

Compte-rendu rencontre avec la commune d'Uccle, 6 décembre 2019

Participants :

Pour la Commune :

Thibaut Wyngaard (échevin de la mobilité),
Yann Goulem (référent vélo),
Karine Vandenberg (responsable voirie et mobilité),
Valérie Berckmans (service prévention).

Pour le Gracq : Jacques, Quentin et Isabelle.

1. Les écoles

1.1 Brevet vélo

L'année dernière, 13 classes en ont bénéficié, couvrant six écoles. En 2020, 19 classes en bénéficieront (cinq francophones et 1 flamande en plus de l'année dernière). Il n'y a plus pour 2020 d'école sur liste d'attente pour entrer dans le dispositif brevet vélo à Uccle. Cela concerne les 5^{èmes} primaire. Le Gracq demande qu'on évalue (question 9 du Bypad) quelle proportion des élèves de cette classe d'âge, fréquentant les écoles uccloises des divers réseaux, passe effectivement le brevet cycliste.

A noter : pour s'engager dans le brevet vélo, il faut que la direction de l'école, des professeurs et des parents soient motivés. Après trois ans d'intervention de ProVélo, l'école devient en effet autonome, cela suppose un référent vélo au sein de l'école, formé par ProVélo, qui accompagne les sorties. C'est encore mieux si le brevet vélo est inscrit dans le projet pédagogique de l'école. Le brevet vélo suppose d'y dédier avec les élèves six journées, ce qui semble constituer un obstacle pour engager les écoles secondaires dans ce type de projet (manque de temps).

Les écoles qui souhaitent s'engager dans le brevet vélo en formulent la demande via le site de ProVélo, et s'établissent ainsi une liste d'attente. A noter également que ProVélo a une capacité limitée, quand bien même les subsides régionaux augmenteraient, et ayant déjà beaucoup d'activités à Uccle par rapport à d'autres communes bruxelloises, essaie aussi de mettre l'accent sur ces dernières. Enfin, les écoles peuvent également se mettre en rapport avec le service prévention d'Uccle, qui peut accompagner les écoles intéressées dans des activités qui préparent le cas échéant le terrain pour s'engager ultérieurement dans le brevet vélo (organisation de rangs vélos ou piétons, par exemple pour accompagner les déplacements à la piscine, etc).

Le service prévention souhaiterait développer davantage de rangs vélos dans le secondaire (seuls le Lycée français et l'Ecole active en ont pour le moment en secondaire, et en primaire seule l'école Saint Vincent et Paul a un rang vélo). Des formations sont par ailleurs en cours de réflexion pour les séniors.

La brigade cycliste sera opérationnelle en principe au mois de mai. Composée de neuf policiers, elle a déjà bénéficié d'une formation. Elle pourra également accompagner des sorties des écoles.

Points de suivi : Nous avons proposé

- Que David Stevens, qui supervise la brigade cycliste à Bruxelles ville et Ixelles (zone de police Bxl-XL), puisse le cas échéant interagir/former/échanger avec la nouvelle brigade cycliste à Uccle.
- Que les missions de cette brigade puissent être discutées au sein du Conseil des modes actifs.
- Que cette brigade verbalise les infractions au Code de la route mettant en danger les cyclistes (et aussi bien sûr les cyclistes qui violent le Code de la route)
- Le service prévention a prévu d'écrire aux écoles concernant la possibilité de soumettre un projet relatif aux rangs vélos dans le cadre d'un appel à projets qui aura lieu en février.
- La commune pourrait demander à la Région les subsides pour l'achat de kits éclairages, que le Gracq pourrait diffuser l'année prochaine. La commune a privilégié les demandes de subventions plus importantes, tels les 500.000 euros pour un nouvel itinéraire cyclable (voir ci-dessous), mais verra ce qu'elle peut investir comme temps pour obtenir ces kits éclairage l'année prochaine.

1.2 Plans de déplacement scolaire

Ces plans n'existent pas encore de façon systématique dans les écoles, et ne sont parfois transmis qu'aux professeurs, et non aux élèves et à leurs parents.

Points de suivi :

- Le service prévention pourrait prendre l'initiative en 2020 d'envoyer un courrier à toutes les écoles de la commune, leur rappelant les normes en vigueur concernant les plans de déplacement scolaire et les outils disponibles. Ce même courrier pourrait leur demander s'il y a des besoins en termes d'abris-vélos dans l'enceinte de l'école (responsabilité de l'échevin Monsieur Bierman, qui serait évidemment consulté et partie prenante de cette initiative).
- Une évaluation de la proportion d'écoles en ordre ou non devrait être faite

1.3 Abris vélos dans les écoles et arceaux

Une centaine d'arceaux ont été placés en voirie, y compris à proximité des écoles, en 2019. Le programme continuera avec une centaine d'arceaux en 2020.

