

ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

Au Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune d'Uccle.
Place Jean Van der Elst 29, 1180 Bruxelles
Le 1^{er} février 2012

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins,

Concerne – demande de permis d'urbanisme n° 16-40339-2011 : VILLO ! (phase II) : implanter 20 stations vélos en libre service en espace public (art. 177 CoBAT) / Enquête publique 006/12

Veillez trouver ci-dessous les remarques dont nous souhaitons qu'il soit tenu compte dans le cadre de l'examen de ce permis.

En marge du débat que suscite le PPP du projet Villo, nous invitons les membres de la commission de concertation à réclamer quelques mesures complémentaires au présent projet :

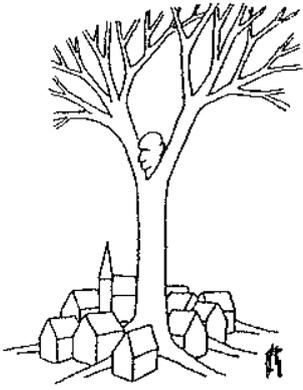
1. Pour inciter le bruxellois et l'ucclois à se déplacer à vélo, il est avant tout capital d'**aménager un réseau dense de pistes cyclables** confortables et sécurisées. La traversée d'Uccle par des ICR (itinéraires cyclables régionaux) et des ICC (Itinéraires cyclables communaux) est défini sur papier depuis longue date. Cependant très peu de ces itinéraires n'ont été concrétisés et les rares tronçons aménagés sont mal entretenus. Mettre à la disposition des citoyens des centaines de vélos publicitaires sans pour autant prévoir les aménagement en voirie est irrationnel. Nous demandons dès lors, soit aux membres de la commission de concertation soit au demandeur, de nous expliquer (en séance du 29 février) qui est responsable en cas d'accident?

Le vélo constitue une véritable alternative aux problèmes de mobilité que nous connaissons sur notre territoire, notamment en matière de déplacements scolaires (Uccle compte plus de 50 instituts scolaires). Il faut absolument **assurer la sécurité** et le confort des personnes qui avec courage choisissent ce mode de transport !

2. Nous invitons les membres de la commission de concertation de prendre le temps (en postposant éventuellement la remise de son avis d'une semaine) **d'analyser scrupuleusement le bien fondé des emplacements choisis pour chaque station et les dispositifs publicitaires associés.**

Il faut absolument éviter des situations indésirables où des panneaux publicitaires mal positionnés pourraient mettre les automobilistes, les piétons et les cyclistes en danger. Ceci soit en masquant la visibilité soit en obstruant le passage. Ainsi les dispositifs prévus à la Chaussée d'Alseberg 625 (masque la visibilité) et au square Marlow (empiète sur le trottoir) nous semblent devoir être repensés.

Au point de vue paysager et esthétique certains emplacements nous semblent également peu convaincants : à l'angle des rues G. de Gamond et Globe la borne publicitaire fait concurrence à la sculpture du square et à l'avenue Vanderay le dispositif publicitaire altère véritablement le pittoresque du lieu.

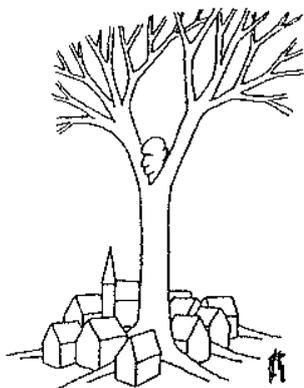


ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

3. **Accompagner systématiquement chaque station *Villo* d'une série d'emplacements de stationnement** munis d'un dispositif métallique en « U renversés » (cf photo ci-dessous) et **à l'attention des vélos « ordinaires »**. Un ration de 1 U pour par exemple 4 Villos devrait être exigé. (20 villos = 5U).





ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

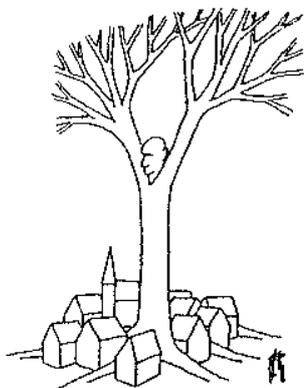
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

- Concernant les stations *Villo* à aménager en voirie même : **S'assurer qu'un marquage au sol (ou une distinction de revêtement) soit systématiquement prévu autour de chaque station** afin d'inscrire visuellement une distinction entre la voirie carrossable et la zone de stationnement des bicyclettes. En effet les utilisateurs du système *Villo*, au moment de l'emprunt ou de la remise des véhicules, sont des usagers particulièrement vulnérables. Au moment de la manipulation des engins, l'emprunteur distrait ne prête pas systématiquement attention à la circulation automobile avoisinante.



Ci-dessus : Cet exemple à Ixelles illustre le manque de marquage qui ne permet pas de distinguer la différence entre l'espace dévolu au trafic routier et celui à la station Villo. Dans ce cas il s'agit heureusement d'une zone 30. Imaginez cependant la situation le long de la chaussée d'Alseberg...

On remarquera également que le projet prévoit d'**installer les vélos les uns à la suite des autres de manière extrêmement serrée**. Ceci probablement pour implanter un maximum de vélos sur un minimum d'espace utile (afin de supprimer le moins de place de parking possible). **Il en résulte une situation dangereuse** pour l'utilisateur : puisque qu'aucun espace entre les vélos stationnés ne permet de retirer confortablement les engins par le côté, les utilisateurs se voient contraints de passer via la voirie pour ce faire. Cette situation pourrait facilement provoquer des accidents.

