

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
Séance du 27/11/2014
objet n° 16

Dossier 16-41645-2014- Enquête n° 208/14

Demandeur : Bruxelles Mobilité - A.E.D.-D.G.E.V. Mr. Eric GHILAIN

Objet : l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) 7, 8, B et C, la sécurisation de carrefours, le réaménagement de certains carrefours, le placement de signalisation directionnelle propre aux ICR, le placement de mobilier urbain et la plantation d'arbres,

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41645-2014 introduite le 17/03/2014 par Bruxelles Mobilité - A.E.D. - D.G.E.V.c/o Monsieur Eric GHILAIN et visant l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) 7, 8, B et C, la sécurisation de carrefours, le réaménagement de certains carrefours, le placement de signalisation directionnelle propre aux ICR, le placement de mobilier urbain et la plantation d'arbres;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol situe la demande dans plusieurs de ses zones, dont le réseau des voiries, la zone de parc, la zone de sports et de loisirs de plein air et la zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement ;

Que le projet se situe pour partie sur des territoires couverts par plan particulier d'affectation du sol ;

2 : Mesures particulières de publicité et/ou avis de la Commission de concertation

Considérant que les mesures particulières de publicité sont requises pour les motifs suivants :

- Application de la prescription particulière n° 25.2 du PRAS,

Considérant que l'avis de la Commission de concertation est requis pour les motifs suivants :

Patrimoine

- Le projet passe à proximité de biens et sites classés, en tout ou partie, et dont certains bénéficient d'une zone de protection dont question à l'article 237 du CoBAT (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci) :
- On compte, parmi ces monuments et sites classés :
 - le Vieux Cornet, monument classé par arrêté royal du 04.06.1973
 - la ferme Rose, monument classé par arrêté royal du 13.07.1971
 - le parc de Wolvendael, site classé par arrêté royal du 08.11.1972
 - l'église orthodoxe russe, monument classé par arrêté royal du 27.04.1984
 - l'ancienne propriété Delvaux, site classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 04.03.1993
 - le parc Raspail, site classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 02.02.1995, qui bénéficie d'une zone de protection
 - la maison Sèthe, monument classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22.09.1994, qui bénéficie d'une zone de protection
 - l'ancien cimetière du Dieweg, site classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16.01.1997, qui bénéficie d'une zone de protection

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 29.09.2014 au 28.10.2014 inclus, et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

- *VIVAQUA - ir. M. Olivier BROERS - Directeur Etudes-Logistique-Laboratoire, Boulevard de l'Impératrice, 17-19 à 1000 Bxl. Après une première analyse, il apparaît que plusieurs tronçons d'égouts devront être réhabilités au droit de certains travaux. Il sera donc nécessaire de coordonner les travaux bien à l'avance afin de leur permettre de réaliser les études et de programmer les budgets nécessaires pour HYDROBRU.*

Il s'agit des travaux dans :

- *l'avenue De Fré (square De Fré-des Héros) côté impair,*
- *la chaussée d'Alseberg (Poussins-Ancien Dieweg)*

Pour ce qui est des aménagements en général, il faut tenir compte de l'implantation actuelle des chambres de visites et taques d'égout dans le projet d'aménagement afin d'éviter de devoir en condamner ou en déplacer.

Il demande de tenir compte dans les travaux, de la présence, à proximité immédiate, des réseaux d'égouttage et de distribution d'eau (et ce, y compris les raccordements particuliers), et de soumettre pour approbation les moyens mis en œuvre pour protéger leurs installations, notamment contre les racines des nouvelles plantations.

- Monsieur Christian Verstraete et Xavier Retailleau, représentants de la ASBL OXY 15 Mon quartier Ma vie, rue du Château d'Eau 97, 1180 Uccle. Ils signalent qu'ils sont très sensibles à la mise en place des ICR dans leur quartier. Ils sont actuellement en train d'analyser les aménagements envisagés par la Région et Bruxelles Mobilités pour permettre une sécurité maximale aux cyclistes qui traverseront le quartier. Ci-dessous les remarques de OXY 15 relatives aux aménagements des ICR dans le quartier. OXY 15 remercie en premier lieu les élus et fonctionnaires de la Région et de la commune d'Uccle d'avoir mis le dossier à l'enquête publique. Il nous présente leurs objectifs en mentionnant que les habitants du quartier se sont prononcés pour une priorité à la mobilité douce et au développement des transports en commun. Il souhaite que les aménagements envisagés tiennent compte des vélos qui sont un bon moyen de déplacement.

Il espère une sécurité maximale pour les utilisateurs des vélos et pour les personnes à mobilité réduite (PH et PMR) et les piétons.

OXY 15 demande les aménagements complémentaires suivants par rapport à ceux qui ont été présentés dans le projet :

1. Sur l'axe Fauvette/ Château d'Eau/Coq et retour.

- **Sécurisation de chaque carrefour par l'aménagement de quatre plateaux surélevés**, avec passages piétons marqués.
- **Fermeture définitive de l'axe Château d'Eau/Fauvette aux voitures**, limitant les risques pour les vélos. Le non-fermeture de cet axe crée une situation dangereuse pour les usagers de l'ICR, car le virage de la rue du Château d'Eau reste un point noir dû au manque de visibilité.
- **Mise en « rue cyclable » de l'ICR et de toutes les rues du quartier, tout au moins les rues du Château d'Eau et des Moutons**, ces rues sont très utiles pour les cyclistes et mènent rapidement à l'école et aux activités sociales de toutes natures.

2. Changement de l'ICR : doit passer par la rue du Château d'Eau et non par l'avenue Vanderaey.

OXY 15 se demande s'il faut engager de gros frais pour permettre aux cyclistes d'emprunter l'avenue Vanderaey, pavée, glissante en temps de pluie, tortueuse et ne permettant pas à des cyclistes de se croiser facilement.

Nous préconisons que l'ICR passe par la rue du Château d'Eau, ce qui permettra de créer une zone de repos, devant l'école du Wolvenberg par l'aménagement d'un plateau surélevé augmentant la sécurité devant cette école.

3. Carrefour Coq/chaussée d'Alseberg

Cet itinéraire, court et sans dénivellation, menant directement à la gare de Calevoet, doit être privilégié sur toute autre hypothèse, et sécurisé en conséquence car il limite la présence des cyclistes sur un grand axe.

Une vraie piste cyclable doit être aménagée de chaque côté de la chaussée d'Alseberg, en lieu et place des parkings existants, à partir de la rue du Coq, jusqu'à la gare de Calevoet.

Cette piste cyclable doit être à la même hauteur que les trottoirs. OXY 15 propose des feux de signalisation pour les cyclistes à ce croisement de la rue du Coq et de la chaussée d'Alseberg.

4. Augmentation de la circulation automobile :

Dans les aménagements complémentaires demandés, les habitants du quartier n'oublient pas non plus l'augmentation à venir de la circulation automobile à Uccle.

Il joint quelques photos de leur quartier en annexe de cette lettre.

- Monsieur Dimitri de Heering qui est président de l'association de la Paroisse Orthodoxe Russe de Saint-Job, rue des Ménapiens 30, 1040 Bruxelles est concerné par les effets du projet sur l'église et ses abords classés en 1984.
- Monsieur Jean M. Pierrard administrateur du Cercle d'histoire, d'archéologie et de folklore d'Uccle et environs asbl, rue Robert Scott 9, 1180 Bruxelles. Il se réjouit des améliorations de la circulation cyclable à Uccle. Il est contre le projet d'abattage de 13 marronniers qui

embellissent l'avenue de Fré entre le Vieux Cornet et la Ferme Rose. Ces arbres voisinent 3 monuments classés par la C.R.M.S à savoir le Vieux Cornet, l'église Orthodoxe Russe qui est actuellement en voie de restauration et la Ferme Rose. La présence de ces arbres ajoute à l'intérêt esthétique de ces constructions.

- Madame Inès de Biolley demande à être invitée à la Commission de Concertation. Elle voudrait que des éléments de réponse aux questions suivantes soient portés à sa connaissance :
 - Quelle est la justification du réaménagement du square des Héros en termes de nombre de véhicules circulant aux heures de pointes par rapport à d'autres points comparables ?
 - A-t-il été tenu compte du déplacement piéton avenue De Fré ? Des trottoirs sont moins sécurisants pour les piétons et pour les familles qui se déplacent vers le parc.
 - A-t-il été tenu compte du nombre de places de parking nécessaires et utiles.
Un aménagement de l'avenue de Fré en 3 voies est-elle prévue à court ou moyen terme ?
 - L'ensemble du réaménagement tient-il compte des personnes à mobilité réduite ?
 - Une concertation avec la Commune d'Uccle et les écoles a-t-il eu lieu lors de l'élaboration de ces aménagements en vue de favoriser les déplacements à vélo des enfants se rendant à l'école ?
- Docteur Emile Williame, Avenue Paul Stroobant 68, 1180 Uccle est un habitant du quartier. Il présente ses réflexions personnelles sur les plans du secteur Dieweg- Avenue Circulaire. Il trouve que l'idée d'aménager des itinéraires cyclistes est une bonne idée, que la pratique du vélo pourrait apporter une solution en rapport avec les problèmes de circulation et d'accès aux écoles. Il serait possible de réaliser une piste cyclable avenue Circulaire sur toute sa circonférence, ce qui permettra une amélioration de la situation actuelle. L'installation d'un rond-point prioritaire permettra de sécuriser le trafic des vélos et des autos.
- Monsieur Struyven et Monsieur Dor, qui sont les représentants du comité de quartier « Parc Brugmann », Membres effectifs de l'association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl, avenue château de Walzin 6, 1180 Bruxelles.
Ils font référence aux points ci-dessous qui sont à la page 34 du dossier relatif à l'aménagement d'une piste cyclable avenue Bourgmestre Herinckx.
Ils signalent qu'au début du texte, il est mentionné qu'il s'agit d'une piste unidirectionnelle d'un côté et d'un autre côté d'une piste bidirectionnelle. Les carrefours des avenues de la Ferme Rose, Château de Walzin et Burgers sont sécurisés, mais il n'est pas mentionné comment ils le sont. Ils trouvent que ceci devrait être précisé.
Deux carrefours - Elleboudt et Boetendael - sont surélevés afin de limiter la vitesse excessive à ce jour et sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes, ce qui est bien. Les bermes actuelles dans l'axe de la chaussée sont supprimées sur toute la longueur de l'avenue. Cette disposition va à l'encontre du légitime souci de limiter la vitesse excessive puisque les véhicules pourront alors se dépasser.
Les 2 traversées piétonnes sur plateau de l'avenue Bourgmestre Herinckx ne sont pas mentionnées alors qu'ils sont indispensables pour limiter la vitesse et sécuriser les piétons. Ils souhaitent que ces derniers points soient maintenus.
- Monsieur EINZIGER, avenue de l'Echevinage 131, 1180 Bruxelles aimerait apporter les points suivants. Le sous-sol de l'avenue De Fré comporte un flux important d'eaux souterraines qui s'écoulent avec force sous une voûte. Il trouve que l'accroissement du trafic pourrait provoquer un danger supplémentaire d'affaissement.
Entre le Square des Héros et l'avenue de l'Echevinage, il y a plusieurs grands immeubles à appartements avec des sorties de garages pour des dizaines de voitures. Le projet de trois bandes de circulation rendra les mouvements d'entrées et de sorties plus difficiles.
- Monsieur Alexandre GOFFIN, rue du Merlo 64, 1180 Uccle apporte les remarques suivantes :
 - Au niveau des infrastructures : le plan du projet ne reprend pas l'aménagement existant qui a pour but d'obliger la circulation automobile à se déporter de la droite vers la gauche. Ainsi la rue du Merlo devient à sens unique dans la descente alors qu'elle est à double sens dans sa partie haute. Le projet d'aménager ce carrefour déplace, dans la pratique, l'arrivée de la rue Baron van Hamme plus bas dans la rue et donc dans la zone critique où les voitures descendant la rue du Merlo se voient obligés de porter sur la gauche pour continuer la route. Cette manœuvre est difficilement prévisible pour les automobilistes venant de la rue Baron van Hamme, ce qui fait qu'il y a beaucoup de risque de collision.

- Au niveau des aménagements et de la signalisation : le rétrécissement de la rue Baron van Hamme a pour conséquence d'élargir le trottoir en face de la crèche et de l'église Saint Paul. L'élargissement du trottoir donnera un air de petite place publique au parvis de l'église et à l'accès de la crèche. Il demande à ce que la visibilité des panneaux soit revue car peu visibles, ou cachés par les feuillages.
- Madame Florine Cuignet directrice de GRACQ-les Cyclistes Quotidiens asbl, Maison des Cyclistes de Bruxelles, rue de Londres 15, 1050 Bruxelles émet des remarques et propositions concernant l'ensemble du projet.

Remarques générales sur le projet

Le GRACQ se réjouit de l'aménagement de ces itinéraires cyclistes, mais souhaitent que ces aménagements respectent le principe « STOP ». Il recommande que ces aménagements ne se fassent pas au détriment des piétons et des PMR (personne à mobilité réduite) ainsi que des personnes handicapées. Il demande à ce que les passages piétons soient prévus à tous les carrefours concernés par le projet, quel que soit le type de voirie.

Il recommande la mise en zone 30 des voiries constituant le tracé d'un ICR ainsi que l'installation de dispositifs ralentisseurs dans ces rues. La mise en zone 30 devrait permettre d'envisager l'instauration de « rues cyclables »

Ce projet doit tenir compte des réseaux cyclables ICC (itinéraires cyclables communaux) et RER vélo, voire de l'Euro Vélo 5.

Le GRACQ s'interroge sur la limite du projet, puisqu'il ne s'étend pas jusqu'aux limites communales à l'est.

Il estime qu'il y a eu un manque de cohérence entre tous les types d'aménagement cyclables et de gestionnaires.

L'éclairage public semble absent, alors que la question de l'éclairage aux carrefours semble primordiale pour des raisons de sécurité.

La question du parking vélo n'est pas suffisamment pris en compte alors que celui des voitures est bien prévu.

Remarques relatives à ICR 7

Il souligne la nécessité de cohérence avec les projets suivants :

Avenue Marianne

- Plateau au carrefour Merjay-Vanderkindere-Marianne (carrefour avec RER-v 11, tangente sud)
- Ajout de coussins berlinois

Rond-point Churchill

- Adapter le projet ICR au projet régional Vanderkindere- Churchill. Liaison de deux ICR (et B), et de l'ICC B. Ce dernier relie l'avenue Churchill à la chaussée de Saint-Job et mène notamment à la piscine : il est nécessaire de sécuriser et d'assurer la visibilité de l'itinéraire.

Avenue Messidor

- Rendre l'utilisation de la piste cyclable existante (d'accès difficile) facultative et apposer des chevrons sur la voirie, afin de laisser l'alternative aux cyclistes.
- Raccorder convenablement la piste aux aménagements projetés par la région sur le rond-point Churchill.

Avenue Bourgmestre Herinckx (entre Messidor et Elleboudt)

- Rendre l'utilisation de la piste cyclable facultative et opposer des chevrons sur la voirie, afin de laisser l'alternative aux cyclistes.
- Installer des carrefours en plateaux
- Suppression du stationnement voiture de Walzin et l'avenue Château de Walzin pour favoriser le raccord de la piste à l'avenue Château de Walzin et l'avenue Jean Burgers.
- Ajout des passages piétons de deux côtés du carrefour.

Rue Elleboudt

- Ajout d'une ligne Sauwens le long de la piste + apposition de chevrons cyclistes à contre-sens.
- Le carrefour Elleboudt/Herinckx/ICC A est à traiter de façon plus sûre et plus lisible.
- Carrefour Elleboudt/ De Fré en plateau.

Avenue de Boetendael

- Conserver les coussins berlinois

Avenue Bourgmestre Herinckx (entre Elleboudt et Boetendael)

- Pas de prise en compte de l'ICC A reliant l'avenue Brugmann à la chaussée de Waterloo.

Avenue de Fré

Dans le tronçon sis entre la limite est de l'intervention proposée et le square des Héros, trois solutions paraissent devoir être comparées : à part le projet proposé, il envisage deux autres solutions faisant intervenir un site propre virtuel pour bus.

Il souhaite que les trois solutions tiennent compte de la traversée de l'ICC Churchill/ Saint Job entre le Square de Fré et l'avenue des statutaires (cf.PCM)

Solution 1 : projet proposé par la Région

- Solution avantageuse pour tous les cyclistes dans le sens ouest-est.
- Solution avantageuse pour les cyclistes « lièvres » uniquement dans le sens est-ouest.
- Renforcement de l'effet de « barrière urbaine » de l'avenue De Fré, pour les piétons comme pour les cyclistes (par ex. pour tourner de la piste cyclable vers la rue Elleboudt).
- Renforcement du sentiment d'insécurité des piétons qui circulent sur le trottoir côté nord (frôlement des rétroviseurs de bus).
- Solution coûteuse qui nécessite une réfection entière de la voirie.

Cette solution pourrait être envisageable moyennant les modifications suivantes :

- Débuter la bande bus + vélo après le croisement avec l'avenue Elleboudt, afin de pouvoir sécuriser le croisement par un îlot central (pour permettre une traversée de l'axe en deux temps pour les piétons et les cyclistes).
- Prévoir des passages piétons des deux côtés de tous les carrefours, et les sécuriser au moyen de feux ou d'îlots centraux, et par des carrefours-plateaux.

Avenue de Fré (tronçon Crabbegat - rue Rouge-Avenue Brugmann) :

Deux plans différents sont proposés.

Le premier projet propose :

- Un trottoir/piste cyclable (de type D10) côté sud : ce trottoir est fréquenté par un flux important de piétons, surtout aux sorties d'écoles en relation avec le quai de l'arrêt de bus (3 lignes, dont deux terminus) qui s'y trouve.

Pour les piétons, cette solution n'est pas acceptable. Les conditions de circulation pour les cyclistes y seraient en outre compliquées et dangereuses.

- Dans l'autre sens, le passage des cyclistes de l'avenue de Fré (site bus) vers la rue Rouge serait peu commode et dangereux.
- Les traversées piétonnes seraient également difficiles et dangereuses (au vu du nombre de voies de circulation à traverser).

Nous proposons d'adapter cette option comme suit :

- Trottoir sud large et réservé aux seuls piétons et PMR.
- Piste cyclable marquée de 1,5 m des deux côtés entre Brugmann et Crabbegat.
- Passage piéton à déplacer à l'ouest de la rue Rouge et à ponctuer d'un îlot central de minimum 2 m, précédé d'une bande de présélection « tourne-à-gauche » pour les cyclistes. Cet îlot serait directement suivi par une bande de « tourne-à-gauche » pour le carrefour Brugmann.
- (tourne-à-gauche, le long de l'ICR, de l'avenue De Fré vers la rue Rouge). Cet îlot serait directement suivi par une bande destinée aux vireurs à gauche au carrefour Brugmann.

Cela nécessiterait de réduire l'îlot directionnel isolant le site bus le long du square des Héros de l'avenue de Fré.

Le second projet comporte, entre autres, une piste cyclable bidirectionnelle côté sud. Cela réduira les conditions de circulation des piétons de ce côté de l'avenue.

Solution 2 : alternative A

- Maintenir la chaussée en l'état et supprimer le marquage routier axial.
- Mettre en place une gestion intelligente des feux afin d'offrir un site propre virtuel pour les bus.
- Tracer une piste cyclable marquée (PCM) dans les sens est-ouest (qui ferait ainsi aussi office de zone-tampon entre le trafic routier et le trottoir est assurerait aux piétons un plus grand sentiment de sécurité)
- Prévoir un revêtement sous forme de bande cyclable suggérée (BCS) avec logos +chevrons

Rue Rouge :

- Ajout de coussins berlinois et d'un plateau (long) à hauteur du centre culturel/ entrée du parc, avec un passage plus large pour les piétons.
- Prévoir un aménagement en dur pour éviter le stationnement illicite côté bâti, là où l'oreille de trottoir va disparaître.

Rue de la Fauvette :

- Carrefours en plateaux à tous les croisements (la zone 30 est peu respectée) :
 1. Rue Colonel Chaltin
 2. Rue Robert Scott
 3. Rues Ch.Bernaerts/Klipveld
 4. Rue Van Zuylen
- Mettre les rues transversales en SUL
- Ne pas diminuer la largeur du trottoir entre l'avenue Vanderaey et la rue du château d'eau.
- Après le croisement avec l'avenue Vanderaey et avant le croisement avec la rue du Château d'Eau, couper la circulation de transit au moyen de potelets pour empêcher que le trafic en provenance de la rue de la fauvette ou de l'avenue Vanderaey ne rentre dans la rue du château d'eau (comme ce fut le cas pendant une courte période).

