



TRAJECT



PROJET DE RAPPORT

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Phase 3_ Plan d'actions – version finale
COMMUNE D'UCCLE

Source photo couverture – Traject, juillet 2020 (rue Xavier De Bue)



COLOPHON

Titre : PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ - Phase 3_ Plan d'actions
Client : Commune d'Uccle

Personnes de contact : Cellule Mobilité Uccle – mobilite@uccle.brussels

Date : 19/10/23
Version : Version 4 – approuvée par le Conseil Communal le 28/09/2023 (version intégrant les amendements)

Cheffe de projet : Marie Hain
Auteurs : Marie Hain, Gaëlle Duffieux



TRAJECT

TRAJECT

Martelaarslaan 21
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Cantersteen 47
1000 Bruxelles
+32 2 321 12 14



Table des matières

1 INTRODUCTION	13
2 AXE 1 : ASSURER UNE BONNE PERFORMANCE DES RÉSEAUX POUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT	16
2.1 Définition et objectif (rappel)	16
2.1.1 Méthodologie.....	16
2.2 Réseau piéton	16
2.2.1 Piéton-Plus.....	17
2.2.2 Piéton-Confort.....	18
2.2.3 Piéton-Quartier	19
2.2.4 Projets réalisés (depuis décembre 2018).....	19
2.2.5 Projets planifiés.....	22
2.2.6 Projets en réflexion dont certains sont inscrits au plan triennal.....	23
2.2.7 Localisation géographique des améliorations sensibles à apporter.....	24
2.2.8 Autres mesures	25
2.3 Réseau vélo	34
2.3.1 Vélo-Plus	35
2.3.2 Vélo-Confort.....	35
2.3.3 Vélo-Quartier.....	36
2.3.4 Projets réalisés.....	37
2.3.5 Projets planifiés.....	38
2.3.6 Projets en réflexion dont certains sont inscrits au plan triennal.....	39
2.3.7 Localisation géographique des améliorations sensibles à apporter	40
2.3.8 Autres mesures	41
2.4 Réseau transport public	50
2.4.1 TP-Plus.....	51
2.4.2 TP-Confort.....	52
2.4.3 TP-Quartier.....	53
2.4.4 Projets réalisés.....	55
2.4.5 Projets planifiés.....	56
2.4.6 Localisation géographique des améliorations sensibles à apporter.....	57
2.4.7 Autres mesures	58
2.5 Réseau auto	59

2.5.1	Auto-Plus.....	59
2.5.2	Auto-Confort/ Quartier.....	59
2.5.3	Autres mesures	61
2.6	Réseau poids lourds	62
2.6.1	PL Plus/Confort.....	62
3	AXE 2 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS UCCLLOIS63	
3.1	Définition et objectifs (rappel)	63
3.2	Approche et méthodologie.....	65
3.2.1	La définition d'une voirie « apaisée »	65
3.2.2	Grands principes employés	66
3.2.3	Des points d'attention.....	66
3.2.4	Les outils mobilisables.....	66
3.3	Maille Churchill.....	67
3.3.1	Un transit confirmé par les comptages.....	67
3.3.2	Des constats renforcés par les Floating Car Data (FCD).....	67
3.3.3	L'axe Edith Cavell – un élément central du Quartier.....	69
3.3.4	Aménagements et mesures d'apaisement proposés	69
3.3.5	Autres Mesures sur les bordures de la maille	74
3.4	Maille Globe-Altitude 100	76
3.4.1	Des axes de transit confirmés par les comptages.....	76
3.4.2	Deux zones d'intervention dans la partie ucquoise de la maille.....	79
3.4.3	Zone 1: rue Vanderkindere / carrefour Vanderkindere-Sept Bonniers-Alseberg – Coghén – O. Van Goigtsnoven.....	80
3.4.4	Zone 2 : rue du Doyenné/ Parvis Saint-Pierre/ rue Joseph Bens.....	86
3.4.1	Autres Mesures sur les bordures de la maille	91
3.5	Apaisement des mailles churchill et Globe-Altitude 100 : Conclusion.....	91
3.6	Mesures sur les autres mailles	91
3.6.1	Deux zones d'intervention prioritaires.....	92
3.6.1	Les interventions dans les autres mailles.....	93
3.6.2	Les interventions transversales	94
4	AXE 3 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INCITER À LA MULTIMODALITÉ	
	95	
4.1	Accès à l'information multimodale.....	95
4.1.1	Élargir l'accès à l'information.....	95

4.2	Stratégie de communication	96
4.2.1	Communiquer sur la prime Bruxell’Air.....	96
4.2.2	Communiquer et sensibiliser pour une meilleure cohabitation entre usagers de la route 96	
4.2.3	Communiquer et sensibiliser pour encourager le recours aux systèmes d’autopartage – l’exemple de Cozywheels	97
4.2.4	Faire appliquer les régimes de vitesse.....	99
4.2.5	Communiquer sur le futur Guide de la Mobilité de la Commune.....	100
4.2.6	Informers la population des choix et changements.....	100
4.2.7	Améliorer la signalétique depuis et vers les nœuds intermodaux.....	101
4.2.8	Communiquer spécifiquement à destination du public scolaire	102
4.3	Accès aux services de mobilité	102
4.3.1	Développer l’offre en stationnement vélo sur l’espace public et hors-voirie.....	102
4.3.2	Prêter une attention particulière au stationnement vélo lors de tout nouveau projet urbain/ immobilier	103
4.3.3	Étendre l’offre en mobilités partagées : Villo ! et Cambio	103
4.3.4	Faciliter l’accès à l’offre en véhicules partagés.....	106
4.3.5	Encadrer le stationnement des engins de micromobilité	106
4.4	Exemplarité de l’administration communale	107
4.4.1	Mise à jour de son Plan de Déplacements d’Entreprise (PDE).....	107
4.4.2	Faciliter les déplacements domicile-travail des agents autrement qu’en voiture (et inversement).....	107
4.4.3	Faciliter davantage les déplacements professionnels autrement qu’en voiture	108
4.4.4	Poursuivre la verdurisation de la flotte des véhicules communaux.....	108
4.4.5	Étudier la possibilité de mutualisation de la flotte de véhicules communaux.....	109
4.5	Accompagnement des acteurs locaux.....	109
4.5.1	Échanger avec les acteurs socio-économiques locaux.....	109
4.5.2	Poursuivre et étendre le champ des évènements faisant la promotion d’une mobilité plus durable.....	110
4.5.3	Soutenir la mise en place d’actions portées par les acteurs locaux	110
4.5.4	Poursuivre le renforcement de la visibilité et sécurité des abords d’écoles.....	110

5 AXE 4 : DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE GLOBALE DE STATIONNEMENT 112

5.1	Ancrer la politique de stationnement à uccle dans une approche « servicielle » et multimodale, pour répondre aux différents usages et besoins de mobilité.....	112
5.1.1	Poursuivre l’approche orientée usager et augmenter le niveau de service offert en matière de stationnement	112

5.1.1	<i>Communiquer et informer sur la mise en œuvre de la politique de stationnement.....</i>	112
5.1.2	<i>Accompagner l'électrification du parc des véhicules en circulation à Uccle</i>	113
5.2	Mieux orienter la demande de stationnement entre la voirie et le « hors voirie » selon les sites et les usages attendus pour l'espace public	114
5.2.1	<i>Adapter la tarification et/ou la durée du stationnement en voirie pour répondre aux besoins constatés.....</i>	114
5.2.2	<i>Assurer le respect de la réglementation en vigueur</i>	115
5.2.3	<i>Encourager l'autopartage.....</i>	115
5.2.4	<i>Faciliter le stationnement des usagers professionnels (corps de métier, professionnels de la santé, ...) qui apportent une valeur ajoutée à la commune d'Uccle et à la Région.....</i>	116
5.2.5	<i>Assurer un nombre adapté de zones de livraisons et le respect de celles-ci.....</i>	116
5.2.6	<i>Encourager et valoriser la mutualisation des espaces de stationnement, notamment ceux localisés « hors voirie ».....</i>	117
6	MISE EN ŒUVRE DU PLAN.....	119

