ÉTUDE ET PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN ŒUVRE D'AMÉNAGEMENTS DESTINÉS À AMÉLIORER LA CIRCULATION DES CYCLISTES DANS LES QUARTIERS JACQUES BREL, ANDERLECHT-CENTRE, CANAL-SUD ET LA ROUE

PHASE 3 : FICHES ACTIONS

Anderlecht 1070

agora

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Cheffe de projet
01	13 avril 2022	Type de rapport : Projet rapport final	4569_FichesActions_2022-04-13.docx	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN (enquêtes) Katia VAN ERP (espaces publics)

Ont participé à la rédaction de ce document :

- ***Paul Plak*** - *Administrateur– Directeur de Projets*
- ***Brigitte Loridan*** - *Cheffe de projet*
- ***Katia Van Erp*** - *Cheffe de projet*
- ***Gabin Tatsifouo Ouatio*** - *Chargé d'études*
- ***Florian Mathot*** - *Chargé d'études*

Avenue Van Volxem, 79 - 1190 Forest - Van Volxemlaan, 79 - 1190 Vorst
agora@agora-urba.be - www.agora-urba.eu

Table des matières

Fiche action 1 : Rue Saint-Guidon et place De Linde _____ 7

Fiche action 2 : Avenue Docteur Zamenhof _____ 12

Fiche action 3 : Rue Edgar Tinel _____ 16

Fiche action 4 : Rues Edmond Delcourt et de Formanoir _____ 20

Fiche action 5 : Carrefour rues de Douvres # Scheutveld # de la Justice _____ 24

Liste des photos

Photo 1 : Stationnement illicite sur la place De Linde. Source : Agora 8
Photo 2 : Véhicule stationné sur la zone d'évitement sur la place De Linde. Source : Agora 8
Photo 3 : Véhicule à l'arrêt en contre-sens près de la place De Linde. Source : Agora 8
Photo 4 : Traversée piétonne inaccessible pour les PMR. Source : Agora 8
Photo 5 : Avenue Dr Zamenhof. Source : Agora 12
Photo 6 : Intersection entre l'avenue Dr Zamenhof et l'avenue Frans Van Kalken. Source : Agora 12
Photo 7 : Rue Edgar Tinel. Source : Agora 17
Photo 8 : Marquages à l'intersection de la rue Edgar Tinel avec l'avenue Gounod. Source : Agora ... 17
Photo 9 : Marquages au sol effacés sur la rue de Formanoir. Source : Agora 20
Photo 10 : Croisement entre les rues de Formanoir / Edmond Delcourt et la rue d'Aumale. Source : Google Maps 2021 20
Photo 11 : Carrefour rue de Douvres – rue Scheutveld - rue de la Justice. Source : Agora 24
Photo 12 : Carrefour rue de Douvres - rue Scheutveld - rue de la Justice. Source : Agora 25

Liste des esquisses

Esquisse 1 : Réaménagement des oreilles de trottoir et création d'un plateau sur la place De Linde. Fond BruGIS 2022 9
Esquisse 2 : Vue d'ensemble de la rue Saint-Guidon avec la mise en œuvre de la rue cyclable et l'oreille de trottoir en dur (côté impair) au croisement avec Jean Morjau. Fond : BruGIS 2022 10
Esquisse 3 : Mise en SUL, ajout d'une piste cyclable marquée pour chaque sens de circulation et renouvellement du marquage au sol sur l'avenue Dr Zamenhof. Fond BruGIS 2022 14
Esquisse 4 : Vademecum 7 – stationnement vélo en RBC (Bruxelles Mobilité) 17
Esquisse 5 : Déplacement et création de nouveaux arceaux sur la rue Edgar Tinel. Fond BruGIS 2022 18
Esquisse 6 : Renouvellement des marquages au sol et installation de panneaux sur la rue Edmond Delcourt. Fond BruGIS 2022 22
Esquisse 7 : Réaménagement des trottoirs et renouvellement des marquages au sol sur la rue de Douvres. Fond BruGIS 2022 26

Abréviations utilisées :

BCS : Bande Cyclable Suggérée
ICC : Itinéraire Cyclable Communal
ICR : Itinéraire Cyclable Régional
PCM : Piste Cyclable Marquée
PMR : Personne à Mobilité Réduite
SUL : Sens Unique Limité

FICHE ACTION 1 : RUE SAINT-GUIDON ET PLACE DE LINDE

CONTEXTE

Du stationnement illicite a été observé de manière généralisée sur les zones d'évitement existantes et traversées piétonnes le jour de la visite de terrain. Cela implique des problèmes de croisement et de visibilité mutuelle des différents usagers de la voirie à chaque extrémité de la place.
Les marquages cyclables existants de la place ne sont plus conformes aux codes de la route et du gestionnaire. En effet, un ICR est distingué des autres parcours cyclables par un double chevron et non un simple.
Il n'y a pas de marquage pour les cyclistes dans la rue Saint-Guidon, uniquement les panneaux requis pour un SUL par le code de la route. Pourtant, il y a plusieurs pôles générateurs de déplacements dans la rue Saint-Guidon comme :

- l'école secondaire Koninklijk Atheneum I d'Anderlecht et la bibliothèque pour lesquels il faut favoriser les modes actifs
- et la cuisine centrale d'Anderlecht et la grande surface Aldi qui génèrent du trafic poids lourd pour lequel il faut attirer l'attention des conducteurs sur la présence des usagers faibles.