Point de suivi : Le Gracq a proposé d'explorer la possibilité d'installer à certains endroits des ancrages/arceaux spéciaux pour vélos-cargos. Ces arceaux sont en phase de test au niveau de la Région, qui en implante à certains endroits. La commune va vérifier leur coût et ce que pense la Région de ces installations pilotes, pour éventuellement en déployer à Uccle. A noter que la Fondation Roi Baudouin (via le Fonds Bikes in Brussels ; l'IRSA en a bénéficié) et la Région peuvent offrir des subsides pour les arceaux.

1.4 Rues scolaires

Alors que des parents de l'école Val Fleury et de l'Ecole en Plein Air avaient exprimé un intérêt pour de telles rues, les contacts pris par la commune avec la direction de ces établissements n'ont pas abouti à un engagement de ces écoles dans un tel projet. Une réunion est prévue prochainement avec des parents de l'Ecole du Centre, intéressés par la démarche.

Le bilan des rues scolaires à Uccle est en quelque sorte mitigé pour le moment.

Par contre, des expériences positives de suppression du trafic automobile certains jours devant l'école ont été menées avenue Floréal devant l'école néerlandophone (*Filter Café Filtré*) et drève des Gendarmes (Decroly).

La commune espère que le fait que la Région va financer le personnel nécessaire à la mise en place d'une rue scolaire (au lieu que les parents doivent assurer la présence devant l'école aux heures d'entrée et de sortie) va donner un deuxième souffle à cette initiative. Par ailleurs, le réaménagement de la rue Casalta (Decroly maternelle) est envisagé, mais suppose l'accord de la Région, la voirie étant de compétence mixte.

Points de suivi :

- La commune a prévu de recontacter les écoles pour les informer que des subventions de la Région seront possibles pour la mise en place des rues scolaires. [Le Gracq continuera d'informer ses membres de la possibilité de promouvoir les différentes initiatives pour le vélo et la rue scolaire en tant que parent d'enfant scolarisé.](#)
- La commune va réfléchir à la possibilité d'un article sur le vélo abordant la question de façon transversale dans le *Wolvendael*, donc pas échevin par échevin, mais en abordant le vélo à l'école, le vélo pour les adultes (e.a. via Bike to Work), le vélo pour les seniors, le budget pour le vélo, etc. NB. Il est envisagé que la revue *Wolvendael* soit réorganisée autour de thèmes plutôt qu'autour d'échevins.

2. Travaux et voirie

Une piste séparée suppose un permis d'urbanisme, ce qui prend plusieurs années, et des ressources humaines importantes au niveau des services communaux pour assurer le suivi et le bon aboutissement du dossier. Il est donc difficile de prévoir un grand nombre de projets de cette nature au cours d'une législature. En revanche, une réflexion est en cours au niveau de la Région, de façon à ce que si un réaménagement de voirie est effectué afin de respecter le plan régional Good Move, une procédure accélérée serait possible. A suivre, mais cela semble prometteur.

Il existe un accord au niveau de la commune pour une généralisation du 30 km/h, et l'identification des axes qui resteraient 50km/h est en cours. La Région effectue le même exercice, et une comparaison des deux évaluations concernant les axes à 50km/h va avoir lieu. Il est vrai que cela ne veut pas dire que tous les automobilistes respectent la limitation de vitesse, toutefois les mesures effectuées (grâce aux smileys) démontrent que l'effet apaisant est non négligeable, et la vitesse significativement inférieure qu'avant le passage au 30km/h. Le Gracq a insisté sur la nécessité d'aménagements physiques complémentaires pour encourager à respecter le 30km/h, ainsi que de verbaliser les abus. L'échevin en convient, et dit que les aménagements physiques ont déjà commencé à être intégrés dans les réaménagements de voirie déjà prévus (on en profite pour agrandir les oreilles des trottoirs aux carrefours, ajouter des chicane, zones 20km/h à proximité des écoles, verdurisation, etc). Mais cela prendra des années pour que tout le territoire en soit équipé. Par ailleurs, la Région va lancer une centrale de marché pour des caméras, et Uccle compte y prendre

part, vu la demande croissante des habitants pour de tels dispositifs de contrôle de la vitesse. Un souci : selon la Région, si une zone est à 30km/h, il est inutile de la doter d'une piste cyclable...

Lors de tels aménagements de modération des vitesses (rétrécissement, chicane, coussin berlinois, etc.), le Gracq demande à la commune de prendre en compte les véhicules à deux roues, moins stables qui y sont parfois mis en danger.