Rue du Château d'Eau :

- Mise en rue cyclable

Rue du Coq :

- Mise en rue cyclable
- Maintien des coussins berlinois

Chaussée d'Alseberg, entre la rue du coq et la rue du Wagon :

- Le projet d'un espace cyclo-piéton de 3 m tout contre les façades serait beaucoup trop dangereux et inconfortable pour les cyclistes comme pour les piétons.
- Comme de nombreuses places de stationnement automobiles existent à proximité, près de l'ancienne gare, il propose de supprimer le parking des deux côtés de la voirie pour :
 - Elargir les trottoirs à plus ou moins 2 m.
 - Placer des deux côtés une place cyclable de plus ou moins 1 m à niveau de la chaussée, sous forme d'un élargissement de la chaussée à droite de chaque voie de tram.
 - Prévoir une rampe douce pour monter sur le trottoir à la hauteur de l'arrêt de tram.
 - Prévoir un feu rouge à la fin de la rue du Coq afin d'assurer le passage des piétons et des cyclistes.

L'espace public devant la gare devrait être réétudié au même titre que l'ICR car il s'agit d'un nœud intermodal important (trains, bus, trams, cyclistes, piétons). Le passage sous la gare pourrait être aménagé à l'aide de rampes d'accès, en lieu et place des rigoles latérales. Ce type de rampe permettra aux vélos, poussettes, aux chaises roulantes et aux caddies de monter et descendre aisément.

Remarques relatives à l'ICR 8**Avenue de l'Aulne (entre les rues Alphonse Asselbergs et Victor Allard) :**

- Ajout de coussins berlinois
- Mise en plateau du carrefour de l'avenue de l'Aulne et de la rue Docteur Decroly.
- Ajout de passages piétons au carrefour de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat.

Rue Allard (entre l'avenue de l'Aulne et la rue du Merlo) :

- Ajout d'un ou deux double(s) coussins berlinois.
- Mise en plateau du carrefour de la rue Victor Allard et de l'avenue Princesse Paola.

Rond-point de la rue du Merlo :

- Ajout de passages piétons autour de l'anneau (conformément au RRU qui prévoit que les passages pour piétons soient dans le prolongement des cheminements piétons naturels)
- Tenir compte du croisement avec le RER Vélo 5 (indiqué dans le plan communal de mobilité)

Rue du Merlo :

- Ajout de coussins berlinois pour ralentir le trafic, important à cet endroit.
- Dans la partie la plus large de la rue (6,91 m), instaurer une PCM d' 1,5 m dans le sens de la montée.
- Ajout d'un passage piéton au droit de l'îlot central au rond-point Merlo/ Magnanerie
- Mise en plateau du carrefour Merlo/ van Hamme + ajout de passage piétons.

Rue Baron G. van Hamme :

- Déplacement du stationnement de l'autre côté de la rue par rapport à ce qui est proposé. Ce gain d'espace permet de n'empiéter que de 50 cm sur le trottoir et d'avoir une piste cyclable séparée d'1,5 m.

Rue Zwartebeek :

- Commencer le plateau plus tôt avant le croisement Zwartebeek/stalle, pour que la montée sur l'espace cyclo-piéton se fasse selon une trajectoire moins incurvée.
- Signaler visuellement au sol la présence de cyclistes afin de limiter les conflits avec les piétons.
- Signaler clairement aux cyclistes qu'ils ne sont pas prioritaires lorsqu'ils traversent la voie. Pour marquer la dangerosité de la traversée cycliste à cet endroit, il propose de colorer la chaussée en rouge sur toute sa largeur, avec le marquage en blanc du mot « TRAM » entre les rails.
- Equiper l'ensemble des deux carrefours de feux avec détection magnétiques des cyclistes.

Remarques relatives à l'ICR B

Rue Vanderkindere :

- Cette rue est une voie royale pour le RER vélo, le projet semble pourtant l'oublier.
- L'ensemble de la rue (en plateau et très longue) devrait passer en rue cyclable.
- Mettre l'entièreté des croisements en plateau, et rappeler que les cyclistes circulent en double-sens sur cet axe.
- Ajout de coussins berlinois.
- Ajout de passages piétons aux croisements avec les rues Joseph Hazard, de la Primevère et Cuylits.
- Prévoir de l'éclairage aux carrefours pour assurer une meilleure sécurité des cyclistes et des piétons.
- La zone de livraison prévue devant le passage piéton au croisement des rues Vanderkindere et Stanley limite la visibilité.

Branche sud

Rond - Point Churchill :

Pour ce sujet, il faut se référer aux remarques formulées par le GRACQ lors de l'enquête publique relative au réaménagement de ce rond-point (commission de concertation du 02/10/2014)

Avenue Montjoie :

- Entre le rond-point Churchill et la rue Ernest Gossart : prévoir une piste cyclable marquée dans le sens de la montée.
- Aménagement d'« oreilles » et de passages piétons de façon généralisée aux carrefours.
- Placement de coussin berlinois.
- Ajout de passages piétons au croisement des avenues Montjoie et Brunard, et suppression du stationnement sur le trottoir.
- Croisement de l'avenue Montjoie et de la chaussée de Waterloo : installer l'arrêt de bus vers la ville, en aval du carrefour.

Remarques relatives à l'ICR C

Croisement de l'avenue de l'Aulne et de la rue Victor Allard :

- Ajout d'un troisième passage piéton

Rue Victor Allard (entre Rue Gatti de Gamond et avenue de la princesse Paola) :

- Ajout de coussins berlinois.

Carrefour de l'avenue Princesse Paola et de l'avenue Joseph Jongen :

- Aménager le carrefour en plateau

Carrefour de l'avenue Princesse Paola et de la rue de Stalle :

- Installer un feu rouge à la demande pour piétons et cyclistes.

Rue Rittweger (entre la rue de Stalle et la chaussée d'Alseberg) :

- La bande confort de 50 cm est insuffisante.
- Instaurer une rue cyclable.

Avenue Vanderaey (entre la chaussée d'Alseberg et la rue du château d'eau) :

- Ajout de coussins berlinois.
- Mise en plateau du carrefour de l'avenue Vanderaey et de la rue de la Fauvette.

Avenue Vanderaey (entre la rue de la Fauvette et le Dieweg) :

- Pour des raisons de sécurité, il propose que l'ICR n'emprunte pas cette section de l'avenue Vanderaey et passe par la rue du Château d'Eau.

Rue du château d'eau (entre la rue de la Fauvette et le Dieweg) :

- Cette rue pourrait facilement et à peu de frais être intégrée à l'ICR C (rue du Château d'Eau- rue des Moutons – rue du Coq). Ces trois rues forment un triangle adapté à la mobilité active et sont déjà aménagées dans ce sens. Ces trois rues disposent déjà de dispositifs ralentisseurs et sont en SUL. Elles rejoignent l'ICR 7 et se prêtent à une mise en rue cyclable. La rue du Château d'Eau étant droite, le cycliste qui l'emprunte à contre-sens est parfaitement visible.

Dieweg (entre l'avenue Vanderaey et l'avenue Jean et Pierre Carsoel) :

- Suite à la proposition précédente, il est nécessaire de rallonger le trajet ICR sur le Dieweg. Au sommet du triangle constitué par les rues du Coq, des Moutons et du Château d'Eau, il y a une école et un dispositif ralentisseur permettant aux cyclistes de s'insérer plus facilement dans le trafic.

Carrefour du Dieweg et de l'avenue Jean et Pierre Carsoel :

- Pas de by-pass routier
- Elargissement local pour permette une bande de circulation + une PCM à l'approche des feux.

Carrefour du Dieweg et de l'avenue Paul Stroobant :

- Réduire la taille du plateau
- Ajout de passages piétons

Carrefour entre le Dieweg et les avenues Kamerdelle et François Folie:

- Circulation et visibilité de la traversée de l'ICC B reliant l'avenue Churchill à la chaussée de Saint-Job.

Avenue Circulaire (entre le Dieweg et l'avenue du Mercure)

- Circulation centrale avec petits îlots d'entrée et passages piétons juste autour de l'anneau.

Avenue du Mercure :

- Ajout de coussins berlinois.
- Stationnement autorisé sur un seul côté et sur la voirie carrossable (pas sur le trottoir entre les arbres).
- Apposer des logos vélos au milieu avec flèche directionnelle à gauche (sur +/-30m)

Avenue Carsoel (Carrefour avec la rue de la Pêcherie et l'avenue Latérale) :

Deux connections importantes pour la circulation cycliste au regard du paysage sont ignorées par le projet, malgré l'inscription dans le plan communal de mobilité de 2006.

Il s'agit de :

- La connexion avec l'ICC C reliant les gares de Saint-Job et de Calevoet
- La connexion avec le RER vélo 12.

Il est important de sécuriser ces connexions et de les rendre bien visibles.

Avenue Lancaster (entre avenue Jean et Pierre Carsoel et rue Copernic) :

- Ajout de coussins berlinois.

Avenue Latérale :

- Placement d'un trottoir traversant de forme triangulaire au début de l'avenue.
- Prolongation de la piste cyclable jusqu'à la chaussée de Waterloo.
- Permettre le stationnement uniquement sur la voirie carrossable.

Carrefour de l'avenue Prince de Ligne et de la chaussée de Waterloo :

- Il préfère une PCM devant l'arrêt du bus jusqu'au dépassement du carrefour à feux, à la place d'une bande de tourne-à-droite vers le sud. Pas de piste sur le trottoir, très fréquenté à cet endroit, afin d'éviter les conflits avec les piétons.
- Les îlots centraux devraient avoir au maximum deux mètres.
- Une PCM dans le sens montant vers Waterloo est préférable à la place d'une bande de tourne-à-gauche vers l'avenue Latérale, et pas de piste sur le trottoir du côté est.

- Monsieur Thierry Wynsdau représentant de l'association cycliste GRACQ- les cyclistes quotidiens et Fietzersbond. Il souligne que leur avis est favorable d'un côté et d'un autre côté défavorable sur certains points. Ci-dessous les explications détaillées en rapport avec le sujet :

Principes de base de leur réflexion

- La première remarque à faire porte sur la sécurité des cyclistes pour des trajets sûrs et agréables.

- Les aménagements en faveur des cyclistes ne peuvent se faire au détriment des piétons et des PMR (personnes à mobilités réduites) qui doivent être considérés avec la plus haute priorité. Il propose que les passages pour piétons soient prévus des deux côtés de tous les carrefours concernés par le projet, quel que soit le type de voirie.
- Il demande à ce que toutes les rues le long de l'ICR soient instaurées en zone 30, que les rues cyclables soient équipées de dispositifs pour ralentir la vitesse moyenne. Ceci est particulièrement approprié pour les nombreux sens uniques qui se trouvent dans des quartiers résidentiels.

Remarques générales :

- Il se demande pourquoi ces ICR s'arrêtent-ils aussi tôt, sans aller jusqu'aux limites communales est et sud.
- Le projet doit être cohérent avec d'autres : rond-point Churchill, promenade verte, tunnels à la gare de Calevoet.
- Les projets ICC doivent suivre de près les ICR, il faut aussi également tenir compte du projet de RER vélo.
- L'éclairage semble absent de la réflexion, or, aux carrefours il doit être adapté en fonction de la présence des cyclistes dans l'espace public.
- Des parkings voitures sont prévus tandis que ceux des vélos y manquent.

ICR 7

Avenue Marianne :

- Carrefour plateau au croisement Merjay-VDK-Marianne.
- Ajouter d'un ou deux coussins berlinois

Rond-point Churchill

- Adapter le projet ICR au projet régional Vanderkindere-Churchill.

Avenue Messidor:

- Rendre la piste facultative par un panneau F et mettre des chevrons sur l'avenue.
- Raccorder convenablement la piste aux aménagements projetés par la région au rond-point Churchill.

Avenue Bourgmestre Jean Herinckx :

- Rendre la piste facultative par un panneau F et mettre des chevrons sur l'avenue.
- Conserver les casses vitesse et/ou installer des carrefours plateaux.
- Pas de trottoirs réduits à 1.3 m.
- Supprimer les parkings voitures en face de la rue château de Walzin, et favoriser ainsi les raccords de la piste cyclable à la rue Château de Walzin.
- Rajouter un passage pour piétons des deux côtés.

Rue Henri Elleboudt:

- Marquer la piste en rajoutant une ligne Sauwens et des chevrons cyclistes à contre sens.
- Aménager le croisement Elleboudt/De Fré par un plateau.

Avenue de Boetendael:

- Conserver les coussins berlinois

Avenue De Fré, entre avenue des Statutaires et square des Héros :

- Les cyclistes sont contre le rétrécissement des trottoirs (et l'abattage des arbres) et contre le partage d'espace avec les bus :
 1. Un nœud STIB au square des Héros
 2. Nombreux étudiants qui fréquentent les lieux (collèges, HEB). Les trottoirs doivent être réservés aux piétons, PMR, usagers en attente des bus. Les usagers STIB sont avant tout des piétons.
- Il propose de maintenir la chaussée et d'aménager ce tronçon en miroir de ce qui se fait dans le haut de l'avenue de Fré :
 1. La piste cyclable marquée (PCM) serait du côté de la « Ferme Rose », donc du côté où il n'y a pas de stationnement et ainsi dans le sens de la descente.
 2. La bande cyclable suggérée (BCS) serait du côté Eglise Orthodoxe, et donc dans le sens de la montée.
- Marquer l'arrivée au carrefour des avenues De Fré et des Statutaires par une ligne Sauwens.
- Aménager en plateau le carrefour au croisement des avenues Kamerdelle, De Fré et de l'Echevinage.

Avenue De Fré entre le chemin du Crabbegat et l'avenue Brugmann

- Il y a trop de piétons à cet endroit pour aménager un trottoir partagé, cela va générer des conflits entre piétons et cyclistes à tous les coups.
- La trajectoire des cyclistes descendant l'avenue De Fré vers la rue Rouge serait un véritable parcours du combattant, inacceptable.
- Le long de l'avenue De Fré, il propose de tracer au sol une PCM dans chaque sens, longeant tout au long la voirie carrossable, réduite à 6.5 m.

Carrefour de l'avenue De Fré et de la rue Rouge :

- Passages piétons des deux côtés du carrefour.
- Aménager un îlot central à l'ouest du carrefour, au milieu du passage piétons : cet îlot devrait faciliter et sécuriser la traversée des piétons. Sécuriser aussi les manœuvres de tourne-à-gauche des cyclistes suivant l'ICR, de l'avenue De Fré vers la rue Rouge.
- Pour les cyclistes qui descendent la rue Rouge et prennent l'avenue De Fré, prévoir un aménagement qui permet de tourner à droite en toute sécurité et ne pas créer de stationnement voitures.

Rue Rouge :

- Aménager des coussins berlinois et un plateau à hauteur du centre culturel / entrée du parc avec un passage plus large pour les piétons.
- Le trottoir ne peut pas être réduit à 1 m.

Rue de la Fauvette :

- Prévoir des carrefours plateaux à tous les croisements (zone 30 peu respectée) :
 - Rue Colonel Chatlin
 - Rue Robert Scott
 - Rue chaussée Bernaerts / klipveld
 - Rue van Zuylen
- Et mettre des SUL dans toutes les rues transversales.
- Ne pas diminuer la largeur du trottoir entre la rue Vanderaey et la rue du château d'eau, une zone 30 doublée d'un ICR doit également laisser de la place pour les piétons et les PMR.

Rue du Château d'Eau :

- Mise en rue cyclable.

Rue du Coq :

- Mise en rue cyclable
- Maintien des coussins berlinois.

Chaussée d'Alsemberg, entre la rue du Coq et la rue du Wagon :

- Le projet d'une piste cyclable de 3 mètres partagée avec les piétons tout contre les façades serait beaucoup trop dangereux et inconfortable pour les deux catégories d'usagers.
- Une suppression du parking des deux côtés de la rue pour :
 - Elargir les trottoirs à deux mètres environs.
 - Instaurer des deux côtés une piste cyclable, à hauteur de la chaussée.
 - Du côté de l'arrêt de tram, prévoir une rampe pour monter sur le trottoir.
- L'aménagement s'avère indispensable pour assurer l'intermodalité avec la gare.
- Il serait judicieux de mettre un feu rouge en bout de la rue du Coq, destiné au passage des cyclistes pour que ces derniers puissent l'actionner s'ils veulent emprunter la piste de l'autre côté de la chaussée d'Alsmberg.

ICR 8

Rue de l'Aulne (entre les rues Alphonse Asselbergs et Victor Allard) :

- Ajouter des coussins berlinois.

Carrefour de l'avenue de l'Aulne et de la rue Docteur Decroly :

- Un carrefour en plateau
- Mettre des passages piétons partout au carrefour des avenues du Vossegat et de l'Aulne.

Croisement de l'avenue de l'Aulne et de la rue Victor Allard.

- Ajouter un ou deux doubles coussins berlinois

Rue Victor Allard (croisement avec l'avenue Princesse Paola)

- Mettre en plateau

Rond-point rue du Merlo

- Mettre des passages piétons partout autour de l'anneau conformément au RRU qui prévoit que les passages des piétons doivent être dans le prolongement des cheminements piétons naturels.
- Tenir compte du croisement avec le futur RER vélo

Rue du Merlo :

- Mettre des coussins berlinois pour ralentir le trafic, important à cet endroit.
- Dans la partie la plus large de la rue (6,91 m), instaurer une PCM d'un 1,50 m dans le sens de la montée.

Rond-point Magnanerie :

- Mettre un passage piéton à l'îlot central

Croisement des rues du Merlo et Baron Van Hamme :

- Carrefour en plateau + passage piétons partout.

Rue Baron van Hamme :

- Déplacer le stationnement de l'autre côté de la rue par rapport à ce qui est proposé. Ceci permet de gagner l'espace tampon entre voitures garées et vélos tel que défini sur le plan.

Rue Zwartebeek :

- Commencer le plateau plus tôt avant le croisement Zwartebeek / stalle, pour que le trajet sur le plateau bénéficie d'une trajectoire plus droite et moins cassé.
- Prévoir un cheminement coloré sur le trottoir à cet endroit pour signaler la présence des vélos et éviter les conflits avec les piétons.
- Signaler aux cyclistes qu'ils n'ont pas priorité lorsqu'ils traversent la voie. Pour marquer l'aspect délicat de la traversée cycliste, le représentant propose d'instaurer une bande rouge sur toute la chaussée, bande rouge marquée du mot « TRAM » entre les rails du tram, en blanc sur le rouge.
- Equiper l'ensemble des deux carrefours de feux avec détection magnétiques des cyclistes.

Prolongation Rue Zwartebeek :

- Au-delà du Zwartebeek, le plan est particulièrement incompréhensible.

ICR B

La transition Legrand-Vanderkindere par la chaussée de Waterloo nécessite au moins des feux. Mais le nouveau projet ne parle pas de cette traversée.

Rue Vandekindere :

- La rue est une voie royale pour le RER vélo, or le projet d'ICR l'oublie.
- Toute la rue devrait passer en rue cyclable, car il s'agit d'une rue en plateau très longue.
- Tous les croisements doivent être en plateau
- Tous les croisements doivent rappeler que les cyclistes circulent dans les deux sens.
- Des coussins berlinois devraient être rajoutés.
- Des passages piétons doivent être rajoutés :
 - Des deux côtés de la rue J. Hasard
 - Des deux côtés de la rue Primevere
 - Des deux côtés de la rue J. Cuylist.
- Il faudra rajouter aux carrefours des luminaires puissants au lieu des arbres. Mettre de la lumière plutôt que de l'ombre, surtout si c'est question d'assurer la sécurité des cyclistes.
- Croisement des rues Vanderkindere et Stanley : instaurer une zone de livraison avant le passage pour piétons, limite la visibilité.

Rond-Point Churchill

- Pour le rond-point Churchill, demande à ce que la commission se réfère aux remarques formulées lors de l'enquête publique relative à cet aménagement.

Avenue Montjoie

- Aménagement des « oreilles » et des passages-piétons de façon généralisée aux carrefours non-giratoires.
- Aménager de coussins berlinois. Celui qui est sur le plan est inadéquat.

Rond-point Montjoie

- Il faut des passages piétons à chaque entrée.

Croisement Montjoie / avenue Brunard

- Passages pour piétons partout.
- Pas de stationnement sur le trottoir

Avenue Montjoie entre le rond-point Churchill et la rue E.Gossart

- Il y a 8m25 entre les deux côtés, il faudrait une PCM à 80 cm des voitures en stationnement dans le sens montant.

Croisement Montjoie / Floride

- Il faut un carrefour plateau eu égard à la présence de l'école.
- De même, pour les enfants qui s'y rendent à vélo, il faudrait prévoir des parkings vélo.

Avenue Montjoie à hauteur du no 23

- Empêcher le stationnement y compris à cinq mètres avant la traversée piétonne pour permettre une plus grande visibilité des piétons.
- Faire des deux côtés de la chaussée des avancées piétonnes pour sécuriser la traversée.