OBJECTIFS

1- Augmenter l'attention des automobilistes sur la présence potentielle de cyclistes à contresens dans la rue Saint-Guidon ;

2- Améliorer la visibilité mutuelle des différents usagers de la voirie à chaque croisement de la place De Linde ;

3- Rendre accessibles aux PMR les traversées piétonnes ;

4- Diminuer la vitesse pratiquée par les automobilistes.

MAILLE : Anderlecht-Centre

RÉSEAU CYCLABLE : La rue Saint-Guidon est sur l'ICR 9 qui se scinde en 2 sur place De Linde en :

- l'ICR 9A qui se dirige vers le boulevard Sylvain Dupuis
- et l'ICR 9B vers la rue de Neerpede.

PARTENAIRE : /

Photo 1 : Stationnement illicite sur la place De Linde. Source : Agora

Photo 2 : Véhicule stationné sur la zone d'évitement sur la place De Linde. Source : Agora

Photo 3 : Véhicule à l'arrêt en contre-sens près de la place De Linde. Source : Agora

Photo 4 : Traversée piétonne inaccessible pour les PMR. Source : Agora

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

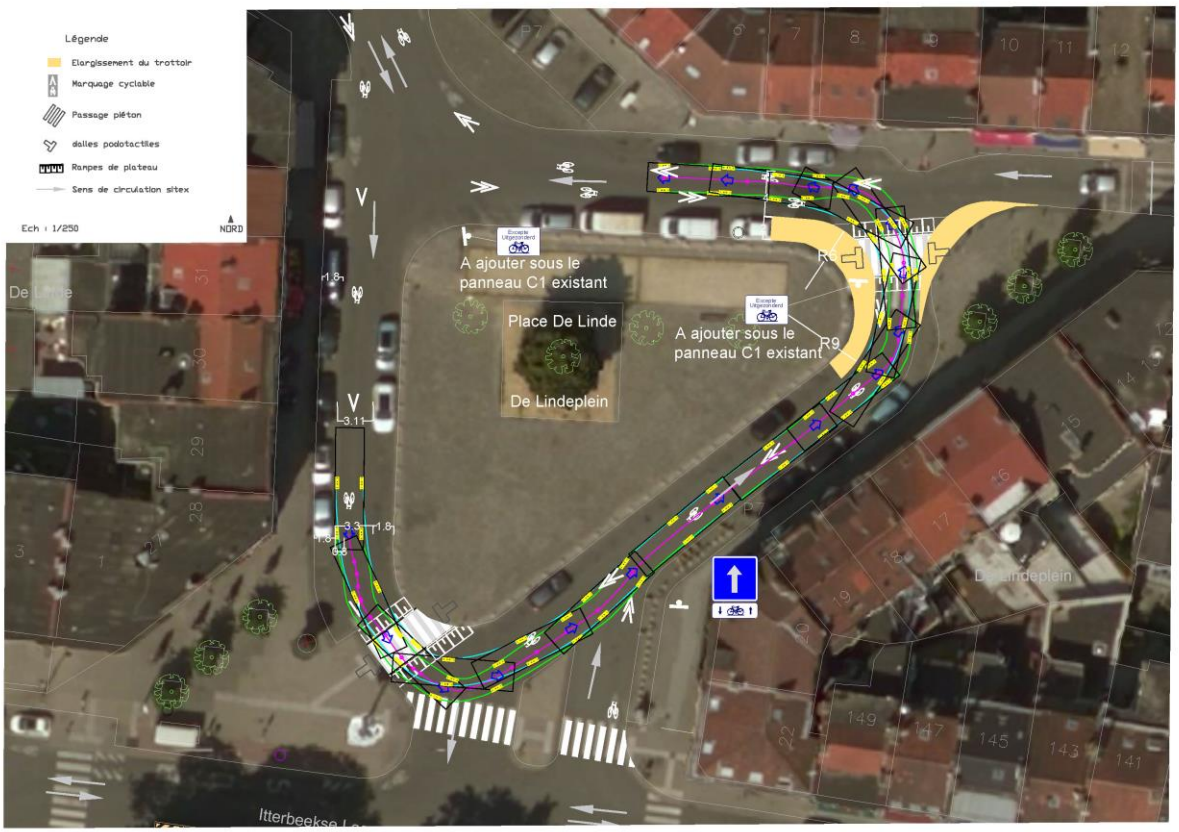
La largeur résultante de la chaussée de la rue Saint-Guidon, hors stationnement, ne permet pas d'installer une PCM sur la rue Saint-Guidon. Nous recommandons donc de mettre en œuvre une rue cyclable pour que le cycliste puisse prendre sa place sur la chaussée, ainsi que mettre en place la signalisation verticale et marquage au sol en sortie de contresens cyclable car c'est un carrefour où le cycliste bénéficie de la priorité de droite.