Table des figures

Figure 1 : SMV piéton adaptée	17
Figure 2 : Actions à entreprendre sur la SMV piétons.....	24
Figure 3 - Douze critères de qualité de l'espace piéton, Jan Gehl, <i>Pour des villes à échelle humaine</i> (2013)	25
Figure 4 : Campagne de communication « Haies et trottoirs » à Waterloo	26
Figure 5 - Publication du Service Vert sur l'entretien des haies	27
Figure 6 : Localisation des passages piétons manquants sur la commune d'Uccle à l'occasion du PAVE.....	27
Figure 7 : Relevé de l'état des trottoirs sur la commune de Schaerbeek	29
Figure 8 : Traversées piétonnes à sécuriser	30
Figure 9 : Schéma de principe d'un trottoir traversant – Source : Sécurothèque.....	31
Figure 10 : Avenue du Prince de Ligne – tronçon piéton-CONFORT	32
Figure 11 : Cheminement permettant de relier la gare de Stalle à l'avenue Kersbeek	33
Figure 12 : signal C1	34
Figure 13 : signal M2.....	34
Figure 14 : SMV vélo adaptée.....	34
Figure 15 : Avenue Messidor / croisement avec l'avenue Brugmann.....	36
Figure 16 : Actions à entreprendre sur la SMV vélo	40
Figure 17 : Aperçu des cyclostrades parcourant le territoire communal d'Uccle.....	41
Figure 18 : Itinéraires cyclables et connexions nord-sud existantes sur le territoire	42
Figure 19 : Itinéraires complémentaires proposés.....	43
Figure 20 : Tracé détaillé de l'itinéraire nord-sud via l'avenue Kamerdelle	43
Figure 21 : Aperçu du tracé de l'itinéraire nord-sud.....	44
Figure 22 : Esquisse du réaménagement de l'avenue Kamerdelle (tronçon avenue des Archères - avenue du Manoir).....	45
Figure 23 : Référence du guide du Bon Aménagement au Bon Endroit	46
Figure 24 : Itinéraires complémentaires proposés dans la partie sud de la commune	46
Figure 25 : Avenue de Boetendael	49
Figure 26 : Avenue de la Chênaie.....	49
Figure 27 : Bande de roulage en pavés sciés rue des Pêcheurs - Uccle	49
Figure 28 : Bande de roulage en asphalte à Grote markt - Ypres	49
Figure 29 : SMV TP adaptée	50
Figure 30 : Arrêt de bus Van Bever	51
Figure 31 : Réseau de transports publics sur la partie ouest de la commune d'Uccle.....	53
Figure 32 : Tracé existant et proposé pour la ligne 74.....	54
Figure 33 : Actions à entreprendre sur la SMV TP	57
Figure 34 : Régime de vitesse sur le territoire d'Uccle.....	60
Figure 35 : Développement de zones apaisées	61
Figure 36 : Mailles sélectionnées en priorité sur la commune d'Uccle et localisation des autres études en cours.....	65
Figure 37 : Comptages réalisés sur la maille Churchill (juin 2022)	67
Figure 38 : FCD rue Edith Cavell Source : Be Mobile – Données FCD Etude Bois de la Cambre – Espaces-Mobilités	68
Figure 39 : FCD rue Vanderkindere.....	68
Figure 40 : FCD avenue de Messidor	68

Figure 41 : SMV de la rue Edith Cavell	69
Figure 42 - Synthèse des actions proposées sur la maille Churchill.....	71
Figure 43 : Nouveau parvis de l'école 13 à Anderlecht.....	72
Figure 44 : Extrait du guide pour l'amélioration des abords d'écoles en RBC	72
Figure 45 : Suppression des priorités de droite rue Langeveld et avenue du Hoef	72
Figure 46 : Comptages réalisés dans le cadre de l'étude de mobilité de la maille Alseberg ..	76
Figure 47 : Comptages réalisés dans le cadre du PCM de Forest, du PCM d'Uccle et de l'étude sur la chaussée d'Alseberg au niveau de la maille Globe-Altitude 100	78
Figure 48 : Zones faisant l'objet de mesures dans les scénarios du nouveau plan de circulation	79
Figure 49 : SMV de la zone d'étude 1	80
Figure 50 : Proposition pour la zone 1 de la maille de Globe-Altitude 100.....	81
Figure 51 : Accès avenue des Sept Bonniers à la suite du nouveau plan de circulation.....	81
Figure 52 : Mesure d'accompagnement envisagée pour la zone 1 de la maille Globe-Altitude 100 – inversion du sens unique rue Emile Regard	82
Figure 53 : Accès avenue des Sept Bonniers à la suite du nouveau plan de circulation et de la mesure d'accompagnement rue Emile Regard	82
Figure 54: Ensemble des mesures d'accompagnement envisagée pour la zone 1 de la maille Globe-Altitude 100	83
Figure 55 : Accès avenue Maréchal Joffre à la suite du nouveau plan de circulation et de ses mesures d'accompagnement, si nécessaire	83
Figure 56 : Tronçon de l'avenue des Sept Bonniers concerné par le nouveau plan de circulation	84
Figure 57 : FCD rue Vanderkindere.....	84
Figure 58 : rue cyclable existante rue Vanderkindere	85
Figure 59 : rue cyclable à Schaerbeek	85
Figure 60 : Croisement avec la rue de Boetendael depuis la rue Vanderkindere.....	85
Figure 61 : Croisement avec la rue Vanderkindere depuis la rue de Boetendael.....	85
Figure 62 : Hiérarchie SMV de la zone 2 étudiée pour le nouveau plan de circulation	86
Figure 63 : Inversion du sens unique rue Joseph Bens (entre rue Beeckman et chaussée d'Alseberg).....	88
Figure 64 : Exemple du parvis Saint-Gilles avant/ après réaménagement	90
Figure 65 : Comptages réalisés avenue Docteur Decroly et rue Victor Allard.....	90
Figure 66 : Agence de mobilité de la Métropole grenobloise	95
Figure 67 : Communication sur la prime Bruxell'Air	96
Figure 68 : Campagne du GRACQ et Pro Vélo pour la bonne cohabitation et courtoisie entre les usagers sur la route.....	97
Figure 69 : Signaux C1 et F19, complétés des signaux M2 et M4 pour indiquer les sens uniques limités.....	97
Figure 70 : Station Cambio à Montjoie et aperçu des stations Cambio en RBC	98
Figure 71 : Véhicule Poppy et zone desservie par l'opérateur	98
Figure 72 : Véhicule Miles et zone desservie par l'opérateur.....	98
Figure 73 : Extrait du site internet de la plateforme Cozywheels.....	99
Figure 74 : Projet de nouveau guide de mobilité de la Commune d'Uccle.....	100
Figure 75 : Atelier du 9 juillet 2022 visant à recueillir les besoins et envies des citoyens pour le PCM.....	101

Figure 76 : Absence de signalisation de la gare de Stalle dans ses environs proches (<200m)	101
Figure 77 : « Totem » gare SNCB à Bruxelles	101
Figure 78 : Box vélo ucclóis	103
Figure 79 : Dispositif de type arceau/ U inversé	103
Figure 80 : Couverture Villo ! et véhicules Cambio sur la commune d’Uccle - situation 2021	105
Figure 81 : Autopartage Cambio : développements projetés	105
Figure 82 : Vélo cargo Monkey Donkey	106
Figure 83 : Véhicules Poppy	106
Figure 84 : Vélos cargo Cambio	106
Figure 85 : Zone de stationnement destinée aux engins de micromobilité	106
Figure 86 : Parking vélos de l’administration communale	107
Figure 87 : Application de mobilité Olympus	108
Figure 88 : Flotte de scooters et vélos communaux	108
Figure 89 : Organisation du Brevet des Cyclistes à l’école du Val Fleuri	110
Figure 90 : Organisation du Veloce par le GRACQ	110
Figure 91 : Croquis exemple d’aménagement d’abords d’une école	111
Figure 92 - Développement de l’infrastructure de recharge pour véhicules électriques	113
Figure 93 - Adaptation des secteurs de stationnement réglementés à Uccle depuis le 1 ^{er} mai 2023. Source : Service Parking	114
Figure 94 - Extrait du site internet de Schaerbeek : l’onglet autopartage envoie vers la possibilité d’obtenir une carte riverain	115
Figure 95 - Panneau E9j - stationnement alternatif selon l’horaire	118

Glossaire

BCS : Bande Cyclable Suggérée.

