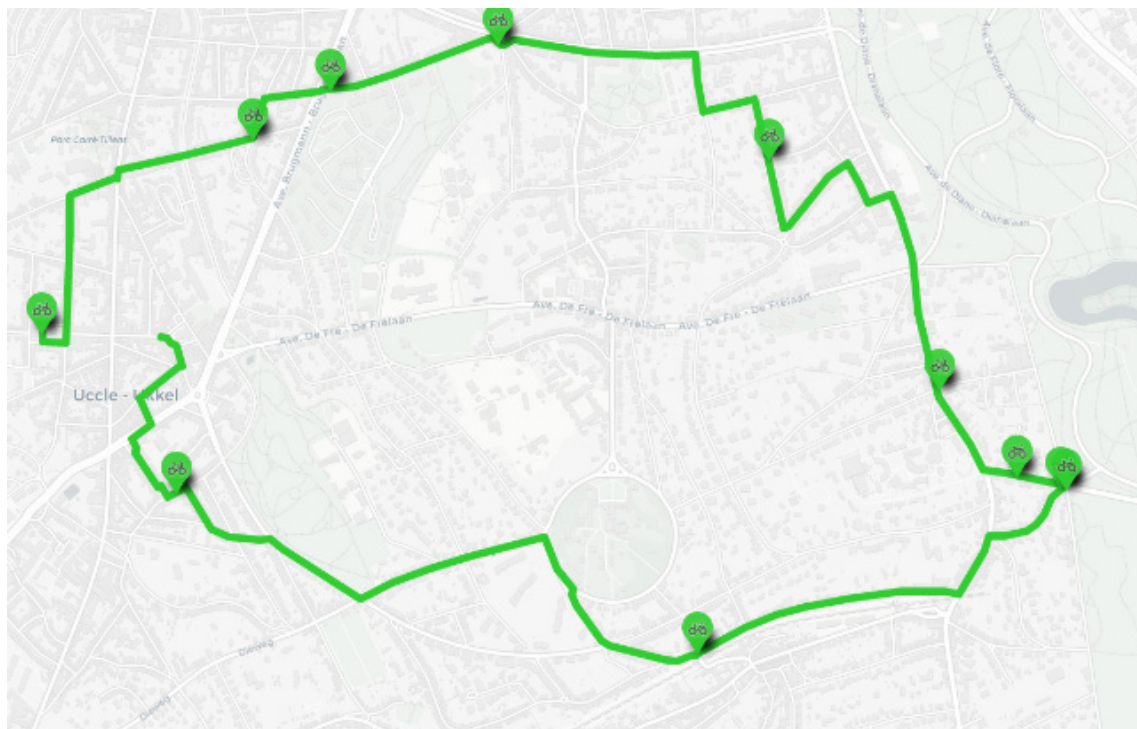




BALADE VÉLO AVEC LES MEMBRES  
DU CONSEIL COMMUNAL D'UCCLE,  
16 JUIN 2019

## 10 ARRÊTS... POUR 10 SOLUTIONS



Source : [http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/gracq-2019\\_342633#](http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/gracq-2019_342633#)



## SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. PRÉAMBULE</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2. AVENUE DE FLORÉAL</b>  | <b>5</b>  |
| <b>3. AVENUE DE MESSIDOR</b>                                       | <b>6</b>  |
| <b>4. ROND-POINT CHURCHILL ET AVENUE CHURCHILL</b>                 | <b>8</b>  |
| <b>5. QUARTIER LANGEVELD</b>                                       | <b>9</b>  |
| <b>6. QUARTIER WATERLOO-VERT-CHASSEUR-VICTOR-EMMANUEL III</b>      | <b>10</b> |
| <b>7. CHAUSSÉE DE LA HULPE</b>                                     | <b>12</b> |
| <b>8. DRÈVE DES GENDARMES ET AVENUE MONTANA</b>                    | <b>14</b> |
| <b>9. AVENUE LATÉRALE ET DIEWEG</b>                                | <b>16</b> |
| <b>10. QUARTIER OXY-15, RUE DE LA FAUVETTE ET... FIN DE VISITE</b> | <b>18</b> |



## 1. PRÉAMBULE

La visite de ce jour, de la zone la plus peuplée de notre commune, montre différents types de solutions et de problèmes qui se retrouvent ailleurs à Uccle. Remarques des participants.