Nous recommandons également la mise en œuvre d'une oreille de trottoir dans la rue Saint-Guidon en marquage ou en dur (côté impair) au croisement avec Jean Morjau pour améliorer la visibilité mutuelle entre les cyclistes sortant de la rue Saint-Guidon et les véhicules circulant sur la rue Jean Morjau vers la rue Dr Jacobs. Actuellement il y a une interdiction de s'arrêter et de stationner mais qui n'est pas respectée. Cela permet par la même occasion de mettre en œuvre les dalles podotactiles et de réduire la longueur de la traversée pour les piétons si elle est réalisée en dur.

Sur la place De Linde, des oreilles de trottoir seront installées pour cadrer le stationnement et empêcher ainsi physiquement le stationnement illicite au croisement avec la rue Saint-Guidon.

Les traversées de la place De Linde seront surélevées afin d'assurer l'accessibilité des PMR et ralentir les automobilistes.

La mise en SUL du tronçon de la place De Linde compris entre la rue Saint-Guidon et la rue Polydore Moerman pour éviter aux cyclistes, venant de l'ICR 9A vers l'ICR 9, de faire tout le tour de la place De Linde. Il en va de même pour le tronçon de la place De Linde compris entre la rue Saint-Guidon et l'avenue d'Itterbeek pour les cyclistes venant de l'ICR 9 vers l'ICR 9B.



Esquisse 1 : Réaménagement des oreilles de trottoir et création d'un plateau sur la place De Linde. Fond BruGIS 2022

Esquisse 2 : Vue d'ensemble de la rue Saint-Guidon avec la mise en œuvre de la rue cyclable et l'oreille de trottoir en dur (côté impair) au croisement avec Jean Morjau. Fond : BruGIS 2022

IMPACTS DES INTERVENTIONS

- ✓ Augmentation de l'attention des automobilistes sur la présence potentielle de cyclistes à contre-sens en marquant les entrée et sortie du contresens (les marquages retiennent généralement davantage l'attention que les panneaux de signalisation). Cela incite également les conducteurs et cyclistes à se positionner correctement sur la chaussée à l'approche des carrefours ;
- ✓ Sécurisation du réseau cyclable aux abords de l'école ;
- ✓ Amélioration de l'accessibilité des PMR via la mise de plain-pied des traversées piétonnes existantes, ainsi que les dalles podotactiles ;
- ✓ Amélioration de la visibilité mutuelle des différents usagers de la voirie aux intersections la création d'oreilles de trottoir pour empêcher physiquement le stationnement ;
- ✓ Diminution de la vitesse des automobilistes via la mise en œuvre des plateaux.

FICHE ACTION 2 : AVENUE DOCTEUR ZAMENHOF

CONTEXTE

Cette voirie est actuellement à double sens. Aux heures de pointe, il y a du trafic de transit qui by-passe la chaussée de Mons.

En dehors des heures de pointe, les automobilistes circulent à des vitesses excessives et ne ralentissent qu'à hauteur des coussins berlinois. Le tronçon le plus étroit se situe à l'extrémité est de l'avenue Dr Zamenhof où le stationnement longitudinal 2 côtés de la chaussée est autorisé. En effet, la largeur de chaussée est de 8,20 m et réduite à 4,20m lorsque des véhicules sont simultanément stationnés en vis à vis. Le croisement de deux véhicules est donc difficile dans ce tronçon.

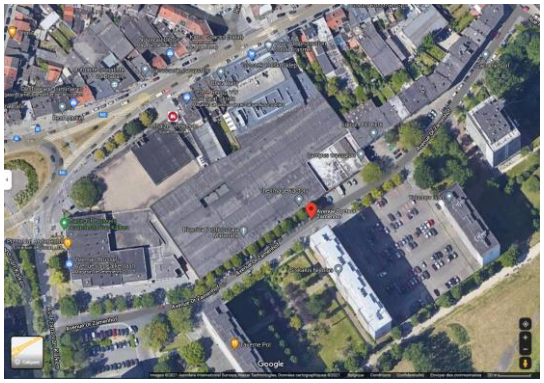
OBJECTIFS

1- Réduire la vitesse des voitures sur cette voirie.

2- Diminuer le trafic de transit qui by-passe la chaussée de Mons.

3- Supprimer les obstacles sur le cheminement des modes actifs.

4- Améliorer la sécurité des piétons au droit des traversées.