La Bande cyclable suggérée est un aménagement cyclable en « soutien » des cyclistes, lorsque la largeur disponible ne permet pas la création d'une piste cyclable. Elle attire l'attention des autres usagers sur la présence éventuelle de cyclistes. Elle n'a pas de statut juridique (pas définie dans le code de la route). Elle fait partie de la chaussée, les usagers motorisés peuvent rouler dessus. Cf. Vademecum vélo N°2 - Pistes cyclables marquées et bandes cyclables suggérées, Bruxelles Mobilité <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/professionnels-de-la-mobilite/publications-techniques-analyses-et-etudes>

CCMA : Conseil Consultatif des Modes Actifs

CCEG : Conseil Consultatif de l'Égalité des Genres d'Uccle

CCCPSH : Conseil consultatif Communal de la personne en situation de Handicap - Groupe de travail Accessibilité-Mobilité.

CCUA : Conseil Consultatif Ucclois des Aînés - Groupe de travail Mobilité

CLM : Contrat Local de Mobilité

Le Contrat Local de Mobilité est un nouveau dispositif instauré par le Plan Good Move. Il repose sur un partenariat entre la Région et les communes, que ce soit en phase d'étude comme de mise en œuvre. Il a pour but de faciliter la réalisation de grands quartiers apaisés en cohérence avec la vision « Ville 30 » régionale. <https://quartiersapaisés.brussels/>

Dévers : pente transversale du trottoir pour l'évacuation des eaux. Ce dévers transversal doit être inférieur ou égal à 2 %.

FCD : Floating Car Data : méthode permettant de connaître le trafic automobile sur le réseau routier grâce aux données GPS émises par les véhicules équipés. Il ne permet dès lors pas de monitorer les autres flux (vélos, piétons...)

ICC : Itinéraire Cyclable Communal. Il s'agit des cheminements recommandés pour les déplacements à vélo de courte-moyenne distance au sein de la commune, pour connecter les différents quartiers et équipements, ou rejoindre les ICR

ICR : Itinéraire Cyclable Régional. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/velo/choisir-son-trajet/les-itineraires-cyclables-regionaux>

LEZ : Low Emission Zone. <https://www.lez.brussels/mytax/>

Maille : autre terme pour les « quartiers apaisés ». Périmètre identifié sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale, correspondant à un grand quartier dans lequel l'objectif est que le trafic de transit soit réduit et où chacun peut se déplacer de manière sûre et fluide : à pied, à vélo, en transports publics et en voiture. <https://quartiersapaisés.brussels/>

Modes actifs : Mode de déplacement qui n'utilise que l'activité physique humaine comme source d'énergie pour créer le déplacement (la marche, le vélo, la trottinette, les rollers, le skateboard, etc.)

PACS : Plan d'Action Communal de Stationnement, issu du cadrage politique et normatif apporté par la Région via le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS). <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move/les-declinaiisons-good-move>

PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public

Ce plan a été initié entre 2015 et 2019 par Bruxelles mobilité et en partenariat avec les communes bruxelloises. Il comprenait deux missions : l'une portant sur la hiérarchisation du réseau piéton en 3 niveaux (déclinés par la suite en piéton-Quartier/piéton-Confort et piéton-Plus) et la seconde sur un

audit de l'accessibilité de l'ensemble des cheminements piétons en RBC. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plans-daccessibilite-de-la-voirie-et-de-lespace-public-pave>

PCM : Plan Communal de Mobilité

PCM : Piste Cyclable Marquée, il s'agit d'un aménagement prioritaire dédié aux cyclistes, la piste doit être obligatoirement empruntée par ces derniers, si son état permet un déplacement en sécurité. La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée, les automobilistes ne peuvent s'y arrêter ou s'y stationner

PDE : Plan de Déplacement d'Entreprise

Les entreprises, publiques ou privées employant plus de 100 travailleurs en Région Bruxelles-Capitale sont obligées d'élaborer, tous les 3 ans, un plan de déplacement d'entreprise. Cette démarche peut également être réalisée de manière volontaire dans les plus petits établissements. Ce plan vise à établir un diagnostic de la mobilité des travailleurs (déplacements domicile-travail et déplacements professionnels) afin d'identifier les forces et faiblesses et d'orienter un plan d'actions. <https://environnement.brussels/pro/reglementation/obligations-et-autorisations/etablir-un-plan-de-deplacements-entreprise-pde-trouvez-les-infos-documents-et-formulaires>

PDS : Plan de Déplacement Scolaire

Démarche volontaire, les établissements qui se lancent dans l'élaboration d'un PDS entendent rendre les déplacements plus sûrs et plus actifs, pour les élèves, leurs parents et le personnel de l'école. La Région accompagne et soutient ces initiatives. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/les-plans-de-deplacements-scolaires>

Plan triennal : Plan de développement prévoyant des actions et opérations ayant pour but d'améliorer le cadre de vie des habitants d'un même territoire, sur une période de 3 ans. <https://www.uccl.be/fr/ma-commune/finances-taxes/service-du-receveur>

PMR : Personne à mobilité réduite. Une personne est à mobilité réduite lorsque sa taille, son état, son âge, son handicap permanent ou temporaire sont la cause d'une gêne dans ses déplacements. Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent environ 40 % de la population belge. Le terme inclut l'ensemble des personnes qui sont porteuses d'un handicap qu'il soit moteur, visuel, auditif, psychique ou mental. Ces personnes utilisent tous les modes de déplacement existants, avec des aides au déplacement (cane, rollator, ...) ou des véhicules adaptés (chaises roulantes, vélo adapté, transport public adapté, voiture adaptée).

Pôle de déplacements : Espace attractif générateur de déplacements. Par exemple : écoles, équipements sportifs, commerces/ zones commerciales, etc.

Principe STOP : Principe hiérarchisant les différents modes de transport, en les favorisant dans l'ordre suivant : la marche à pied, les vélos (et micromobilité), les transports publics, les transports privés collectifs puis les transports privés individuels

PRDD : Plan Régional de Développement Durable

PRM : Plan Régional de Mobilité 2020-2030 <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

PSH : personne en situation de handicap (cf. CCCPSH)

RRU : Règlement Régional d'Urbanisme

RBC : Région Bruxelles-Capitale

Réseau PLUS : dans la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV), il s'agit des grands axes de déplacements à l'échelle métropolitaine

Réseau CONFORT : niveau institué pour compléter le maillage des réseaux à une échelle intercommunale et assurer la desserte des différentes polarités



Réseau QUARTIER : niveau pour assurer la desserte fine des quartiers

RIE : Rapport sur les Incidences Environnementales

RGP : Règlement Général de Police

Commun aux 19 communes bruxelloises, il fixe les règles liées à la propreté, salubrité, sûreté, sécurité et tranquillité des rues et espaces publics. <https://www.uccle.be/fr/ma-commune/publications-officielles/reglement-general-de-police-rgp-commun-aux-19-communes>

SMV : Spécialisation Multimodale des Voiries

La Région a développé une stratégie pour établir des priorités claires dans le partage de la voirie; il s'agit de la « spécialisation multimodale des voiries ». Cette dernière intègre tous les modes de déplacement, en définissant un réseau structurant et un niveau hiérarchique (PLUS / CONFORT / QUARTIER) pour chacun d'entre eux (piéton, vélo, transport public, trafic motorisé (auto) et poids lourd). Les cartes de la SMV sont accessibles via <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move/good-network>

SUL : Sens Unique Limité

Ce dispositif permet d'ouvrir au cycliste l'accès à une rue en sens unique, dans les deux sens de circulation. <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1998014288~ajzoyvnpj4>

VéloBus : groupe d'écoliers à vélo, encadré par des adultes formés, qui emprunte un trajet précis. Les enfants sont accompagnés en toute sécurité.

