,
Patrick D'haese, algemeen directeur

Pour l'EUCG – European Union Cyclists' Group,
Russell Gasser, président

Pour Placeovelo,
Luc Coveliers

Pour Handiplus asbl,
José Camarena, fondateur et directeur

Pour l'Association Nationale de,
Logement des Handicapés
Cleon Angelo, administrateur

Pour Accès et Mobilité pour Tous asbl,
Miguel Gerez, administrateur délégué

Pour NoMo – Autrement Mobile asbl,
Michel Hubert, président

Pour la Ligue des Familles,
Jacques Dekoster, administrateur et président du Comité Déplacement des Familles,
Philippe Andrianne, secrétaire général de la Ligue des Familles

[1] Ne pas oublier d'en installer un à la traversée de la rue du Taciturne ce qui, à l'heure de l'écriture de cette lettre, n'est pas encore réalisé.

[2] - nous vous renvoyons à l'article 9.1.2.3° du Code de la route: «Lorsque les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont tenus d'emprunter la piste cyclable, ils peuvent la quitter pour changer de direction, pour dépasser ou pour contourner un obstacle.»

[3] Toutes ces voiries, sauf la rue du Commerce qui traverse la rue de la Loi, y aboutissent dans un carrefour en T: rue de Trèves (ICR), rue d'Arlon, rue de la Science (ICR), rue de l'Industrie pour la rive Sud, rue de Spa (ICR) et rue des Deux-Eglises, pour la rive Nord.