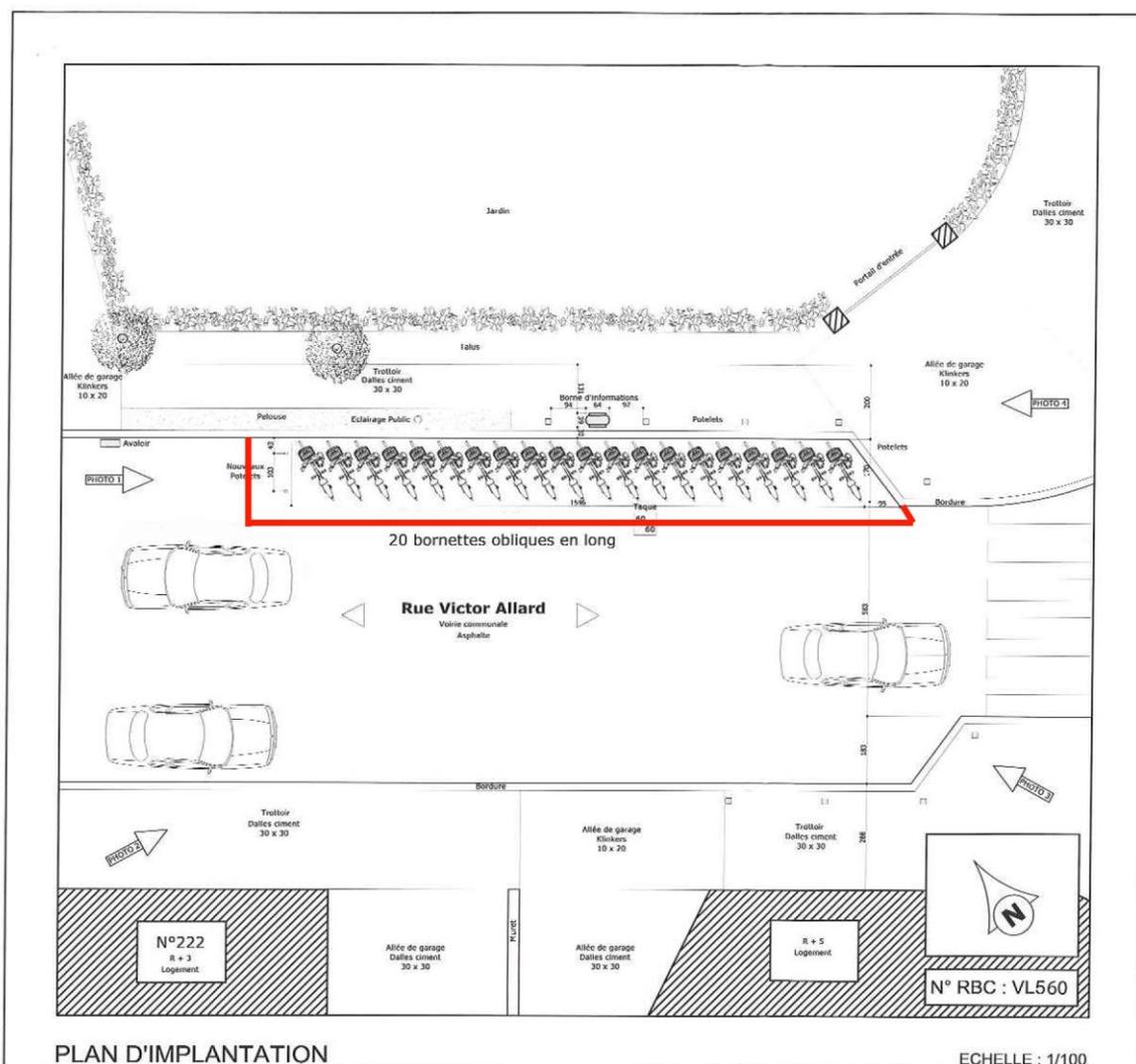


ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

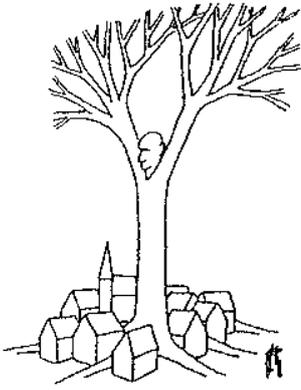
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

A cette constatation nous ne voyons que deux solutions (voir les illustrations en annexes) :

1. Prévoir et marquer au sol un périmètre suffisamment large pour permettre une circulation piétonne sécurisée tout autour des vélos stationnés (**voir Annexe 1**).
2. Ménager plus d'espace entre les vélos stationnés soit :
 - En réduisant le nombre de vélos prévus par station (**voir Annexe 2**);
 - En prolongeant la zone utile pour le parage du nombre de vélos prévu (**voir Annexe 3**).