Croisement avenue Montjoie / Chaussée de Waterloo

- Installer l'arrêt de bus juste en aval du carrefour.

ICR C

Croisement avenue de l'Aulne / rue Victor Allard :

- Ajouter un troisième passage pour piétons afin de bien sécuriser le passage de ceux-ci sur toute la chaussée.

Rue Victor (entre rue Gatti de Gamond et avenue Princesse Paola)

- Ajouter des coussins berlinois

Croisement avenue de la Princesse Paola / Jongen

- Aménager en plateau

Carrefour avenue de la Princesse Paola /rue de Stalle

- Installer un feu rouge à la demande pour piétons et cyclistes.

Rue Rittweger (entre rue de Stalle et chaussée d'Alseberg)

- Prévoir une bande confort de 50 cm, eu égard aux gabarits des vélos cargos et des vélos avec remorques.
- Passer la rue en rue cyclable.

Avenue Vanderaey (entre la chaussée d'Alseberg et la rue du Château d'Eau)

- Ajouter des coussins berlinois.
- Le carrefour Vanderaey - Fauvette doit être en plateau.

Avenue Vanderaey (entre la rue de la Fauvette et le Dieweg).

- Pour des raisons de sécurité, nous proposons que l'ICR n'emprunte pas cette section de l'avenue Vanderaey et passe plutôt par la rue du Château d'Eau.

Rue du Château d'Eau : entre la rue de la Fauvette et le Dieweg

- Dans le quartier, pour peu de frais, faire passer l'ICR par la rue du Château d'Eau et par la rue des Moutons, plus la rue du Coq. Ces trois rues forment un triangle parfaitement adapté à la mobilité douce et sont déjà aménagées en ce sens :
 - ° Il y a une école et un casse-vitesse rue du Château d'Eau.
 - ° Il y a deux casse-vitesse rue des Moutons.
 - ° Il y a deux coussins berlinois rue du Coq.
- Trois rues en sens uniques qui sont en SUL, qui rejoignent l'ICR 7 et qui se prêtent parfaitement à passer en rue cyclable.
- La rue du Château d'Eau est droite, tout cycliste descendant à contre sens est immédiatement vu.

Dieweg : entre rue du Château d'Eau et l'avenue Jean et Pierre Carsoel

- Au sommet de l'îlot en triangle Coq- Moutons- Château d'Eau, il y a une école et déjà un casse-vitesse, ce qui permet aux cyclistes de s'insérer dans le trafic.
- Il propose que tout le Dieweg passe en zone 30 et qu'outre les mécanismes de casse-vitesse déjà installé, des coussins berlinois soit rajoutés le long de la rue.

Carrefour Dieweg / avenue Jean et Pierre Carsoel

- Pas de by-pass routier
- Élargissement local Dieweg pour une bande + PCM d'approche des feux.

Carrefour Dieweg / avenue Paul Stroobant

- La taille du plateau est trop grande, il conviendrait de le réduire.
- A nouveau, des passages piétons généralisés.

Carrefour Dieweg / avenue circulaire

Avenue circulaire (entre Dieweg et avenue du Mercure)

- Circulation centrale avec petits îlots d'entrée et passages piétons juste autour de l'anneau.

Avenue du Mercure :

- Prévoir des coussins berlinois

- *Instaurer le stationnement d'un seul côté et sur la voirie carrossable (pas sur le trottoir entre les arbres)*
- *Peindre des logos vélo au milieu avec flèche directionnelle à gauche sur +/- 30 m.*

Avenue Lancaster (entre l'avenue Jean et Pierre Carsoel et la rue Copernic)

- *Prévoir des coussins berlinois*

Début de l'avenue Latérale

- *Prévoir un trottoir traversant de forme triangulaire.*

Avenue Latérale :

- *Prévoir une surlageur pour la piste cyclable à tous les carrefours afin de sécuriser la tourne à gauche des cyclistes.*
- *Prolonger la piste cyclable jusqu'à la chaussée de Waterloo.*
- *Ne pas prévoir de stationnement à cheval sur le trottoir mais uniquement sur la voirie carrossable.*

Carrefour avenue Prince de Ligne / chaussée de Waterloo

- *Il préfère une PCM devant l'arrêt de bus et jusqu'au dépassement du carrefour à feux plutôt qu'une bande de tourne à droite vers le sud. Pas de PC sur le trottoir très fréquenté à cet endroit, pour éviter des conflits.*
- *Les îlots centraux devraient avoir au minimum deux mètres.*
- *Il préfère une PCM dans le sens montant vers Waterloo, et non pas une bande tourne à gauche vers l'avenue Latérale ni de 'PC' sur le trottoir du côté Est.*

- *Monsieur Marc Hou, riverain de l'avenue Vanderaey 37, 1180 Bruxelles émet les remarques suivantes :*

Il soulève la confusion qui a eu avec les autres enquêtes publiques annoncées simultanément de façon que les riverains ne s'en sont pas rendu compte que les deux enquêtes fussent différentes.

Il trouve que l'avenue Vanderaey a un caractère particulier qu'il convient de préserver dans le cadre des aménagements prévus. Une partie du pavement serait remplacée par des pavés sciés alors que le pavement actuellement est encore en bon état. Cette modification rompt l'unité esthétique actuelle.

- *Monsieur Johan Meire, administrateur délégué Best Western, Square des Héros 2-4, 1180 Bruxelles, s'oppose à :*

- *l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- *l'abattage des marronniers. Ces arbres contribuent à l'environnement esthétique.*
- *la suppression de toutes les places de parking*
- *la diminution de la largeur des trottoirs*
- *la suppression des « oreilles » et avancées des trottoirs au niveau des passages pour piétons.*

Du fait que Uccle n'offre pas de parking public, la suppression de près de 30 places de parking serait dur pour la survie économique de l'hôtel qui a déjà perdu une grande partie des places de stationnement au Square des Héros.

- *Dr Alain Krygier et sa femme, square des Héros 1,1080 Bruxelles viennent de se rendre compte du projet consistant à :*

- *l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- *l'abattage des marronniers*
- *la suppression de toutes les places de parking entre le Square des Héros et la Ferme Rose.*
- *la diminution de la largeur des trottoirs*
- *la suppression des « oreilles » et avancées des trottoirs au niveau des passages pour piétons.*

En tant que pédiatre indépendant exerçant au Square des Héros n° 1, il craint de perdre tous ses patients, ce qui a été déjà fait lorsque le Square est devenu une centrale de bus STIB. Les patients ont des difficultés à trouver un parking quand ils viennent à la consultation. Ce qui fait qu'ils vont voir ailleurs.

Il rappelle qu'il lui avait été refusé de créer des places de parking dans son jardin. Les places de parking que le projet envisage de faire disparaître l'obligerait à fermer son cabinet pédiatrique.

Il propose un grand parking souterrain pour résoudre la moitié du problème.

Il souhaite que ses remarques soient reprises dans l'avis de la Commission de Concertation.

- Madame Nina Hansch, présidente de la Fabrique de l'Eglise orthodoxe, avenue de la Chevalerie 15, 1040 Bruxelles tient à soumettre les remarques suivantes :
 - La suppression des 18 places de stationnement causera un encombrement dans les rues adjacentes et engendrera des nuisances pour les riverains, et les paroissiens motorisés qui veulent se garer dans les rues.
 - Le rétrécissement des trottoirs et la suppression de l'oreille sont préjudiciables à la sécurité des nombreux enfants fréquentant l'église car ils vont se retrouver en bordure de la chaussée et de la circulation des véhicules.
 - L'oreille constitue l'emplacement obligé pour le stationnement des véhicules funéraires et une aire d'accès indispensables aux personnes à mobilité réduite.
 - Elle permet également d'accueillir en toute sécurité, les très nombreux paroissiens lors des grandes célébrations religieuses.
 - La création d'une quasi-autoroute urbaine va accentuer les effets de vibration du sol préjudiciables à la structure de l'église, monument classé.
- Madame Stéphanie Devriese, Rue Engeland 170, 1180 Bruxelles, Conseil Consultatif de la personne porteuse de Handicap. Elle aimerait donner son point de vue en tant que résidente de l'Avenue de Fré. Les remarques formulées par Madame Devriese sont les suivantes :
 - **Troisième voie**
Elle trouve que l'élargissement de l'avenue de Fré à trois bandes de circulation avec une bande de bus présente un danger pour la traversée des piétons et des personnes les plus fragilisées. Elle mentionne que la traversée actuelle de l'avenue ne se fait pas aisément car les passages pour piétons ne sont pas protégés par des feux de signalisation. Traverser une artère à 4 bandes prendra plus de temps avant d'arriver sur le trottoir opposé.
 - **L'abattage des arbres**
Le rétrécissement des trottoirs entraînerait une insécurité des piétons.
- Monsieur W. Dorigo, avenue du Jonc 68, 1190 Bruxelles veut marquer son opposition relative aux aménagements des carrefours projetés le long de l'avenue de l'Aulne et de la rue V. Allard avec les carrefours de l'avenue Dr. Decroly, l'avenue de Vossegat, l'avenue de la princesse Paola, rue de Merlo, et rue du Bamboo. Ceci concerne la ligne 48 de la STIB, la ligne dont l'itinéraire va de la Bourse à la gare d'Uccle Stalle.
Les aménagements prévus à ces carrefours rendront impossible un retour en arrière sur la modification de l'itinéraire de la ligne 48. Ce retour en arrière serait possible dès que la STIB aura réalisé les adaptations de la voirie qui permettront aux bus articulés de terminer leurs services à l'arrêt Decroly, rue Gatti de Gamond, et pour les voyageurs en direction de la gare de Stalle.
La STIB a indiqué que le changement d'itinéraire était nécessaire pour pouvoir mettre en services ces bus articulés afin d'augmenter leur capacité de transport. Depuis le 1er septembre tous les bus passent via l'avenue du Jonc et l'avenue Haverskercke pour arriver à ce terminus à la gare d'Uccle Stalle. Tous les bus roulent en situation de « presque accident » parce que l'avenue du Jonc et l'avenue de Haveskercke sont trop étroites pour faire passer sans problème la circulation des bus et des voitures dans les deux directions. Les bus dévalent ces artères à toute allure, malgré la limitation de vitesse à 30 km/h et doivent ensuite faire des arrêts forcés quand une voiture ou autre véhicule en contre sens l'impose. Les bus et les voitures roulent sur les trottoirs. **Voir photos de l'avenue du Jonc dans le dossier.**
Les risques des accidents sont augmentés en hiver car l'avenue du Jonc est de temps en temps fermée à la circulation quand il y a la neige. L'avenue du Jonc n'est pas conçue pour supporter le charroi de la STIB, les maisons tremblent à chaque passage des bus toutes les 5 minutes, jour et nuit. Comme il y a des tremblements de terre à chaque passage avec le risque quasi certain de créer des dommages irréversibles aux maisons.
Une solution pour tous ces problèmes n'est pas difficile. Les bus ne servent à rien une fois que les étudiants sont descendus à l'arrêt de bus. Les carrefours le long de l'avenue de l'Aulne et rue V. Allard ne devraient pas être aménagés comme proposé dans le projet régional.
- De fietsersbond Brussel-Zuid, Oude Graanmarkt 63, 1000 Brussel, zouden willen uitgenodigd worden op de overlegcommissie. Hieronder paar opmerkingen geformuleerd door de Fietsersbond.

1. Algemene opmerkingen.

Het doel van GFR's 7, 8, B en C op Ukkel grondgebied is dat fietsers zich comfortabeler kunnen verplaatsen doorheen de gemeente en dat de veiligheid van fietsers en voetgangers stijgt. Het is dus ook raadzaam om de betrokken straten om te vormen tot 'zone 30'. Het gevolg is dat aan diverse kruispunten fietsers aan relatief hoge snelheid zullen passeren en vertragende maatregelen van het autoverkeer kunnen de veiligheid verhogen. Hiernaast ontbreekt er een duidelijke inventarisatie van de behoefte aan fietsparkings

2. Opmerking bij GFR 7

De Frélaan:

- Doorgaande fietsers in stijgende richting profiteren van de voorgestelde plannen, door het aan te leggen gescheiden fietspad.
- De versmalde rijstroken plus de vrije busbaan bemoeilijken het oversteken voor voetgangers en het fietsverkeer van/naar het gescheiden fietspad naar / van Elleboudtstraat en Boetendaelstraat /Schepenijlaan.
- De voorziene werken eindigen bij het De Frésquare. Het fietspad in stijgende richting stopt aan de lichten bij de Beeldhouwerslaan. Een onveilige situatie ontstaat doordat fietser de Beeldhouwerslaan oversteken door beruik te maken van het trottoir en een gemarkeerde fietsoverstekenplaats naast het zebrapad. Het Fietsverkeer moet zich nadien weer vanaf het trottoir op het huidige fietspad voegen, dat echter niet gescheiden is van de rijbaan. Een doortrekking van het gescheiden fietspad, duidelijke aansluitend op het gemarkeerde fietspad zou hier uitkomst kunnen bieden, in combinatie met een Sauwenslijn voor en na de kruising.

Kruising Burgemeester Herinckxlaan / Elleboudtstraat

- Het fietspad langs de Elleboudtstraat stopt abrupt bovenaan de straat. Een aansluiting met het fietspad aan de Herinckxlaan lijkt gewenst.

Churchill

- Bij de realisatie van het voorstel dient rekening gehouden te worden met de voorziene herinrichting van de omgeving Churchill-Vanderkindere.

3. Opmerkingen bij GFR B

Vanderkinderstraat

- Het is een zeer belangrijke straat voor het fietsverkeer. Ze is zeer lang en loopt op vrijwel constant niveau. Als zodanig zou ze moeten worden ingericht als fietsstraat.

Churchill

- Het dient rekening gehouden te worden met de voorziene herinrichting van de omgeving Churchill –Vandekindere

4. Opmerkingen bij GFR C

Rotonde Ringlaan / Mercuriuslaan

- De snelheid van het verkeer is hier hoog. Vertraging via Berlijnse kussens is gewenst. Het verkeer dat de Ringlaan volgt in wijzerzin zou moeten worden vertraagd bij nadering van deze rotonde. Vaak wordt geen voorrang verleend aan het verkeer dat zich op de rotonde bevindt.

- Monsieur Jacques Dekoster, habitant à Uccle depuis 50 ans souligne qu'il utilise les voiries pour ses déplacements et fait quelques remarques concernant le projet afin de rendre les itinéraires plus sûrs pour tous les types d'utilisateurs.

◦ Les aménagements ne devraient être conçus aux dépens des piétons, des PMR (personnes à mobilité réduite), et des personnes handicapées (PH).

Par contre, il demande qu'un grand soin, basé sur les normes régionales en la matière soit appliqués aux dessins de plans d'exécution et aux contrôles de leur mise en œuvre et de leur réception (**cf. la série de Vade-mecum, publiée avec la caution de l'IBSR et du centre de Recherche routière**)

◦ **La libre circulation sur les trottoirs** est souvent entravée. Il mentionne qu'il ne voit pas dans les documents présentés ni de poteaux de circulation ou d'éclairage, ni de mobilier urbain au milieu du trottoir.

◦ **Les matériaux** doivent être choisis pour leur qualité sécuritaire et durable. Les mesures présentées indiquent les pierres bleues, pavés platines, pavés mosaïques, pavés de pierre naturelle sciés.

◦ **Leur glissance**, dans les rues en pente d'Uccle ne doit pas être traitée à la légère.

◦ **Des passages piétons** sont à prévoir à tous les carrefours concernés par le projet, quel que soit le type de voirie. **Les voiries-barrières** sont à exclure en agglomération.

Les voies de plus de deux bandes doivent comporter un **îlot central** permettant une traversée sans risques. La qualité de pose des dalles **podotactiles** et l'orientation strictement des lignes guides dans l'axe des marquages (cf. photos).

- « **L'abaissement des bordures** aux passages piétons faciliteront le cheminement des personnes à mobilité réduite » (p. 65 du texte de présentation), l'abaissement en question ne figure nulle part. Il y a des bordures qui empêchent les chaises roulantes de monter ou même de descendre de trottoir sans basculer ou se coincer.
- Le second PRD préconisait la mise en **zone 30** de trois quarts des voiries bruxelloises. Il conviendrait d'instituer le 30 km/h sur les tracés proposés, sauf sur les rares voies principales et d'y installer des dispositifs de modération du trafic : « plateaux, ralentisseurs, coussins, rues aux sens opposés »
La réduction de vitesse est importante sur les nombreux sens uniques en zones habitées. Une mise en zone 30 devrait permettre d'envisager l'instauration de « rues cyclables » encore inconnues à Uccle.
- Il se demande pourquoi ce projet d'aménagement des ICR ne tient pas compte des réseaux cyclables ICC (Itinéraires cyclables communaux) et RER vélo (interrégionaux, prioritaires n° 2, 5, 11 et 12). Une vingtaine de ces interconnexions seraient à aménager sur les tracés du projet. Les plans n'en laissent entrevoir aucune trace.
- **L'éclairage public** est peu parlé dans le projet tandis que l'éclairage aux carrefours est capital pour la sécurité des piétons et des cyclistes car le soir et la nuit les véhicules motorisés ont tendance à rouler plus vite.
- Les **traversées** des voies **principales et inter- quartiers** doivent être mieux sécurisés et signalisés aux usagers de tous types mais surtout aux motorisés.
- **Le mélange- obligé- des cyclistes et des piétons** projetés suivant les plans à plus d'un endroit est détestable. La piste bidirectionnelle n'est pas l'idéal pour les cyclistes. Aux nombreux croisements en ville, ce dispositif bidirectionnel accroît les accidents des cyclistes avec les automobilistes qui ne les aperçoivent pas en venant d'une direction inattendue.
- **L'ICR 7** démarre bien d'Ixelles, mais est stoppé avant la gare de Calevoet sur une bidirectionnelle sans protection au nord de l'ancienne gare
- **L'ICR 8** démarre à Forest mais se termine de façon confuse au chemin Zwartebeek sans atteindre ni traverser la chaussée de Ruisbroek vers Forest et le canal.
- **L'ICR B** démarre à Ixelles mais la branche nord est stoppée à la chaussée de Waterloo sans protection. Le passage à la Bascule est particulièrement périlleux sans rien et l'avenue Legrand n'est pas prise en compte vers Ixelles et Bruxelles.
- **L'ICR C** démarre à Forest. Il finit par un tracé commun avec le RER-vélo prioritaire n° 12(L.26) qui ne peut s'engager dans le tunnel.
- **Impact des travaux** : Il insiste sur la prise en compte systématique des besoins des PMR et plus encore des PH. Par exemple : lisse de protection pour canne ou parking de secours pour les voitures. (Monsieur Dekoster joint à cette lettre des photos prises à Ixelles et à Uccle).

- Monsieur Denys RYELANDT, vice-président de l'ACQU, Avenue du Maréchal 20 A, 1180 Bruxelles se réjouit du projet de la réalisation de l'ICR à Uccle.

Il souligne que la plupart des déplacements se font actuellement par vélo. L'ACQU constate que la réalisation des ICR est conforme à l'agenda 21, qui donne priorité aux déplacements réduisant l'impact des véhicules polluants et qui favorise la mobilité douce. Des itinéraires cyclistes communaux devraient être aménagés en priorité aux abords des itinéraires cyclables régionaux, afin de sécuriser et d'apaiser la circulation des cyclistes sur ces voiries et de former un maillage cyclable dense et efficace. L'ACQU demande d'envisager la création de rues cyclables, là où cette solution est nécessaire pour assurer la sécurité des cyclistes. Les différents plans présentés à l'enquête ne proposent pas de vision de la situation existante correspondante et de ce fait ne permettent pas de comparaison et de vision globale de l'impact des aménagements prévus sur les quartiers concernés. Ceci est contraire à ce que l'ACQU recommande, à savoir que les habitants aient une occasion réelle de participer à l'aménagement de leur quartier. L'ACQU après avoir examiné les différents aménagements proposés, a voulu aussi suggère quelques modifications d'aménagements en vue de les rendre plus pertinents et adaptés à la circulation des cyclistes :

Chaussée d'Alseberg

L'aménagement proposé permet de rejoindre la gare de Calevoet, ce qui est un avantage. L'ACQU regrette que cet aménagement ne soit pas étudié au-delà de la gare, et qu'une possibilité correcte de traverser la gare d'un côté à l'autre de la chaussée d'Alseberg ne soit pas envisagée.

Croisement avec la rue du Coq ; proposition de traversée de la chaussée d'Alseberg sous la protection d'un feu avec priorité cyclable, et aménagement entre ce carrefour et la gare de Calevoet d'une piste cyclable des deux côtés de la chaussée avec élargissement des trottoirs.