Résumons-les :

**Voiries communales**, beaucoup plus nombreuses :

- En cas de « schlammage » (Décapage d'une couche d'asphalte comportant fissures, nids de poule et pose d'une nouvelle couche), ne pas oublier de replacer les marquages cyclistes : ZAC, début ou fin de SUL, traversée d'ICR/ICC, chevron et logo pas trop près du trottoir (avaloir) ou des portières, etc. ;
- Couper la végétation risquant de masquer des panneaux (balisage, panneaux de la série M, zone 30 ou de rencontre) ;
- Tous les sens interdits ne sont pas SUL et tout automobiliste n'habite pas le coin. Il faut donc l'avertir par le panneau adéquat voire aussi un marquage plus clair. Par exemple du carrefour Floréal/Balkan ;
- Parmi ces panneaux bien utiles, citons les M9, A25, F50.a et F50.b ;
- Pour dissuader l'automobiliste de virer à la corde pour entrer et sortir d'un SUL, le marquage au sol d'un logo vélo et de quelques traits éviteront les mauvaises surprises ;
- Rendre bien lisibles les tronçons dont la liaison créera le Réseau Cyclable Ucclois aujourd'hui bien embryonnaire et surtout leurs connexions et traversées de carrefours : balisage, panneaux et marquages ;

Le plan de développement régional, PRD, de 1995 prévoyait le développement d'ICR (voir ci-après) et encourageait les communes à le compléter par des ICC. Le PCM de 2006 en traçait une série.

**Voiries régionales** (grandes avenues et chaussées uccloises) :

- Les voiries régionales comportent des **feux de circulation**.
  - \* Le sas vélo ou ZAC (zone avancée cyclable) évite l'attente avec gaz d'échappement et permet de se placer en position indiquant à l'automobiliste sa direction future : à gauche, tout droit ou à droite ;
  - \* Le triangle B22 ou B23 lui permet d'éviter cette attente et d'accroître la sécurité des cyclistes en respectant le piéton ;
- Les voiries régionales sont/seront parfois **traversées par des aménagements cyclables** :
  - \* La sécurité de ceux-ci nécessite une signalisation claire, au sol et par panneau



- En outre, la Région aménage depuis 1995 des **itinéraires cyclables régionaux, ICR**, principalement sur voiries communales, calmées, pour aider les nouveaux cyclistes à éviter les aléas des grosses voiries, au trafic rapide, bruyant et souvent étouffant. Pour passer d'un ensemble de voiries communales balisées à l'autre, la Région prévoit des traversées de ses propres voiries. Le retard de ce programme à Uccle est déplorable : un seul ICR est réalisé et peu entretenu (élagage, marquage). Quatre tronçons d'ICR sont passés en 2014 à enquête publique et viennent de recevoir en 2019 leur permis d'urbanisme. Espérer donc.

#### **Voiries interrégionales :**

Des **Itinéraires Cyclables InterRégionaux, ICIR**, ou voies cyclables express, se développent sur les 15 km des centres-villes européens pour encourager une accessibilité, alternative aux véhicules trop encombrants et polluants. Suite au vote des parlements flamand et bruxellois, un réseau express régional vélo, RER-vélo, se développe dans et autour de Bruxelles. Quatre traverseront Uccle. Deux longeront les lignes 26 et 124.

Pour ces questions techniques, la Région a publié une douzaine de cahiers du vademécum cycliste (et huit du vademécum piéton) téléchargeables via le lien <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/publications-techniques>.

Avec un peu de ténacité, cela peut nous mener, dans la zone visitée.

- À la réalisation de 3 ICC, à la rénovation d'un et la création de trois ICR, connectables avec des traversées du bois de la Cambre/de la forêt de Soignes vers Roosevelt, le Sud d'Ixelles, le Drohme, Watermael et Boitsfort
- À la réservation, au minimum, de l'espace de réalisation des 3 des 4 itinéraires interrégionaux,

Ces tronçons formeront un vrai réseau cyclable, continu, lisible et performant pour les enfants ucclais... et leurs aînés.

Dernier point important : veiller aux connexions ICC, ICR, ICIR, avec toutes nos communes voisines, le cycliste va et vient, comme l'automobiliste.