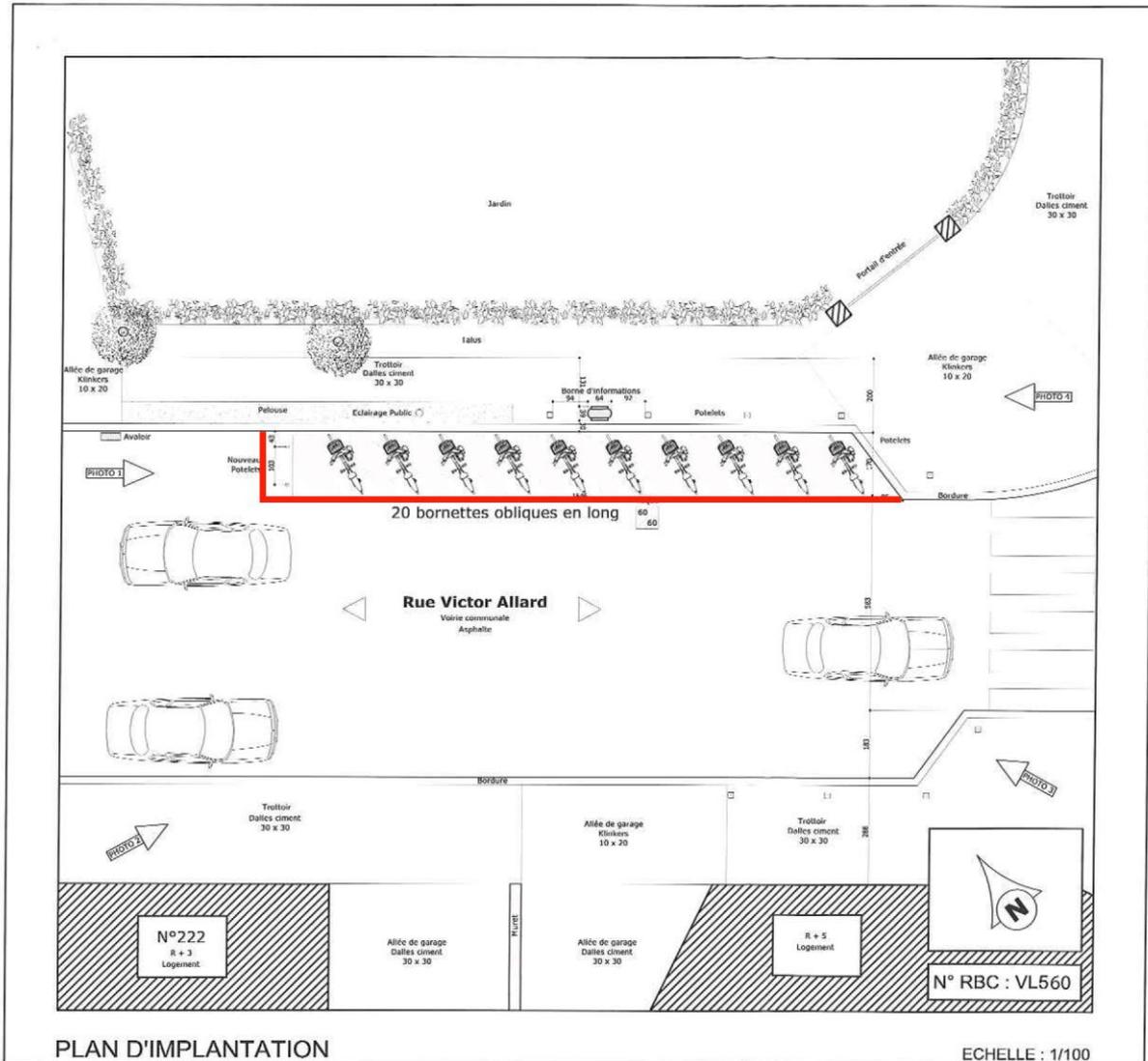


Ci-dessus : Annexe 1 : Station prévue le long de la rue Victor Allard. 1^{ère} proposition alternative pour sécuriser les abords de la station par un large marquage au sol (en rouge sur le plan).

