



Uccle, le 18 octobre 2020.

GRACQ Uccle, octobre 2020 Propositions concernant le Bois de la Cambre

Nous souhaitons à terme une fermeture du Bois à la circulation automobile, à l'exception des transports publics, des bus scolaires et des véhicules d'intervention et de secours. L'horizon 2030 nous semble un peu trop éloigné, mais l'essentiel est pour nous la façon dont les prochains mois et années seront mis à profit pour mettre en place des alternatives à la voiture individuelle.

Nous savons que certaines personnes continueront légitimement à utiliser la voiture, parce qu'elles transportent du matériel, parce que leur santé ne leur permet pas de privilégier d'autres modes de transport. Néanmoins, une réduction du trafic automobile pour les trajets pour lesquels des alternatives sont possibles nous semble incontournable.

Nous ne traiterons ci-après que les aspects « vélos », laissant à d'autres l'examen d'alternatives des transports en commun tant autour du bois dont le sud est trop peu desservi depuis le centre-ville et les communes voisines que la banlieue sud dans les deux Brabant.

1. **L'état des lieux** du bois et de son accessibilité pour les PMR, piétons et cyclistes : les pertuis d'accès « auto-moto-vélo » sont étroits, longés de trottoirs sous-standards et ravinés ou absents, menant au « circuit automobile » de cinq km, à traverser deux fois, avec difficultés, vu le trop peu de passages marqués, l'absence d'abaissements de trottoirs. Pour les cyclistes traversant le bois, il n'aurait pas été difficile de distraire quelques-unes des plus de 60 allées, chemins et sentiers sans ravines, stabilisés par des matériaux respectueux de l'environnement et balisés de façon discrète.
2. La **situation depuis le 15 septembre** s'est peu améliorée : les trottoirs d'accès sont toujours étroits, peu praticables et non abaissés au bout des chemins, le balisage est cycliste inconnu.
C'est galère pour les cyclistes, les piétons et personnes à mobilité réduite.
La section entre les carrefours De Fré et Louise est toujours aussi peu traversable par

SECRETARIAT
CENTRAL

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

le cycliste basique. L'ICR-B, promis n'est toujours pas réalisé entre Jeanne et Montjoie, ni l'ICC entre Orée et Langeveld non plus.

Quant aux véloPLUS venant de Waterloo (Waterloo-Louise et Waterloo-gare du Midi) ou de Halle (jusqu'à Delta/Universités), ils ne sont pas inscrits au dernier avenant de Beliris pour leur partie bruxelloise... mais progressent en Flandre.

Aspect positif : un grand nombre de barrières ont été adaptées nous disent des cyclistes, parfois remplacées par des blocs de béton. Les interstices séparant ces blocs permettent-ils à tous les vélos de transport de s'y glisser sans chuter ?

3. **Un gag** : le véloduc des cimes qui survolerait le bois de la Cambre sans doute de Louise à Lorraine. Si l'argent est là, autant le placer dans ces souhaits d'amélioration ci-dessous et dans deux passerelles cyclo-piétonnes péri-ferroviaires, rue Stalle et chaussée de St-Job, afin de réaliser le véloPLUS longeant la Ligne (B) 124, désenclavant le sud Uccle, les terrains du sud de la Région, mis à bâtir par le boom démographique.

PROPOSITIONS :

De façon générale, le GRACQ Uccle adhère aux demandes portées par l'ACQU. Nous sommes favorables à une réflexion globale qui porte sur la mobilité **dans**, mais aussi **autour** du Bois. Nous formulons par conséquent les propositions suivantes aussi concrètes que possible :