## 2. AVENUE DE FLORÉAL

### Constat :

- Proximité du collège St-Pierre (primaire via Doyenné, secondaire via Coghen) + primaire communal ;
- Ce SUL, très étroit, mais important à préserver, relie la chaussée d'Alseberg à la piste cyclable de la partie haute de l'avenue Messidor ;
- Il est beaucoup plus calme et moins pentu que la partie basse de l'avenue Messidor ;
- Il dessert la Basisschool Floréal. L'école a par le passé envisagé de demander une rue solaire pour ce tronçon, mais s'est découragée compte tenu de la lourdeur des démarches ;
- Il y a un large trottoir et les voitures sont obligées de se garer sur le trottoir (panneau E9e) ;
- Le carrefour Balkan/Floréal est dangereux, les voitures descendent très rapidement la rue des Balkans et ne s'imaginent pas voir les cyclistes remonter la partie à sens unique de l'avenue Floréal ;

### Propositions :

- Pourquoi ne pas installer une piste cyclable partagée avec les piétons dans le sens de la montée, particulièrement difficile pour un cycliste non motorisé ?
- Signalétique au sol à l'entrée et à la sortie du SUL et de panneaux A25+M9 et F50 B au bas de la rue des Balkans ;
- Prévoir du 20 km/h (zone de rencontre), particulièrement dans le quartier de l'école ;
- Et en particulier, placer un panneau M9 au bas de la rue des Balkans pour prévenir les automobilistes de la présence de cyclistes dans les deux sens de l'avenue Floréal.





### 3. AVENUE DE MESSIDOR

#### Constat :

Avoir à l'œil qu'il s'agit ici de l'ICR 7.

Cette piste est agréable, mais, comme toutes les pistes cyclables bidirectionnelles en ville, elle est dangereuse aux intersections :

- Vers Brugmann, on roule à un endroit peu perçu par l'automobiliste
  - \* A l'endroit où la piste croise l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx, car les automobilistes ne s'attendent pas à voir déboucher des cyclistes roulants « à contresens et du mauvais côté ». Ceci, même si la piste cyclable marquée traversante est peinte en rouge et accompagnée, sur l'avenue Herinckx, d'un A25 ;
  - \* A l'endroit où elle débouche sur l'avenue Brugmann, le carrefour est aberrant pour les cyclistes qui descendent de l'avenue de Messidor ;
- Vers Churchill, à l'endroit où elle débouche sur le rond-point Churchill :  
Quand on quitte la piste cyclable bidirectionnelle,
  - \* Doit-on suivre le virage en dalles et se retrouver sur l'avenue de Messidor et sur l'anneau carrossable du rond-point ?
  - \* Doit-on passer sur le trottoir et prendre le rond-point en suivant la voie cyclo-piétonne aux panneaux F99 ?
  - \* Quand on est sur le rond-point, on se rend compte qu'on a le choix et que la piste n'est pas obligatoire. Mais c'est un peu tard !

#### Propositions :

Il faut absolument :

Au Carrefour Messidor/Brugmann:

- Profiter des travaux de l'avenue Brugmann pour repenser ce carrefour ;
- Un panneau A25 (attention aux cyclistes) pour prévenir les automobilistes en provenance du carrefour Brugmann/Messidor, que des cyclistes peuvent déboucher de la piste bidirectionnelle ;
- Un marquage au sol et un sas-vélo ou ZAC à la sortie de la piste pour permettre aux cyclistes de s'intégrer dans la circulation avant le feu de Brugmann. Il faudrait d'ailleurs un tel sas devant chaque feu ;
- Prévoir un panneau triangle B22 tourne à droite à chaque feu du carrefour et particulièrement pour le cycliste venant du bas de Brugmann vers la piste cyclable de l'avenue Messidor ;
- Prolonger la piste cyclable vers l'avenue Brugmann et prévoir une piste cyclable traversante ;



Sur l'avenue de Messidor :

- À l'intersection avec l'avenue Herinckx, un F50A & F50B (suivant le sens de la circulation automobile) pourrait d'ailleurs prévenir les automobilistes qui tournent vers Herinckx qu'ils risquent de croiser des cyclistes dans les deux sens ;
- À proximité du rond-point, au niveau de la sortie aménagée, un F99 et un marquage au sol seraient utiles pour permettre au cycliste prudent de prendre la piste cyclable du rond-point et permettre au cycliste confirmé de prendre l'anneau avec les voitures.
- A l'inverse, au début de la piste bidirectionnelle de Messidor, un panneau F99 permettra au cycliste plus confirmé de rester sur la chaussée.





