

GRACQ  
Les Cyclistes Quotidiens  
Watermael-Boitsfort et Bruxelles-Ville  
watermael-boitsfort@gracq.org  
1000bruxsel@gracq.org



**À Monsieur Philippe Close**  
Bourgmestre de Bruxelles  
**À Monsieur Olivier Deleuze**  
Bourgmestre de Watermael-Boitsfort  
**À Madame Marie-Noëlle Stassart**  
Échevine en charge de l'Urbanisme, de l'Aménagement du territoire,  
des Voiries et de la Mobilité à Watermael-Boitsfort  
**À Monsieur Bart Dhont**  
Échevin en charge de la mobilité et des travaux publics à Bruxelles

Bruxelles, le 20 mars 2021

**Concerne :** les aménagements cyclables sur l'avenue Delleur et la chaussée de La Hulpe

Madame, Messieurs,

L'avenir des aménagements cyclables sur l'axe Hulpe-Delleur à Bruxelles et Watermael-Boitsfort, entre l'hippodrome et Wiener est aujourd'hui en question.

En octobre 2020 déjà nous avons pris contact avec Bruxelles Mobilité et la Ministre Elke Van den Brandt pour appuyer la décision de tester un aménagement cyclable séparé de la circulation automobile et du trottoir piéton sur l'axe Hulpe-Delleur à Watermael-Boitsfort.

Il s'agit d'un axe de liaison important entre Bruxelles et Watermael-Boitsfort et à ce titre, nous nous adressons aux deux communes pour vous demander de soutenir le maintien de cet aménagement tout en pointant les améliorations nécessaires.

En effet, la nouvelle piste est large, confortable, continue, cohérente et répond à une situation initialement très problématique puisqu'il n'y avait aucun aménagement depuis la gare de Boitsfort vers Wiener et qu'une bonne partie des « pistes » existantes était en réalité des bandes étroites sur trottoirs défoncés. Cette piste cyclable confortable permet de relier de manière sécurisée les aménagements de l'avenue Franklin Roosevelt à ceux du boulevard du Souverain.

**Le GRACQ appuie donc le choix de dédier un espace large aux vélos sur la chaussée.**

Cet aménagement, qui implique la suppression d'une bande de circulation automobile, a soulevé un débat. À cet égard, nous souhaitons rappeler deux choses.

SECRÉTARIAT  
CENTRAL

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

D'une part, la congestion automobile aux heures de pointe et notamment depuis la Foresterie (entrée et sortie de Bruxelles) n'est pas un problème récent et existait déjà avant la création des nouvelles pistes cyclables. De plus, nous observons que depuis octobre dernier, le trafic routier s'est adapté à la nouvelle configuration et s'est rééquilibré.

Pour diminuer la congestion, une étude de Bruxelles Mobilité avait mis en avant en 2015 la création d'un rond-point à l'intersection entre Solvay et Delleur (au niveau de l'église Saint-Hubert). Cette option aurait l'avantage supplémentaire de créer une possibilité de tourner à gauche dans l'avenue Alfred Solvay (vers la sortie de Bruxelles) pour les véhicules arrivant depuis Wiener et d'alléger la circulation dans la rue Middelbourg. Cette voirie de quartier reçoit un trafic de transit inadapté à sa capacité et malgré son statut de rue cyclable elle reste un point noir pour la circulation à vélo dans la commune en raison de la forte pression automobile.

D'autre part, l'ancien aménagement cyclo-piéton est tout-à-fait obsolète. Il serait en effet inconcevable aujourd'hui de prévoir, sur un axe aussi stratégique, une bande cyclable sur trottoir source de conflit et d'insécurité pour les piétons et d'inconfort pour les cyclistes, étroite, jalonnée de bordures et insécurisée par les croisements, sorties de parkings, portières des voitures stationnées, et de plus totalement inadaptée au transport par vélos cargos, ou aux parents qui tractent leurs enfants dans une charrette.