1. Si cela n'a pas encore été fait, nous souhaitons une **étude des besoins des automobilistes qui traversent le Bois** et les voiries proches **en voiture**, y compris ceux en provenance de la Région wallonne (Waterloo, Braine, La Hulpe...) et flamande (Rhode, Linkebeek, Beersel, ...). Ce questionnaire devra aussi permettre d'identifier les alternatives à la voiture qui seraient suffisamment attractives pour les prioriser sur la voiture. Cela suppose de savoir d'où viennent et où vont ces personnes et de développer en particulier une offre de transports publics (trains & bus) et d'aménagement à distance de navette à vélo répondant aux besoins. Cette étude devra impérativement prendre en compte les besoins des écoliers et lycéens, et pas seulement ceux des adultes.
2. En fonction de cette évaluation des besoins, mettre autour de la table le TEC, De Lijn et la SNCB afin **d'étoffer l'offre de transports tant en termes de fréquence que de destinations desservies**. Par exemple, le problème n'est pas seulement la fréquence des trains, des trams et des bus (existants ou à créer), mais le fait que certaines destinations ne sont pas desservies et supposent un ou deux changements. L'intermodalité (vélo + TC) et la réalisation du quadrant sud de la partie véloPLUS du plan Good Move doivent être au cœur de cette réflexion.
3. Prendre en considération dans cette réflexion **les déplacements vers et depuis les écoles voisines du Bois** (IRSA, l'École européenne, Decroly, Hamaide, l'ULB, Montjoie, HEB, ND des Champs, Uccle 1, etc., et celles du sud d'Ixelles), ainsi que les **cliniques et hôpitaux** (Cliniques de l'Europe, Centre médical Edith Cavell, etc.). Les plans de déplacement scolaires pourraient aboutir à desservir avec une plus grande

SECRETARIAT
CENTRAL

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

fréquence les trajets utilisés par les écoliers aux heures d'entrée et de sortie d'école. Notons qu'en Flandre des conventions avec des firmes de travaux publics limitent le trafic des poids lourds sur les approches des écoles aux heures d'entrées/sorties.

4. Les **itinéraires cyclables** doivent être continus, sécurisés et non englués dans le trafic automobile. Nous demandons en particulier que :
 - Sur Waterloo, la piste cyclable venant de Rhode soit complétée et continue au minimum jusqu'à Van Bever ;
 - La piste de Lorraine soit rénovée et dédoublée (pour assurer le passage sécurisé dans les deux sens et éviter l'éblouissement par les phares d'autos) ;
 - Les trois voies du RERvélo du quadrant sud de la RBC passant par le bois soient réalisées ;
 - Le chemin des Jourbarbes (parallèle à la Hulpe) soit réhabilité et prolongé jusqu'à Colombie ;
 - Les Itinéraires cyclables régionaux (ICR-B, C & MM ainsi que les autres ICR d'Uccle, toujours en attente de réalisation pour diminuer la pression automobile originaire du sud d'Uccle et de la banlieue) et communaux (ICC) prévus dans le Plan régional de développement, le Plan communal de mobilité d'Uccle, Good Move et autres, qui arrivent au Bois ou le traversent, soient enfin réalisés ;
 - Des aménagements physiques permettent de modérer la vitesse des voitures ;
 - Un aménagement sécurisé des carrefours aux entrées du bois.
 - Une information et cartographie claire sur un maximum de sites web et une signalisation visible sur le terrain pour chacun des modes de déplacements.
5. Nous demandons des aménagements cyclables sur **Waterloo** entre Van Bever et Bascule, comme la Région l'a fait entre Bascule et la Barrière de Saint-Gilles.
6. Le **parking** automobile dans le Bois doit faire l'objet d'une réflexion, ainsi que l'aménagement de parkings vélos en suffisance aux différents accès vers et dans le bois.
7. Nous n'avons **pas** de point de vue sur la question de **l'autorité en charge de la gestion du Bois** (Ville de Bruxelles ou Région). Ce qui nous importe en revanche, c'est que, quelle que soit l'autorité en charge, elle prenne ses décisions basées sur une concertation avec toutes les instances concernées. Cela doit donc inclure également les territoires proches de la Région flamande et la Région wallonne, dont les habitants sont impactés par les décisions relatives à la mobilité aux portes de Bruxelles.
8. Nous aimerions être associés, régulièrement, en tant qu'usagers « utilitaires » et non « seulement récréatifs » aux études des aménagements à réaliser. Notre expérience du terrain, du relief et des points noirs pourrait être utile. Nos craintes concernent entre autres, mais pas seulement, le triangle entre l'ancien hippodrome, l'arrêt (B) Vivier d'Oie et le Vert Chasseur.

Les enquêtes publiques permettant aux habitants et navetteurs de se prononcer arrivent souvent trop tard dans le processus et sont rarement prises en compte.

SECRETARIAT
CENTRAL

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