Avenue de Fré

L'ACQU demande un cheminement cycliste sécurisé sous forme de piste cyclable dans le sens de la descente et une BCS dans le sens de la montée. Elle souhaite un cheminement piétons et PMR suffisamment large et confortable dans chaque sens.

Avenue Vanderaey

Dans le sens de la montée, l'ACQU propose que l'avenue soit aménagée avec une bande confort ou un trottoir partagé. Dans le sens de la descente, la proposition est d'utiliser la rue Colonel Chaltin et la rue Hankar, ce qui constitue un itinéraire direct et ne demande pas un aménagement particulier. L'ACQU rappelle la demande de la fermeture de l'axe Château d'Eau / Fauvette, en application du PCMU de 2006, fermeture demandée pour supprimer dans cet axe le trafic automobile de transit et encourager la mobilité douce.

- Monsieur Dirk GAUWBERG et Monsieur Mark Johnston, avenue de Fré 40 a, 1180 Uccle, demandent à être invités à la Commission de Concertation. Ils font des observations et s'opposent aux points suivants :
 - l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement.
Ils constatent que le projet prévoit d'augmenter la partie pour les piétons et vélos et diminuer la voirie réservée aux véhicules.
- Monsieur Emmanuel SNOY, avenue De Fré 263 bte 28, 1180 Uccle s'oppose totalement à ce projet en faisant des remarques suivantes :
 - l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement.
Il remarque que la région de Bruxelles Capitale organise sa politique de trafic suivant des idées et plans socialistes. Les rétrécissements de routes, l'élargissement de trottoirs dans toute la ville de Bruxelles ont un but sans voitures mais veut laisser le trafic des motocyclistes et vélos sans contrôle, sans règlements et ceux-ci, créent un danger de trafic additionnel.
- Madame A. LONGCHEVAL, avenue de l'Echevinage 26, 1180 Uccle, marque sa solidarité pour lutter contre l'abattage des arbres de l'avenue De Fré en vue de l'élargissement de cette voie.
- Monsieur Colas Hou, Rue Auguste Danse 60, 1180 Uccle tient à faire les remarques suivantes :
 - L'avenue Vanderaey est une avenue pavée en excellent état, l'une des dernières d'Uccle qui a judicieusement été rénovée à l'identique, contrairement à sa sœur jumelle, la rue du Château d'Eau, actuellement goudronnée.
 - L'avenue Vanderaey placée en zone 30 a été équipée pendant plusieurs années d'un imposant dos d'âne à mi-hauteur. Celui-ci fût remplacé par 3 chicanes renforcées de 3 à 4 emplacements de parkings alternés.

Cette configuration permet une certaine limitation de la vitesse automobile, dans un quartier où de nombreux enfants peuvent jouer sur les trottoirs.

Cette limitation de vitesse à 30 km/h s'impose dans une avenue à forte pente dans un quartier résidentiel. L'avenue est bordée d'arbres sur l'entièreté de sa longueur, les feuilles d'arbres sur les pavés mouillés imposent une vitesse automobile limitée.

Contre-indications au tracé ICR

1. Atteinte au caractère historique de la dernière voirie pavée du quartier.
2. Suppression des chicanes et emplacements de parking limitant la vitesse automobile en zone 30.
3. Suppression des entraves à la vitesse automobile sur une voirie pavée, en forte pente et à double sens qui serait bordée sur chacun de ses côtés d'une piste cyclable, serait dangereuse pour les automobiles, les cyclistes et les piétons.
4. Incompatibilité de la nature du pavage avec la présence d'arbres en bordure de voirie rendant les pistes cyclables très dangereuses dans une forte pente.
5. Largeur de la voirie insuffisante pour la cohabitation de 2 bandes de roulement automobiles et cyclables.
6. Ce tracé ne tiens pas compte des aménagements et investissements réalisés sur les voiries de proximité et présentant d'autres alternatives.

Alternative à explorer :

- De nombreux aménagements ont eu lieu à la rue du Château d'eau, ce qui a permis d'accueillir l'ICR : mise en sens unique, largeur suffisante, revêtement de sol adéquat, absence d'arbres et de feuilles rendant la voirie dangereuse pour les cyclistes.
- Madame Anne Verhulst, rue de la Fauvette 45, 1180 Uccle. En tant que parents de jeunes enfants, la famille s'inquiète de la sécurité et estime que l'aménagement actuel de la voirie posera de réels problèmes :
 - La rue de la Fauvette comporte seulement 2 passages pour piétons à ses extrémités.
 - De l'avenue de Wolvendael à la rue Klipveld, la seule rue latérale à disposer d'un passage pour piétons est la rue Paul Hankar.
 - Le carrefour avec la rue Robert Scott pose réellement des problèmes : de nombreux automobilistes roulent bien au-delà de la vitesse autorisée (30 km/h), surtout les véhicules en provenance de la rue du Château d'Eau qui foncent au niveau du carrefour de la rue Robert Scott, vu l'absence de priorité de droite. La visibilité est très réduite pour les piétons, et traverser dans ce carrefour est dangereux.

Ils sont favorables aux réaménagements proposés pour leur quartier. Ils aimeraient avoir dans le projet un passage piéton devant les numéros 47-49 de la rue de la Fauvette. Ils se demandent si les déménagements, les livraisons de matériel lourd, la pose de containers (lors de travaux de rénovations) seront encore possibles dans certaines portions de la rue de la Fauvette compte tenu des resserrements de la voirie. Le déménagement dans la portion 45-57 nécessite actuellement une interdiction de stationnement sur le trottoir d'en face pour permettre le passage des véhicules.

- Madame Foroutan Sholeh, avenue De Fré 263 bte 28, 1180 Uccle, désire être invitée à la commission de concertation et y prendre la parole par la voix des représentants du « Comité de Fré »

Elle s'oppose à :

- l'élargissement de l'avenue De Fré à trois bandes de circulation, avec une bande réservée aux bus.
- l'abattage de l'alignement des marronniers ;
- la suppression de toutes les places de parking
- la diminution de la largeur des trottoirs
- la suppression des « oreilles » et avancées de trottoir au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons, ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants.
- Madame Anne Wettendorff, avenue De Fré 29, 1180 Uccle : En tant que cycliste quotidienne s'oppose et soutient l'analyse faite par le comité De Fré.
- Messieurs So-Hee Bouché, Renaut Martens, Arthur Bun, avenue de l'Echevinage 32/1, 1180 Uccle : Ils font des observations et s'opposent aux points suivants :
 - l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers

- la diminution de la largeur des trottoirs
- la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.
- Monsieur et madame Serge Goffinet, avenue De Fré 21, 1180 Uccle : Ils font des observations et s'opposent aux points suivants :
 - l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.
- Madame Viviane Messens-Dupont, avenue de l'Echevinage 30 A, 1180 Uccle : Elle fait des remarques suivantes : elle fait des observations et s'oppose aux points suivants :
 - l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.
- Monsieur Eric de BECO, avenue de l'Observation 39, 1180 Bruxelles. En tant que cycliste quotidien, il trouve que le projet va dans la bonne direction. Il est du même avis que les zones 30 doivent être généralisées ou tout au moins largement étendues, là où il n'y a pas de pistes cyclables.
Il trouve que circuler à vélo au milieu de voitures qui roulent à 50-60 km/h est très dangereux, surtout pour les enfants. L'avenue De Fré est un bon exemple de circulation dangereuse pour les enfants qui voudraient se rendre à l'école avec des vélos. L'installation d'une bande de bus/vélo et d'une piste cyclable représente une avancée majeure vers une solution au problème de sécurité à vélo et de circulation plus fluide des autobus.
- Monsieur Jérôme Matagne est chargé de la mission chez Inter-Environnement Bruxelles (IEB). Ci-dessous les remarques faites par IEB :

1. Généralités

Il se réjouit de l'annonce de la réalisation de nombreux kilomètres d'ICR dans la commune d'Uccle.

IEB soutient fermement le principe. Mais la traduction de ces principes dans les aménagements concrets l'inquiète. La grande majorité des aménagements envisagés se limitent à des bandes cyclables suggérées. Le type de marquage est destiné aux voiries locales dans lesquelles la vitesse du trafic est réellement de 30 km/h.

Un aménagement de marquage au sol, sans gestion de la vitesse et de l'emprise des véhicules automobiles, ne permettra pas de renforcer les conditions de confort et de sécurité dont les cyclistes ont besoin. Les mesures soumises à enquête vont à l'encontre des recommandations précises du Vademecum Vélo (n°2) de la Région bruxelloise que la Commune d'Uccle est censée mettre en œuvre. Les Associations citoyennes regroupées par IEB soutiennent la création à grande échelle de « rue cyclables » dans toutes les rues qui devraient être réservées au trafic local et être limitées à 30 km/h. Il serait souhaitable de faire des pistes cyclables dans toutes les rues où la vitesse à 30 km/h n'est pas limitée. IEB demande à ce que les aménagements cyclistes soient réalisés de manière plus ambitieuse et volontaire.

2. Morcellement des itinéraires

IEB s'interroge sur les sections d'itinéraires soumis à enquête publique.

Il s'étonne que malgré le grand nombre de kilomètres prévus, ils commencent (ou se terminent) sans logique et sans souci de continuité apparente avec les autres itinéraires existants ou à venir.

Il demande à ce que les connexions avec les itinéraires communaux soient réalisées.

3. Avenue De Fré

L'avenue de Fré est un cas particulier de l'enquête qui mérite d'être remis sur le métier. Les aménagements urbanistiques proposés ne sont pas dignes de cette avenue patrimoniale, ni de la présence de bâtiments exemplaires, ni la ZICHEE ne sont pas mentionnés dans le dossier. Pour respecter l'Esprit de la procédure de publicité-concertation. Si le projet est adopté, il constituera une régression pour les cheminements piétons. Il contredit les besoins et les objectifs communaux et régionaux. Les cyclistes ne sont pas non plus satisfaits de la formule proposée.

- *Monsieur et madame Vandoorne, Rue Geleytsbeek 48, 1180 Uccle: Ils s'opposent totalement aux points suivants :*

- 1. l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- 2. l'abattage de l'alignement des marronniers.*
- 3. la diminution de la largeur des trottoirs*
- 4. la suppression des ' oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien- être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.*

Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien- être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.

- *Madame Paesmans, avenue De Fré 23,1183 Uccle. Sa lettre est identique à celle écrite par Eric et Anne Vandoorne.*
- *Monsieur Jacques Benoît, avenue De Fré 13, 1180 Uccle. Il s'oppose à ce projet et soutient la proposition faite par Eric Vandoorne.*
- *Monique Dedeurwaerder, Rue Geleytsbeek 48, 1180 Uccle. Lettre identique à celle de Monsieur Eric Vandoorne.*
- *Monsieur Messens Victor, avenue de l'Echevinage 30 A, 1180 Uccle Lettre identique à celle de Monsieur Eric Vandoorne.*
- *Monsieur et madame Bolland, avenue De Fré 19, 1180 Uccle. Ils s'opposent totalement aux points suivants :*

- *l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- *l'abattage de l'alignement des marronniers.*
- *la diminution de la largeur des trottoirs*
- *la suppression des ' oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.*

Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien- être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.

- *Monsieur Michel Devriese, représentant du comité de quartier De Fré, avenue De Fré 29, 1180 Uccle. La lettre du comité De Fré est accompagnée d'une pétition portant 1053 signatures, ainsi que d'un CD-rom avec des vidéos en « time lapses ».*

Il demande à être autorisé de projeter ses vidéos devant la commission de concertation.

Le comité s'oppose à :

- *l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- *l'abattage de l'alignement des marronniers.*
- *la diminution de la largeur des trottoirs*

- la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons Il proteste contre la manière dont l'enquête publique a été menée. Ces projets d'élargissement, de mise à 3 voies, d'abattage des 14 marronniers, de rétrécissement des trottoirs n'étaient pas explicitement annoncés dans l'objet de l'enquête publique. Le comité de Fré fait des observations et réclamations suivantes :

Il souligne que certains tronçons posent de problèmes, dont celui de l'avenue de Fré. Il est inacceptable que la place pour les piétons soit réduite à l'avenue de Fré. Le projet prévoit à de très nombreux endroits le partage de l'espace entre piétons et vélos.

Extraits du code de la route :

Art.9.1.2.5°

Art.12.4.

Quand il n'y a pas de piste cyclable, le cycliste roule sur la chaussée. Dans certaines circonstances, le cycliste doit partager une partie de la voie publique avec les piétons, c'est le cas en présence du signal D10. Dans ce cas le cycliste ne peut pas mettre en danger les piétons qui circulent sur cette partie de la voie publique.

Analyse globale de la section avenue de Fré

1. L'abattage de tous les arbres d'alignement (14 marronniers) fait perdre son « âme » à l'avenue De Fré. Le bas de l'avenue De Fré comporte 3 bâtiments remarquables / classés : la ferme Rose, l'église Orthodoxe Russe, le Vieux Cornet (datant de 1750).

Il fait remarquer que le dossier à l'enquête publique ne fait pas mention ni du Vieux Cornet ni de l'Eglise Orthodoxe Russe, ni des ZICHEE (voir plan dans la lettre de réclamation). L'abattage de ces arbres constituerait une perte esthétique et biologique de l'avenue De Fré. Elle dévalorisera aussi l'environnement des bâtiments remarquables et classés, ainsi que celui des habitations des riverains.

Le comité fait remarquer que :

- La plantation des 7 « prunus » ne se fait pas dans l'avenue de Fré, mais aux entrées des rues perpendiculaires, et ne participent dès lors plus à la perspective arborée de l'avenue.
- Etablir un bilan de « moins 7 arbres » quand on abat 14 marronniers, arbres de haute tige « compensés » par la plantation de prunus n'est pas appréciable. L'inventaire des arbres à abattre ne figure pas de manière explicite dans le dossier soumis à enquête. Les plantations d'alignement auraient un effet contre la réverbération des bruits de la circulation automobile par les façades.

2. La Suppression de toutes les places de parking :

Les riverains perdent 30 places de parking.

Le report du stationnement se fera sur les rues adjacentes, déjà sous pression.

Les possibilités d'arrêts pour chargement / déchargement sont anéanties.

Ce qui veut dire que la piste cyclable envisagée et les trottoirs vont devenir des zones d'arrêt et de parking pour les voitures et camions de livraison.

Ceci va anéantir le projet de la piste cyclable envisagée, c'est ce qui est reconnu aussi dans le dossier du projet à la page 62 :

« En deux endroits la suppression de stationnement est conséquente : Avenue De Fré entre l'avenue des Statuaires et le Crabbegat : 30 places supprimés, dont 18 en-dehors des entrées de garages ».

Les aménagements provoqueront aussi des pertes dans les rues Kamerdelle, Manoir et Crabbegat.

3. La diminution de la largeur du trottoir/ la suppression des « oreilles » et avancées de parking de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Le trottoir « sud » est très diminué de largeur : de 2m50, il passe à 2 m alors que le trottoir «Nord » n'est pas très large, et déjà très réduit en largeur par l'ampleur de haies non taillées.

Ce trottoir mérite davantage un élargissement car il est fréquenté par pas mal de personnes notamment les étudiants. Le trottoir n'est pas aussi sécurisé du fait qu'elle est large. Les piétons se font frôler par les bus, camions, voitures, ambulances et voitures de police et ce parfois à grande vitesse. Pour le trottoir « Sud », il faut maintenir sa largeur car il est beaucoup utilisé par les nombreuses classes qui se rendent en rang à la piscine communale d'Uccle.

Traversée piétonne de l'avenue De Fré

L'élargissement de l'avenue De Fré rendrait encore plus dangereux les 2 seuls passages pour piétons qui ne sont pas protégés par des feux.

Au lieu de 2 bandes de circulation, ce serait pour les piétons 4 voies à traverser : la piste cyclable, les 2 voies de trafic automobile et la troisième voie réservée aux bus et taxis. La traversée des piétons passerait de 8 mètres à 10,40 mètres au carrefour Kamerdelle. Or ce carrefour a été déjà témoin d'accidents pour les piétons.

Le marquage au sol prévu réintroduit une délimitation des bandes de circulation par bande blanche discontinue. Alors que ce marquage central a été supprimé lors de la réfection de l'avenue De Fré datant de 2006. La suppression de ce marquage diminuait la vitesse des véhicules. Cela s'avère probablement correct. Pourtant, le projet prévoit de réintroduire ce marquage central sous forme d'une ligne discontinue, ce qui encouragera les dépassements interdits à hauteur des nombreux carrefours.

Conclusion concernant les trottoirs.

Le projet rétrécit les trottoirs et diminue la sécurité des piétons. Ceci est contraire au plan IRIS 2 encourageant la mobilité douce et les modes actifs. Ce projet est également en totale contradiction avec le « plan piéton stratégique » celui-ci précise que : « les traversées sont courtes et répondent aux souhaits du piéton. Si la traversée dépasse 7 mètres, un point de repos sécurisé (ex : oreilles de trottoir, berme centrale) est prévu au milieu. La traversée doit toujours pouvoir se faire en une seule fois. Selon la règle au niveau d'un passage pour piétons, il ne peut y avoir qu'une seule bande de circulation dans chaque direction lorsque la circulation n'est pas réglée par des feux ». Edité par Bruxelles Mobilité-Direction Stratégie !

4. Troisième voie

La question fondamentale à se poser est de savoir si la bande de bus est pertinente et/ou nécessaire. Les observations menées par le comité De Fré n'ont pas mis en évidence d'embouteillage. Des enregistrements vidéo en « time-lapse » (accéléré) ont été réalisés ainsi que des enregistrements des cartes Tom Tom trafic donnant les embouteillages en temps réels. La création d'une « bande de bus se justifie par l'importance de permettre aux trois lignes de la STIB de ne pas être prises dans les files chroniques en direction du square des Héros ». Le comité de Fré estime qu'il faudrait surtout analyser les moyens de rendre plus fluide l'axe Stalle/Globe/ Brugmann/ Marlow.

5. Incidences environnementales

Il s'étonne de l'absence du rapport d'incidences environnementales dans la demande. L'avenue De Fré se superpose avec le trajet de l'Ukkelbeek, canalisé sous le trottoir sud dans cette section de l'avenue De Fré.

L'Ukkelbeek rentre en canalisation au croisement De Fré / Statuaires. Les plaques de visite de la canalisation du ruisseau se trouvent au niveau de ce trottoir. L'accessibilité doit être assurée pour les travaux de curage.

La vallée de l'Ukkelbeek dans cette section, fait de l'avenue De Fré une zone à aléa moyen d'inondation et l'aval immédiat est classé en aléa élevé.

Le projet augmente la surface d'imperméabilisation totale, sans mesure compensatoire. Les pluies rendent donc non praticable le trottoir nord ainsi que le fait de circuler à vélo.

Le comité De Fré aimerait prendre connaissance des enregistrements effectués du point de vue sonore et vibratoire. Car le passage des bus et camions provoquent des vibrations importantes, particulièrement selon leur vitesse élevée et le passage sur les plaques d'égouts.

6. De la saine gestion des derniers publics

L'avenue De Fré a fait l'objet d'une réfection complète vers 2006, avec renouvellement des trottoirs, des carrés d'arbres, des bordures, du revêtement de la voirie, des oreilles et avancées pour le passage pour piétons, des arceaux de protection des arbres, du renouvellement de certains de ceux-ci.

Des trottoirs traversant ont été aménagés aux carrefours des avenues du Manoir et Kamerdelle. Il est regrettable que ces excellents aménagements soient remis en question ou devait faire l'objet de modification sévère, **alors que le tracé définitif des ICR était déterminé bien avant la réalisation de ces travaux.**

Propositions alternatives du comité de Fré

Le comité de Fré demande :

1. de renoncer à l'élargissement de la voirie
2. de renoncer à l'abattage des 14 marronniers d'alignement.
3. de renoncer aux passages pour piétons. Voire même étudier l'élargissement du trottoir Nord.

4. d'envisager des alternatives pour les cyclistes :

Alternative pour la piste cyclable : Les marquages d'une piste cyclable en sens de montée et d'une BCS en sens de descente sont déjà réalisés depuis quelques années sur toute la longueur de l'avenue De Fré, excepté dans la zone concernée par la présente enquête publique. Ce marquage constitue déjà une avancée pour les usagers cyclistes. Il ne serait que logique de procéder au même marquage dans la section Héros/Statuaires, afin de préserver l'unicité de l'avenue de Fré.

Il propose de réaliser le marquage de manière inversée :

- La BCS en sens de montée
- La piste cyclable dans le sens de la descente.

Le marquage de la bande cyclable sous forme de bande sonore rappellerait aux véhicules automobiles que la piste cyclable ne fait pas partie de la voirie.

L'autre alternative pour la piste cyclable est : de tracer des BCS dans cette section. C'est la formule retenue pour d'autres sections des ICR concernés dans cette enquête.