Véloce : convergence d'écoliers encadrés d'enseignants et adultes associatifs à partir de nombreuses écoles ucloises vers le parc du Wolvendael, organisé par la Commune et le GRACQ Uccle, sur une initiative du GRACQ Uccle.

Vélothèque : bibliothèque de vélos d'occasion destinés aux enfants de 2 à 12 ans, permettant aux parents de louer pour leur enfant un vélo adapter à sa taille.

Vélo Trafic : séance de formation, de recyclage, d'adolescents et adultes à l'usage urbain du vélo.

Voies-lentes : Les voies lentes sont des sentiers ou des routes qui sont destinés pour le trafic non motorisé. Des promeneurs, des cyclistes et parfois des cavaliers en sont les utilisateurs les plus importants. D'un usage principalement « loisir », elles peuvent aussi offrir un itinéraire « utilitaire » et doivent alors assurer un bon niveau de service (confort, éclairage, abaissement des entrées/sorties...) pour en maximiser leur pédo- et cyclo- accessibilité

ZACA : Zone à Concentration d'Accidents. Il s'agit des points noirs identifiés en Région bruxelloise en matière d'accidentologie et sécurité routière, liés à des besoins de réaménagement infrastructurels. Lors des réaménagements de ZACA, il conviendra de travailler en concertation avec la Zone de Police.

1 INTRODUCTION

Un plan d'actions actualisé ...

Pour rappel, la présente étude constitue une actualisation du précédent Plan Communal de Mobilité d'Uccle, réalisé en 2006. Dans sa Déclaration de politique générale 2018-2024, la majorité s'est ainsi engagée à réviser ce document stratégique afin de doter la Commune d'un plan d'actions adapté au contexte et aux enjeux du territoire.

... pour répondre aux objectifs fixés

Après une première phase de diagnostic, et une seconde fixant les objectifs et enjeux, ce document marque la troisième et dernière phase de l'étude du Plan Communal de Mobilité (PCM) d'Uccle. Il fait état du plan d'actions ambitionné pour chacun des axes de travail étudiés, afin de répondre aux grands objectifs fixés lors de la précédente phase et d'adapter les ambitions du Plan Régional de Mobilité (PRM) Good Move au contexte et aux besoins ucclois. Ce document fourni ainsi une vision mobilité pour les 10 années à venir¹.

Objectif 1 : Assurer une bonne performance des réseaux pour tous les modes de déplacement

Un ensemble de mesures sont proposées pour chaque réseau de transport (marche à pied, vélo, transports publics, voiture et poids lourds) afin de répondre au niveau de performance attendu pour chaque voirie.

Il s'agit notamment de mesures en matière d'aménagement et/ou réaménagement de voiries (communales ou régionales) et d'espace public. Cela concerne plus spécifiquement les axes repris dans les réseaux PLUS et CONFORT.

Objectif 2 : Améliorer la qualité de vie dans les quartiers ucclois

La commune compte 8 mailles sur son territoire, à savoir les mailles Churchill, Globe-Altitude 100, Observatoire, Uccle-Sud, Brugmann, Neerstalle, Calevoet et Lorraine. Le PCM s'attachera à définir des mesures pour l'ensemble de celles-ci, mais se focalisera plus particulièrement sur les mailles Churchill et Globe-Altitude 100, sélectionnées en phase 2 sur base des enjeux en présence. Une étude approfondie a ainsi été menée sur ces deux mailles, tel que prévu dans les modalités du PCM. Par ailleurs, un travail d'étude est en cours au niveau d'autres mailles notamment les mailles de Neerstalle (Contrat Local de Mobilité en cours – phase de scénarios), Lorraine, Observatoire ou Calevoet (études ciblées).

L'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers passe par la réalisation d'espaces publics de haute qualité, agréables à vivre par leur confort d'usage, davantage conviviaux, sécurisants et verdurisés. Uccle doit devenir une commune idéale pour la marche et où l'on vise une grande cyclabilité des voiries par un meilleur partage de l'espace public. La performance et la régularité des transports en commun doit être renforcée. Le réseau auto doit être cohérent.

Le présent plan communal de mobilité s'attachera à définir des mesures dans ce sens avec le souci de renforcer grandement la sécurité routière, au bénéfice de toutes et tous, en particulier des piétons et cyclistes.

Objectif 3 : Accompagner les habitant(e)s et usagers ucclois(es) vers la multimodalité

En parallèle aux réflexions concernant l'infrastructure, un ensemble d'actions sont proposées en matière d'accompagnement, de sensibilisation et communication pour améliorer la gestion de la mobilité des personnes et marchandises sur le territoire, et promouvoir la multimodalité.

Objectif 4 : Développer une stratégie de stationnement globale et adaptée

La politique de stationnement fait partie intégrante de la politique de mobilité. Le PCM s'appuie sur les grands objectifs communaux définis dans son Plan d'Actions Communal de Stationnement (PACS). Il s'agit

¹ Selon l'article 11 de l'Ordonnance du 26/07/2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité : « La Commune revoit le plan communal tous les douze ans. »

de mettre à jour et faire évoluer le plan d'actions en matière de stationnement afin de répondre aux besoins (stationnement riverain, stationnement des vélos, stationnement hors-voirie, stationnement réservé...), dans le respect de la législation et de la réglementation régionale en matière de stationnement.

Un plan nourri par la participation citoyenne

Le PCM a pour vocation de traduire une vision communale. Il est le résultat d'un travail collaboratif avec un ensemble d'acteurs techniques, politiques mais aussi citoyens. À ce titre, certaines actions développées dans le présent rapport sont le résultat d'échanges et rencontres menées avec les ucclois, notamment avec les différents Conseils consultatifs, les habitants et commerçants, pour certains présents aux divers événements de participation organisés lors des phases précédentes.

Un plan qui rappelle l'importance du partage de l'espace entre l'ensemble des usagers

Ce document est construit à l'adresse de l'ensemble des usagers. À cet égard, il rappelle la notion essentielle du partage de l'espace entre tous les usagers (piétons, cyclistes, usagers des transports publics, automobilistes). Ainsi, un ensemble de mesures sont présentes, notamment concernant la sécurité routière et les règles de partage de la voirie et plus largement de l'espace public.

Planning de mise en œuvre

Les actions du présent plan devront être mises en place **de façon progressive**, dépendamment des moyens humains et budgétaires à disposition. Comme indiqué, certaines peuvent être initiées à court terme quand d'autres, nécessitant des études complémentaires ou de faisabilité par exemple, s'orientent sur du moyen-terme (échéance 5 à 10 ans qui est celui de validité du présent PCM). Une large majorité porte aussi sur des actions qui doivent être poursuivies et/ou intensifiées et surtout menées **de façon continue** dans le temps, notamment les actions relatives à la sensibilisation et l'accompagnement des acteurs locaux.

Un plan qui a fait l'objet d'un Rapport sur les Incidences Environnementales

Le bureau d'études indépendant CSD Ingénieurs Conseil a, conformément à l'ordonnance du 26 juillet 2013, réalisé un rapport sur les incidences environnementales (RIE) du projet de PCM, document soumis à l'enquête publique. Leur étude analyse les conséquences, appelées « incidences » de la mise en œuvre du plan d'actions. Celles-ci portent sur les différents paramètres de notre environnement au sens large, c'est-à-dire que ceux-ci soient physiques (ex.: le sol, l'eau, l'air, le bruit, le patrimoine naturel et bâti...), socio-économiques (ex. : les effets sur la population) ou encore culturels (ex. : l'esthétique urbaine). Outre ces éléments d'analyse, le RIE comporte des **recommandations pour améliorer les actions prévues et pallier les incidences négatives**. Celles-ci ont été intégrées dans la présente version du projet de Plan.

Un plan qui a été soumis à Enquête publique

Le plan a été soumis à enquête publique du 26 mai au 31 juillet 2023. Plusieurs réunions d'informations ont été organisées lors du lancement de l'enquête afin de présenter la structure et les principales propositions du plan :

- 23/05 au Centre Administratif ;
- 30/05, réunion spécifique au quartier Churchill à l'école Notre-Dame des Champs ;
- 31/05, réunion spécifique au quartier Uccle-Centre à la Salle 1180.