MAILLE : Canal-Sud

RÉSEAU CYCLABLE : ICC A1 Erasme – Dr. De Meersman

PARTENAIRE : /

Photo 5 : Avenue Dr Zamenhof. Source : Agora

Photo 6 : Intersection entre l'avenue Dr Zamenhof et l'avenue Frans Van Kalken. Source : Agora

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

L'avenue Dr Zamenhof sera mise en SUL pour diminuer le trafic de transit issu de la chaussée de Mons. Le sens de circulation depuis l'avenue la rue Professeur Hendrickx vers Frans Van Kalken est retenu car dans ce sens il n'est pas avantageux pour un automobiliste de bypasser la chaussée de Mons. En effet, une fois à l'intersection avec l'avenue Frans Van Kalken l'automobiliste est obligé de tourner à droite dans Van Kalken et donc de reprendre le rond-point Veeweyde.

Des panneaux de signalisation seront installés aux deux extrémités de l'avenue Dr Zamenhof comme suit :

- Le panneau de voie à sens unique F19 et le panneau additionnel M4 seront placés à l'intersections entre l'avenue Dr Zamenhof et la rue Professeur Hendrickx.

Signal d'indication F19

Panneau additionnel M4

- Le panneau de sens interdit C1 et un panneau M2 autorisant les cyclistes à circuler seront placés au croisement entre l'avenue Dr Zamenhof et l'avenue Frans Van Kalken.

Signal d'interdiction C1

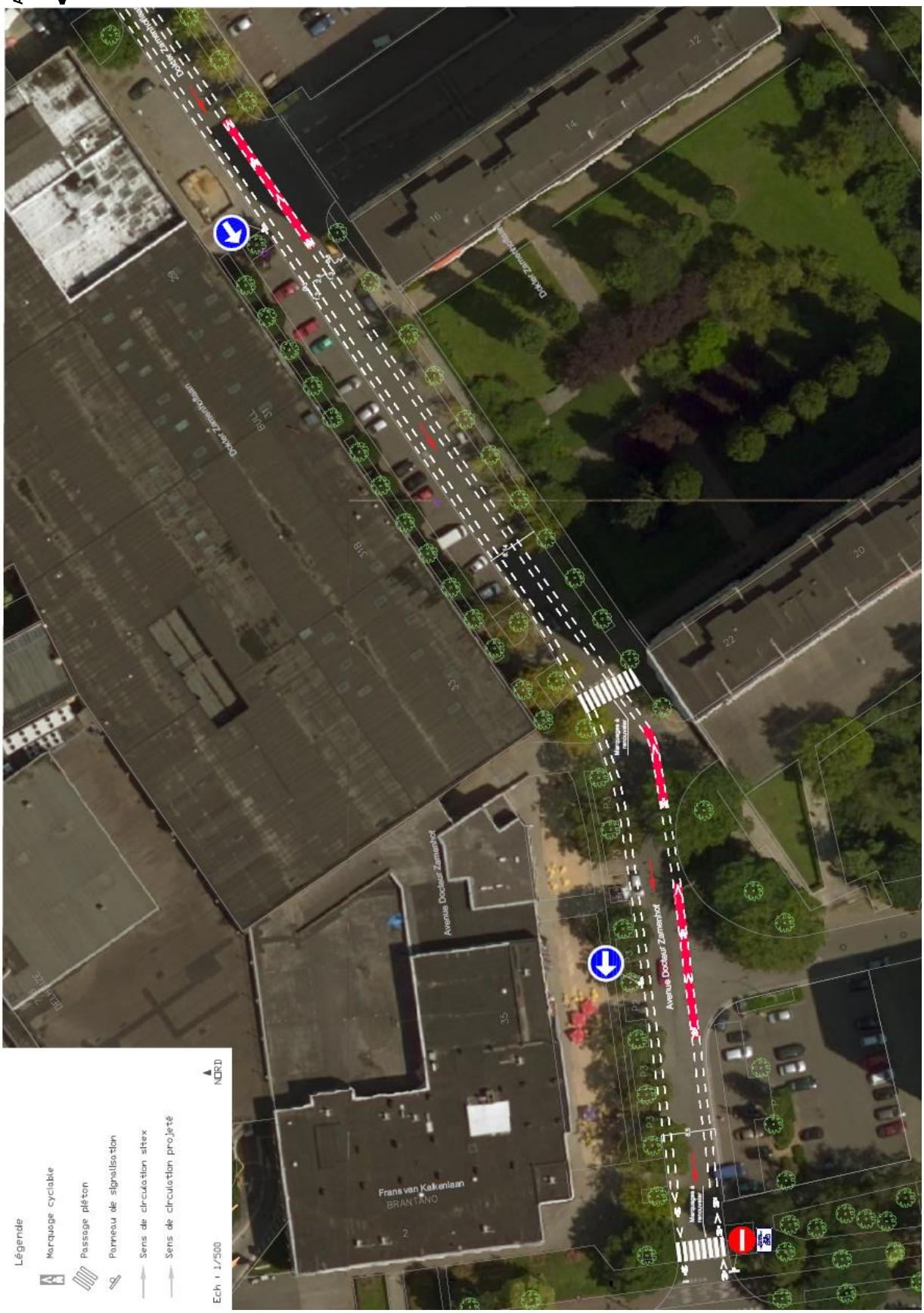
Panneau additionnel M2 excepté vélo

- Le panneau obligation de suivre la direction indiquée par la flèche D1b sera placé au droit des accès carrossables importants (sorties des tours à appartements).