5. Envisager de nouveaux passages piétons : Il demande de doubler le passage piéton à ce carrefour. L'autre seule traversée piétonne en aval se trouve au square des Héros. Le passage pour piétons est régulièrement entravé par des bus STIB en stationnement. Les bus stationnent désormais à nouveau dans le sens de la montée, devant le mur du parc du Wolvendael. Ceci empêche les piétons de traverser du parc ver le square. Ce passage pour piétons n'est pas aussi protégé par des feux.

Si le projet prévoit d'assurer la sécurité des piétons, le comité de Fré demande :

- d'étudier l'installation de feux tricolores pour protéger les passages pour piétons au carrefour Kamerdelle et Crabeggat.
- d'étudier l'éclairage renforcé au niveau de ces passages pour piétons.
- d'étudier la pose de panneaux lumineux avertisseurs de vitesse
- d'étudier la circulation de cette voirie, en débit, en vitesses absolues, etc.
- d'étudier la pose de radars automatiques s'il apparait des vitesses excessives.

Analyse concernant le carrefour De Fré / Statuaires

Concernant les voitures qui descendent de l'avenue De Fré, elles devront au niveau du carrefour se déporter à gauche pour ne pas emprunter la bande de bus. Ce déport les mettra face à face à la circulation automobile montante. Le risque de collision frontale est évident. Un marquage au sol crée une bande de positionnement des voitures descendant la rue voulant tourner à gauche pour monter l'avenue des Statuaires.

Ce marquage crée un trouble pour les véhicules montant l'avenue et qui désirent tourner à gauche vers la piscine.

Au niveau des cyclistes montants l'avenue de Fré, l'aménagement se révèle dangereux pour les piétons et les cyclistes. En effet, les vélos doivent emprunter le trottoir, rouler sur les zones podotactiles et faire un dévers vers la droite le long du passage pour piéton, ce qui peut laisser croire aux automobilistes qu'ils vont emprunter l'avenue des Statuaires. La disparition du ZAC (Zone avancée cycliste) est une régression. Il vaudrait mieux au niveau de ce carrefour laisser les cyclistes cheminer strictement parallèlement aux voitures.

Square des Héros

Le projet soumis à l'enquête est particulièrement peu clair, confus et surtout contradictoire. Les contradictions importantes à noter sont les suivantes :

- Il faut examiner les 3 plans PU6346, PU 6347 et détail A du plan PU 6347, voir 3 pages de plans dans le dossier.

Le plan PU 6346 montre dans la zone d'intervention déterminée sur le plan :

1. L'aménagement d'une traversée de l'avenue de Fré pour piéton au droit du Crabeggat, destinée à traverser 3 voies de circulation (2 voies + bande de bus), et ce sans feu tricolore.
2. L'aménagement de la traversée pour cyclistes et des piétons vers la Rue Rouge sur l'îlot directionnel.
3. L'aménagement du trottoir avenue de Fré au droit de la rue Rouge.
4. La création d'une oreille en sortie de la voirie du square des Héros sur de Fré (cette oreille n'est pas décrite dans le rapport d'incidence).
5. L'aménagement du trottoir partagé piétons / cyclistes seulement sur une section du trottoir limitée à l'entrée du Parc (et non devant le monument dédié à René Gobert)

Le plan PU 6347 laisse apparaître un tout autre aménagement(en projet) du square des Héros :

- La traversée piéton ne comporte que la traversée de 2 voies de circulation, puisque le plan ne présente pas la bande de bus avenue de Fré.
- L'aménagement de la traversée pour cyclistes et des piétons vers la Rue Rouge sur l'îlot directionnel n'est pas représenté et pour cause : dans cet avant-projet l'îlot directionnel dont question disparaît.
- La création d'une oreille en sortie de la voirie du Square des Héros sur de Fré : elle n'existe plus dans cet avant-projet.

Conclusions :

La réflexion sur les aménagements au bas de De Fré sont indissociables d'une réflexion sur le réaménagement de tout le Square des Héros, et d'une analyse en profondeur de la fluidité du trafic dans l'axe Stale / Globe / Brugmann

Avenue du Bourgmestre Jean Herinckx

Globalement, le projet des aménagements est très bon. Toutefois, il faut toujours distinguer les besoins d'un cycliste amateur (débutant, enfant, peureux) avec les besoins d'un cycliste aguerri. Les buts poursuivis par le PRDD et IRIS 2 est de favoriser les modes de déplacements actifs et donc de développer le nombre de cyclistes quotidiens, donc aguerris. Il y a une forte déclivité dans l'avenue du Bourgmestre Jean Herinckx. Le différentiel de vitesse des vélos entre le sens de la montée et le sens de la descente est très important.

Le comité De Fré préconise de permettre aux cyclistes aguerris d'emprunter la voirie dans le sens de la descente (et ce sur tout la longueur de l'avenue du Bourgmestre Jean Herinckx). Un cycliste aguerri descend cette avenue à bonne allure, sans retarder les véhicules automobiles.

Ceci demanderait que la pose de panneaux F99 dans le sens de la descente, ne rendant pas ainsi obligatoire l'usage de la piste cyclable dans le sens de la descente. Quelques logos vélos sur la voirie dans le sens de la descente permettraient de signaler aux automobilistes qu'ils ne doivent pas s'étonner que les vélos empruntent la voirie dans le sens de la descente.

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

- 17/03/2014 : dépôt de la demande auprès de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain,
- 28/04/2014 : accusé de réception du dossier complet par le fonctionnaire délégué,
- 18.08.2014 : rapport d'incidences réputé complet par le fonctionnaire délégué et envoi du dossier au Collège des Bourgmestre et Echevins en sollicitant la mise à l'enquête publique,
- 25/08/2014 : réception, par le Collège des Bourgmestre et Echevins, de ce courrier,
- 29/09/2014 au 28/10/2014 : enquête publique,
- 13/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation,

Vu les avis rendus par les services techniques communaux, et notamment :

- o l'avis rendu conjointement par le Service Technique de la Voirie et de Service de la Mobilité le 13.11.2014, libellé comme suit :

Remarques générales

- Le descriptif des mesures proposées ne correspond pas toujours à la représentation sur plan.
- Les arceaux vélos doivent être suffisamment espacés (distance entre arceaux de min 1 mètre ; 1,10 est préférable) et de préférence positionnés en biais.
- Certains équipements de voirie pourtant contraignants ne sont pas repris sur les plans: taques d'égout, MUPI, gargouilles, poteaux d'éclairage, installations des concessionnaires, etc.
- Certains avaloirs existants ne sont pas repris sur les plans alors qu'ils nécessitent d'être déplacés ou supprimés.
- Les aménagements nécessiteront la pose de nouveaux avaloirs qui ne figurent pas sur les plans.
- La signalisation, les feux lumineux et le mobilier urbain ne sont pas toujours repris sur les plans alors qu'il convient d'en tenir compte dans les aménagements prévus.
- Les panneaux de signalisation ne sont pas systématiquement indiqués sur les plans.
- Lorsqu'il est fait usage de panneaux D9 ou D10, il convient de répéter la signalisation après chaque carrefour.

- Il faut veiller à ne pas masquer la signalisation par la présence des (nouveaux) arbres, en particulier dans les zones payantes, de façon à ne pas tromper l'utilisateur.
 - Les dalles podotactiles sont aléatoirement présentes sur les plans, et quelquefois non-conformes aux Vade mecum existants.
 - La situation existante n'est pas toujours correctement représentée, sans qu'il soit exprimé que tel ou tel aménagement est destiné à être supprimé (ex. passages pour piétons) ou parfois représentée de manières différentes d'un plan à l'autre, d'un carrefour à l'autre (ex. bordures représentées par un ou deux traits).
 - De même, les coupes de la situation existante ne correspondent pas toujours à la réalité de terrain (ex. stationnement avec deux roues sur accotement indiqué sur la coupe alors qu'il est autorisé uniquement en chaussée).
 - Le stationnement réservé (emplacements pour personnes handicapées, livraisons, véhicules de police, ...) n'est pas toujours repris ou l'est de façon erronée et est parfois symbolisé de manière différente.
 - La légende des plans est incomplète, peu claire (symboles différents pour la représentation d'éléments identiques) et elle comprend des informations ne devant pas y figurer (ex. une note sur les sens uniques).
 - Des erreurs de traduction ont été constatées dans la légende et dans le cahier descriptif (ex. page 34).
 - Certains aménagements risquent de poser problème pour la giration des véhicules lourds, notamment à l'angle rue Vanderkindere /rue Gabrielle / rue Marie Depage et à l'angle avenue de l'Aulne / avenue du Vossegat. Le dossier explicatif ne fait pas apparaître des simulations de giration.
 - Une largeur de 2 mètres pour les bandes de stationnement est à privilégier là où c'est possible, sans quoi le stationnement se pratique avec deux roues sur le trottoir et entrave, au moins partiellement, le cheminement des piétons.
 - Les marquages vélos à contre-sens ne sont pas toujours prévus à l'entrée immédiate des SUL.
 - Les marquages des logos et chevrons ne sont pas toujours conformes aux Vade mecum Vélo (ex. non-respect de l'interruption du marquage dans les carrefours à priorité de droite).
 - La ligne de bus 48 a été récemment modifiée avec suppression du parcours dans les avenues de l'Aulne et Victor Allard sans que soient adaptés les plans en conséquence.
 - Il faut déplorer l'absence de sas vélos à certains carrefours à feux (ex. rue Vanderkindere / rue Joseph Stalaert / rue Edith Cavell), en ce compris l'amorce de piste cyclable qui dirige le cycliste vers le sas.
 - Pour les aménagements conséquents, il y a lieu de prévoir des pavés en béton format 20x20 et des pavés en béton de couleur gris pour les plateaux surélevés.
 - Concernant les matériaux des bandes cyclables, les pavés sciés sont dangereux de par leur surface devenue glissante en cas de pluie (ex. rue Rittweger, avenue Vanderaey, etc.)
 - Les passages pour piétons en trapèze sont à proscrire d'une part, pour la difficulté qu'il y a à les marquer et, d'autre part, pour éviter de proposer deux types d'aménagements différents sans explication utile.
- De même, il convient de proscrire une largeur de bande supérieure à 3 mètres de long aux endroits où le flux piéton ne le justifie pas (ex. à hauteur du n°812 de la chaussée d'Alseberg).
- Des passages pour piétons sont prévus en nombre à certains carrefours (ex. rue de la Fauvette / avenues du Château d'eau et Vanderaey) et absents à d'autres carrefours proches (ex. rues des Poussins et du Coq / avenue des Moutons) sans explication substantielle. Par ailleurs, la multiplication de passages pour piétons ne s'indique pas de façon absolue dans les zones 30 ; cette remarque est étayée par l'IBSR et a été soulevée lors des réunions préparatoires.
- Les traversées piétonnes existantes doivent être munies de dalles podotactiles et les trottoirs adaptés, en respectant les prescrits du RRU et conformément aux principes généraux repris au point 2. Du cahier descriptif).
- Au croisement de deux ICR, il est difficile d'évaluer le projet proposé car les plans d'aménagement et de marquages n'apparaissent que sur l'un des deux.
 - Les zones d'intervention ne sont pas toujours représentatives des futurs travaux.
 - Les traversées cyclistes des axes aux flux de circulation importants (avenue De Fré – rue de Stalle – chaussée de Waterloo) sont traités de façon disparate et sans beaucoup de cohérence et/ou de clarté pour le cycliste.

- Si l'objectif des ICR est de mettre en selle des cyclistes non avertis, la trame devrait être plus lisse, plus lisible et confortable.

Remarques particulières

Cahier descriptif...

La hiérarchisation des voiries reprise dans le texte ne correspond parfois pas à la carte du PRD.

La ligne de tram passant dans l'avenue Jean et Pierre Carsoel est le 92 et non le 52.

Certaines terminologies sont mal utilisées (ex. le texte parle de « voirie » lorsqu'il s'agit d'une bande de circulation).

Les descriptions d'aménagements ne sont souvent pas suffisamment précises et détaillées et contiennent parfois des erreurs (mauvaise dénomination des artères, description erronée,...)

Certaines erreurs de traduction apparaissent.

Des mises en SUL sont prévues dans des artères qui le sont déjà.

Les cartes intégrées pour expliquer l'impact de la mise à sens unique de la rue Marie Depage contiennent des erreurs (mauvaise position de certaines rues).

Les incidences sur le stationnement sont insuffisamment détaillées (méthode,...), incomplètes (rue Baron Guillaume Van Hamme absente alors qu'il y a une perte relativement conséquente) et pas toujours précises (ex. une quinzaine de places).

De nombreuses coupes détaillées ne sont pas fournies alors qu'elles sont nécessaires (Avenue Bourgmestre Jean Herinckx, avenue De Fré, avenue Vanderaey, rue Rittweger, chaussée d'Alseberg, carrefour rue Vanderkindere / rue Gabrielle / rue de l'Anémone / rue Marie Depage, coupe-type pour les plateaux surélevés).

ICR 7...

Rond-point Churchill

Une demande de permis d'urbanisme a été introduite par Bruxelles Mobilité et ne correspond pas au plan proposé ici.

Carrefour avenue de Messidor / rond-point Churchill

La traversée cyclable existante dans l'avenue de Messidor et la station Villo! ne sont pas renseignées.

Carrefour avenue de Messidor / avenue Bourgmestre Jean Herinckx

Au niveau de ce carrefour, la place du cycliste n'est pas clairement définie. Il risque d'y avoir des conflits avec les piétons.

Il faut modifier la traversée cyclable qui donne la priorité aux cyclistes alors que le carrefour est géré par une priorité de droite pour tous les véhicules.

Un des passages pour piétons n'est pas représenté.

Avenue Bourgmestre Jean Herinckx

L'emplacement des arbres gêne le cheminement des piétons: il y a lieu de prévoir l'installation de grilles d'arbres voire d'envisager l'abattage et la replantation des arbres dans la zone de stationnement.

L'habitat n'est pas représenté sur le plan ; en conséquence, les entrées carrossables non plus. Ce point est à corriger pour plus de clarté.

A chaque traversée de la piste cyclable, il faut prévoir le marquage d'un passage pour piétons afin de leur donner la priorité.

Il convient de supprimer la zone d'évitement devant la bulle à verre et de la remplacer par une signalisation d'interdiction de stationnement (E1).

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue de la Ferme Rose

Il faut prolonger la piste cyclable sur l'extension de trottoir et adapter les dalles podotactiles en fonction.

Il faut encadrer l'entrée carrossable par des potelets pour empêcher le stationnement sur le trottoir.

Les extensions de trottoir sont très minérales ; il convient de prévoir des parterres perméables.

Il faut modifier la traversée cyclable qui donne la priorité au cycliste alors que le carrefour est géré par une priorité de droite pour tous les véhicules.

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue du Château de Walzin

Il convient de supprimer les 5 mètres après le passage pour piétons dans l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx afin d'y créer une place de stationnement.

Les arceaux vélos doivent être déplacés vers le trottoir d'en face.

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue Jean Burgers

Il faut adapter les extensions de trottoir afin d'allonger les zones de stationnement.

On déplore l'absence d'indication du rayon de courbure du trottoir.

On note la présence d'un arbre non intégré dans l'aménagement.

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / rue Henri Elleboudt

Le passage pour piétons est en conflit avec la piste cyclable.

Il faut supprimer les potelets intégrés à la piste cyclable.

La piste cyclable marquée venant de la rue Henri Elleboudt ne définit pas clairement comment se fera l'insertion du cycliste et la direction que ce dernier doit prendre lorsqu'il se trouve sur le trottoir.

Les extensions de trottoir sont très minérales ; il convient de prévoir des parterres perméables.

Il faut tenir compte de l'accès du Sukkelweg vers le square de Fré qui doit rester accessible aux véhicules des services communaux et aux cyclistes (ICC).

Carrefour avenue Henri Elleboudt / avenue de Boetendael

Sur le tronçon entre l'avenue Henri Elleboudt et l'avenue de Boetendael, dans le sens Boetendael vers Elleboudt, il faut supprimer les doubles chevrons sur la piste cyclable et les remplacer par de simples chevrons (ce n'est pas un ICR).

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue de Boetendael

Une extension de trottoir sur 5 mètres avant le passage pour piétons est à prévoir dans l'avenue de Boetendael.

Les montée et descente des cyclistes ne sont pas clairement définies.

On déplore l'absence de cotations sur le plan.

Il faut vérifier la giration des véhicules lourds qui entrent dans l'avenue de la Ramée et dans l'avenue de Boetendael.

L'intégration du cycliste sur le tronçon côté impair n'est pas claire.

Avenue Henri Elleboudt

La coupe « JJ » ne correspond pas au plan.

Avenue de Boetendael

Le marquage des ICR est ici espacé de 100 m, sans explication utile.

Carrefour avenue de Boetendael / avenue de l'Echevinage

Deux passages pour piétons ne sont pas repris sur le plan ; les dalles podotactiles doivent être adaptées en fonction. Les dalles podotactiles sont aussi à allonger sur les extensions de trottoir le long de De Fré.

Il faut prêter attention à l'entrée carrossable du n°37.

Carrefour square De Fré / avenue De Fré / avenue des Statuaires

Le plan ne mentionne pas les traversées piétonnes existantes qui sont par ailleurs mal ou non adaptés.

Vu le déplacement du passage pour piétons de l'avenue des Statuaires, il faut adapter le marquage des sas.

Ce que nous supposons être un damier en amorce de la bande bus n'est pas repris dans la légende du plan. De même, ce supposé damier ne correspond pas à la définition qui en est faite par le code du gestionnaire (art. 19.7). Par ailleurs, il interdit le passage du cycliste ce qui semble s'éloigner de l'objectif poursuivi.

On craint un problème de giration pour les véhicules lourds qui souhaitent tourner à droite au sortir du square De Fré.

La traversée cyclable au carrefour avenue des Statuaires / avenue De Fré doit être adaptée, en prenant exemple sur l'ICR de la rue de la Loi, c'est-à-dire:

- revêtement continu ;
- feu pour cyclistes avec ligne d'arrêt devant ce feu ;
- rester en D9 et prolonger l'aménagement.
- si possible mettre tous les feux sur un seul et même poteau.

On déplore l'absence de cotations pertinentes.

On déplore l'absence de sas vélos à ce carrefour à feux.

Carrefour avenue Henri Elleboudt / avenue De Fré

L'avenue Henri Elleboudt est un SUL. En conséquence, il manque la signalisation de perte de priorité.

La traversée que le cycliste a à négocier pour arriver du côté impair de l'avenue De Fré n'est pas lisible.

La piste cyclable semble être surélevée au niveau de ce carrefour sur une longue distance ; cela n'apparaît pas pertinent car c'est l'endroit où le cycliste traverse l'avenue De Fré.

Il faut tenir compte de l'accès au garage du n°38c.

Avenue De Fré, l'emprise de l'aménagement est supérieure à celle de l'alignement.

Le supposé damier ne correspond pas à la définition qui en est faite par le code du gestionnaire (art. 19.7).

Carrefour avenue De Fré / avenue Kamerdelle / avenue de l'Echevinage

La bordure charretière proposée s'avère dangereuse pour les cyclistes.

On déplore l'absence ou la non-adaptation des traversées piétonnes existantes.

Le trottoir traversant est surdimensionné, sans explication utile.

Le SUL est signalé mais la perte de priorité ne l'est pas.

Il n'est pas tenu compte de l'entrée de garage du n°1 de l'avenue Kamerdelle.

Carrefour avenue De Fré / avenue du Manoir

La perte de priorité n'est pas signalée.

Il faut prévoir une interdiction de stationner de 5 mètres avant le trottoir traversant, lequel agit comme un passage pour piétons.

La bordure charretière s'avère dangereuse pour les cyclistes.

Avenue De Fré

On s'interroge sur la pertinence des aménagements proposés (bande bus et piste cyclable séparée du trafic) vu les conséquences (suppression de la bande de stationnement et des arbres existants) et vu que l'avenue a été réaménagée en 2007.

On déplore le manque d'étude d'impact des aménagements proposés, notamment le report des places de stationnement.

Il n'existe pas de dispositif pour empêcher le stationnement sur trottoir (potelets).

Le marquage de la bande bus n'est pas conforme (art. 14.5 du code du gestionnaire = 3,30m + marquage BUS après chaque carrefour, traits discontinus de 0,30 mètres de large).

L'utilisation du F17 (bande bus) nécessite de faire apparaître le logo du vélo sur le panneau.

Carrefour avenue De Fré / Crabbeqat

La perte de priorité n'est pas signalée.

Il y a lieu de prévoir une interdiction de stationner de 5 mètres avant le trottoir traversant, lequel agit comme un passage pour piétons.

La bordure charretière s'avère dangereuse pour les cyclistes.