Les pistes en trottoir sont typiques d'une ville encore totalement tournée vers l'automobile et n'ont plus leur place en 2020. Le report modal vers le vélo doit être anticipé en prévoyant des aménagements qui permettront d'accompagner et d'encourager le développement de ce mode de transport avantageux pour la ville (non polluant, peu consommateur d'espace public, favorable à la santé, nécessitant peu d'investissement comparés à d'autres).

**Nous souhaitons par ailleurs pointer certaines améliorations indispensables pour la sécurité et la cyclabilité des nouveaux aménagements.**

**SECRETARIAT  
CENTRAL**

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

## Améliorer la jonction avec Roosevelt

De Roosevelt vers La Hulpe, la traversée est rendue difficile par un franchissement en deux phases et un îlot de séparation trop étroit (bordures multiples).

Chaussée de la Hulpe, dans la continuité de Roosevelt jusqu'à la drève du Comte (Bruxelles), les plans n'ont pas été mis en œuvre comme prévu. Le trottoir cyclo-piéton est maintenu. Il est cependant trop étroit et dangereux vis-à-vis du stationnement, impraticable pour un vélo avec charrette.



La réinsertion sur la piste au-delà de la drève du Comte se fait via une bordure importante.



### SECRÉTARIAT CENTRAL

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

Dans l'autre sens, au niveau du croisement avec l'avenue des Coccinelles, la fin de la piste est abrupte et le tracé remanié propose de croiser les rails du tram. Ce tracé manque de cohérence et de continuité. De plus, la cohabitation est compliquée au niveau de l'arrêt Hippodrome de Boitsfort avec un manque de guidage vers les aménagements de Roosevelt.



### Sécuriser les intersections

Sur Delleur, au niveau du croisement avec Solvay, en descente, certains automobilistes ne se rendent pas compte qu'ils-elles roulent à côté d'une piste cyclable et tournent à droite sans prévenir.



#### SECRETARIAT CENTRAL

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

Vidéo (par JM Harlepin) : <https://dai.ly/k5CVwhOl05hzzQwJIMb>

Enfin, les panneaux B23 devraient autoriser les cyclistes à franchir le signal lumineux aux endroits où il n'y a pas de croisement de flux.

### **Matérialiser la séparation avec la circulation automobile**

La nouvelle piste est plus confortable au niveau des largeurs et du revêtement. De nombreux cyclistes continuent pourtant à emprunter le cyclo-piéton existant, étroit et en mauvais état, en raison de sa séparation du trafic motorisé. Une séparation physique permettrait de rendre l'aménagement plus attractif.

### **Améliorer l'identification de la piste**

A très court terme, il est indispensable de refaire le marquage qui s'est en partie effacé. La situation actuelle est réellement dangereuse.

La piste cyclable étant très large, beaucoup de véhicules roulent dessus. Peut-être aurait-il été préférable de réduire légèrement la largeur de la piste et de prévoir un écart plus important entre le bord gauche de la PCM et la ligne Sauwen (espace de 15 cm, contre 50 cm sur le boulevard Lambermont).

Par ailleurs, la nouvelle piste n'est pas signalée et de nombreux cyclistes continuent d'emprunter le trottoir conformément aux panneaux routiers. Ainsi, il n'y a aucune indication concernant l'aménagement au départ du rond-point Wiener : les cyclistes sont redirigés préférentiellement vers le cyclo-piéton à droite des rails de tram. Une fois engagé sur le trottoir, il est très difficile de rejoindre la nouvelle piste.

Vous remerciant pour l'attention que vous voudrez bien porter à nos observations et dans l'attente de votre soutien, nous vous prions de recevoir, Madame, Messieurs, l'assurance de notre plus haute considération.

Pour le GRACQ-Fietsersbond 1000Bruxsel et le GRACQ Watermael-Boitsfort,

Pierre Henriët

Delphine Metten

#### SECRÉTARIAT CENTRAL

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