Signal d'obligation D1b

Sur une bonne partie de l'axe de la voirie, la largeur de la chaussée permet la mise en œuvre d'une PCM dans les deux sens. La PCM sera surlignée par un schlamm rouge au droit des accès carrossables importants (sorties des tours à appartements). Sur le dernier tronçon (80m), où le stationnement longitudinal est autorisé des deux côtés, la PCM devient une BCS dans les deux sens. Les PCM et BCS, marquées de part et d'autre de la chaussée, permettent de réduire visuellement la largeur de la chaussée dédiée à la circulation des véhicules et d'induire une diminution de la vitesse des automobilistes.

La réfection du marquage des traversées piétonnes sera effectuée sur tout l'axe de la voirie.



Esquisse 3 : Mise en SUL, ajout d'une piste cyclable marquée pour chaque sens de circulation et renouvellement du marquage au sol sur l'avenue Dr Zamenhof. Fond BruGIS 2022

IMPACTS DES INTERVENTIONS

- ✓ Diminution du trafic de transit qui by-passe la chaussée de Mons par la mise en sens unique de la voirie ;
- ✓ Augmentation de la sécurité des cyclistes en marquant leur espace de circulation sur la chaussée qui n'est possible que via la mise en sens unique de la voirie. L'espace d'une bande de circulation est récupérée au profit des cyclistes ;
- ✓ Augmentation l'attention des automobilistes sur la présence potentielle de cyclistes via les marquages cyclables car ils retiennent généralement davantage l'attention que les panneaux de signalisation. Cela incite également les conducteurs et cyclistes à se positionner correctement sur la chaussée à l'approche des carrefours ;
- ✓ Suppression des problèmes de croisement des véhicules dans le tronçon où la largeur résultante de la chaussée est la plus étroite via la mise en sens unique ;
- ✓ La mise en sens unique rallongera le trajet des automobilistes qui effectuent actuellement le trajet depuis l'avenue Van Kalken (tronçon sud) vers l'avenue Dr Zamenhof : de 200 m pour les riverains / visiteurs qui se rendent à l'extrême est de l'axe de l'avenue Dr Zamenhof à 800 m pour ceux de l'extrême ouest. Toutefois les zones de stationnement de la tour, située le long de l'avenue Van Kalken sont également accessibles via le quai Biestebroeck depuis l'avenue Van Kalken et donc sans détour ;
- ✓ La mise en sens unique rallongera le trajet des automobilistes qui effectuent actuellement le trajet depuis l'avenue Dr Zamenhof vers la chaussée de Mons (tronçon est) : de 0 m pour les riverains / visiteurs qui démarrent de l'extrême ouest de l'axe de l'avenue Dr Zamenhof à 800 m pour ceux de l'extrême est. Toutefois, ces contraintes sont faibles en regard de l'augmentation en sécurité des cyclistes et de la quiétude des riverains.

FICHE ACTION 3 : RUE EDGAR TINEL

CONTEXTE

La rue Edgard Tinel est à double sens. La chaussée a une largeur de 7,30m et le stationnement longitudinal est autorisé des deux côtés. La largeur résultante de la chaussée est donc comprise entre 3,30m et 3,70m quand des véhicules sont stationnés simultanément en vis à vis. Le croisement, de deux véhicules circulant dans les deux sens, est donc difficile. Les zones d'évitement, à l'approche de l'intersection entre la rue Edgard Tinel et l'avenue Gounod, ne sont pas respectées. Les véhicules, stationnés sur ces zones, réduisent donc fortement la visibilité mutuelle des différents usagers : automobilistes / cyclistes / piétons. Il y a actuellement 5 arceaux pour les vélos sur le trottoir (côté pair).

MAILLE : Anderlecht-Centre

RÉSEAU CYCLABLE : /

PARTENAIRE : /

OBJECTIFS

Les objectifs sont les suivants :

1- Revoir l'emprise des zones d'évitement afin d'y installer des arceaux pour vélos (côté pair) et potelets anti-stationnement (côté impair) tout en respectant la giration des camions de Bruxelles-Propreté.

2- Libérer le trottoir au croisement Tinel # Gounod en déplaçant les arceaux du trottoir sur les zones marquées du côté pair de la chaussée et le long des escalators / escaliers de la sortie de métro.

3- Installer des arceaux supplémentaires devant la station métro Veeweyde.