La piste cyclable débute sans raison après le carrefour alors qu'elle pourrait commencer plus tôt.

Square des Héros

Deux projets différents sont proposés dans les plans, sans explication y afférente.

Le supposé damier ne correspond pas à la définition qui en est faite par le code du gestionnaire à l'article 19.7. Par ailleurs, il interdit le passage du cycliste.

Le tourne-à-gauche pour rentrer dans la rue Rouge et, plus loin vers l'avenue Brugmann, à partir de l'avenue De Fré est à conserver.

Sur l'avenue De Fré, il convient de conserver le passage pour piétons au plus près de l'arrêt de bus et de transférer le nouveau de l'autre côté du chemin du Crabbeqat.

Les passages pour piétons existants ne sont pas tous représentés.

Le cheminement des cyclistes au niveau de l'îlot central et sur le trottoir partagé n'est pas clair, il est à revoir (montée et descente sur les trottoirs, etc.)

La traversée piétonne n'est pas conforme au Vademécum PMR (bordure charretière à modifier, dalles souples, etc.)

Sur le trottoir traversant, le cheminement vélos vers et depuis la rue Rouge est à clarifier.

Rue Rouge

Le SUL est existant et non à implanter.

L'aménagement prévu en face de l'accès Police est plus court que dans la situation actuelle et ne prévoit pas de dispositifs anti-stationnement.

Au niveau du Centre Culturel, on s'interroge sur l'intérêt de placer le stationnement en accotement et non au même niveau que la voirie. Il convient en outre d'adapter la jonction entre le stationnement longitudinal et celui en épis inversés.

- Il faut placer un coussin berlinois juste avant les places de parking en épis inversé afin d'agir sur les vitesses de circulation à un endroit où l'insertion dans une place de parking demande de s'arrêter et de reculer.
- Une extension de trottoir sur 5 mètres en deçà du passage pour piétons est nécessaire, lequel peut être déplacé le cas échéant.
- Il faut étendre la zone d'intervention pour intégrer complètement le trottoir dans le réaménagement.
- Il faut transférer une des places PMR de l'autre côté de l'entrée du CCU et adapter les places de stationnement en conséquence (espace intermédiaire marqué par une zone d'évitement et amenant vers l'accotement par une rampe).

Carrefour rue Rouge / avenue de Wolvendael

Situation non-conforme à l'existant (sas vélo manquant, avancée de trottoir manquante, etc.)

Ce carrefour a été réaménagé en 2011-12 ; un nouvel aménagement pose question.

Au débouché de la rue Rouge, l'orientation du passage pour piétons n'est pas conforme: elle doit être perpendiculaire à l'axe de circulation.

L'extension de trottoir à hauteur du n° 19 avenue de Wolvendael / n°100 rue de la Fauvette risque d'entraver l'accès carrossable du bâtiment à cette adresse.

Rue de la Fauvette

La largeur de la zone de stationnement (1,70m) est trop faible. En conséquence, le risque de stationnement sur accotement est grand, mettant à mal le cheminement piéton. Il est possible d'élargir à min 1,80m en réduisant la largeur des trottoirs.

Carrefour rue de la Fauvette / avenue du Colonel Chaltin

Il faut prévoir des potelets sur le trottoir à hauteur du n°2a avenue du Colonel Chaltin pour canaliser l'entrée carrossable et empêcher le stationnement sur le trottoir.

Le marquage du SUL sur l'avenue du Colonel Chaltin est non conforme à la note explicative associée.

Carrefour rue de la Fauvette / avenue Paul Hankar

Il convient d'adapter le passage pour piéton avec des dalles de guidage.

Carrefour rue de la Fauvette / rue Robert Scott

La situation n'est pas conforme à la réalité de terrain, notamment en ce qui concerne la position des arbres et de certaines entrées carrossables.

Il convient de conserver 5,50 mètres du côté opposé aux n°35-37 rue de la Fauvette.

Carrefour rue de la Fauvette / rue Klipveld / avenue Charles Bernaerts

Avenue Charles Bernaerts du côté pair il faut prolonger l'oreille de trottoir prévue à hauteur du n°50 pour respecter les 5 mètres et, du côté impair en créer une en tenant compte des accès aux garages.

Rue Klipveld, il faut encadrer le stationnement du côté impair par une extension de trottoir à hauteur du n°3, sous réserve de mener une simulation de giration préalable.

Les SUL ne sont pas marqués.

Carrefour avenue Henri Van Zuylen / rue de la Fauvette

La situation représentée est non conforme à l'existant.

Le passage pour piétons existant à hauteur du n°24 rue Henri Van Zuylen est à représenter et à adapter (orientation du marquage).

Carrefour rue de la Fauvette / rue Vanderaye / avenue Henri Van Zuylen

L'arbre renseigné comme « à planter » existe déjà à hauteur du n°9 de la rue du Château d'eau et l'arbre supposé existant et maintenu n'est, lui, pas au bon endroit.

La bordure de trottoir se prolonge de façon erronée dans la zone de stationnement (vers le n°11).

Carrefour rue du Château d'Eau / rue du Coq

A hauteur du n°3, il y a lieu de prévoir les 5 mètres en aval du passage pour piétons et de revoir l'alignement de l'arbre par rapport à celui planté en face.

Le stationnement rue du Château d'eau à hauteur des n°26-26A peut être gênant pour la giration au sortir de la rue du Coq ; il convient de proposer un aménagement de trottoir qui l'empêche.

Rue du Coq entre la rue du Château d'Eau et la rue des Poussins

Les réunions préparatoires avaient fait état de la plantation d'arbres d'alignement dans le tronçon de la rue du Coq entre la rue des Poussins et la rue du Château d'eau dans l'idée d'un rétrécissement visuel ; cette idée ne figure plus dans le descriptif et sur le plan.

La rue du Coq est en SUL depuis 2007 alors que le descriptif parle de sa « mise en SUL ».

Carrefour rue des Moutons / rue du Coq / rue des Poussins

La situation n'est pas conforme à la réalité de terrain côté pair et l'on s'étonne qu'aucun aménagement ne soit proposé à l'angle rue des Moutons / rue du Coq.

La perte de priorité au débouché d'une zone résidentielle est nécessaire ; elle ne figure pas sur le plan.

Les bordures des trottoirs traversants sont diversement matérialisées aux accès de la zone résidentielle ; ces trottoirs traversants ne sont assortis d'aucune ligne de guidage PMR.

A hauteur du n°105 rue du Coq, il faut prévoir la déplacement de l'arbre en fonction du nouvel aménagement (oreille de trottoir là où existe un redent actuellement).

Le marquage de l'ICR est discontinu et n'emmène pas clairement le cycliste vers la zone résidentielle de la rue du Coq (petit tronçon entre la rue des Poussins et la chaussée d'Alseberg).

Rue du Coq entre la rue des poussins et la chaussée d'Alseberg

La largeur renseignée dans le descriptif ne correspond pas à la largeur minimale constatée sur le terrain.

Carrefour rue du Coq / chaussée d'Alseberg

La perte de priorité nécessaire au débouché d'une zone résidentielle ne figure pas sur le plan.

La traversée piétonne de la chaussée d'Alseberg n'est pas conforme aux prescrits en vigueur (il ne s'agit nullement d'un site propre de tram – lequel induirait un marquage rouge plein – mais d'une chaussée empruntée par des trams, d'où l'utilité de tracer un passage pour piétons ceinturés de bandes rouges larges et assorties du A49 marqué au sol.

L'accès à la pompe à essence Avia demande à être clarifié.

La présence de plusieurs accès à des concessionnaires et car-wash risque de mettre en péril la durabilité des aménagements prévus sur plan.

On déplore un risque de conflit piétons/cyclistes dans l'aménagement proposé qui ne définit pas clairement la place de chacun de ces modes. Pour les cyclistes qui viendraient de la rue Guillaume Herinckx via la chaussée d'Alseberg, la transition vers le trottoir partagé piétons/cyclistes n'est pas claire.

Chaussée d'Alseberg entre la rue du Coq et la gare de Calevoet

Les marquages vélos existants entre rails ne sont pas repris sur le plan et devront être supprimés vu l'obligation d'emprunter le trottoir partagé piétons/cyclistes à signaler par un D10, non repris sur le plan.

Aucune étude d'impact n'est présentée quant à la perte estimée de 15 places de stationnement, non compensés. Un rapide calcul de terrain démontre plus exactement la perte de 17 places hors accès carrossables + 4 places devant les accès carrossables, soit un total de 21 places perdues.

Le tracé du passage pour piétons existant chaussée d'Alseberg à hauteur du n° 1006 n'est pas signalé sur le plan et la traversée dite sécurisée pour rejoindre la gare n'est pas reprise sur le plan.

Le projet ne tient pas compte d'une zone de livraisons existante à hauteur du n°976.

ICR 8...

Carrefour avenue des Sept Bonniers / rue Joseph Bens

& carrefour rue Joseph Bens / rue Alphonse Asselbergs / avenue de l'Aulne

Le marquage ICR depuis l'avenue des Sept Bonniers vers la rue Joseph Bens manque, de même que les traversées piétonnes, qui sont par ailleurs à adapter.

Carrefour avenue de l'Aulne / avenue Dr Decroly

Il faut prévoir des potelets aux extrémités des élargissements de trottoir, afin de se prémunir de tout stationnement sauvage.

Carrefour avenue de l'Aulne / avenue du Vossegat

Considérant la présence de 2 parkings contigus hors voirie à l'angle avenue de l'Aulne / avenue du Vossegat (à hauteur du n°37), on s'interroge sur l'accès à ces parkings qui n'est pas clairement défini dans le nouvel aménagement proposé. De plus, ce dernier risque d'entraîner du stationnement sauvage sur le trottoir.

Il convient de déplacer le passage pour piétons prévu devant le n°100 de l'avenue de l'Aulne (côté nord) vers le carrefour précédent (avenue du Vossegat en direction de la rue Auguste Danse) et d'adapter en conséquence la zone de stationnement.

Il convient d'augmenter les zones perméables (zones de plantation, opportunité d'un revêtement perméable pour le stationnement perpendiculaire).

Le premier emplacement perpendiculaire côté passage pour piéton doit être supprimé car il pose un problème de visibilité.

Il faut étudier la possibilité alternative de modifier l'aménagement proposé avec l'instauration d'un stationnement longitudinal dans la rue du Vossegat côté pair afin de créer un effet de chicane, ce qui permettrait de ramener l'axe de circulation vers les parkings hors voirie et d'ainsi clarifier leurs accès.

Carrefour avenue de l'Aulne / rue Victor Allard

Le marquage vélo est à adapter (le long de la bordure).

Le passage pour piétons prévu devant le n°118 rue Victor Allard doit être ramené vers le carrefour avec l'avenue de l'Aulne en adaptant l'extension de trottoir ; l'avancée de trottoir existante devant le n°116, Victor Allard doit être supprimée afin d'allonger la zone de stationnement (soit un gain de 1 à 2 places) ; la zone de stationnement devant le n°120 n'est pas représentée.

Il faut uniformiser les largeurs de bandes de stationnement à 2m dans la rue Victor Allard.

Carrefour rue Victor Allard / avenue de la Princesse Paola

L'extension de trottoir existante ne figure pas sur les plans ; le réaménagement/l'allongement du trottoir risque de poser un problème de giration.

Rue Victor Allard

Les marquages vélos sont prévus en trottoir et en zones de stationnement, ce point est à corriger.

Carrefour rue du Merlo / rue Gatti de Gamond

Le passage pour piétons existant ne nécessite pas d'être surélevé d'autant plus qu'il est situé à moins de 15m du carrefour.

Le passage pour piétons ne figure pas sur le plan et les dalles PMR manquent.

Carrefour rue du Merlo / rue du Roetaert

Les traversées piétonnes sont à adapter (dalles PMR) et il convient de faire figurer les potelets sur le plan.

Rue du Merlo entre rue du Roetaert et rue de la Magnanerie

Il faut analyser l'opportunité de créer une piste cyclable dans le sens montant vu la largeur disponible de la chaussée.

Carrefour rue du Merlo / rue de la Magnanerie

Il faut prévoir des potelets dans les oreilles de trottoir pour se prémunir du stationnement sauvage.

Carrefour rue du Merlo / rue Baron Guillaume Van Hamme

Dans le sens descendant (rue du Merlo vers rue Baron Guillaume Van Hamme), il manque une jonction dans le tracé de l'ICR. Dans le sens montant, il faut clarifier la circulation des vélos sur l'extension de trottoir pour rejoindre le tracé sur la rue du Merlo.

Il manque des dalles PMR au passage pour piétons devant le n°30, rue du Merlo.

rue Baron Guillaume Van Hamme

L'extension du trottoir (n°31) sera préjudiciable à l'accès quotidien de charrois lourds de la police fédérale.

Le plateau surélevé ne tient pas compte de l'accès carrossable du n°19, le redescendre vers l'accès au parking du Colruyt et adapter sa longueur.

Il y a incohérence entre le descriptif et la coupe du plan: aménagement d'un trottoir mixte piétons/cyclistes sans séparation (D10) alors que la coupe prévoit un D9 avec revêtement différencié.

Vu la demande de la Sint-Paulusschool de modifier les abords de celle-ci afin d'intégrer son nouvel accès, il convient d'étudier le tracé d'un passage pour piéton à hauteur de cet accès (entre le n°24 et le n°32).

Compte tenu de ce nouvel aménagement de l'accès à l'école, il faut étudier la possibilité de maximiser la zone de stationnement du côté pair (allongement entre le n°20 et le n°22).

Il faut s'assurer de la possibilité de giration des camions de la police fédérale pour utiliser leur accès carrossable sis au n°31.

Il faut intégrer la réfection du trottoir sur toute la largeur et envisager l'abattage des arbres et la replantation dans la zone tampon afin de dégager le cheminement.

Il faut prévoir des potelets.

Le marquage vélo est à revoir.

Il faut prévoir un arbre supplémentaire entre les n°20 et 22.

rue Baron Guillaume Van Hamme / chaussée de Neerstalle / rue Zwartebeek

Tenir compte de l'accès carrossable au n°2, rue Baron Guillaume Van Hamme, qui donne sur l'arbre dans le plan proposé.

Maintenir le passage pour piétons au niveau du n°438 et intégrer les dalles podotactiles (abords d'école) + perte d'une place de parking avant le passage pour piétons si on considère les 5 mètres.

Suite à la suppression du passage pour piéton au niveau 489, il y a la possibilité de créer 3 places de parking.

La perte de priorité de Zwartebeek sur Neerstalle n'est pas signalée.

A hauteur de l'école, il faut prévoir des barrières parisiennes plutôt que des potelets afin de canaliser le flux piéton.

Tenir compte de l'accès carrossable au mitoyen du n°485 rue de Stalle qui ne peut être accessible aux véhicules par le passage pour piétons.

La traversée piétonne de Neerstalle sur les rails de tram n'est pas conforme aux normes de la STIB.

Rue Zwartebeek

Marquages non-conformes.

Prévoir la zone tampon conformément au vademecum vélos pour éviter un conflit entre les vélos et les voitures quittant les places de parking.

Il y a un décalage entre ce plan et celui du dépôt Marconi: l'itinéraire cyclable ne passe pas aux mêmes endroits. Ce point mérite clarification.

ICR B...

Pour l'ensemble de la rue Vanderkindere, il faut prévoir des bordures I.B (20x30x100) à rabaisser au droit des passages pour piétons et des bordures I.E. (20x27x100) pour les entrées carrossables.

Carrefour rue Vanderkindere / chaussée de Waterloo

Le mobilier urbain est absent des plans (poubelle, signalisation de la station Cambio, MUPI, etc.), or son implantation risque de ne pas permettre le placement des bacs à arbres tels que prévus.

Le marquage est erroné (il manque un logo vélo ou un double chevron).

Carrefour rue Vanderkindere / rue Joseph Hazard

La présence d'une taque d'égout non reprise sur le plan risque de compliquer l'aménagement de l'oreille de trottoir.

Carrefour rue Vanderkindere / avenue Stanley

Il faut veiller à effacer le marquage du passage pour piéton à hauteur du n°465.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Lincoln

Pas de remarques.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Dodonée

Pas de remarques.

Carrefour rue Vanderkindere / rue de la Primevère

L'aménagement rendra impossible l'accès au garage du n°405.

L'aménagement tel que prévu risque d'engendrer des difficultés de livraison de la station Total.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Gabrielle / rue de l'Anémone / rue Marie Depage

L'aménagement tel que prévu risque d'engendrer des difficultés de livraison de la station Q8.

La rue Marie Depage est beaucoup trop large pour un sens unique implanté sans mesure d'accompagnement destinée à limiter la vitesse (il faudrait analyser l'opportunité de tracer une piste cyclable à contre-sens)

Le plan ne fournit aucune explication quant à la signification de petits carrés par groupes de 3 et d'un grand rond vide à hauteur du n°37 de la rue Gabrielle.

Le descriptif des matériaux ne correspond pas à la vision 3D présentée au Collège en décembre 2013.

Conformément au PV de la réunion du 26/11/2013 une étude d'impact était prévue par Bruxelles-Mobilité avant la tenue de l'enquête publique (comptages et résultats) mais celle-ci est étrangement absente du présent dossier.

Le MUPI existant à l'angle de la rue Vanderkindere et de la rue Marie Depage est absent du plan.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Général Lotz

Pas de remarques.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Joseph Stalaert / rue Edith Cavell

Une longue avancée de trottoir entre les numéros 358 et 366 rue Vanderkindere est dessinée sans explication y afférente.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Picard / rue Général Mac Arthur

La présence d'une taque d'égout non reprise sur le plan risque de compliquer l'aménagement de l'oreille de trottoir.

Carrefour rue Vanderkindere / avenue Joseph Cuyllits

La présence d'une taque d'égout non reprise sur le plan risque de compliquer l'aménagement de l'oreille de trottoir.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Franz Merjay / rue Marianne

Un caniveau existant dans le filet d'eau devant le n°217, rue Vanderkindere n'est pas repris sur le plan et risque de compliquer l'aménagement proposé.

Des arbres existant dans les rues Franz Merjay et Marianne ne sont pas repris sur les plans.

Carrefour avenue Montjoie / rue Edith Cavell

Pas de remarques.

Carrefour Montjoie/Brunard

Prévoir des dalles podotactiles aux traversées piétonnes et d'adapter les trottoirs afin de respecter le RRU (conformément aux principes généraux repris au 2.8).

Carrefour avenue Montjoie / rue Ernest Gossart / avenue Mosciki

Deux carrés sont représentés aux angles de l'avenue Montjoie avec la rue Ernest Gossart et semblent identiques à la représentation des carrés d'arbres existants alors qu'aucun n'existe à ce jour.

Un passage pour piéton existe avenue Montjoie à hauteur du n°76 et est à adapter aux PMR.

Carrefour avenue Montjoie / avenue de la Floride

La situation représentée n'est pas conforme à la réalité (passage pour piétons existant à adapter aux PMR).

Le plan démontre une possibilité de stationner à moins de 5 mètres du passage pour piétons, ce qui est contraire au Code de la Route ; un aménagement devrait être proposé en conséquence, de même qu'une adaptation du passage pour piétons.

Avenue Montjoie n°23

La situation représentée n'est pas conforme à la réalité.

Le plan démontre une possibilité de stationner à moins de 5 mètres du passage pour piétons sis devant le n°89, ce qui est contraire au Code de la Route ; un aménagement devrait être proposé en conséquence, de même qu'une adaptation du passage pour piétons.

Carrefour avenue Montjoie / chaussée de Waterloo

La suppression du stationnement est supérieure à ce qui est indiqué au point 2.8. du descriptif du projet.

La gestion de la traversée cycliste demande à être clarifiée (marquage, feux de signalisation).

Un potelet est prévu sur le cheminement du cycliste venant du bois et risque d'entraver le passage.

ICR C...

Rue Victor Allard depuis la commune de Forest vers la rue Gatti de Gamond

A la section entre la rue du Bambou et la gare de Stalle, le passage pour piétons devant le n°299 n'est pas représenté sur le plan. Il faut adapter le trottoir en conséquence (dalles podotactiles, potelets, etc.)

Le terminus du bus n'est pas représenté devant la gare.

Il manque une coupe.

Avenue de la Princesse Paola / rue Victor Gambier

Pas de remarques.

Rue Victor Gambier / rue de Stalle / rue Rittweger

On regrette que l'aménagement y a déjà été réalisé, sans permis, et qu'il pose des problèmes de giration au de la rue Victor Gambier.

Le plan n'est pas totalement conforme à la réalité (ex.: potelets représentés alors que ce sont des barrières parisiennes, asphalte rouge non répertorié, etc.)

Un signal D1 doit être placé, ainsi qu'un dispositif qui prévient de l'effet de chicane (en prêtant attention aux massifs en béton prévus).

