

## G. LES CYCLISTES

Le vélo est un moyen de déplacement important dans le cadre d'une promotion de la mobilité douce. En tant que mode de déplacement utilitaire, le diagnostic établi est toutefois mitigé.

### 1. LA CIRCULATION CYCLISTE

Des comptages ont été effectués en même temps que ceux relatifs aux véhicules motorisés (cf. carte G.1), soit pendant les heures de pointe du matin et de la soirée.

Bien que les conditions atmosphériques (au mois de mai, sans pluies) aient été propices à l'utilisation du vélo, le nombre de cyclistes comptabilisé est faible. **L'utilisation du vélo reste marginale** à Auderghem en comparaison avec les autres modes de déplacements (mais ce constat est aussi une caractéristique pour la Région) : les déplacements à vélo totalisent souvent entre 1 à 2 % du trafic motorisé avec, localement, quelques pointes à 3 ou 4 %.

Quelques tracés, davantage utilisés par les cyclistes, sortent cependant du lot :

- le boulevard du Souverain, même en son tronçon dépourvu de piste cyclable ;
- la piste cyclable de la chaussée de Wavre et de l'avenue Herrmann Debroux ;
- le quartier des Pêcheries de manière générale avec la rue des Pêcheries, l'avenue de la Houlette et la section sud du boulevard des Invalides ;
- la promenade verte, dont l'utilisation par les cyclistes est un réel succès (même si cela génère parfois des conflits avec les piétons, le week-end en particulier) ;
- la chaussée de Wavre, ce qui est assez paradoxal dans la mesure où l'ICR n°15 (cf. carte B.8) est un itinéraire qui est censé s'y substituer, mais dont l'utilisation est cependant bien moindre. On peut penser que le cycliste préfère le tracé rectiligne, en pente régulière, en voie prioritaire et sans dispositifs ralentisseurs de la chaussée de Wavre, au tracé plus complexe de l'ICR ;
- l'avenue des Volontaires, futur ICR de rocade B ;
- la rue des Trois Ponts qui présente l'atout d'une liaison entre Delta et le square De Greef à l'abri du trafic et de la déclivité du boulevard des Invalides et de l'avenue de l'Eglise St-Julien.

On remarquera sans grande surprise que l'utilisation du vélo est particulièrement réduite là où les déclivités sont les plus marquées (avenue Van Horenbeek, avenue de la Brême...). Mais le relief d'Auderghem (cf. chapitre A et la carte A.2) n'est pas une contrainte exagérée pour le cycliste doté d'une condition physique normale et qui est un tant soit peu organisé (utilisation des pentes les plus régulières).



*Avenue Cockx : plutôt que de suivre le tracé de l'avenue, le cycliste est invité à un détour le long des infrastructures de Delta. Une boucle peu convaincante et pas nécessairement plus confortable.*

Pour dynamiser l'utilisation du vélo à Auderghem, il faudrait peu de choses :

- compléter le réseau primaire existant (ICR n°16A, section de piste manquante au boulevard du Souverain, prolongement de la promenade verte jusqu'à Beaulieu) ;
- développer un réseau cyclable secondaire (communal) qui, compte tenu du développement attendu des zones 30, pourrait être aménagé à peu de frais ;
- intensifier les possibilités de transfert modal (stationnement) à hauteur des points-clés du réseau des transports publics (les stations de métro plus particulièrement) ;
- intensifier la promotion du vélo auprès de la population (informations sur les possibilités offertes, les itinéraires recommandés, etc.).

A cette fin, la Commune dispose depuis 2002 d'une étude d'aménagements cyclables élaborée par *Pro Vélo*. Même si certaines propositions ont été exécutées depuis, il est évident que cette étude reste une référence importante pour le PCM.

### 2. INSECURITE ET INCOMMODITES

Diverses carences, relatives aux (assez nombreux) aménagements cyclistes existants, ont été pointées au chapitre B (cf. page 18). Sans reprendre systématiquement celles-ci, il est utile d'en rappeler certaines et d'en préciser d'autres :

- plusieurs pistes sont anciennes et accumulent de ce fait les dégradations (avenue Herrmann Debroux, chaussée de Tervueren) ; d'autres (chaussée et avenue de Tervueren) présentent des sections directement exposées à un trafic rapide (70 km/h) ;
- des conflits entre piétons et cyclistes sont parfois générés par l'aménagement (avenue Herrmann Debroux et ch. de Tervueren), parfois accentués par la fréquentation des lieux (promenade verte) ;
- la mauvaise qualité du revêtement des chaussées (cf. carte B.2) est un handicap pour les cyclistes, en d'autres lieux c'est la nature du revêtement qui est en cause (cf. carte B.1). Par exemple, il est difficile de circuler pour un cycliste avenue de Val Duchesse ou drève du Prieuré (anciens pavés de porphyre). On rapporte des cas où les cyclistes roulent sur les trottoirs avenue Schaller ;
- il subsiste çà et là d'anciens ranges-vélos dont la conception est aujourd'hui dépassée (pincés-roue) ;
- l'effacement régulier des marquages au sol (avenue de la Houlette, ICR 15) pose la question d'un entretien régulier de ceux-ci ;
- la drève de Willericken est empruntée par un balisage cyclable de entre Tervueren et Waterloo. Le cycliste n'y circule malheureusement pas dans des conditions très sécurisantes.



*Avenue de Tervueren : outre un état incertain, la piste cyclable avoisine directement un axe où le trafic est rapide.*