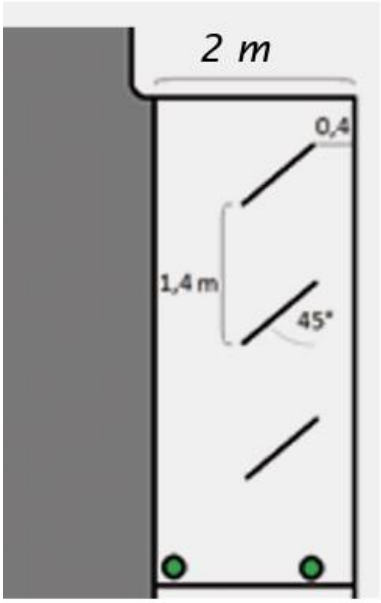
Photo 7 : Rue Edgar Tinel. Source : Agora

Photo 8 : Marquages à l'intersection de la rue Edgar Tinel avec l'avenue Gounod. Source : Agora

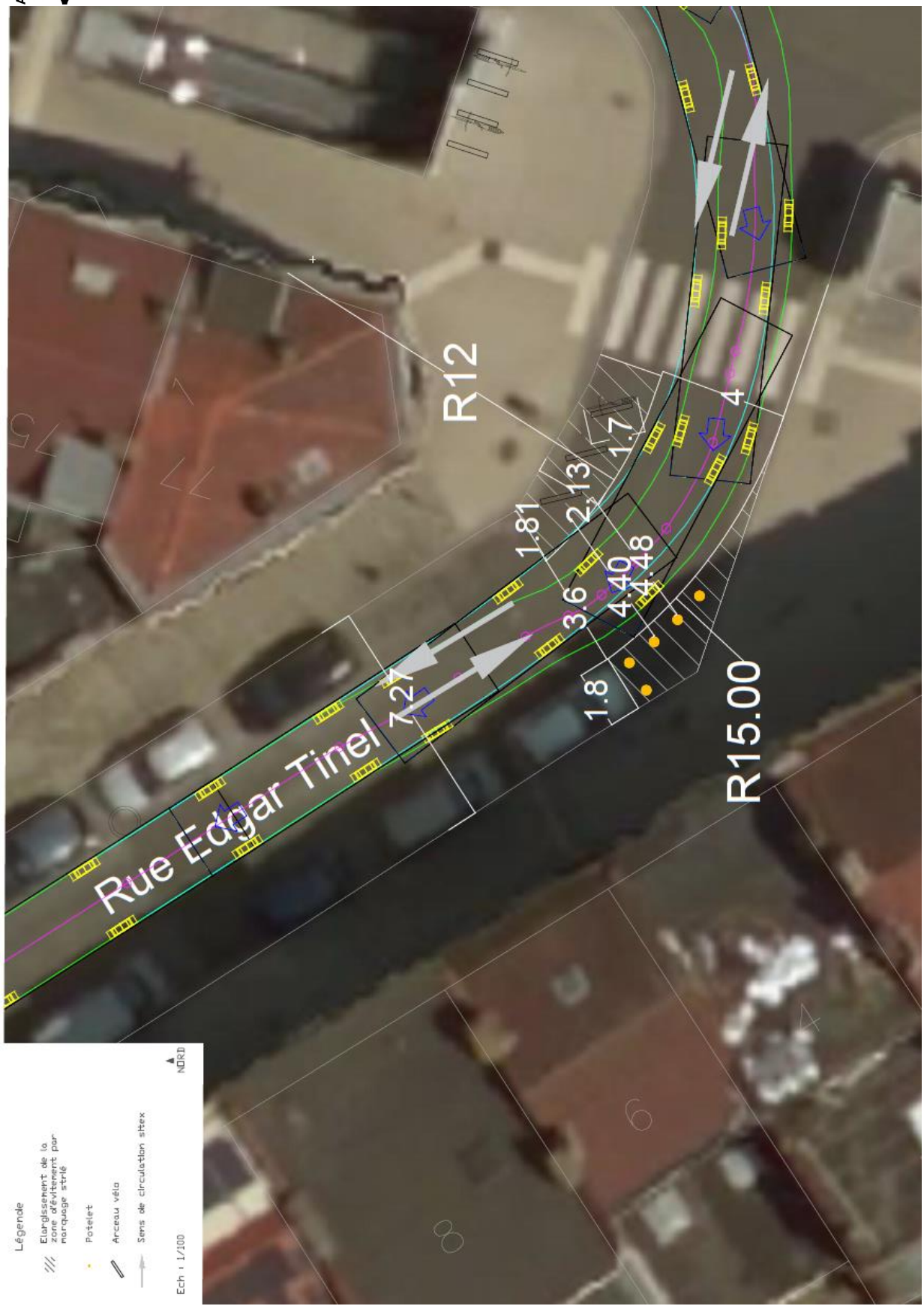
MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

L'épure de giration a démontré qu'il est possible d'installer des arceaux pour vélos sur la chaussée. L'espace de la chaussée résultant entre les zones d'évitement est de 3,60 m de large et l'espace libre de tout obstacle est de 4,40 m. En effet, les potelets côté impair et l'extrémité des vélos stationnés côté pair étant situés 40 cm en recul par rapport au bord extérieur du marquage. La giration extérieure, à cet endroit, est de 15,00 m et intérieure de 12,00 m.