À l'occasion de ces soirées d'informations, des craintes/critiques/questions ont largement été livrées à l'oral par les participants présents. Elles ont, pour la plupart, également été transmises officiellement par écrit dans le cadre de l'enquête publique. Au cours de celle-ci-, près de **650 réactions** ont été enregistrées, lues, classées et évaluées, par le Service Mobilité-Voirie et le bureau d'études. La présente version constitue dès lors une version amendée intégrant :

- Compléments, précisions ou justifications - lorsque des actions ont été jugées imprécises ou incomplètes ;

- Ajout de nouvelles actions ;
- Suppression de certaines propositions, jugées non-recevables par les répondants à l'enquête-publique, notamment des scénarios élaborés pour l'apaisement du Parvis Saint-Pierre ou de la maille Churchill ;
- Ou encore ajout de balises temporelles.

Il n'était évidemment pas possible d'intégrer dans le présent document l'ensemble des suggestions formulées dans le cadre de l'enquête publique, certaines étant trop ponctuelles, techniquement irréalisables, contradictoires avec d'autres propositions etc.

Nombre de propositions non reprises n'en seront pas moins très utiles dans le cadre du travail que le service Voirie-Mobilité sera amené à réaliser dans les mois et années à venir (réparations nécessaires, corrections à apporter à l'espace public, signalisation à adapter etc.).

Cette nouvelle version a été soumise à l'approbation du Collège en vue de l'adoption définitive par le Conseil.

2 AXE 1 : ASSURER UNE BONNE PERFORMANCE DES RÉSEAUX POUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT

2.1 DÉFINITION ET OBJECTIF (RAPPEL)

- Garantir des réseaux de transports structurés et efficaces

Pour rappel, la « Mobility Vision » du Plan Régional de Mobilité Good Move se décline en 6 ambitions dont celle de garantir des réseaux de transport bien développés, structurés, lisibles et performants. L'objectif est donc d'optimiser ces réseaux, afin d'assurer des services et des déplacements efficaces et qualitatifs.

- Préciser la spécialisation multimodale des voiries

La phase 2 s'est attachée à préciser la spécialisation multimodale des voiries du territoire communal, au regard de la spécialisation déjà proposée par le Plan Régional de Mobilité Good Move et des observations réalisées en phase 1 de diagnostic (cohérence des réseaux, « zones grises », etc.).

- Définir les conditions de fonctionnement des réseaux

Des informations sont apportées quant aux conditions de fonctionnement optimales des réseaux structurants (PLUS et CONFORT).

2.1.1 MÉTHODOLOGIE

Afin d'identifier les mesures et interventions prioritaires pour chaque mode de déplacement sur les voiries de la commune, plusieurs éléments ont été pris en compte :

- **Le niveau d'ambition acté pour chaque voirie** : il s'agit de la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) issue du Plan régional et adapté à l'occasion de la phase 2 du présent PCM ;
- **L'existence de travaux récemment réalisés** (depuis la présente mandature – décembre 2018), **en cours ou programmés** (projets ayant atteint un stade programmatique : budget attribué, permis déposé ou octroyé, ...);
- **Les projets en réflexion** : projets communaux, régionaux, de la STIB, SNCB, ... non encore concrétisés, mais qui sont pour certains repris dans le plan triennal de la Commune ;
- **Les éléments de diagnostic en phase 1**, révélant les zones grises de la SMV ;
- **Les secteurs à plus forts enjeux identifiés en phases 1 et 2** (abords d'écoles, noyaux d'identité locaux, nœuds de transport public, ...).

2.2 RÉSEAU PIÉTON

Pour rappel, la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) du réseau piéton a été ajustée lors de la deuxième phase de sorte à offrir une plus grande cohérence du réseau : continuité des grands axes de circulation piétonne, intégration au réseau CONFORT des abords des pôles de déplacements et arrêts de transports publics, etc. Cela s'est notamment traduit par le prolongement d'axes piéton-CONFORT ou par la connexion entre deux axes de ce niveau. À titre de rappel, ceci a notamment concerné l'avenue du Vert Chasseur, l'avenue Montjoie ou bien encore la rue Egide Van Ophem.

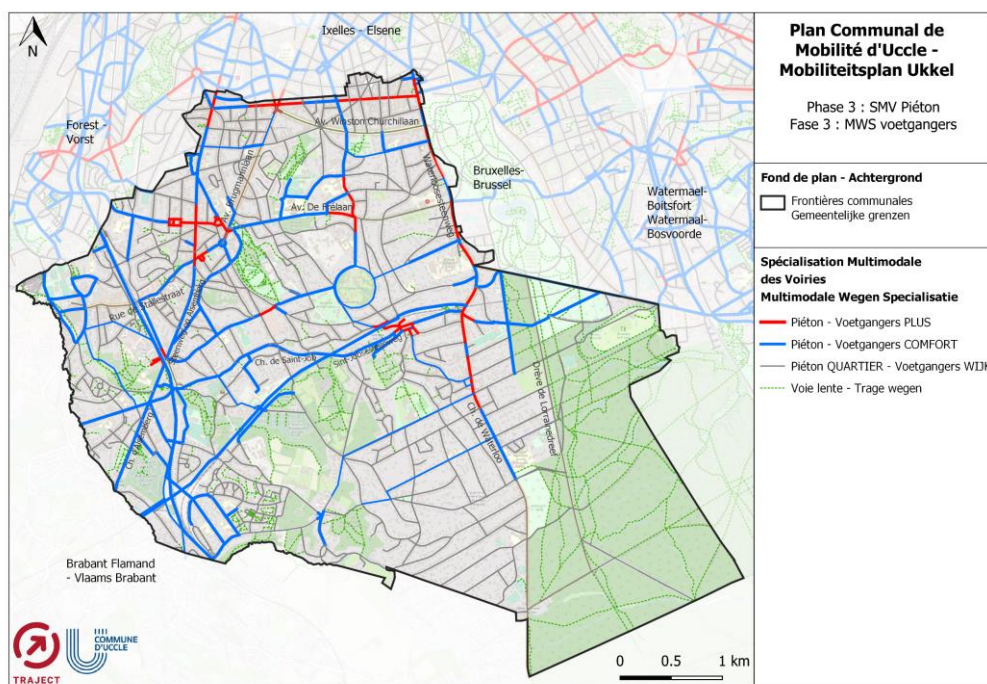


Figure 1 : SMV piéton adaptée

Toutefois, l'aménagement actuel des trottoirs et traversées piétonnes ne répond pas toujours aux standards inhérents à leur statut SMV : des améliorations sensibles sont donc nécessaires dans les années à venir sur un ensemble de voiries du territoire afin de **faire d'Uccle une commune idéale pour la marche**.

2.2.1 PIÉTON-PLUS

C'est au réseau piéton-PLUS que la priorité en matière d'interventions doit être donnée. C'est également sur ce réseau que les standards d'aménagement attendus sont les plus élevés (dimensionnement des espaces de circulation adapté aux flux, accessibilité, confort, etc.). Il s'agit donc des zones où des améliorations sensibles doivent être apportées de façon prioritaire.

