

# Balade à Vélo

## 9 Juin 2018



## Personnes présentes

---

Nous étions près de trente : personnes élues et candidates de l'ensemble des partis politiques représentés au Conseil Communal (CDH, DeFi, ECOLO, MR, Uccle en Avant), ainsi que membres du Gracq Uccle.

## Atouts et faiblesses

---

### Atouts

En général, Uccle a des atouts pour la mobilité douce :

On compte un bon nombre de SUL et de zones 30 qui, sans véritablement constituer une infrastructure cyclable, permettent aux cyclistes se déplacer dans la commune avec plus de tranquillité.

Emprunter la Promenade Verte est un vrai plaisir et elle traverse une bonne partie de notre commune. On n'a pris qu'un petit tronçon lors de la balade, mais c'est une réussite pour le vélo à Bruxelles.

### Faiblesses

On a bien remarqué, pendant la balade, que la signalisation est insuffisante un peu partout dans la commune.

Les marquages au sol avec les dessins vélo et les chevrons sont un rappel aux autres usagers de la route qu'il faut être attentif et laisser l'espace nécessaire pour les cyclistes. Ils sont un des éléments contribuant à la sécurité de ces derniers.

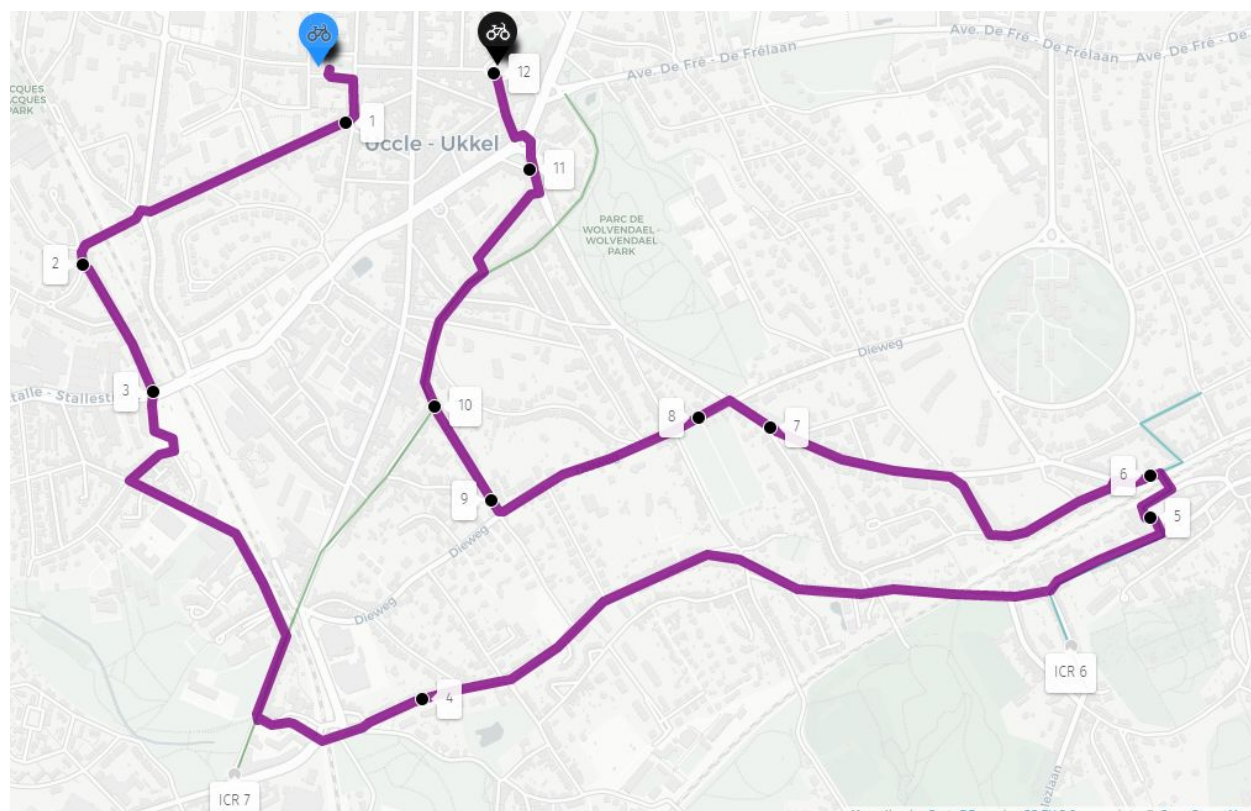
Le manque de parkings couverts et arceaux pour les vélos est aussi une préoccupation souvent évoquée parmi nos membres.

La topologie de la commune peut poser un problème pour certains qui n'osent pas l'affronter à vélo. Mais les vélos à assistance électrique peuvent constituer une réponse.

Equilibrer la place de chaque mode de déplacement dans l'espace urbain en réservant plus de place à la mobilité douce, implique de récupérer cet espace auprès d'un autre type d'utilisateur. Quelques aménagements suggérés ici impliquent par conséquent parfois de

réduire quelques places de parking pour voitures, afin de laisser davantage d'espace aux piétons et aux cyclistes.

## Itinéraire Parcours



Sur la carte, figure l'itinéraire suivi et les endroits où nous nous sommes arrêtés pour évoquer des difficultés et des améliorations possibles. On a parcouru 8 km avec une différence d'altitude de 60 m entre le point le plus bas (Rue du Château d'Or) et le plus haut (Dieweg).