Etant donné que la largeur résultante de la chaussée dédiée à la circulation de cette voirie à double sens correspond à celle d'un sens unique, il n'est pas prévu de zone d'évitement en amont de la traversée en venant de l'avenue Gounod. Il y aura ainsi une zone d'attente pour un véhicule entrant depuis l'avenue Gounod lorsqu'un véhicule sort de la rue Edgard Tinel.



Esquisse 4 : Vademecum 7 – stationnement vélo en RBC (Bruxelles Mobilité)



Esquisse 5 : Déplacement et création de nouveaux arceaux sur la rue Edgar Tinel. Fond BruGIS 2022

IMPACTS DES INTERVENTIONS

- ✓ Amélioration de la visibilité mutuelle des différents usagers de la voirie à l'intersection de la rue Edgar Tinel avec l'avenue Gounod via la pose de potelets et d'arceaux pour vélos pour empêcher physiquement le stationnement ;
- ✓ Augmentation de l'offre en stationnement à proximité de la station de métro Veeweyde pour les cyclistes via la pose de 3 arceaux en épi pour 6 vélos sur la zone de marquage de 2,10m de large côté impair. et 4 arceaux pour 8 vélos le long de la sortie de métro côté impair.

FICHE ACTION 4 : RUES EDMOND DELCOURT ET DE FORMANOIR

CONTEXTE

Ces deux voiries sont en SUL.

Des conflits sont constatés, voire des accidents, entre les automobilistes venant de ses transversales et les cyclistes circulant à contresens dans le SUL.

De plus, il y a un manque de visibilité à cause du stationnement illicite récurrent dans et à l'approche des carrefours.

OBJECTIFS

Les objectifs sont les suivants :

1- Réduire la vitesse des automobilistes à l'approche des carrefours ;
2- Renforcer la visibilité des cyclistes à contresens.

MAILLE : Anderlecht-Centre

Réseau cyclable : Les rues Edmond Delcourt et de Formanoir sont sur le tracé de l'ICR Rocade B.

PARTENAIRE : /

Photo 9 : Marquages au sol effacés sur la rue de Formanoir. Source : Agora

Photo 10 : Croisement entre les rues de Formanoir / Edmond Delcourt et la rue d'Aumale. Source : Google Maps 2021

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Rue de Formanoir :

Les marquages aux entrée et sortie du contresens cyclables, ainsi que ceux en section seront à refaire car ils se sont effacés avec le temps.

Rue Edmond Delcourt :

Renforcement de la signalisation sur le contresens des cyclistes sortant des sens uniques.

Au croisement avec la rue Erasme, l'installation du panneau B22 sur les mâts des feux de signalisation existants pour autoriser les cyclistes à les franchir à la phase orange ou rouge pour tourner à droite à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la chaussée ;

A la sortie du contresens cyclable dans la rue d'Aumale, la priorité de droite est d'application. Nous recommandons donc de rappeler la sortie potentielle de cyclistes à contresens via la signalisation verticale B17 et le panneau additionnel M9.

Esquisse 6 : Renouvellement des marquages au sol et installation de panneaux sur la rue Edmond Delcourt. Fond BruGIS 2022

IMPACTS DES INTERVENTIONS

- ✓ Augmentation de l'attention des automobilistes sur la priorité des cyclistes sortants du sens unique.
- ✓ B22 pour cyclistes

FICHE ACTION 5 : CARREFOUR RUES DE DOUVRES # SCHEUTVELD # DE LA JUSTICE

CONTEXTE

Les voitures stationnent aux intersections, à moins de 5,00m des traversées piétonnes, voire carrément sur la traversée.

OBJECTIFS

1- Cadrer le stationnement à l'approche du carrefour ;
2- Améliorer la visibilité des cyclistes sortant à contresens de la rue de la Justice par les automobilistes circulant sur la rue de Douvres ;
3- Sécuriser les cyclistes en sortie de la rue Scheutveld.

MAILLE : Anderlecht-Centre

RÉSEAU CYCLABLE : Les rues Scheutveld et de la Justice sont sur le tracé de l'ICR 9.

PARTENAIRE : /

Photo 11 : Carrefour rue de Douvres – rue Scheutveld - rue de la Justice. Source : Agora