Concernant les axes communaux il s'agit de :

- La rue Vanderkindere (tronçons entre la rue de Boetendael et la rue Marianne et entre la rue Edith Cavell et la chaussée de Waterloo) – à noter qu'une demande de réaménagement au niveau du parvis de l'église du Sacré-Cœur a notamment été formulée dans le cadre du budget participatif. Cette demande comprenait par ailleurs la création de passages pour piétons afin de faciliter les traversées sur cet axe soumis à un trafic important (4907 véhicules/ jour) ;
- L'axe rue Edith Cavell/ avenue Houzeau (entre la rue Groeselenberg et la rue Langeveld/ Zeecrabbe) et le carrefour formé par ces deux axes ;
- Le centre d'Uccle (comprenant la place Vander Elst et la rue Xavier De Bue – le tronçon de la chaussée d'Alseberg, entre la rue Alphonse Asselbergs et la rue Charles Bernaerts, de statut piéton-PLUS étant une voirie régionale), le Parvis Saint-Pierre, la rue du Doyenné (entre l'avenue Brugmann et la place Homère Goossens), la place Homère Goossens et la place Emile Danco – de nombreux obstacles demeurent problématiques pour la bonne circulation des piétons ;
- La rue François Vervloet (côté rue Egide Van Ophem) ;
- La rue Egide Van Ophem (entre la chaussée d'Alseberg et la rue François Vervloet) ;
- La rue Engeland (tronçon près de la gare de Calevoet) ;
- Le Dieweg (entre la rue du Repos et l'avenue Wolvendael) – présence de nombreux obstacles ;

Concernant les axes régionaux, il s'agit de :

- Certains tronçons de la chaussée de Waterloo :
 - Entre la rue De Praetere et l'avenue Bel Air ;
 - Entre l'avenue Churchill et la rue Langeveld ;
 - Entre l'avenue De Fré et la chaussée de La Hulpe ;
 - Entre l'avenue Montana et l'avenue Alphonse XIII ;
 - Entre l'avenue du Maréchal et l'avenue de Foestraets ;
- Cela concerne en priorité l'amélioration des traversées piétonnes est-ouest de cet axe, en addition à la nécessité de développer une vision d'axe pour cette chaussée ainsi que des points sensibles ponctuellement (absence de dalles podotactiles et bandes de guidage...).
- L'avenue De Fré (tronçon entre la rue Zeecrabbe et la rue Edith Cavell et tronçon entre l'avenue Brugmann et la rue Rouge) ;
 - Certains tronçons de l'avenue Brugmann :
 - Entre la chaussée d'Alseberg et la rue de la Fourragère (place Emile Danco) ;
 - Entre les squares Marlow et des Héros ;

À titre d'exemple, il s'agit pour ces axes de réaliser tout ou partie des interventions suivantes :

- De type réaménagement de façade à façade ;
- Nécessitant de reconfigurer l'espace : augmentation de la surface des espaces alloués aux piétons et amélioration qualitative des revêtements ;
- Intégrant des agréments complémentaires : végétalisation, espace de détente, de rencontre, etc. ;
- Prenant en compte l'accessibilité universelle ;
- Nécessitant des choix quant à l'affectation des espaces publics, avec notamment la réalisation d'études spécifiques ;
- Souvent soumises à un permis d'urbanisme, nécessitant de fait une concertation avec les riverains et usagers du territoire.

Une carte synthétique de la localisation géographique de ces zones est présentée au point 2.2.7.

2.2.2 PIÉTON-CONFORT

Sur les axes piéton-CONFORT, est souhaité un standard d'aménagement assez élevé dans les critères liés à la qualité d'usage (planéité, confort, etc.).

Concernant les axes communaux il s'agit de :

- Dieweg : et plus particulièrement du tronçon entre la rue du Repos et la rue Papenkasteel où les cheminements piétons sont de taille et de qualité variables ;
- La chaussée de Saint-Job (hors tronçons faisant l'objet du projet de réaménagement en cours de la Place de Saint-Job) ;
- Les avenues Latérale et du Prince de Ligne ;
- L'avenue des Hospices/ Dolez ;
- Les abords de la gare de Linkebeek (rue du Kriekenput) ;
- La rue du Bourdon (abords de la gare de Moensberg).

Pour les axes régionaux, cela concerne :

- Certains tronçons de la chaussée de Waterloo :
 - Entre l'avenue Bel-Air et l'avenue Churchill ;
 - Entre la rue Langeveld et l'avenue De Fré ;
 - Entre l'avenue du Vert Chasseur et Opstalweg ;
 - Entre la chaussée de la Hulpe et l'avenue Montana ;

- Entre l'avenue Alphonse XIII et l'avenue du Maréchal ;
- Entre l'avenue de Foestraets et l'avenue du Prince d'Orange.
- L'avenue De Fré (entre la rue Zeecrabbe et la rue Rouge).

2.2.3 PIÉTON-QUARTIER

Concernant le réseau piéton-QUARTIER, cela concerne les voiries restantes non reprises dans les réseaux PLUS et CONFORT, mais permettant d'accéder à des pôles d'importance tels que les gares SNCB et principaux arrêts de transports publics (STIB/ TEC/ De Lijn). Ces tronçons n'ont pas été proposés comme ajustements de la SMV en phase 2 mais pourraient faire l'objet d'une intégration au réseau piéton-CONFORT à moyen – long terme, après évaluation des aménagements réalisés.

Il s'agit des axes communaux suivants :

- Avenue des Alisiers ;
- Avenue des Sophoras ;

Pour les axes régionaux, cela concerne :

- L'avenue De Fré (entre la rue Edith Cavell et la chaussée de Waterloo).

2.2.4 PROJETS RÉALISÉS (DEPUIS DÉCEMBRE 2018)

Plusieurs voiries ont d'ores et déjà fait l'objet d'un projet de réaménagement / rénovation. Celles-ci sont reprises dans le tableau ci-dessous. La numérotation permet d'identifier les tronçons sur la carte ci-après.

	LOCALISATION	PROJET	RESPONSABLE PROJET
1	Chaussée d'Alseberg (entre Globe et Coghen)	Réaménagement de façade à façade	Région
2	Avenue Bourgmestre Jean Herinckx	Réaménagement de façade à façade	Commune
4	Lijkweg (entre le square De Fré et la rue Robert-Jones)	Réfection sentier vicinal	Commune
6	Chemin du Crabbegat	Réfection sentier vicinal	Commune
8	Rue Baron Van Hamme	Réaménagement	Commune
9	Sparrenweg et son débouché sur Stalle sis rue de Stalle 160 (connexion Stalle/Roetaert, accès aux ICR 8 et C)	Sécurisation du débouché / création d'un passage pour piétons et réfection du trottoir	Commune
27	Avenue des Hospices (entre les avenues des Sophoras et d'Homborchveld)	Réaménagements partiels	Commune
29	Rue Vanderkindere	Réaménagement des carrefours et sécurisation des traversées piétonnes – entre la place Vanderkindere et la chaussée de Waterloo	Commune
31	Avenue Arnold Delvaux	Réaménagement de façade à façade (avec modification du profil)	Commune
32	Rue Molensteen	Réaménagement de façade à façade (avec modification du profil)	Commune

	LOCALISATION	PROJET	RESPONSABLE PROJET
50	Rue Engeland (entre la chaussée de Saint-Job et le cul-de-sac),	Réaménagement de façade à façade (avec modification du profil)	Commune
33	Carrefour chaussée de Saint-Job / Rue du Repos / Avenue de la Chênaie et rue des pêcheurs	Réaménagement de façade à façade (avec modification du profil)	Commune
34	Rue du Coq (entre la rue du Château d'Eau et la rue des Poussins)	Réfection de voirie (chaussée + trottoirs)	Commune
35	Rue Emile Regard	Réfection de voirie (chaussée + trottoirs)	Commune
36	Avenue de la Floride	Réfection de voirie (chaussée + trottoirs)	Commune
37	Rue Klipveld	Réfection de voirie (chaussée + trottoirs) et réaménagement du carrefour avec la rue Paul Hankar	Commune
38	Chaussée de Saint-Job (entre la rue Engeland et la rue Papenkasteel)	Réaménagements partiels	Commune
39	Rue Rouge	Réaménagements partiels	Commune
40	Rue Gatti de Gamond / Avenue Adolphe Wansart	Réaménagements partiels	Commune
41	Rue de la Fauvette	Réaménagements partiels	Commune
42	Rue Joseph Vanderlinden	Réfection de trottoirs	Commune
43	Avenue de Messidor (entre les avenues Brugmann et Churchill)	Réfection de trottoirs	Commune
44	Rue des Myosotis (entre les rues Edouard Michiels et Egide Van Ophem)	Réfection de trottoirs	Commune
45	Rue Meyerbeer	Réfection de trottoirs	Commune
46	Avenue Jacques Pastur	Réfection de sentier	Commune

