**Note préparatoire à la réunion entre le Gracq et le cabinet d’Elke Van den Brandt sur les aménagements cyclables à Uccle**

**4 mars 2020**

1. **La rénovation de la chaussée d’Alsemberg (entre Stalle et Coghen)**

Ce dossier est le plus urgent puisque la demande de permis date de juillet 2019 et que celui-ci devrait être accordé dans les prochaines semaines.

Le plan Good Move qualifie cette portion de la chaussée d’Alsemberg de voirie auto quartier. Cependant, aucun aménagement n’est prévu pour éviter la circulation de transit une fois le chantier terminé. Une telle rénovation ne devrait-elle pas inclure les objectifs du gouvernement bruxellois en matière de mobilité ? Une zone piétonne ne serait-elle pas pertinente au niveau de la zone commerçante (précisons qu’il n’en existe aucune à Uccle) ?

Les personnes se déplaçant à vélo sont de plus en plus nombreuses en Région de Bruxelles-Capitale (RBC), en ce compris à Uccle. Un tel projet de rénovation ne devrait donc pas être figé uniquement sur la situation présente (voire même sur le passé) mais bien être focalisée sur l’avenir. Comment peut-on laisser si peu de place aux aménagements cyclables alors qu’il existe une volonté claire d’augmenter substantiellement la part modale du vélo à Bruxelles ? Une fois le chantier terminé, la situation sera figée pour les trente prochaines années et une ambition ultérieure plus importante sera même barrée par la présence d’arbres désormais « trentenaires ».

Le Gracq d’Uccle a participé au comité de pilotage, à l’enquête publique et à la commission de concertation. Nous déplorons que presque aucune de nos remarques fondamentales n’aient été prises en compte. Seule la zone tampon a été obtenue, au prix d’un lobbying intense.

Le Gracq d’Uccle partage la consternation des commerçants sur l’élargissement de l’assiette du tram de 5m actuellement à 6m projeté. Un tel élargissement de la voirie aura pour conséquence d’avoir des automobilistes roulant à des vitesses élevées et insécurisantes (ce qui est déjà d’ailleurs le cas aujourd’hui avec une voirie plus étroite) et cela malgré l’instauration attendue d’une zone 30.

Si les commerçants veulent que l’assiette du tram ne soit pas trop élargie pour maintenir le plus de places de stationnement possible, le Gracq d’Uccle souhaite à l’inverse que cet espace gagné soit utilisé pour favoriser les modes actifs, avec des trottoirs de minimum 2m de largeur et une piste cyclable, de préférence bidirectionnelle, tout le long de la chaussée, quand bien même cela engendrerait la suppression de places de stationnement supplémentaires par rapport au projet actuel.

Le Gracq d’Uccle n’exige pas des pistes cyclables dans chaque rue de la commune. En l’occurrence, il s’agit d’éviter, pour des raisons de sécurité et de confort, que les cyclistes soient assignés à rouler entre les rails de tram, retardant ainsi la vitesse commerciale du tram 51.

Que du stationnement, sur une telle portion stratégique, soit maintenu sur des portions où aucune piste cyclable n’est prévue nous paraît être un mauvais signal eu égard aux objectifs politiques du gouvernement bruxellois en la matière.

De surcroit, la solution de l’itinéraire bis prévue pour les cyclistes entre la rue de Stalle et le carrefour Bens demeure relativement insatisfaisante. Cet itinéraire représente en effet un réel détour, n’est pas commode si l’on veut se rendre directement dans la partie commerçante à vélo ou si on y habite. En termes d’image, cet itinéraire bis renvoie également l’idée que les personnes à vélo ne sont pas les bienvenues partout. En outre, nous n’avons reçu aucune garantie sur une rapide mise en œuvre de cet itinéraire bis.

Nous savons que de très nombreuses heures de travail de la part de la STIB et de Bruxelles Mobilité ont déjà été consacrées à ce projet de rénovation. Cependant, compte tenu du fait que le projet de réaménagement n’est pas du tout axé sur le vélo, ne correspond pas aux objectifs du plan Good Move (principe STOP) et que dans le projet actuel, le gain de confort pour les déplacements à vélo soit trop marginal, le Gracq d’Uccle souhaite que la Région revoie complètement ce projet en en se basant en priorité sur les besoins des piétons, des personnes à vélo et des usagers du tram.

1. **La rénovation de l’avenue Winston Churchill**

Le Gracq d’Uccle a accueilli avec satisfaction le marquage d’une piste cyclable (PCM) avenue Winston Churchill. Cet axe est très emprunté puisqu’il lie notamment le nord d’Uccle au Bois de la Cambre mais aussi à la commune d’Ixelles, à l’Université Libre de Bruxelles et à la VUB.

Ce marquage, allié à la suppression d’une bande pour la circulation automobile, a été globalement bien accueilli non seulement pas la communauté cycliste, mais également par les riverains et les personnes habitant Uccle.