Les camions venant de Gambier et tournant dans Stalle n'ont pas la place pour faire leur giration, c'est pourquoi les barrières actuelles sont endommagées.

Aucune information (hauteur, signalisation, etc.) n'est fournie sur les massifs en bétons qui ne sont d'ailleurs pas encore installés.

Il convient de faire attention à bien conserver une zone perméable/de verdure à l'angle avec la rue de Stalle à l'arrière de l'église.

Il faut prévoir des potelets au débouché de la rue Rittweger afin d'éviter le stationnement sauvage.

Les trajets cyclistes prévus dans le descriptif ne sont pas réalistes (présence de potelets sur l'îlot, difficulté de giration, manque de visibilité, etc.)

Rue Rittweger

L'aménagement pour les cyclistes venant de la chaussée d'Alseberg n'est pas clair.

La situation existante n'est pas conforme à la réalité, notamment en ce qui concerne la jonction du trottoir à hauteur des n°36-38.

La jonction des deux tronçons de pavés sciés à hauteur des n°36-38 est absente.

Le stationnement existant n'est pas représenté (dont deux places PMR !), mais n'est cependant pas annoncé comme étant supprimé.

On déplore l'absence de marquage et de lisibilité dans les deux sens.

Rue Rittweger / chaussée d'Alseberg

On déplore l'absence de marquages sur le trottoir traversant (fil rouge, perte de priorité, etc.) Par contre, il faut éviter le marquage en plein carrefour.

Il y a lieu de prévoir des potelets dans les extensions de trottoir afin d'empêcher le stationnement sauvage.

La traversée piétonne est à adapter selon les critères de la STIB pour annoncer le passage des trams.

Il est renseigné la plantation de 2 arbres au carrefour alors que n'en apparaît qu'un seul sur le plan.

Il faut tenir compte de l'entrée carrossable sise au n°27.

Avenue de la Fauvette / avenue Vanderaey

On déplore l'absence de marquages vélos au débouché de la rue Vanderaey sur l'avenue de la Fauvette côté est (n°23).

Avenue Vanderaey

Il convient de prêter attention à la présence de taques d'égout sur le tracé de la bande cyclable.

La couleur de la bande confort vélo en béton n'est pas précisée.

On s'interroge sur l'utilité d'avoir des pavés sciés couvrant l'espace entre la bande confort et le trottoir opposé.

On déplore l'absence de marquage et donc de lisibilité.

Avenue Vanderaey / Dieweg

Manque de marquage vélos au débouché de Vanderaey.

Dieweg / avenue Jean et Pierre Carsoel

On s'interroge sur le pertinence de réaménager ce carrefour étant donné qu'il l'a déjà été en 2009, notamment du côté de la station-service où la bordure est déplacée de quelques centimètres à peine ; on s'interroge sur le gain réel pour les cyclistes.

Trois traversées piétonnes sont prévues sur moins de 60m, sans explication utile.

Le risque de congestion au carrefour et de by-pass par la station-service pour le mouvement avenue Wolvendael / Dieweg est grand.

Manque de clarté concernant le maintien ou non des feux existant et de l'implantation d'un nouveau système de feux au milieu du carrefour.

On déplore l'absence de détails suffisants dans le descriptif.

Dieweg

Le marquage vélo continu au centre de la chaussée n'est pas pertinent vu que le stationnement est non continu sur tout le tronçon du côté impair.

Dieweg / avenue Circulaire / avenue des Statuaires

La commune d'Uccle va déposer prochainement une demande de permis pour le réaménagement de ce carrefour, réaménagement qui diffère du plan présenté ici et dont l'objectif est entre autres de diminuer la vitesse des véhicules dans l'avenue circulaire.

A ce propos, la mise en voie prioritaire de l'avenue Circulaire tel que préconisé par le plan n'est pas pertinente.

Avenue de Mercure

Le plan ne tient pas compte des zones de stationnement en chicane.

Avenue de Mercure / avenue Jean et Pierre Carsoel / avenue Lancaster

On s'interroge sur la pertinence de réaménager ce carrefour étant donné qu'il l'a déjà été en 2009.

Il manque une étude ex ante permettant d'évaluer l'impact de la modification des flux dans le carrefour (suppression des bandes de présélection, etc.)

Le risque de congestion du carrefour est grand vu la difficulté de giration des véhicules lourds.

On déplore un manque de clarté pour la traversée et l'insertion des cyclistes à la fin du plateau dans l'avenue de Mercure.

Le projet ne donne pas d'information quant à la matérialisation et la signalisation du trottoir partagé

Il convient de prendre en compte l'accès au garage du n°26 avenue de Mercure.

Aucun arbre n'est renseigné comme abattu alors que celui jouxtant l'accès au garage du n°26 avenue de Mercure se trouve sur le trajet des cyclistes.

Le marquage de l'ICR renseigné sur l'avenue Jean et Pierre Carsoel est à supprimer.

La traversée piétonne à l'entrée de l'avenue Lancaster n'est pas reprise sur le plan, et non aménagée (dalles PMR).

Les potelets existants ou projetés gêneront l'accès au trottoir partagé piétons/cyclistes.

Avenue Latérale

Le projet Infrabel à l'étude au carrefour de l'avenue Jean et Pierre Carsoel avec l'avenue Latérale est à considérer.

Le stationnement en partie sur accotement renseigné est inexistant en réalité.

On ne dénote aucun gain pour les piétons qui ne pourront pas circuler sur le nouvel aménagement projeté donc il faudrait considérer un trottoir partagé.

Certains passages pour piétons existants ne sont pas repris ni adaptés.

L'utilité d'un filet d'eau en asphalte coulé du côté du chemin de fer demande à être clarifiée.

Les parkings existants le long de la ligne de chemin de fer et les plantations existantes n'ont pas été pris en compte et risquent de ne pas permettre les aménagements préconisés.

*Il n'y a pas de lien entre les ICR C et 6 aux carrefours Copernic/Lancaster et Copernic/Latérale.
Il n'y a pas de dispositif anti-stationnement prévu sur la piste bidirectionnelle.*

Passerelle au-dessus des voies de chemin de fer

La passerelle n'est pas reprise dans la légende.

Il convient d'autoriser les cyclistes à l'emprunter par la mise en place d'une signalisation adéquate, tout en se prémunissant des risques de conflits avec les piétons vu la largeur disponible.

Carrefour avenue du Prince de Ligne / chaussée de Waterloo

La station Villo! et le mobilier urbain existants ne sont pas représentés et risquent d'entraver le cheminement des vélos.

Les passages pour cyclistes doivent être assortis d'une signalisation lumineuse adaptée aux différents flux du carrefour.

La drève du Sénéchal n'est pas un SUL actuellement, pour une raison de sécurité liée à l'étroitesse de la rue. La création d'un SUL dans la drève du Sénéchal nécessiterait l'approbation antérieure de la Cellule Sécurité Routière de Bruxelles-Mobilité.

Le marquage du sas vélo à hauteur du n°1184, chaussée de Waterloo est à revoir.

La montée des cyclistes sur le trottoir au débouché de la drève du Sénéchal est à revoir.

L'aménagement proposé impacte en partie sur la parcelle du n°1178.

Il faut prévoir un îlot au centre de la chaussée de Waterloo à hauteur du n°1184 afin de protéger les traversées.

Il manque une traversée cycliste au niveau du mitoyen des n°1172-70 et à hauteur du n°1199.

Les espaces partagés en trottoir de part et d'autre de l'avenue du Prince de Ligne et de la chaussée de Waterloo le long des n°1178-72 doivent être assortis d'une signalisation D9 ou D10.

Le marquage de tourne-à-gauche de la chaussée de Waterloo vers l'avenue du Prince de Ligne est à revoir (prolonger le marquage discontinu à l'axe au lieu de le faire revenir).

Carrefour drève du Sénéchal / avenue des Chênes

Aucune information n'est fournie dans le descriptif et aucune coupe ne figure sur le plan.

La drève du Sénéchal n'est pas un SUL actuellement, pour une raison de sécurité liée à l'étroitesse de la rue. La création d'un SUL dans la drève du Sénéchal nécessiterait l'approbation antérieure de la Cellule Sécurité Routière de Bruxelles-Mobilité et/ou par l'IBSR. En attente de validation, il convient de proposer un autre itinéraire (chaussée de Waterloo en sens montant vers l'avenue Montana), itinéraire qui est d'ailleurs prévu sur la carte des ICR disponible en ligne sur le site web de Bruxelles Mobilité (dernière mise à jour le 21/10/2014).

Aucune zone de stationnement n'est clairement marquée dans ces deux artères, le stationnement n'y est pas continu ; on s'interroge dès lors sur le marquage vélo continu au centre de la chaussée. De plus, il n'y a pas d'interdiction de stationner côté pair dans Sénéchal.

Il n'y a pas de jonction prévue entre les ICR C et MM.

Il faut tenir compte de l'accès des pompiers et pour les déménagements des n°6-8-10 (à hauteur du passage pour piétons existant).

Considérant que l'enquête publique a donné lieu à l'introduction de nombreuses réclamations d'ordre général ou relatives à des demandes et observations localisées, dont certaines fondées sur le respect de normes en vigueur ou des aspects pratiques ;

Considérant que l'analyse de la demande par les services communaux et les réclamations font apparaître des incohérences techniques auxquelles il y a lieu d'apporter une réponse avant délivrance du permis d'urbanisme ;

Que notamment, il y aura lieu de proposer un aménagement unique pour le square des Héros

Vu les avis rendus par les instances consultées en cours de procédure, et notamment :

- o l'avis de Bruxelles-Mobilité – AED direction gestion et Entretien des Voiries, émis le 11.06.2014*
- o l'avis de la CRMS émis en séance du 14.05.2014*
- o l'avis de Vivaqua le 23.10.2014,*

4 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise l'aménagement de 16 kilomètres d'itinéraires cyclables régionaux (ICR 7, 8, B et C), ce qui nécessite, pour chacun d'eux et selon la liste qui suit :

- o la mise en place systématique de marquages pour les cyclistes (pistes marquées, fil rouge, logos vélos; sas vélos, SUL, ..),*

- la sécurisation des carrefours suivants, avec avancées de trottoirs, mise en place de lignes guides et dalles podotactiles :

	Modifications ponctuelles aux carrefours
ICRB	Rue Vanderkindere/Chaussée de Waterloo
ICRB	Rue Vanderkindere/rue J. Hazard
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Stanley
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Lincoln
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Dodonnée
ICRB	Rue Vanderkindere/rue de la Primevère
ICRB	Rue Vanderkindere/rue de l'Anémone
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Gabrielle
ICRB	Rue Vanderkindere/rue M. Depage
ICRB	Rue Vanderkindere/rue G. Lotz
ICRB	Rue Vanderkindere/ruelles J. Stallaert-E. Cavell
ICRB	Rue Vanderkindere/ruelles E. Picard-Mac Arthur
ICRB	Rond-Point W. Churchill/avenue L. Errera
ICRB	Rond-Point W. Churchill/avenue Montjoie
ICRB	Avenue Montjoie/chaussée de Waterloo
ICR7	Rue Vanderkindere/rue J. Cuylits
ICR7	Rue Vanderkindere/ruelles Marianne-Merjay
ICR7	Rond-Point W. Churchill/rue Marianne
ICR7	Rond-Point W. Churchill/rue G. Mac Arthur
ICR7	Rond-Point W. Churchill/rue Marie Depage
ICR7	Rond-Point W. Churchill/avenue W. Churchill
ICR7	Rond-Point W. Churchill/avenue de Messidor
ICR7	Avenue de Messidor/av. du Bourgmestre J. Herinckx
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. Château de Walzin
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. de la Ferme Rose
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. J. Burgers
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. H. Elleboudt
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. de Boetendael
ICR7	Avenue De Fré/square De Fré
ICR7	Avenue De Fré/avenue des Statuaires
ICR7	Avenue De Fré/avenue H. Elleboudt
ICR7	Avenue De Fré/avenue Kamerdelle
ICR7	Avenue De Fré/avenue de l'Echevinage
ICR7	Avenue De Fré/avenue du Manoir
ICR7	Avenue De Fré/square des Héros
ICR7	Avenue de Fré/chemin du Crabbegat
ICR7	Avenue de Fré/rue Rouge
ICR7	Rue Rouge/Avenue de Wolvendael
ICR7	Rue de la Fauvette/Avenue de Wolvendael

ICR7	Rue de la Fauvette/rue Colonel Chaltin
ICR7	Rue de la Fauvette/rue Robert Scott
ICR7	Rue de la Fauvette/rue Klipveld-C. Bernaerts
ICR7	Rue de la Fauvette/rue Henri Van Zuylen
ICR7	Rue de la Fauvette/avenue Vanderaey
ICR7	Rue de la Fauvette/rue du Château d'Eau
ICR7	Rue du Coq/rue du Château d'eau
ICR7	Rue du Coq/rue des Poussins
ICR7	Rue du Coq/chaussée d'Alseberg
ICR7	Rue du Wagon/chaussée d'Alseberg
ICR8	Avenue de l'Aulne/av. D. Decroly
ICR8	Avenue de l'Aulne/av. de Vossegat
ICR8	Avenue de l'Aulne/rue V. Allard
ICR8	Avenue V. Allard/av. Princesse Paola
ICR8	Rue du Merlo/rue V. Allard
ICR8	Rue du Merlo/rue de la Magnanerie
ICR8	Rue du Merlo/rue du Roetaert
ICR8	Rue du Merlo/rue B. G. Van Hamme
ICR8	Chaussée de Neerstalle/rue B. G. Van Hamme
ICR8	Chaussée de Neerstalle/rue Zwartebeek
ICRC	Rue V. Allard/rue du Bambou
ICRC	Rue de Stalle/rue V. Allard/rue Ritteweger
ICRC	Rue Ritteweger/ch d'Alseberg/av. Vanderaey
ICRC	Dieweg/av. Wolvendael
ICRC	Dieweg/av. Paul Stroobant
ICRC	Dieweg/av. des Statuaires/av. Circulaire
ICRC	Av. Circulaire/av. Lancaster
ICRC	Ch. de Waterloo/av. Prince de Ligne/drève du Sénéchal
	Modification du profil de la voirie
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx
ICR7	Avenue de Fré entre le square de Fré et le square des Héros
ICR7	Rue Rouge devant le centre culturel
ICR7	Chaussée d'Alseberg entre Poussins et ancien Dieweg
ICRC	Avenue Latérale
ICRC	Rue Ritteweger
ICRC	Avenue Vanderaey
ICRB	Rue Vanderkindere entre Marie Depage et Gabrielle

6 : motivation sur la demande

Considérant que la demande telle qu'introduite suscite les considérations générales suivantes :

- la demande se situe dans le cadre des objectifs des plans régionaux en matière de mobilité,
- l'objectif de la demande consiste en effet:
 - à mettre en place les itinéraires cyclables régionaux prévus au PRD,
 - à permettre de tendre vers les objectifs de la Région bruxelloise en matière de mobilité active,

- à créer un cadre qui encourage à ce que 20% des déplacements se fassent à vélo (plan Iris II),
- à améliorer et sécuriser la circulation des cyclistes et des piétons tout le long des itinéraires,

Considérant que la demande comporte d'une part des actes et travaux qui consisteront en des aménagements ponctuels de carrefours et de voiries ou de tronçons de voiries, de trottoirs, ou encore de trottoirs traversants, dont principalement :

- Le réaménagement de la prolongation de la rue Zwartebeek,
- la mise en place de dispositifs de ralentissement du trafic (plateau, coussin berlinois, trottoirs traversants...),
- la réfection de voirie (avenue Vanderaeey par des pavés),
- la création de pistes cyclables le long de la promenade verte en about de la rue Zwartebeek au travers de la zone verte et de la zone de sports et de loisirs en plein air,
- la mise en place de la signalisation directionnelle propre aux itinéraires cyclables régionaux,
- l'aménagement de stationnement pour vélos,
- le placement de mobilier urbain,
- la plantation d'arbres, surtout rue Vanderkindere (37 prunus),
- la mise en place de dispositifs de guidage pour les personnes mal-voyantes

Considérant que selon les itinéraires et les lieux traversés, le projet se matérialise d'autre part et plus précisément par les actes et travaux substantiels suivants, qui présentent un impact plus significatif sur des tronçons de voirie :

- Rue Vanderkindere :
 - Réaménagement de carrefours et trottoirs entre la rue Vanderkindere et, d'une part, la rue Gabrielle et la rue de l'Anémone, et d'autre part la rue Gabrielle et la rue Marie Depage
 - Suppression, qui en découle, et qui va de pair avec la mise en sens unique de la rue Marie Depage, du seul double sens ponctuel de la rue Vanderkindere, entre la rue Marie Depage et la rue Gabrielle.
- Avenue Bourgmestre Jean Herinckx:
 - l'aménagement d'une piste bidirectionnelle séparée, du côté impair;
 - le reprofilage de l'avenue entre les arbres existants maintenus, l'avenue étant réduite à 6 mètres de large, avec suppression des bermes centrales;
 - le maintien du stationnement des deux côtés;
 - le reprofilage des trottoirs qui auront une largeur de 3 à 4 mètres sauf au droit des arbres;
 - le gain de 10 emplacements de stationnement (dont le nombre passe de 172 à 182),
- Avenue De Fré:
 - la mise en place, dans le tronçon entre le carrefour de l'avenue des Statuaires et le square des Héros, d'une bande mixte réservée aux bus et aux cyclistes du côté pair (sens de la descente) et d'une piste cyclable unidirectionnelle séparée du côté impair (3 mètres de largeur, sens de la montée),
 - le reprofilage de la partie de l'avenue dévolue au trafic à 6 mètres de largeur (2 bandes de circulation – une dans chaque sens, séparée de la « bande bus » précitée par une ligne blanche de 20 centimètres)
 - du côté impair, la suppression de 30 emplacements de stationnement (dont 18 en dehors d'entrées de garage), l'abattage des arbres d'alignement et le maintien d'un trottoir de minimum 2 mètres de largeur,
- Square des Héros:
 - selon le plan 6341 :
 - l'arrivée, dans l'axe de l'avenue De Fré, de la bande mixte bus / cyclistes précitée, jusqu'au quai des arrêts (dont des terminus) des bus 38, 41, 43, et la création d'un trottoir traversant à l'amorce de la rue Rouge,
 - l'aménagement d'un trottoir partagé le long du parc,
 - selon le plan 6347 :
 - un aménagement qui contredit cette option et ne se raccorde pas au plan 6341, crée un vaste îlot central dont la majeure partie de la surface n'est pas définie en termes de matériaux et y installe davantage d'espaces d'arrêt de bus
 - l'aménagement d'un trottoir partagé le long du parc,

- Rue Rouge :
 - un élargissement de trottoir et installation d'un ralentisseur à proximité du château du Wolvendael (école des arts)
 - un aménagement de stationnement « en épis inversés » sur accotement devant le Centre culturel et l'entrée du parc de Wolvendael,
- Rue Rittweger:
 - l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de largeur,
- Avenue Vanderaey:
 - l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de largeur, dans le sens de la montée, avec remplacement des gros pavés par des pavés sciés,
- Avenue Latérale:
 - l'élargissement du trottoir le long du chemin de fer à 4 mètres ce qui permet une piste cyclable bidirectionnelle,
- Chaussée d'Alseberg :
 - la mise en place, dans le tronçon entre le carrefour de la rue du Coq et de l'ancien Dieweg, d'un trottoir mixte réservé aux piétons et aux cyclistes du côté pair,
 - du côté pair, la suppression de tout stationnement

Considérant que les continuations des mêmes itinéraires cyclables régionaux situés sur les territoires des autres communes (Saint-Gilles, Forest, Ixelles, Ville de Bruxelles) font l'objet d'autres demandes de permis d'urbanisme;

Considérant que l'extrémité de l'ICR7 entre la gare de Calevoet et la limite régionale ne fait cependant pas partie de la demande, car elle entraîne la modification du passage sous le chemin de fer;

Considérant que la demande telle qu'introduite suscite les considérations particulières suivantes :

- o Les ICR empruntent généralement des voiries de quartier,
- o Ils se développent, à certains endroits, sur des voiries de rang supérieur dans la hiérarchie des voiries du territoire régional.
- o Dans le cas de passage difficiles de voiries régionales, des aménagements particuliers sont prévus:
 - rue de Stalle, entre la rue Rittweger et la rue Victor Gambier, où les plans confirment des zones d'attente déjà réalisées,
 - entre l'avenue de Mercure et l'avenue Lancaster, une extension du trottoir, partagé permet aux cyclistes d'éviter de croiser la circulation des trams,
 - chaussée de Waterloo entre l'avenue du Prince de Ligne et la drève du Sénéchal, les traversées cyclistes sont dirigées de manière à traverser la chaussée perpendiculairement, et parallèlement aux passages piétons,
- o Ils traversent essentiellement des zones d'habitation ou des zones d'habitation à prédominance résidentielle,
- o Les ICR entraînent globalement une perte de stationnement, au profit d'un aménagement plus convivial et plus sécurisant pour les différents usagers, notamment aux carrefours (suppression du parking sauvage),
- o Si pour certaines voiries, le bilan en stationnement prévoit un complément d'emplacements (avenue Bourgmestre Jean Herinckx, avenue de l'Aulne...), la demande ne propose pas d'alternative pour certains tronçons (avenue De Fré, chaussée d'Alseberg, à proximité de la gare de Calevoet),
- o Etant donné la problématique des inondations à Uccle, le remodelage de certaines voiries et l'importance des surfaces imperméabilisées modifiées dans le cadre de ce projet d'ICR sont tels que la réflexion sur la gestion des eaux pluviales doit davantage être intégrée dans les aménagements situés en amont de tronçons de voiries sujettes à des inondations récurrentes, comme l'avenue De Fré,
- o C'est le cas notamment pour les tronçons de voiries dont le profil en travers est profondément revu, comme celui de l'avenue Bourgmestre J. Herinckx, en forte pente vers la vallée de l'Ukkelbeek,
- o L'enjeu est de taille :
 - en effet, pour cette seule voirie, une surface imperméabilisée d'environ 14.250 m² est modifiée dans le projet d'ICR,
 - cette surface représente la surface occupée par l'emprise de la construction de 200 maisons unifamiliales de 12 mètres x 6 mètres (pour lesquelles un bassin d'orage temporisant l'eau de pluie est demandé lors des demandes de permis d'urbanisme, afin de diminuer le risque de surcharge des égouts).