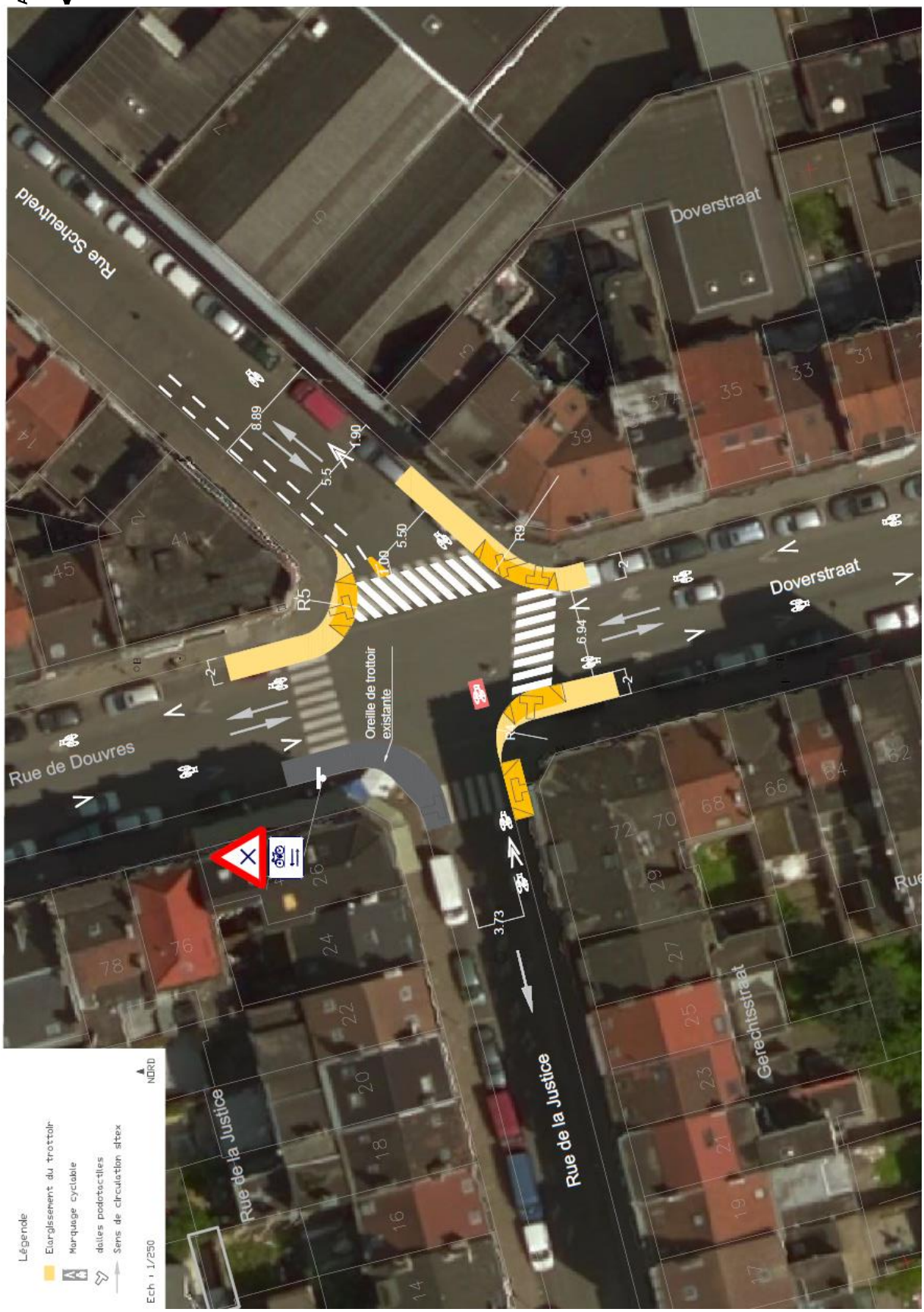
Photo 12 : Carrefour rue de Douvres - rue Scheutveld - rue de la Justice. Source : Agora

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

La mise en œuvre des oreilles de trottoir à chaque intersection du carrefour permet de cadrer le stationnement à l'approche du carrefour. En effet, conformément aux règles d'aménagement, un recul de 5,00m du stationnement est à observer en amont et en aval de la traversée. Pour l'accessibilité PMR les trottoirs seront infléchis au droit de la traversée et les dalles podotactiles seront également installées.

Le recul du stationnement de 5,00m par rapport à la traversée permet non seulement d'améliorer la visibilité des piétons en attente au droit de la traversée, mais également des cyclistes entrant et sortant des voiries.

L'aménagement d'un îlot directionnel en dur entre la piste cyclable marquée et l'espace dédié à la circulation des véhicules sur la rue Scheutveld permet d'améliorer la sécurité des cyclistes en empêchant les véhicules d'empiéter sur la piste cyclable marquée à l'approche du carrefour.



Esquisse 7 : Réaménagement des trottoirs et renouvellement des marquages au sol sur la rue de Douvres. Fond BruGIS 2022

IMPACTS DES INTERVENTIONS

- ✓ Amélioration de la visibilité des cyclistes sortant à contresens dans la rue de la Justice par les automobilistes venant de la rue de Douvres via le marquage au sol et la signalisation verticale ;
- ✓ Amélioration de la visibilité mutuelle des différents usagers de la voirie à l'approche du carrefours grâce à l'aménagement des oreilles de trottoir qui cadrent le stationnement et en recul de 5 mètres par rapport aux traversées ;
- ✓ Amélioration de la sécurité des cyclistes sortant de la rue Scheutveld via l'aménagement de l'îlot directionnel en dur ;
- ✓ Amélioration de l'accessibilité des PMR aux traversées avec inflexion du trottoir, installation des dalles podotactiles, et déplacement des obstacles au droit de la traversée.

Anderlecht 1070