Cependant, si la PCM constitue évidemment un gain net de sécurité et de confort, il demeure certains écueils. En premier lieu, celle-ci est trop proche des emplacements de stationnement et la zone tampon qui est prévue est d’une largeur insuffisante sur certaines portions, notamment lorsqu’y sont stationnés des camionnettes ou certaines voitures (certains modèles étant très larges).

En outre, la largeur de la voirie incite certains automobilistes à rouler extrêmement vite, la limitation à 50km/h y étant régulièrement violée. Malgré l’écart entre les voitures et la PCM, cette situation est insécurisante, inconfortable et bruyante.

Enfin, il n’est pas rare que des véhicules soient arrêtées temporairement, voire même stationnent directement sur la PCM, situation qui évidemment est très insécurisante lorsque qu’il faut s’en écarter.

Le projet Good Move qualifie d’ailleurs cet axe de voirie vélo Plus pour lesquels les aménagements cyclables séparés doivent être privilégiés. Un tel réaménagement pourrait d’ailleurs être prolongé sur l’avenue Albert, compte tenu du fait que ces deux voiries présentent exactement la même typologie.

Forts de ce constat, le Gracq d’Uccle demande de tout mettre en œuvre pour que le projet de réaménagement complet de cette avenue puisse voir le jour dans les plus brefs délais. Le Gracq a été impliqué dans les premières discussions autour de différentes options d’aménagement de l’avenue Winston Churchill il y a déjà deux ans, et nous pensons que la situation est propice à l’aboutissement de ce projet.

De surcroit, l’instauration d’une piste cyclable sécurisée est compatible avec le maintien du stationnement. Un tel réaménagement a donc des chances de ne pas susciter de grosses oppositions.

Toutes les conditions semblent donc réunies pour faire aboutir ce projet enthousiasmant.

Ajoutons enfin qu’un tel réaménagement de l’avenue Winston Churchill pourrait être l’occasion de repenser les aménagements cyclables, pourtant récents, du rond-point Churchill dont l’absurdité et la dangerosité constitue malheureusement un cas d’école.

1. **La concrétisation des ICR sur le territoire de la commune d’Uccle**

Pendant des années, la commune d’Uccle a été délaissée, tant l’octroi des permis pour les ICR sur le territoire communal a pris du temps. Voilà pourquoi le Gracq d’Uccle se réjouit que permis pour les ICR passant par la commune aient été délivrés en 2019.

 Nous souhaiterions, après tant et tant d’années d’attente, que les travaux puissent commencer dans les plus brefs délais. Cela suppose que la Région affecte à cet effet les sommes et les moyens nécessaires, et ce sans plus tarder.

Le Gracq d’Uccle souhaite néanmoins attirer l’attention sur les parties oubliées, pour que soient mises à l’enquête publique les fins d’ICR vers la Flandre (Drogenbos et Beersel) et les communes dont elle est séparée par l’autodrome du Bois de la Cambre et le nord de la forêt de Soignes.

Les ICR ont comme avantage d’emprunter des itinéraires détournés des grands axes, via des rues qui seront bientôt toutes à 30km/h et où la circulation automobile y est en principe plus faible. Elles impliquent des aménagements légers, des travaux dont le coût n’est pas énorme et constituent la trame principale du futur réseau vélo confort prévu par le plan Good Move.

Après que le vélo ait été autant négligée à Uccle ces dernières décennies, la tendance s’est nettement améliorée ces derniers mois et le Gracq d’Uccle estime que la commune mérite désormais que le retard accumulé soit rattrapé.

1. **L’invasion de l’espace public par des arceaux publicitaires inutiles et encombrants (Zoomoa et Artepub)**

Le Gracq d’Uccle souhaite profiter de cette réunion pour attirer l’attention des collaborateurs de la ministre sur un problème qui s’est propagé ces derniers mois, à savoir la multiplication dans l’espace public de supports publicitaires déguisés en arceaux vélos. Ils sont encombrants, ineptes et de fait, inutilisés par les cyclistes.

Certains modèles ne permettent pas de passer le vélo dans la partie interne car la barre est trop basse. Lorsqu’ils sont posés sur le trottoir et qu’on y accroche un vélo sur la partie externe, on encombre encore davantage le passage des piétons.

D’après nos informations, une autorisation préalable aurait été délivrée par la RBC pour la pose de ces supports publicitaires, sans qu’il n’y ait de précisions sur le type de stationnement vélo. Cet imbroglio a permis à ces sociétés d’exiger en justice le maintien ces supports publicitaires malgré une demande de l’ancien ministre de la mobilité de les retirer.

Cette situation illustre la nécessité pour les pouvoirs publics de gérer le plus possible par elles-mêmes l’espace public. Si des arceaux vélos sont utiles à de nombreux endroits, que Bruxelles Mobilité les installe elle-même plutôt que de le déléguer à des sociétés de ce type pour en arriver à une situation qui insatisfait les piétons, les cyclistes et qui sature encore plus l’espace public de publicités déjà trop invasives.