

## Interpellation de M. COOLS : Les pistes cyclables chaussée de Waterloo.

**M. Cools** signale que des pistes cyclables sous forme de marquages au sol et des bandes cyclables suggérées (marquage de pictogrammes vélos) viennent d'être réalisées chaussée de Waterloo entre l'avenue De Fré et l'avenue du Prince d'Orange.

Le Collège a-t-il été consulté par le Ministre régional de la Mobilité sur cette réalisation ? A-t-il marqué son accord sur celle-ci ?

Une collaboratrice de Mme le Ministre a annoncé sur les réseaux sociaux que la facilitation du déplacement en vélo chaussée de Waterloo s'accompagnerait d'une suppression de stationnements entre le Vivier d'Oie et l'avenue Montana. Au vu des marquages déjà réalisés, cela ne semble pas être le cas. Le Collège peut-il confirmer qu'aucune place de stationnement ne sera supprimée là ou ailleurs chaussée de Waterloo ?

Si la création de bandes cyclables suggérées ne semble pas poser de problèmes particuliers, celle de pistes cyclables entraîne un fort rétrécissement de la largeur des bandes de circulation. Cela ne pose pas de problème du côté de la chaussée où il y a une piste cyclable. Par contre, de l'autre côté, un automobiliste ne peut plus doubler un cycliste sans empiéter sur la bande de circulation dans l'autre sens. Précédemment, il pouvait doubler le cycliste sans devoir emprunter cette bande. Vu l'importance de l'axe de circulation que constitue la chaussée de Waterloo, est-il judicieux de la transformer en itinéraire cycliste alors que la drève de Lorraine et le Bois de la Cambre permettent une circulation cycliste en site propre ?

En tout état de cause, n'aurait-il pas fallu, avant de réaliser des pistes cyclables chaussée de Waterloo, examiner s'il n'était pas plus prioritaire d'y faciliter la fluidité des transports en commun et, le cas échéant, privilégier cette dernière fluidité ?

**M. Godefroid** a une expérience personnelle de la circulation à vélo chaussée de Waterloo : on ne dispose plus de piste cyclable lorsqu'on arrive à Uccle et on en récupère une lorsqu'on sort d'Uccle.

Il rappelle que les aménagements de voirie requièrent désormais l'application du principe dit « Stop », en vertu duquel il convient de privilégier d'abord les piétons, puis les cyclistes, ensuite les transports en commun et enfin les voitures, de manière à encourager les modes de transport les plus vertueux et les plus bénéfiques pour la santé.

Pour ce qui concerne la problématique du dépassement sur la chaussée de Waterloo, les cyclistes atteignent une vitesse de 20 à 30 km/h voire davantage dans les descentes et roulent beaucoup plus lentement dans les montées. Il est donc normal que les automobilistes demeurent derrière les cyclistes dans les descentes et que dans les montées, ils puissent dépasser les cyclistes sans danger pour ces derniers grâce à l'aménagement d'une piste cyclable bien sécurisée.

**Mme Fraiteur** n'est pas du tout opposée aux pistes cyclables mais manifeste une certaine perplexité à l'égard des bandes délimitées, dont elle s'étonne des proportions.

La commune a-t-elle été associée au traçage ? Avait-elle le droit de proposer des améliorations éventuelles ?

**M. De Bock** est interpellé par le fait que, pour la chaussée de Waterloo, la piste cyclable est très protégée en dehors d'Uccle et l'est moins à Uccle.

Il rappelle qu'il est intervenu précédemment sur la drève Saint-Hubert qui, tout en se situant sur le territoire ucclois, constitue le prolongement de la chaussée de Waterloo vers La Hulpe. La piste

cyclable qu'elle comporte prend le chemin de la Petite Espinette pour déboucher sur la drève de Lorraine.

En raison de ce détour de la piste cyclable, la drève Saint-Hubert s'avère dangereuse pour rejoindre la forêt de Soignes de l'autre côté.

Une sécurisation de la drève Saint-Hubert par une piste cyclable permettrait aux cyclistes de rejoindre plus facilement la forêt de Soignes sans passer par le détour par la drève de Lorraine via la Petite Espinette.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond que, depuis 2020, le Collège a adressé à plusieurs reprises des courriers à la Région pour réclamer une plus grande sécurisation des cyclistes sur la chaussée de Waterloo, eu égard au fait qu'il s'agit d'un axe de circulation important, arpenté également par des lignes de bus.

Suite à cette demande d'informations, le Collège a reçu des plans en amont, qui correspondaient globalement à ce qu'il a lui-même suggéré, mais le dispositif est loin d'être parfait, puisque les pistes cyclables ne sont pas séparées et pour les rendre parfaitement confortables et sécurisantes, il faudrait des arbitrages plus délicats.

Pour ce qui concerne la chaussée de Waterloo, on est parti du constat que cette voirie comporte des tronçons larges où il est possible de tracer une piste cyclable, en particulier dans le sens montant. C'est notamment le cas du tronçon très pentu entre le Vivier d'Oie et le Fort Jaco.

Les cyclistes roulent évidemment moins vite que les automobilistes sur les voiries en forte pente. Si les automobilistes sont sous pression, ils vont avoir tendance à s'agacer derrière les cyclistes. Dès lors, ces derniers ont besoin d'un couloir qui leur soit réservé pour circuler à leur aise.