Travaux réalisés :

- Avenue Churchill gérée par la Région : une piste cyclable marquée avec une seule bande automobile, la Commune ayant enfin donné son accord à cette réalisation. Peu de réclamations et beaucoup de messages positifs des habitants du quartier, ce qui encourage à poursuivre le projet régional de réaménagement complet de la voirie Albert/Churchill.
- Piste marquée avenue du Prince d'Orange. Des cyclistes exigeants ont demandé davantage mais deviennent in fine les alliés des personnes favorables au tout-automobile sur Facebook, par exemple.
- Avenue Jacques Pastuur, ruelle partagée vélos-piétons, éclairage en cours, minimal pour respecter faune et flore, mais suffisant pour que les personnes puissent l'emprunter tranquillement le soir. NB. Cette longue avenue joint la chaussée de Waterloo à l'avenue Dolez. Le chemin (160 m proche de Dolez) n'était pas aménagé.

Travaux prévus :

- Piste marquée dans le sens de la montée rue Gatti de Gamond, entre la rue de Stalle et la rue Victor Allard (en 2020)
- Logos vélo/axes suggérés rue Cavell et avenue Houzeau, ainsi que l'avenue du Prince de Ligne, chaussée de St Job jusqu'à la chaussée de Drogenbos. NB Il y a dix ans, Houzeau était dotée de deux bandes cyclables.
- La commune a obtenu une subvention de 500.000 euros de la Région pour la création d'un itinéraire cyclable entre le restaurant La Branche d'Olivier/Papenkasteel, la rue de Verrewinkel et la rue de la Chênaie jusqu'au carrefour avec l'avenue Dolez(où on rejoint l'itinéraire Cyclable Régional et la nouvelle piste marquée du Prince d'Orange). Il y aura une zone 20km/h près de l'école de Verrewinkel. Le coût total est de plus d'un million d'euros. Une offre vient d'être reçue d'une entreprise pour la réalisation des travaux de la passerelle piétonne et cycliste sur le pont de Verrewinkel, que le Conseil communal approuvera sans doute lors de sa prochaine réunion. L'obtention des permis nécessaires et la réalisation de ces travaux durera plusieurs années, et les travaux seront sans doute réalisés par étapes/tronçons.
NB. De la Branche d'Olivier, une voie verte cyclo-piétonne (style RAVEL de 3 m de large, séparée du trafic, réalisée par Bruxelles Mobilité), mène à la chaussée d'Alseberg à hauteur de la Haute école ISES. Elle y rejoint le tronçon, Calevoet-Flandre, de l'ICR 7, oublié par l'enquête publique de 2014.
- Pour l'ICR de l'avenue Herinckx, des discussions sont en cours avec la Région pour le financement des ICR, maintenant le permis obtenu. La commune a demandé à Vivaqua

d'intervenir sur les impétrants en 2020 pour que l'aménagement de la voirie puisse démarrer en 2021.

- S'agissant d'une éventuelle piste passant dans le parc de Wolvendael, les monuments et sites n'y semblent pas favorables, mais les discussions se poursuivent. Jacques a souligné que la réaction initiale s'agissant de la piste marquée sur la chaussée du bois de la cambre comme la traversée à vélo dans le parc de Bruxelles a été négative aussi, et les mentalités peuvent évoluer sur ce point.

Points de suivi :

- Le Gracq se propose d'écrire à la ministre régionale de la mobilité pour lui demander, forts de l'expérience positive avenue Churchill, d'accélérer la refonte de cette avenue et de prévoir les budgets à cet effet. Nous demanderons également dans cette lettre de prévoir les financements nécessaires aux ICR passant à Uccle afin que les travaux puissent commencer le plus rapidement possible. Nous pourrions envisager un courrier conjoint avec le Fietserbond – à discuter lors de la prochaine locale.
- Nous avons proposé l'ajout d'une ligne pointillée au milieu de la partie de l'avenue du Prince d'Orange réservée aux voitures, afin de les encourager à ne pas rouler sur la piste cyclable marquée.
- Le Gracq a proposé que soit accessible sur le futur site web communal une carte interactive fournissant diverses informations aidant au choix d'un bon itinéraire, avec divers calques, p.ex.:
 - l'actuel plan des diverses zones réglementées de stationnement ;
 - le plan des vitesses maximum autorisées (le pas, 20, 30, 50 km/h) indiquées par des couleurs ;
 - le plan des aménagements (de divers types) et équipements réalisés ou prévus.
- Le service mobilité informera le service prévention des lieux où les smileys auront montré des dépassements importants de la limite de vitesse, afin que les gardiens de la paix puissent faire de la prévention dans ces endroits, notamment à proximité des écoles.
- Nous prévoyons une nouvelle réunion en janvier, afin de discuter des aménagements précis que nous avons proposés à l'issue des deux balades avec les élus, et au début du mandat de l'échevin de la mobilité, afin de voir ce qui pourrait être pris en compte par la commune. Il est également important pour le Gracq de comprendre si ce travail d'inventaire, qui demande beaucoup d'heures de bénévolat, est utile ou pas vraiment pour faire avancer les choses/soutenir les efforts de la commune dans le domaine du vélo.