#### 4. ROND-POINT CHURCHILL ET AVENUE CHURCHILL

##### Constat :

- Cette voirie régionale a été nettement améliorée en plusieurs phases : mise en zone 30 du rond-point et création d'une voie cyclo-piétonne F99 circulaire avec 10 traversées et, tout récemment, deux pistes cyclables marquées, PCM, à l'avenue Churchill.
- C'est bien heureux, au vu du nombre d'écoles primaires et secondaires dans les environs (Notre-Dame des Champs, Ecole du Longchamp, Institut Montjoie, voire ISTI, ...).
- C'est la raison de ce nœud cyclable : y sont prévus le débouché de deux ICR (la rocade B et le n° 7 vers Calevoet et Beersel) + l'ICC de Churchill à la vallée de Saint Job via la piscine + l'itinéraire cyclable interrégional n°11 (Itterbeek-Overijse).

Toutefois, la signalisation n'est pas claire.

##### Proposition :

- Assurer la concordance entre les panneaux et les logos au sol, les lignes blanches et les poteaux ;
- Compléter les pistes cyclables marquées, avenue Churchill en vue des carrefours avec la rue Gossart et la chaussée de Waterloo ;
- A plus long terme, reconditionner la voirie en élargissant les trottoirs au minimum à la largeur réglementaire (2 m) et créant des pistes séparées et bien visibles des automobilistes ;
- Prévoir un B22 au feu de la rue Gossart pour rejoindre l'ICR-6 et de Gossart pour prendre la PCM Churchill ;
- Vérifier la visibilité des panneaux annonçant cet ICR (un peu d'élagage ne serait pas inutile) ;
- Refaire les sas ou ZAC à chaque feu (en particulier rue Dodonée sur l'ICR-6, effacé par un schlammage) et vérifier le bon positionnement des logos vélos, distance du trottoir (avaloir d'égout) et du stationnement (portières).







## 5. QUARTIER LANGEVELD

### Constat :

Le tronçon de Beau-Séjour entre Floride et Framboisier est le seul sens interdit non en SUL, sur le chemin le plus court et le plus plat vers la Bibliothèque-Médiathèque Le Phare (jeunes & adultes)

Le quartier sera croisé par les :

- ICR B vers l'ULB Solbosch & Plaine+VUB : avenue Montjoie, ses écoles primaire et secondaire et sa traversée de la chaussée de Waterloo prévue par la suppression d'un parking devant le chemin des Morilles à Bruxelles-ville, mais non signalée par panneaux, marquages ;
- ICR-6 (Gossart, Moscicki, Bosveldweg et Floride, vers Linkebeek ou Rhode-Saint-Genèse) ;
- ICC-A (Roberts-Jones, Bosveldweg, Langeveld, parc de quartier « Jardin des 2 cerisiers », nouveaux feux de circulation menant à la seule partie ucquoise du Bois de la Cambre et PCM de l'av. de Diane).

### Propositions :

- Aménager en SUL le tronçon Floride-Framboisier de l'av. du Beau-Séjour. Le tronçon Framboisier-Waterloo restera interdit, car en pente arrivant à la chaussée de Waterloo sous un mauvais angle. Eventuellement, modifier le stationnement de l'avenue Beau Séjour et de la rue René Gobert ;
- Réaliser l'ICC allant du Bois (coin de territoire ucquoise) jusqu'à l'avenue Brugmann, qui dessert l'école primaire rue Roberts-Jones et la piscine. Entamer des négociations avec la ville de Bruxelles (et Ixelles) pour poursuivre les ICC ucquoise à travers le bois ou du moins rejoindre l'anneau cyclable interne au bois et atteindre l'ICR 5 à Ixelles ;
- Avec la ville de Bruxelles, organisons une liaison cyclable des deux vallées (Ukkelbeek-Boendael en partant de la piste cyclable de l'avenue De Fré, via le remblai longeant l'avenue de la Clairière et l'avenue du Bois de la Cambre à Ixelles ;
- Nous souhaitons des arceaux vélos aux normes pour la bibliothèque Le Phare.



## 6. QUARTIER WATERLOO/VERT CHASSEUR/VICTOR-EMMANUEL III

Lors de notre visite, nous n'avons qu'entre vu cet ensemble complexe. Cependant de nombreuses demandes de cyclistes, visant à rendre ce quartier plus cyclable nous amènent à rappeler le seul plan montrant des aménagements cyclables prévu le long de la chaussée de Waterloo. Il date de l'enquête publique de 2014. Il est passé par la commission de Concertation et a reçu son permis d'urbanisme (PU) en avril 2019 sans aucune modification.