- les aménagements proposés, aux larges oreilles de trottoir et aux bandes de stationnement longitudinales de part et d'autre de la chaussée carrossable sont l'occasion d'envisager la création de noues paysagères dans l'aménagement, et d'opter pour des matériaux drainants.
- Il en va de même pour le vaste espace du square des Héros dont l'aménagement n'est pas défini au plan 6341 joint à la demande, ainsi que pour toutes les vastes oreilles de trottoir qu'engendre le projet et pour lesquelles le projet propose un revêtement de trottoir minéral,
- Le projet offre donc, de pair avec son principal objectif, une grande opportunité de réduire l'impact des eaux de ruissellement sur les égouts.

Considérant que les principales incidences du projet portent sur les aspects suivants :

○ **En matière de circulation :**

- D'une façon générale, les divers aménagements projetés sont de nature à ralentir la vitesse du trafic dans les carrefours et à leur approche, et sont de nature à améliorer les conditions de visibilité sur le trafic piéton et cycliste
- Le projet touche essentiellement le vaste carrefour que forme la rue Vanderkindere avec la rue Marie Depage, la rue de l'Anémone et la rue Gabrielle, en ce qu'il empêche la seule connexion en voiture existante et directe entre les îlots aux abords du rond-point Churchill et la Bascule, via la place Guy d'Arrezzo.
- Dans le même ordre d'idée, la modification de sens de circulation à cet endroit se complète par la mise en sens unique du premier tronçon de la rue Marie Depage depuis la rue Vanderkindere avec un SUL pour les cyclistes.
- Le trottoir entre la rue Marie Depage et la rue Gabrielle serait fortement élargi.
- Le trafic de transit depuis l'avenue Churchill serait en conséquence reporté par la rue Général Lotz et l'avenue Molière;

○ **En matière de stationnement :**

- Le projet prévoit des entraves au stationnement sauvage et gênant aux carrefours, par la création d'oreilles de trottoirs protégés de potelets.
- Dans ces situations, la suppression d'emplacements réglementaires est limitée et les conditions de visibilité et de sécurité sont sensiblement améliorées.
- La suppression de capacité de stationnement la plus importante intervient :
 - le long de la chaussée d'Alseberg (côté pair, entre la rue du Coq et la rue du Wagon - tronçon qui se raccorde à la chaussée devant la gare de Calevoet) où le stationnement longitudinal est supprimé sur près de 120 mètres: perte de +/- 20 emplacements, en ce compris les espaces devant les entrées de garages et les accès aux entreprises), à proximité d'une gare bien desservie par les sociétés de transports publics (1^{ière} et plus importante gare du territoire communal et pôle de transfert intermodal SNCB / TEC / De Lijn / STIB),
 - avenue De Fré (tronçon évoqué ci-avant) où les cyclistes peuvent s'engager dans l'ascension de l'avenue De Fré au départ du square des Héros en dehors de la congestion de la circulation
- Par contre, il y a un gain de places avenue Bourgmestre Herinckx (+ 10) ainsi qu'au croisement de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat (+6), lieu dont l'aménagement devrait être revu, notamment pour permettre l'accès aisé aux sous-sol des immeubles tout en évitant le parking sauvage.
- D'une façon générale, dans les lieux cruciaux en termes de perte de capacité de stationnement en espace public, le projet n'envisage pas d'alternative.

○ **En matière de transports en commun:**

- Le square des Héros fait l'objet, pour rappel, de deux aménagements différents, notamment en matière de 3 lignes de bus, où :
 - une première option maintient le dispositif existant de l'arrêt / terminus, situé le long de l'espace central du square et y fait aboutir la bande mixte bus / vélos précitée
 - une seconde option qui propose de nouveaux espaces qui pourraient être destinés aux lignes 98 (terminus) et 43 (arrêt, et terminus en soirée)

○ **En matière de patrimoine:**

- Les 4 itinéraires cyclables proposés exigent tous des réaménagements spécifiques plus ou moins importants des voiries. Mis à part quelques tronçons où seuls des marquages et une nouvelle signalisation encombrante sont prévus, ils portent sur la transformation de la quasi-totalité des carrefours rencontrés mais aussi sur la modification du profil en largeur de certaines voiries et même sur des réaménagements beaucoup plus conséquents.

Ces travaux résulteront par endroits dans la dégradation de paysages urbains à haute valeur patrimoniale : les zones d'intervention sont souvent localisées dans les avenues les plus pittoresques de la commune (comme le bas de l'avenue De Fré, à proximité immédiate de plusieurs monuments et sites classés ou encore l'avenue Vanderaey) et dans les zones de protection ou à proximité immédiate de biens classés, dont un au moins a été proposé à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial : le Bloemenwerf de l'architecte Henry van de Velde, avenue Vanderaey.

- Il est à noter à ce propos que bon nombre des biens classés concernés par cette demande ne bénéficient pas de zone de protection car leur classement est antérieur à la législation qui régit cet aspect de la protection (ordonnance RBC de 1993). Cette particularité administrative ne peut servir de prétexte pour ne pas ambitionner une bonne intégration patrimoniale et urbanistique du réaménagement de leurs abords.

Considérant que le projet suscite les observations suivantes, en sus de celles-ci-avant sur les aspects du projet qui engendrent des modifications de profil de voirie et de répartition de l'espace public:

Avenue Bourgmestre J. Herinckx:

- l'aménagement d'une piste bidirectionnelle séparée, côté impair a suscité des remarques au cours de l'enquête publique, quant à la vitesse des vélos dans le sens de la descente;
- le reprofilage de l'avenue entre les arbres existants maintenus, l'avenue est réduite à 6m de large;
- la suppression des bermes centrales a également suscité des observations quant à la possibilité de dépassement;
- le maintien du stationnement des deux côtés présente un bilan positif de 10 emplacements complémentaires, le nombre passant de 172 à 182;
- le reprofilage des trottoirs et l'aménagement d'oreilles est au profit du confort des usagers

Considérant que le projet adapte la largeur et le paysage de l'avenue sur des normes d'avenue résidentielle contemporaine et crée de très grandes oreilles de trottoirs avenue Bourgmestre Jean Herinckx, notamment à l'angle de l'avenue de la Ferme Rose,

Qu'un aménagement paysager de pleine terre pourrait être proposé sur ces grandes parties de trottoirs,

Avenue De Fré:

- le projet propose la refonte d'un aménagement renouvelé il y a quelques années à peine (2007), et en bon état d'entretien, en vue :
 - de la mise en place d'une bande cyclable unidirectionnelle séparée du côté impair et d'une bande Bus + vélo du côté pair,
 - du reprofilage de la partie de l'avenue dévolue au trafic à 6 mètres de largeur avec trottoirs de minimum 2 mètres de largeur,

Considérant que ce parti d'aménagement entraîne la perte d'emplacements sans en étudier les incidences ou proposer d'alternative,

Considérant que l'abattage des arbres d'alignement du côté impair (jeunes arbres; les plus beaux arbres sont généralement sur terrain privé) est un élément du projet qui a fait l'objet de nombreuses réclamations et notamment de l'avis de la CRMS

Considérant que le projet propose des trottoirs traversants pour les avenues Kamerdelle et du Manoir ainsi que pour le chemin du Crabbegat qui s'y raccordent, avec plantation d'arbres aux carrefours, marquant à l'amorce de chacune de ces avenues l'entrée du quartier résidentiel contigu ou du site classé du chemin du Crabbegat,

Square des Héros:

- pour rappel, les plans du projet font figurer deux options différentes d'aménagement,
- le projet propose un trottoir partagé le long du parc de Wolvendael,
- le projet propose un trottoir traversant à l'embranchement de la rue Rouge,

Rue Rouge:

- devant l'entrée du Centre Culturel d'Uccle (CCU), le projet propose une organisation du stationnement en épis inversés, d'agrandir le trottoir et de procéder au marquage d'un passage piéton vers le Parc de Wolvendael

Considérant que l'aménagement proposé n'est cependant ni convaincant ni qualitatif, en ce que :

- le passage piéton et la bande de dalles pododactiles pour les personnes malvoyantes n'est pas axée sur la composition du cube en verre, véritable enseigne architecturale du CCU,
- le trottoir résultant des emplacements en épi a une forme mettant peu en valeur le hall d'entrée cubique du CCU.

- le lien avec le parc de Wolvendael se fait de plus par un simple passage marqué, alors qu'un plateau au même niveau que les trottoirs, sous forme de parvis sur la largeur du tracé courbe qui magnifie l'entrée du parc, permettrait de créer une connexion piétonne, beaucoup plus élégante et en matériaux nobles (par exemple, la pierre bleue utilisée pour le trottoir du centre culturel) entre le Centre Culturel et le Parc de Wolvendael, site classé, tout en diminuant la vitesse des voitures.

Considérant qu'un tel parvis offrirait également, à certaines occasions exceptionnelles, au CCU de disposer d'une grande terrasse en lien avec le Parc de Wolvendael, qui pourrait être utilisée en fermant exceptionnellement la rue Rouge à la circulation.

Rue Rittweger:

- l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de large,
- la bande confort n'est cependant pas continue (devant n°36)

Traversée rue de Stalle entre Gambier et Rittweger:

- la traversée pour les cyclistes n'est pas claire, et est de facto très difficile, voire impossible pour certains vélos, au vu du tracé proposé

Avenue Vanderaey:

- l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de large, dans le sens de la montée, le remplacement des gros pavés par des pavés sciés,
- la bande confort est en béton alors qu'elle est en pavés sciés sur la rue Rittweger. Une continuité et cohérence de matériaux nobles est à privilégier,

Avenue Latérale:

- élargissement du trottoir le long du chemin de fer à 4m ce qui permet une piste cyclable bidirectionnelle,

Rue Vanderkindere:

- la suppression du double sens ponctuel au carrefour de la rue Vanderkindere avec les rues de l'Anémone, Gabrielle et Marie Depage oblige, de passer par des voiries munies de feu pour tous les déplacements en voiture depuis l'ouest de ce carrefour vers la place Guy d'Arezzo, ce qui allonge les déplacements en temps et en distance, est très contraignant pour les habitants du quartier et engendrera pour certains un trafic de transit auquel ils ne sont actuellement pas confrontés;
- bien qu'étant une situation exceptionnelle de double sens ponctuel dans une voirie en sens unique sur 2 kilomètres, ce carrefour fonctionne bien en situation existante;
- l'apport pour le piéton de la rue Vanderkindere est mineur, ce trottoir n'est pas bien orienté du point de vue de l'ensoleillement;
- l'accès à la station d'essence n'apparaît possible que par la rue de l'Anémone, ce qui est très contraignant également pour les habitants du quartier et pour ce commerçant,

Considérant qu'avant d'être proposée dans une demande de permis d'urbanisme, une telle mesure doit être étudiée sur le plan des incidences, par une période d'essai accompagnée de relevés et de comptage des situations de trafic dans les voiries avoisinantes

Avenue de l'Aulne:

- Le projet crée une importante oreille de trottoir (avec une zone stationnement en côte à-côte) à l'angle de l'avenue du Vossegat et de l'avenue de l'Aulne, sans tenir compte des deux entrées-sorties de garage vers les sous-sols des immeubles à appartements multiples de l'avenue du Vossegat (largeur de 4 bandes : 2 entrées-sorties)
- Cet aspect est par ailleurs développé, quant aux objectifs à atteindre et aux modalités de mise en œuvre, dans l'avis des services techniques communaux

Chaussée d'Alsemberg:

- entre la rue du Coq et l'ancien Dieweg, l'ICR est aménagé sur une largeur de 3.13 mètres, espace partagé avec les piétons,
- la traversée de la chaussée n'est pas protégée,
- se pose la question de l'utilisation de l'espace public par des terrasses de commerçants du secteur HoReCa,

Considérant que le projet propose, outre les aspects développés ci-dessus:

- Le réaménagement de la prolongation de la rue Zwartebeek,
- la mise en place de dispositifs de ralentissement du trafic (plateaux, coussins berlinois, ...),
- la création de pistes cyclables le long de la promenade verte en about de la rue Zwartebeek au travers de la zone verte et de la zone de sports,
- la mise en place de la signalisation directionnelle propre aux ICR,
- l'aménagement de stationnement pour vélos,
- le placement de mobilier urbain,

- la plantation d'arbres surtout aux carrefours,

Considérant en conclusion que la demande telle qu'introduite :

- propose un cadre général en faveur du développement des déplacements à vélo,
- améliore de façon générale les trottoirs et la visibilité aux carrefours au sein des quartiers traversés,
- que l'aménagement des ICR doivent sécuriser les cyclistes tels qu'un enfant de 10 ans,
- que le rond-point Churchill, le square des Héros et l'avenue Circulaire ne font pas partie de la demande,
- pose cependant des problèmes aux points suivants, à défaut de proposer une alternative fonctionnelle et / ou paysagère :
 - dans la rue Marie Depage, par sa mise en sens unique et par l'aménagement du carrefour qu'elle forme avec la rue Vanderkindere, la rue Gabrielle et la rue de l'Anémone,
 - au bas de l'avenue De Fré, où la refonte d'un aménagement récent n'apparaît pas fondée, notamment en raison d'absence d'alternative, fût-elle partielle, en matière de stationnement, et en raison de l'altération du caractère paysager de ce tronçon de l'avenue De Fré,
 - au square des Héros, où l'aménagement n'est pas clairement défini,
 - le long de la chaussée d'Alseberg, entre la rue du Coq et le carrefour que forme la chaussée avec l'ancien Dieweg, le Dieweg et la rue Engeland, où le projet ne propose pas d'alternative en un lieu qui constitue un pôle de transfert intermodal et où se situent plusieurs commerces, une grosse entreprise et une bonne densité d'habitations,
 - au carrefour de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat,
 - dans l'avenue Vanderaey entre la rue de la Fauvette et le Dieweg, où le projet postule une nouvelle modification complète du caractère des lieux en proposant la suppression systématique des gros pavés anciens (sauf dans les parties réservées au parking) et leur remplacement par une bande confort pour les cyclistes en montée ainsi que par des pavés sciés entre la bande confort et le trottoir opposé. Or, il s'agit d'un des voiries les plus significatives sur le plan patrimonial et urbanistique, encore porteuse de l'ancienne identité rurale de la commune, qu'il y a lieu de préserver,
- nécessite d'être réévaluée par le demandeur, à la lumière des observations et divers avis émis au cours de l'enquête publique, sous forme d'un projet cohérent, sans ambiguïté, et qualitatif dans le sens d'une plus-value paysagère aux endroits clés que traversent ces itinéraires cyclables régionaux,
- nécessitera d'intégrer la situation à laquelle aboutira le projet de réaménagement du rond-point Churchill, projet dont la demande de permis d'urbanisme est actuellement à l'instruction

Considérant que la demande telle qu'introduite nécessite d'être reconsidérée au moins sur les aspects suivants pour répondre au bon aménagement des lieux :

- dans l'attente du permis d'urbanisme relatif au rond-point Churchill, y maintenir la situation existante de la piste cyclable,
- retirer de la demande l'aménagement de l'avenue De Fré, celui-ci :
 - devant faire partie intégrante d'une étude globale du square des Héros,
 - devant être mis en oeuvre après le chantier du collecteur – bassin d'orages,
 - devant faire partie d'un aménagement global qui intègre le square des Héros et le raccord avec la rue Rouge,
- dans l'attente, sur ce tronçon de l'avenue, prévoir le marquage de bandes cyclables suggérées,
- retirer de la demande le tronçon de la chaussée d'Alseberg, entre la rue du Coq et la gare, et traiter ce tronçon dans le projet qui assurera la continuité de l'itinéraire cyclable régional au-delà de la gare,
- retirer de la demande l'avenue Vanderaey et étudier une alternative de tracé qui évite cette voirie peu adaptée aux cyclistes (voir notamment avis CRMS et remarques faites en séance publique de la Commission de concertation),
- envisager, pour ce faire, les solutions amorcées dans le cadre des conditions émises dans les permis d'urbanisme délivrés pour des projets dans les environs immédiats, et procéder à l'évaluation des incidences pour les diverses options,

- dans l'attente, sur ce tronçon de la chaussée, maintenir la situation avec logos « vélo »,
 - en ce qui concerne le carrefour de la rue Vanderkindere avec les rues de l'Anémone, Gabrielle et Marie Depage :
 - procéder à un essai de la situation proposée, comme annoncé lors des réunions qui se sont tenues dans la phase de la préparation du projet,
 - procéder, lors de cet essai, à une campagne de comptages dans les voiries avoisinantes, pour en mesurer les effets,
 - en l'absence d'alternative probante, maintenir le double sens ponctuel,
 - le cas échéant, en cas de maintien de l'aménagement projeté, parfaire l'aménagement, largement élargi, de la rue Vanderkindere, entre la rue Marie Depage et la rue Gabrielle, ce qui permettra un meilleur aménagement paysager de ce carrefour atypique de la rue (cf arbre prévu à l'angle Anémone/Vanderkindere),
 - tenir compte des remarques des services techniques communaux en ce qui concerne les matériaux,
 - vérifier l'accessibilité, tant pour les livraisons que pour la clientèle, aux stations-service de la rue Vanderkindere,
 - faire apparaître clairement les possibilités de girations pour le charroi de livraisons des commerces de la rue Vanderkindere, compte tenu des sens uniques et du fait que la rue compte plusieurs concessionnaires automobiles,
 - tenir compte, dans l'aménagement de l'oreille de trottoir à l'angle de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat, des deux entrées-sorties des parkings en sous-sol des immeubles existants, et des remarques des services techniques communaux,
 - étudier une alternative de tracé qui évite la rue Vanderkey peu adaptée aux cyclistes, selon les remarques faites en séance publique de la Commission de concertation,
 - envisager, de manière générale et afin d'intégrer une gestion optimale des eaux de pluie dans le cadre des travaux à réaliser :
 - qu'un maximum des emplacements de parking créés ou modifiés soient infiltrants, à moins d'être dans une zone non infiltrante (voir carte Bruxelles-Environnement des zones potentielles d'infiltration des eaux pluviales en RBC),
 - que les oreilles de trottoir agrandies significativement à l'occasion de cet aménagement contribuent également à infiltrer une certaine quantité d'eau pluviale,
 - que les pistes cyclables (par exemple, celle à aménager avenue Latérale) soient étudiées dans le même souci,
 - prévoir des aménagements paysagers de pleine terre aux élargissements des oreilles de trottoirs, avenue Bourgmestre J. Herinckx, et y envisager l'infiltration d'un maximum d'eau de pluies (de même que pour les emplacements de stationnement),
 - supprimer les incohérences et corriger les aspects évoqués dans l'avis conjoint du Service Technique de Voirie et du Service de la Mobilité de la Commune d'Uccle,
 - tenir compte de l'avis de la CRMS,

Que ces modifications:

- ne modifient pas l'objet de la demande en ce que la demande maintient globalement les tracés et les objectifs des plans régionaux,
- répondent à des objections que suscitait la demande telle qu'introduite en ce que de nombreuses réclamations et avis ont été émis suite à l'étude attentive des instances concernées et des participants à l'enquête publique,....

Avis FAVORABLE aux conditions émises ci-dessus.