	LOCALISATION	PROJET	RESPONSABLE PROJET
47	Rue Roosendael	Réfection de trottoirs	Commune
48	Rue Joseph Bens (entre la chaussée d'Alseberg et la rue Alphonse Asselbergs)	Réfection de trottoirs	Commune
26	Avenue des Faons	Réfection de trottoirs	Commune
	Carrefour Bascule / Waterloo / Vleurgat	Elargissement et sécurisation des trottoirs aux carrefours	Région
	Chemin du Crabbegat (entre l'avenue De Fré et le cul-de-sac)	Réaménagements de façade à façade	Commune
	Avenue d'Hougoumont (devant le centre sportif)	Réfection de trottoirs	Commune
	Abords écoles : <ul style="list-style-type: none"> • Devant l'école Messidor sise avenue de Messidor n°161 • Devant l'école du Longchamp - rue Edith Cavell n°29 ; • Près de l'institut Montjoie sis avenue Montjoie n°30, • Devant l'école Het Tinnen Soldaatje sise rue Général Lotz n°68 • Devant l'école Plein Air au Dieweg • Devant l'école des Eglantiers • Devant l'école Decroly (secondaire) avenue Hamoir • Avenue du Nekkersgat 	Réfection et élargissement ponctuel du trottoir Sécurisation et/ou création d'un passage pour piétons et/ou extension de trottoirs et/ou installation d'un feu à bouton poussoir et/ou installation de mobilier spécifique	Commune
	Rue Edouard Michiels	Réfection de trottoirs	Commune
	Chemin Avijl	Réfection sentier vicinal	Commune
	Rue Basse, Vieille rue du Moulin etc.	Elargissements de trottoir sur certains tronçons	Commune

2.2.5 PROJETS PLANIFIÉS

Un ensemble de projets sont prévus par la Commune sur les voiries reprises ci-dessous, pour lesquelles un budget a été alloué et dont la réalisation est prévue à court-moyen terme.

	LOCALISATION	PROJET	RÉPONSABLE PROJET
3	Avenue des Ormeaux	Réfection de trottoirs	Commune
6t	Rue Groeselenberg (entre l'avenue des Statuaires et le chemin de la Source)	Réaménagement de façade à façade	Commune
7	Square des Héros	Réaménagement	Région
10	Rue Egide Van Ophem	Réaménagement de façade à façade	Commune
12	Rue du Wagon	Création d'un cheminement STIB et modes actifs	Région
13	Gare de Calevoet	Passage cyclo-piéton sous-voies	Commune
18	Rue du Repos (entre l'avenue Wolvendael et le Dieweg)	Réfection de trottoirs	Commune
20	Avenue François Folie	Réfection sentier vicinal	Commune
21	Place de Saint Job et ses environs proches, chaussée de Saint Job jusqu'au carrefour avec la rue de Wansijn , Avenue J & P Carsoel jusqu'au pont au-dessus de la voie ferrée	Réaménagement et/ou sécurisation	Commune
23	Rue de Verrewinkel – Avenue de la Chênaie	Continuité des cheminements cyclables au Nord et au Sud de la passerelle cyclo-piétonne	Commune
28	Drève des Gendarmes (entre avenue des Chênes et avenue du Fort-Jaco)	Réaménagement	Commune
29	Rue Vanderkindere	Réaménagement des carrefours et sécurisation des traversées piétonnes – entre la place Vanderkindere et l'avenue Coghén	Commune
30	Square Sophoras, gare de Linkebeek et ses abords	Réaménagement du square Sophoras et du parking Rénovation gare de Linkebeek et de ses abords (SNCB – Infrabel)	Commune - SNCB
52	Rue Roberts-Jones (tronçon entre l'avenue Léo Errera et le Lijkweg)	Réaménagements partiels	Commune
17	Chaussée de Saint-Job (entre la rue du Château d'Eau et la rue du Repos)	Réaménagement de façade à façade	Commune
	Entre la rue Jean Benaets et le parking communal (chaussée de Saint Job)	Liaison cyclo-piétonne	Commune

2.2.6 PROJETS EN RÉFLEXION DONT CERTAINS SONT INSCRITS AU PLAN TRIENNAL

Enfin, d'autres voiries sont inscrites au plan triennal² pour divers travaux, dont l'échéance n'est pas encore définie.

	LOCALISATION	PROJET	RÉPONSABLE PROJET
5	Avenue René Gobert	Réaménagement	Commune
6b	Avenue du Manoir	Réfection de trottoir	Commune
14	Rue des Moutons	Réfection du trottoir	Commune
15	Chaussée de Drogenbos	Réaménagement	Commune
16	Rue Geleystsbeek	Réaménagement du tronçon Avenue du Lycée français – rue Papenkasteel	Commune
19	Rue Basse	Réaménagement	Commune
22	Avenue Dolez (entre chaussée de Saint Job et Vieille rue du Moulin jusqu'à la rue d'Andrimont)	Réaménagement	Commune
24	Carrefour Rue Engeland / Avenue de la Gazelle / avenue d'Homborchveld	Réaménagement	Commune
25	Carrefour avenue d'Homborchveld/ rue du Kriekenput/ rue Jean Ballegeer	Réaménagement	Commune
49	Rue Engeland (entre les chaussées d'Alseberg et de Saint-Job)	Réaménagement	Région/Commune
51	Rue du Doyenné	Réaménagement	Commune

² Accessible sur le site internet de la commune : <https://www.ucclle.be/fr/ma-commune/finances-taxes/service-du-receveur>