Cette carte est aussi disponible sur: <http://u.osmfr.org/m/211598/>

## Suggestions

Les points décrits ci-dessus sont numérotés sur la carte:

1. Rue Victor Allard. On a vu qu'il y a une erreur dans le marquage au sol avec un dessin vélo dans le sens contraire.
2. Rue du Merlo. Aménagement nécessaire qui permettrait de tourner à gauche de façon plus sécurisée.

3. Rue de Stalle. La descente de la rue du Roetaert est assez raide et dangereuse. Peut-être pourrait-elle se voir doter du statut de « rue cyclable ». Par ailleurs, elle débouche sur la rue de Stalle pour poursuivre vers le sentier Sparrenweg : il faudrait des marques au sol en rouge pour donner plus de visibilité aux vélos qui traversent la Rue de Stalle. L'aménagement d'une petite pente pour traverser les rails de tram, monter sur le trottoir et reprendre le sentier est également souhaitable, ainsi que la suppression d'une place de parking à cet endroit, afin que le vélo puisse s'engager de façon fluide sur le sentier, sans se mettre en danger.
4. Chaussée de Saint Job. Mettre des logos de vélo tout au long de la voirie.
5. Chemin / Montée vers Gare St. Job. Demander aux responsables de finir les travaux qui étaient programmés pour le 6 avril (voir photo). Demander à la SNCB d'installer une gouttière vélo pour accéder au quai où passe le train qui va vers la ville (voie 2). Améliorer le parcours pour les vélos étant donné qu'il s'agit d'un ICR (6): il est actuellement interrompu au niveau du pont de St Job et le cycliste ne sait comment rejoindre la rue Latérale s'il tourne à gauche. Il est par ailleurs contraint de prendre le trottoir très étroit s'il poursuit tout droit vers la place de St Job, en compétition avec les piétons qui passent devant l'école. Trois écoles (école communale de St. Job, Sint Joseph et Notre-Dame) y sont à proximité.



6. Av. Jean et Pierre Carsoel. Mettre des marquages vélo entre les rails du tram. Étant donné qu'il s'agit d'un ICR (6), améliorer la façon de reprendre l'itinéraire après la forte montée. Par exemple: permettre aux vélos de traverser en priorité en sortant de la gare et monter sur le trottoir en face pour continuer. Les piétons pourront marcher sur le trottoir du côté de la gare.
7. Carrefour Av. Jean et Pierre Carsoel avec la Rue Basse. Les aménagements cyclables qui passent derrière les arrêts de tram, comme à ce croisement, sont parfois chaotiques – dénivelé trottoir, marquages insuffisants, parcours discontinus, etc.
8. Dieweg. On a remarqué qu'il est difficile de rouler sur le Dieweg à cause des voitures garées d'un côté et du trafic dans les deux sens.



9. Rue du Château d'Eau. SUL étroit avec une entrée très difficile à appréhender. Réfléchir à la possibilité de sacrifier quelques places de parking d'un côté de la rue pour rendre le passage plus sécurisant pour tout le monde. Améliorer la signalisation. Il y a un panneau « zone 30 » bien visible avenue Vanderay. Nous proposons d'ajouter une signalisation similaire à l'entrée de la rue des Moutons par Château d'Eau, ces deux rues étant en « zone 30 », elles aussi, ainsi qu'aux abords de l'école rue du Château d'Eau.
10. Carrefour de la Rue Château d'Eau avec la Rue du Coq. Améliorer la signalisation pour avertir les voitures qui viennent de la rue du Coq qu'il y a potentiellement des vélos qui descendent à droite qui est un SUL  
Il faut noter que ce tronçon fait partie du ICR 7: Rue du Coq + Rue du Château d'Eau + Rue de la Fauvette.
11. Square Marlow. Améliorer le marquage au sol pour les cyclistes qui remontent vers l'avenue du Wolvendael, et clarifier et rendre plus sûr le passage sur le trottoir pour contourner l'arrêt de tram quand il y a un tram à l'arrêt. Actuellement, il y a une marche pour accéder au trottoir, et l'endroit où le vélo y monte est une rue d'où peuvent arriver des voitures en sens contraire. Le marquage au sol sur le trottoir est absent, ce qui met piétons et vélos en compétition au niveau de l'arrêt de tram. On a jugé difficile le passage de l'avenue Arnold Delvaux pour prendre à gauche l'avenue de Wolvendael, et quelques personnes ont marché pour traverser cet endroit. Voir image ci-dessous: Où est la place du vélo ? Sur le trottoir, avec les piétons ou entre les rails du tram ?



12. Parvis Saint-Pierre. Réfléchir à la façon de réserver une place plus importante aux piétons et à la mobilité douce sur le Parvis. Pourquoi ne pas rendre la zone piétonne les weekends? (Xavier de Bue, à partir de la Ch. d'Alseberg jusqu'à la Rue du Doyenné derrière l'église). Ajouter quelques emplacements pour vélos additionnels serait également bienvenus , vu le nombre de commerces à proximité.

## Conclusion

---

Encore un tout grand merci à toutes celles et ceux qui nous ont accompagnés pour cette balade à travers une petite partie de notre commune. Le Memorandum complet du GRACQ Uccle avec nos suggestions en termes de mobilité douce pour la commune est accessible via le lien suivant:

[http://www.gracq.org/sites/default/files/gracq\\_uccle\\_memorandum\\_elections\\_2018\\_nos\\_propositions\\_aux\\_candidats.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/gracq_uccle_memorandum_elections_2018_nos_propositions_aux_candidats.pdf)