Lien : [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/projects\\_attached\\_files/plan\\_18.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/projects_attached_files/plan_18.pdf)

Voir le cartouche en bas à gauche.

### Constat :

Les usagers faibles, parmi lesquels beaucoup d'enfants, sont mis en danger lorsqu'ils empruntent la chaussée de Waterloo pour aller et rentrer de l'école chaque jour (entre Vivier d'Oie et Vert Chasseur : Ecole européenne n°1, École Saint-Joseph, École Decroly, Ecole Hamaide). Les files de voitures bloquent couramment les passages piétons rendant les enfants invisibles pour les automobilistes circulant dans l'autre sens. Les nombreux autocars de l'EE1 compliquent encore le trafic. A part les zones avancées pour cyclistes (SAS aux feux), il y a très peu d'espace pour eux : pas de piste, et très peu de marquages au sol, les automobiles prennent donc toute la place alors que la largeur de la chaussée permettrait un aménagement plus équitable. Ceci rend le passage des cyclistes très risqué en cas de trafic dense, surtout dans les carrefours. En outre, les ZAC ou SAS vélos aux feux sont souvent très difficiles d'accès et/ou occupés par des voitures. L'air devient irrespirable chaque matin.





### Propositions :

- Que le code de la route soit respecté : comme ceci ne se fait pas tout seul, la police devrait assurer que les intersections ne soient pas bloquées et que les passages piétons soient respectés (pas de stationnement à moins de 5 m d'un passage pour piétons). Si la police n'a pas les ressources pour assurer le respect du code, il faudra probablement un aménagement ou au moins un marquage plus clair qui peut servir comme rappel aux automobilistes (court terme).
- Qu'un marquage au sol adéquat soit réalisé au plus vite ; des bandes cyclables là où la largeur de la chaussée le permet déjà. De l'espace pourrait être libéré pour les cyclistes en supprimant une des bandes de circulation devant certains carrefours (Prince de Ligne, Latérale, Montana, Chée de La Hulpe...). Un exemple à suivre pourrait être ce qui a été réalisé sur l'Avenue Winston Churchill.
- À moyen terme : que la chaussée soit réaménagée avec des pistes cyclables. Une priorité de réalisation absolue devrait être accordée à l'aménagement des côtes, à l'exemple de l'avenue De Fré, soit du côté Est vers le centre-ville et du côté Ouest vers la périphérie, de même que des logos vélos dans le sens de la descente. Nous espérons pouvoir formuler des propositions plus précises, mais souhaiterions aussi que la Commune demande à la Région d'ouvrir une réflexion sur ce point, compte tenu en particulier du grand nombre d'écoles dans la zone et du fait que cette partie de la chaussée de Waterloo sera, selon Good Move, en zone « Marche Plus ».
- Tracer des bandes Bus + vélo alternativement, dans un sens puis l'autre, en fonction de la congestion;
- Réaliser l'ICC que le PCM prévoyait passer par l'avenue du Vert Chasseur (entrée plus calme de l'école européenne avec le statut de rue cyclable [demandé] ou de rue scolaire) ; cet ICC peut être poursuivi, en ville de Bruxelles, par chemin des Oiseleurs et sud du lac du Bois et le quartier du sud d'Ixelles.



## 7. CHAUSSÉE DE LA HULPE

### Constat :

La largeur de la chaussée, régionale, -dont la bande dans le sens Roosevelt -> chaussée de Waterloo est sur le territoire de la ville, tandis que la bande en sens inverse sur territoire ucclais. Le site est inextensible et les lisières arborées sont protégées par classement ou zone Natura 2000.

Cependant, sur le territoire de la ville de Bruxelles, le chemin des Joubarbes, partagé de fait par piétons et cyclistes, est extrêmement difficile : crevasses, branches. La traversée du carrefour entre le circuit du bois et la drève de Lorraine est chaotique.

Ce chemin démarre à l'avenue du Vivier d'Oie (feux), pour se terminer à l'avenue 's Herenhuis (feux).

L'avenue du Vivier d'Oie, siège du futur ICR-MM, dont le tracé a été confirmé par la Commission vélo de la ville de Bruxelles, désenclave le quartier bruxellois du Vivier d'Oie et continue vers la drève des Gendarmes en territoire ucclais (école primaire Decroly).