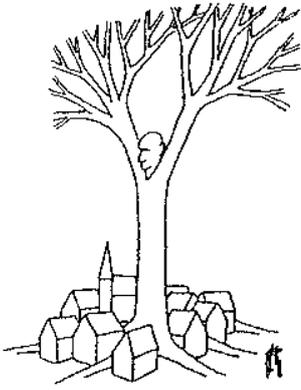


ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

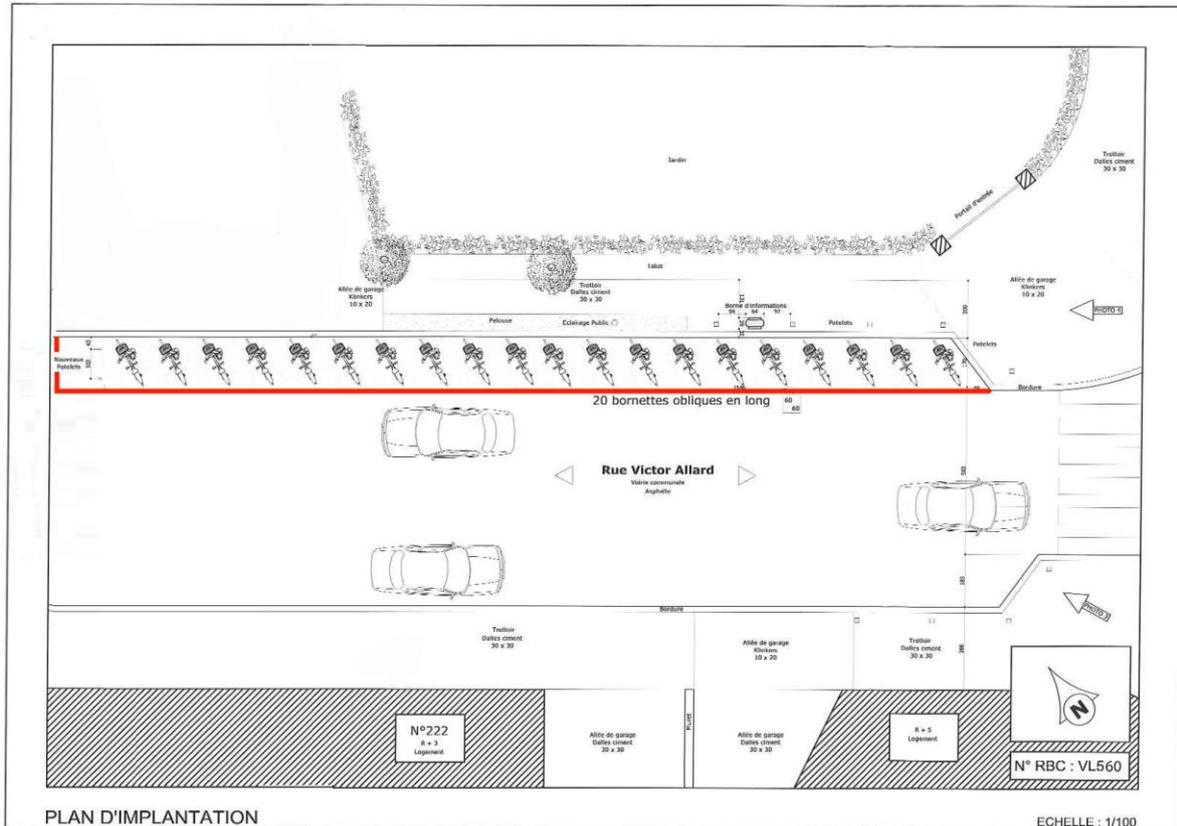


Ci-dessus : Annexe 2 : Station prévue le long de la rue Victor Allard. Deuxième proposition alternative pour sécuriser les abords de la station par un marquage au sol + la suppression d'un vélo sur deux par rapport au projet tel que présenté. Ce qui fait un total de 10 villos auquel il faut rajouter l'installation de 3 dispositifs en U à l'attention des vélos « ordinaires ». Il vaut peut-être mieux installer moins de vélos mais prévoir plus de sécurité pour les usagers ?



ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF



Ci-dessus : Annexe 3 : Station prévue le long de la rue Victor Allard. Troisième proposition alternative pour sécuriser les abords de la station par un marquage au sol + la suppression d'un vélo sur deux par rapport au projet tel que présenté + le doublement de la surface d'accueil permettant de conserver le nombre prévu de 20 villos (auquel il faut rajouter l'installation de 5 dispositifs en U à l'attention des vélos « ordinaires »).

Il ne s'agit évidemment que d'un exemple en vue d'illustrer notre propos. Le cas concret de la rue Allard tel que présenté sur ce plan, ne pourrait pas être mis en œuvre puisque une entrée carrossable privée abouti à cet endroit de la rue.

Ceci-dit, le choix de, soit réduire le nombre de vélos (alternative 2) soit étendre la zone de parage (alternative 3), doit être pris en fonction de l'enjeu que constitue respectivement chaque station. Il est évident que la Station prévue à la hauteur de la Place Vanderkindere nécessite un plus grand nombre de vélos que la station prévue avenue Vanderayey.