Une distance de 70 cm est préservée entre les véhicules en stationnement et les pistes cyclables marquées, afin d'éviter des accidents graves lors de l'ouverture des portières.

Les bandes cyclables suggérées sont privilégiées dans les descentes, où les conflits entre automobilistes et cyclistes sont moins fréquents grâce à l'allure des cyclistes.

Vu que les logos à caractère indicatif ne sont pas accolés tout près des voitures en stationnement, on sécurise un petit espace qui évite aussi les collisions lors de l'ouverture des portières.

Ce dispositif, qui constitue une certaine amélioration par rapport à la situation antérieure, induit un rétrécissement de la voirie. Or, la vitesse a tendance à baisser lorsque les voiries sont rétrécies. Etant donné que la limitation de vitesse a été fixée à 30 km/h sur l'essentiel de la chaussée de Waterloo, on a donc une configuration de voirie qui coïncide mieux avec ce régime de vitesse.

La situation du trafic par rapport au dépassement des véhicules n'a pas changé de façon radicale : auparavant, un cycliste sur la chaussée devait de toute façon respecter une distance d'environ 1 mètre avec les véhicules en stationnement s'il voulait éviter une portière ; de même, un automobiliste souhaitant dépasser un cycliste devait respecter une distance d'environ 1,50 m quand il le doublait, ce qui l'amenait de facto à empiéter sur la bande en sens inverse.

Le tronçon de la chaussée de Waterloo entre les avenues Latérale et Montana est le seul à être sous statut « Vélo plus » (et non « Vélo confort ») parce qu'il est inclus dans le futur RER Vélos, véritable « autoroute à cyclistes ». Des arbitrages seront certainement nécessaires à moyen terme pour adopter les mesures destinées à sécuriser le flux de cyclistes.

M. l'Echevin Wyngaard reconnaît que la piste cyclable de la drève de Lorraine n'est pas dans un état satisfaisant : elle est étroite ; elle est susceptible d'entraîner des chocs frontaux entre cyclistes du fait de sa présence d'un seul côté ; elle n'est pas éclairée en raison de sa situation en zone Natura 2000, ce qui est de nature à poser des problèmes de sécurité en soirée et en hiver ; elle se déploie dans un secteur dépourvu de commerces et d'écoles.

M. l'Echevin Wyngaard partage le point de vue de M. Cools quant à l'intérêt de mener une réflexion sur la fluidité des transports en commun, mais il ne faut pas oublier que la largeur dont ils ont besoin est plus importante que celle requise pour une piste cyclable marquée intégrant l'espace « portières » et nécessitera des arbitrages. La situation est donc plus complexe que pour les marquages qui ont été réalisés et qui n'induisaient aucune perte de stationnement.

À chaque carrefour, des bandes de présélection ont été maintenues, de manière à éviter des remontées de files. Le carrefour entre l'avenue du Prince de Ligne, la chaussée de Waterloo et la drève du Sénéchal s'avère un peu problématique, dans la mesure où les nouveaux marquages semblent induire des ralentissements importants. Le Collège est en contact avec Bruxelles-Mobilité afin de déterminer comment on pourrait améliorer la situation.

La suggestion de M. De Bock relative à la drève saint-Hubert est certes intéressante, mais elle se heurte aussi aux contraintes propres aux zones Natura 2000.

**M. Cools** reconnaît l'absence de piste cyclable après l'avenue Prince d'Orange quand on vient de Waterloo. Cependant, il y a quand même des pistes cyclables des deux côtés de l'avenue Van Bever qui permettent de rejoindre la drève de Lorraine.

M. Cools craint que l'adoption du mode « Vélo plus » entre les avenues Latérale et Montana n'entraîne une suppression supplémentaire de stationnements dans le futur.

En vertu du principe « Stop », les automobilistes sont censés passer après les autres usagers. Bien que ce principe puisse être légitime dans l'absolu, il y a lieu de s'interroger sur sa pertinence pour un grand axe de circulation comme la chaussée de Waterloo, et ce d'autant plus que la circulation y est plus dense en raison de la limitation de l'accès au Bois de la Cambre.

M. Cools remarque à cet égard que le Plan communal de mobilité mentionne des itinéraires cyclables parallèles à la chaussée de Waterloo, via l'avenue de Floride et toute une série de voiries secondaires où les cyclistes bénéficieraient d'une plus grande sécurité.

**M. De Bock** comprend les difficultés posées par la zone Natura 2000.

Mais vu qu'un grand parking pour voitures a été construit à hauteur de Rhode-Saint-Genèse, M. De Bock estime qu'il devrait quand même être possible d'aménager une piste cyclable sur la drève Saint-Hubert.

**M. Godefroid** remarque que M. Cools émet des réserves à l'égard d'une certaine limitation de la voiture alors qu'il a reconnu les changements climatiques et défendu des motions en faveur de la biodiversité.

Mais comment pourrait-on atteindre cet objectif sans diminuer la part modale de la voiture au profit des pistes cyclables ?

**M. l'Echevin Wyngaard**, revenant sur la suggestion de M. Cools quant à l'aménagement d'un itinéraire cycliste alternatif via l'avenue de la Floride, remarque que cette zone est plutôt dépourvue de commerces et d'établissements publics.

Or, il serait erroné de croire que l'on fait du vélo uniquement pour se promener le dimanche.

Dès lors, il est nécessaire de sécuriser les cyclistes sur des axes tels que la chaussée de Waterloo.