### Proposition :

- Viabilisation du chemin des Joubarbes, y compris au carrefour unissant les voiries du bois pourvues de PCM à la piste cyclable séparée de la drève de Lorraine. Ce chemin après les feux de 's Herenhuis, se poursuit sur quelques dizaines de mètres par un large trottoir vers l'avenue de Colombie, elle-même fermée du côté de la chaussée de La Hulpe. Traversée de Roosevelt par nouveaux feux et ICC demandé vers la vallée du Dries et la place Keym (ICR 5) ;
- Que soit enfin réalisé sur le territoire d'Uccle l'ICR-C qui est déjà passé en enquête publique, concertation et délivrance du permis d'urbanisme jusqu'à la lisière de la forêt à la drève des Gendarmes. Poursuivant par des chemins forestiers à viabiliser, il atteint le Drohme, encore à Uccle, les nouvelles pistes séparées de Roosevelt et les anciennes, en fort mauvais état, vers Boitsfort ;
- Placer un B22 (tourne à droite) au feu pour permettre au cycliste venant de la chaussée de La Hulpe de tourner vers la piste de l'avenue Montana ;
- Il faudrait examiner une amélioration du passage entre Uccle et Bruxelles, Ixelles et Watermael-Boitsfort dans le cadre des réflexions RER Vélo (ligne 26). L'étude 2004 de Bruxelles Environnement, par ailleurs gestionnaire de la forêt de Soignes, prévoyait le passage dans la forêt via les chemins signalés ci-devant au point 2, puis l'avenue 's Herenhuis, via les feux de circulation, et la ligne 26 à ciel ouvert.



En bleu, les tracés de l'ICR-6 et des futurs ICR C et MM ;

En gros carrés verts foncés, le tracé du futur aménagement cyclable longeant la ligne 26 hors tunnel ;

En tirets verts, le tracé cyclable évitant le tunnel de la ligne 26 sous la forêt et le bois.

(Source : Bruxelles-Environnement, Étude des possibilités le long des voies ferrées, 2004)



## 8. DRÈVE DES GENDARMES ET AVENUE MONTANA

En ce flanc oriental d'Uccle, rappelons aussi le projet d'itinéraire cyclable interrégional Nord Sud (RER-vélo). Il mènera, sur le territoire forestier d'Uccle, depuis le bois vers Rhode-Saint-Genèse et Waterloo, via une parallèle à la drève de Lorraine. Il devrait croiser l'ICIR de la Ligne 26 (Halle-Delta-Universités) près de l'ancien hippodrome.

### Drève des Gendarmes

#### Constat :

Les voitures roulent assez vite dans la montée, un petit chemin pour les piétons obtenu par l'école Decroly passe dans le sous-bois de la forêt régionale, gérée par Bruxelles Environnement. La commune avait annoncé être en négociation avec la Région pour pouvoir aménager un trottoir. Où en est-on ?

#### Proposition :

S'assurer que cette négociation aboutisse non seulement à préserver le chemin pour piétons, qui puisse aller jusqu'au club sportif du Racing, mais qu'une piste cyclable y soit également aménagée, ou en tout cas, prévoir une bande confort ayant statut de bande cyclable suggérée.

### Avenue Montana

#### Constat :

Le SUL est un progrès, mais les voitures accélèrent dans la montée et mettent en danger les cyclistes qui empruntent la rue en sens inverse. Nous sommes sur une voie d'accès à l'école Decroly. De plus les élèves cyclistes doivent l'emprunter car, au n° 17, se situe leur entrée vers les dépôts à bicyclettes.





### Propositions :

- Installer à l'entrée de l'avenue Montana (côté chaussée de Waterloo) un panneau (M9 et A25) prévenant les automobilistes que des cyclistes peuvent arriver, sur leur gauche, en sens inverse du sens unique ;
- Peindre au sol, une ligne continue, le long de la piste cyclable marquée afin que les automobilistes soient tenus de serrer à droite ;
- Possibilité également de peindre des logos vélos rappelant la destination de la piste cyclable ;
- A plus long terme, envisager la possibilité d'en faire une rue cyclable – sachant que cela ralentira le trafic automobile en direction du Bois et de la chaussée de La Hulpe ;
- Entendre la zone 30 (d'accès à une école) à toute l'avenue et mettre un anneau A23 (attention aux enfants).





