

Le GRACQ Woluwe s'engage pour une ville cyclable, durable et agréable

Nous souscrivons pleinement au **principe STOP** (qui consiste à aménager l'espace public en priorité pour les piétons, puis pour les cyclistes, puis pour les transports publics et enfin pour le transport motorisé individuel) et à la nécessité d'**apaiser** les villes et les villages. Concrètement, cela implique de rendre plus faciles, plus agréables, plus intuitifs et plus sûrs les déplacements à pied et à vélo.

AVENUE DE TERVUEREN

À Woluwe, l'**avenue de Tervueren** constitue un axe cyclable majeur dont la continuité n'est pas du tout satisfaisante à l'heure actuelle. Notre association s'est déjà positionnée de manière précise sur deux tronçons particulièrement délaissés :

- Avec d'autres associations (Bruxelles Nature, Heroes for Zero, johanna.be, Les Amis de la Forêt de Soignes et Natagora Bruxelles), nous demandons que la chaussée sud de l'avenue de Tervueren soit transformée en **véloroute sur le tronçon qui parcourt la forêt de Soignes**. Notre proposition détaillée ne se limite pas aux aspects purement cyclables et accorde une importance particulière au sort des piétons (traversée de l'avenue dangereuse, notamment pour ceux qui viennent en forêt en tram) et de la biodiversité (les deux chaussées à deux bandes de circulation constituent une cicatrice particulièrement hermétique). Voici la note complète qui reprend notre positionnement :
https://www.gracq.org/sites/default/files/les_4_bras-lav._de_tervueren_doit_cesser_detre_une_cicatrice_beante_dans_la_foret_de_soignes.pdf.
- Nous demandons à court terme la mise en place d'une **piste cyclable bidirectionnelle entre le square Léopold II et le parc du Cinquantenaire** afin d'assurer la continuité et la cohérence cyclable de l'avenue de Tervueren. Cette solution est malheureusement repoussée, car elle implique de supprimer quelques dizaines de places de stationnement en voirie. Ce blocage est symptomatique des dégâts causés par la politique tarifaire du stationnement en voirie de longue durée qui prévaut actuellement. Celle-ci gonfle la demande et n'incite pas les usagers à recourir à des alternatives (voitures partagées, stationner son véhicule dans son garage, etc.). À moyen terme, le réaménagement de l'avenue en boulevard urbain doit permettre de réserver une place décente pour les cyclistes, en ligne avec les standards actuels de largeur pour un axe cyclable majeur. La même nécessité s'impose évidemment pour les piétons.

CRÉATION DE MAILLES APAISÉES

La création de **mailles** dans le cadre du plan Good Move constitue en outre un levier puissant d'apaisement de la ville. Au sein de ces mailles, une **cohabitation** sereine et en toute sécurité doit prévaloir entre usagers actifs et usagers motorisés, avec une attention particulière pour les besoins des premiers. Nous serons très attentifs à la mise en place des mailles de **Roodebeek** (Woluwe-Saint-Lambert) et du **Chant d'Oiseau** (Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem).

En dehors de ces mailles, nous souhaitons plutôt mettre l'accent sur la **qualité des infrastructures** dédiées aux cyclistes et aux piétons (bien que notre association ne représente pas directement les piétons, nous sommes attentifs au sort qui leur est réservé, car nous sommes tous piétons à un moment ou à un autre) :

- La **continuité** des infrastructures cyclables doit être assurée, notamment aux intersections. Aussi bien en termes de confort (les bordures ne doivent pas être saillantes), que de régime de priorité (les éventuelles réinsertions de piste cyclable sur la chaussée doivent être prioritaires et sécurisées) et de visibilité (auprès des automobilistes venant d'une voirie perpendiculaire et de ceux qui veulent tourner).
- Leur **largeur** doit être suffisante pour satisfaire à la demande grandissante et à ses nouvelles déclinaisons. On pense par exemple au recours massif au vélo-cargo par les jeunes parents. Les trottoirs doivent également être élargis et, dans la mesure du possible, mieux préservés du mobilier urbain et des chevalets disposés par certains commerçants.
- Le **revêtement** doit être de bonne qualité et bien entretenu. À ce titre, les revêtements modulaires sont à proscrire pour les pistes cyclables et à éviter pour les trottoirs. En plus d'être désagréables pour les cyclistes, ils peuvent provoquer chute et/ou projection de pluie et de boue en cas de déchaussement, et cela aussi bien pour les cyclistes que pour les piétons.

Un point qui doit attirer une attention particulière est celui de la **cohabitation entre piétons et cyclistes**. Il faut éviter de faire cohabiter piétons et cyclistes sur un espace étroit. Il y a des endroits où il est clairement préférable de travailler sur l'apaisement d'un quartier par le biais de la mise en place d'une maille que d'évacuer les piétons et les cyclistes sur un espace étroit pour garantir la fluidité du trafic motorisé – souvent de transit d'ailleurs.

N'hésitez pas à nous faire part de **vos préoccupations**. Cela nous permet d'alimenter notre réflexion, celle-ci devant mener à l'élaboration de demandes et de suggestions auprès des autorités communales de Woluwe-Saint-Lambert et de Woluwe-Saint-Pierre.