## 9. AVENUE LATÉRALE ET DIEWEG

### Constat :

L'**ICR-C** [du Drohme à Forest] est prévu sur notre trajet de la chaussée de Waterloo à l'avenue de Wolvendael.

Jadis, une piste cyclable parcourait l'avenue Latérale, de la chaussée de Waterloo à l'avenue Carsoel ; seule subsiste la portion Copernic/Carsoel comme piste séparée, asphaltée pour l'ICR-6.

Le futur ICR-C doit passer avenue Latérale, ainsi que le RER-vélo Ligne 26. Comme constaté lors de la balade avec les élus et candidats l'année dernière, la piste cyclable est interrompue au niveau du pont Carsoel. Nous sommes ravis qu'une gouttière ait été rajoutée pour descendre sur le quai de la gare de St Job suite à notre balade des élus de l'an dernier.

Comment les autorités fédérales [Infrabel], régionales [RER-vélo et ICR] et communales [ICC] prévoient-elles ce véritable échangeur cyclable ?

Sur le tracé de l'ICR-6, la situation s'est aggravée avec les travaux de voirie mal effectués dans le cadre de l'agrandissement de l'école néerlandophone. Il s'agit de la voie cyclable qui relie le quai de l'arrêt SNCB à la chaussée st-Job en longeant l'école.

Le Dieweg, antique et pratique trajet de ligne de crête, croisera l'ICC-B [Churchill-Piscine-Vallée Saint-Job] au carrefour avec les rues Kamerdelle et François Folie.







**Proposition :**

- Il est essentiel que la commune intervienne dès MAINTENANT pour conserver la possibilité de passage du RER-vélo avant qu'Infrabel ne réalise l'un ou l'autre bâtiment bloquant tout passage ;
- Les aménagements le long de voies ferrées en service permettent un trajet peu dénivelé tout en évitant la suppression de bandes de circulation et de rangées de stationnement. Il faut veiller à ce que, sous des prétextes divers, l'aménagement final ne se transforme en montagne russe. Les seules pentes éventuelles admissibles sont les entrées ou sorties de ces itinéraires cyclables interrégionaux express.
- Voir avec le ou les propriétaires des terrains longeant la voie de chemin de fer si une piste cyclable séparée, bidirectionnelle et sans intersection pourrait être aménagée le long de l'avenue Latérale ;
- Ajouter des marquages au sol pour assurer la continuité de la piste entre l'avenue Latérale et le pont Carsoel et vers la rue de la Pêcherie, futur ICC.
- Ce, en attendant une reconstruction complète de ce pont, qui devra prendre en considération cyclistes et piétons, nombreux dans ce quartier qui comporte trois écoles, un centre PMS, et plusieurs centres sportifs.
- Baliser l'ICR-Cet créer l'ICC-B.



## 10. QUARTIER OXY-15, RUE DE LA FAUVETTE ET... FIN DE VISITE

### Constat :

Les voiries locales du quartier Oxy 15 servent d'itinéraires permanents de délestage aux avenues Brugmann, Wolvendael et à la chaussée d'Alseberg. A cet égard, la dangerosité des croisements de la rue de la Fauvette, notamment celui de la rue Charles Bernaerts, prolongée par la rue Klipveld, est un sujet de vive préoccupation pour les riverains. Visibilité réduite et excès de vitesse sur ces deux axes provoquent des collisions récurrentes depuis de longue date. La rue de la Fauvette sera incluse dans l'ICR-7.

Le ralentisseur, sur l'avenue Brugmann, peu après la place Danco, est très confortable pour traverser l'avenue Brugmann et virer à gauche vers la rue Fourragère, sans craindre de déraper sur la haute bordure du site propre du tram.

### Propositions :

- Mise en place de traversées pour les piétons ;
- Rappel de la limitation de vitesse rue de la Fauvette ;
- Contrôles suffisamment réguliers du respect des règles de circulation ;
- Commencer les travaux d'aménagement de l'ICR 7 au plus vite, maintenant que le permis a été délivré ;
- Que la Commune encourage la Région à réaliser de tels ralentisseurs, à toutes les traversées d'ICR et d'ICC de voiries régionales munies de tels sites propres surélevés.

Pour les curieux, nous avons des annexes : [uccl@gracq.org](mailto:uccl@gracq.org)

*Avec la participation, pour le tracé, la lecture, relecture, les corrections, la mise en page,... d'Isabelle, Jacques, Jean-Claude, Patrick, Mathias, Max et Victor, bénévoles au Gracq.*