2.2.7 LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE DES AMÉLIORATIONS SENSIBLES À APPORTER

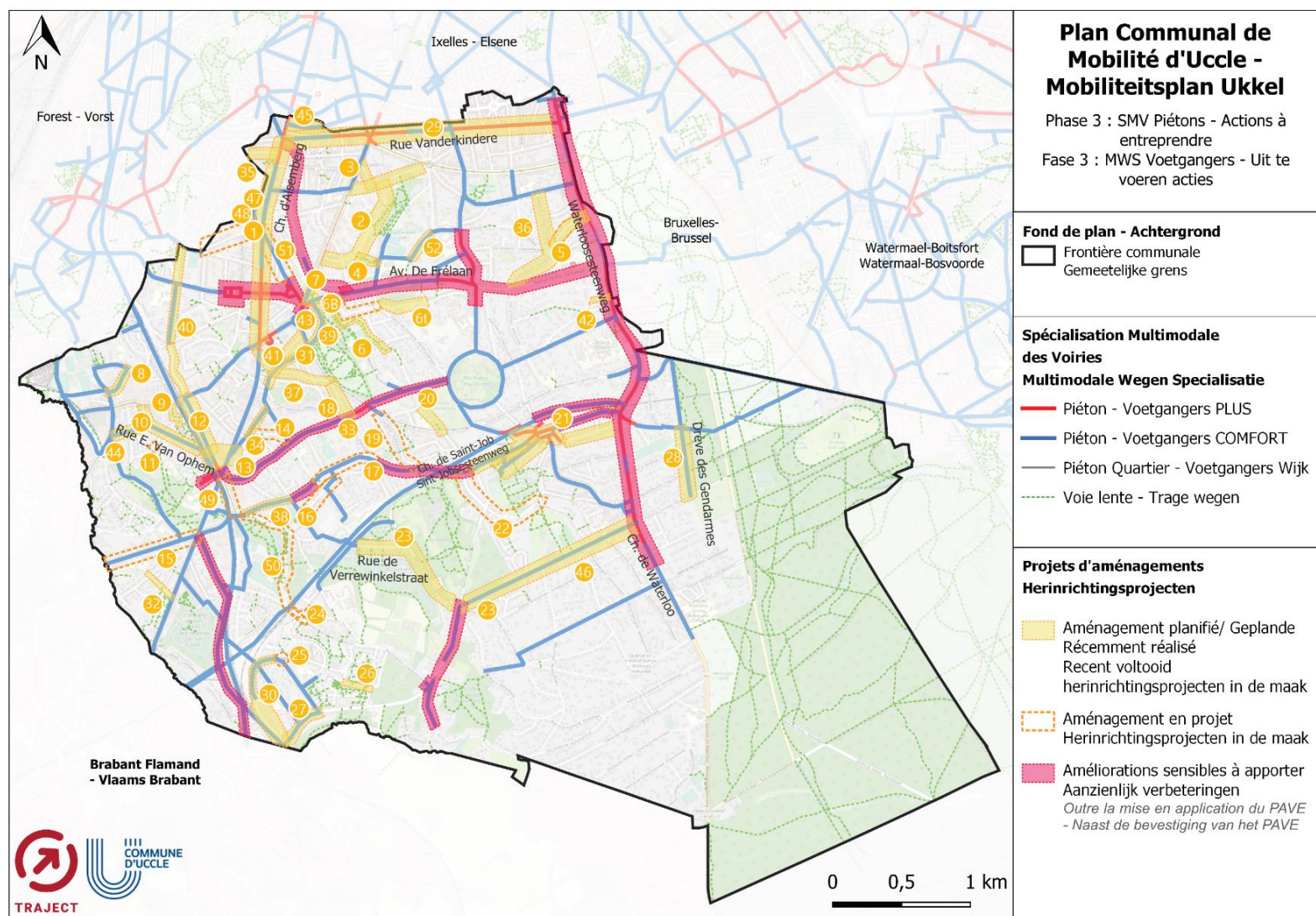


Figure 2 : Actions à entreprendre sur la SMV piétons

2.2.8 AUTRES MESURES

- **Prise en compte du principe d'accessibilité universelle pour une ville à échelle humaine**

De manière générale, il s'agit, dans les différentes actions et projets d'aménagements futurs, de suivre le **principe d'accessibilité universelle** et d'offrir à tous à commencer par les personnes vulnérables, à mobilité limitée, pas ou faiblement autonomes (piétons, personnes en situation de handicap...), un confort et une continuité maximale dans leurs déplacements à pied. La chaîne de déplacement doit être aménagée dans son entièreté (abaissement des trottoirs au niveau des traversées piétonnes...).

Lors des aménagements de voiries (création, réfection), il s'agira de respecter les différentes impositions reprises au niveau de vadémécums, référentiels et normes élaborés par la Région. Une attention particulière doit être apportée à la qualité de la surface de marche. Les aménagements fonctionnels peuvent tout à fait s'accorder avec des enjeux d'embellissement ou patrimoniaux.

Le principe d'accessibilité universelle doit aussi permettre de développer à Uccle **une ville à échelle humaine**, pour laquelle le design des espaces pédestres puisse suivre les critères de sécurité, confort et plaisir, comme l'illustre l'urbaniste danois Jan Gehl :

Protection	<p>PROTECTION CONTRE LA CIRCULATION ET LES ACCIDENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protection des piétons • Élimination de la crainte de la circulation automobile 	<p>PROTECTION CONTRE LA VIOLENCE ET LA CRIMINALITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace public animé • « Yeux en action » • Chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes • Éclairage adéquat 	<p>PROTECTION CONTRE LES PERCEPTIONS SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vent • Pluie et neige • Froid et chaleur intenses • Pollution • Poussière, bruit et lumière éblouissante
	<p>POSSIBILITÉ DE MARCHER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace suffisant • Absence d'obstacles • Surfaces adéquates • Accessibilité pour tous • Façades intéressantes 	<p>POSSIBILITÉ DE SE TENIR DEBOUT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effet de bordure et zones où se tenir debout • Présence d'appuis 	<p>POSSIBILITÉ DE S'ASSEOIR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zones où s'asseoir • Mettre à profit les avantages des lieux : vues, soleil, gens • Endroits agréables où s'asseoir • Bancs publics où se reposer
	<p>POSSIBILITÉ D'OBSERVER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distances d'observation raisonnables • Champs de vision dégagés • Vues intéressantes • Éclairage nocturne 	<p>POSSIBILITÉ DE PARLER ET D'ÉCOUTER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faibles niveaux de bruit • Mobilier urbain offrant des espaces de conversation 	<p>POSSIBILITÉ DE JOUER ET DE FAIRE DE L'EXERCICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre propice à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et aux jeux • Conditions réunies à toute heure du jour et de la nuit • Conditions réunies en toutes saisons
Attrait	<p>ÉCHELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immeubles et espaces urbains à échelle humaine 	<p>POSSIBILITÉ DE PROFITER DES BONS CÔTÉS DU CLIMAT RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soleil et ombre • Chaleur et fraîcheur • Brise 	<p>EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité du design et des détails • Qualité des matériaux • Vues agréables • Arbres, plantes, eau

Figure 3 - Douze critères de qualité de l'espace piéton, Jan Gehl, *Pour des villes à échelle humaine* (2013)

- **Mise en œuvre des recommandations du PAVE**

De façon générale, la Commune veillera à la bonne prise en compte des points relevés à l'occasion du Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public (PAVE). Cette étude et l'audit des voiries qui en a découlé a donné l'occasion d'un inventaire très précis des interventions à apporter notamment leur degré de priorité. Certaines ont pu être réalisées au gré des différents et récents chantiers. Il s'agit de veiller à la **systematisation** dans la prise en compte des recommandations.

Il s'agira dans un premier temps, de répondre aux actions de priorité 1. Cela concerne notamment :

- La largeur d'un cheminement piéton insuffisante, y compris au niveau des aires de virage ;
- L'irrégularité du revêtement de sol (planéité et dévers) ;
- L'absence de ligne de vigilance à hauteur de passages piétons ;
- Ou bien encore l'absence de passages pour piétons : plus de 200 lieux ont notamment été relevés à ce sujet, dont plusieurs le long d'axes piéton-PLUS (place de Saint-Job, avenue Houzeau/ rue Edith Cavell, etc.) et piéton-CONFORT (Dieweg, avenue des Hospices, etc.).

Comme cela a été pointé lors de l'enquête publique, de nombreuses rues ne comportent pas encore de passages piétons. Il en va par exemple ainsi de la rue de la Pêcherie, entre Den Doorn et Rue Basse, de l'avenue ; de la Chenaie, entre la sortie du Kauwberg et le nouvel escalier qui descend le long du cimetière, des carrefours Errera-Dupuich et Bosvelweg-Moscicki, de l'avenue Circulaire (côté Est) ...

D'autres recommandations du PAVE peuvent être utilement reprises ici, notamment celles liées à l'encombrement des trottoirs par des usages privés (terrasses, engins de déplacements individuels motos, scooter et trottinettes) ou à la suite d'un défaut d'entretien.

Pour rappel, le [Règlement Général de Police \(RGP\)](#) commun aux 19 communes bruxelloises établit que les haies plantées **sur les parcelles privées** « ne peuvent faire saillie sur la voie publique et doivent être, en tout temps, taillées afin de ne pas réduire la largeur de celle-ci » (article 61 par.3) **à la charge de l'occupant de la propriété**.

De la même façon, le RGP rappelle que « Les passages, trottoirs et accotements des immeubles habités ou non ainsi que les façades, murets, grilles, pieds d'arbres et éléments divers de construction qui bordent l'espace public **doivent être entretenus et maintenus en bon état** de propreté. Cette obligation incombe solidairement : au propriétaire, au copropriétaire, à tout titulaire d'un droit réel sur l'immeuble, au locataire, au concierge, au portier, au gardien et aux personnes chargées de l'entretien quotidien des lieux » (article 22 par 1.).

À titre d'exemple, la Commune de Waterloo a développé à l'attention de ses citoyens, une campagne de communication relative à l'entretien des haies et trottoirs de son territoire. Cette campagne vise ainsi à sensibiliser les habitants à la bonne application des règles en vigueur afin d'assurer la sécurité de tous.



Figure 4 : Campagne de communication « Haies et trottoirs » à Waterloo

Source : Commune de Waterloo

Dans le même registre, le Service Vert Ucclois a édité un document relatif à l'entretien des haies. Cet avis est distribué lorsqu'une situation problématique est constatée à titre individuel ou parfois à l'échelle d'une rue voire d'un quartier lorsqu'un manque d'entretien généralisé est constaté.



Figure 5 - Publication du Service Vert sur l'entretien des haies

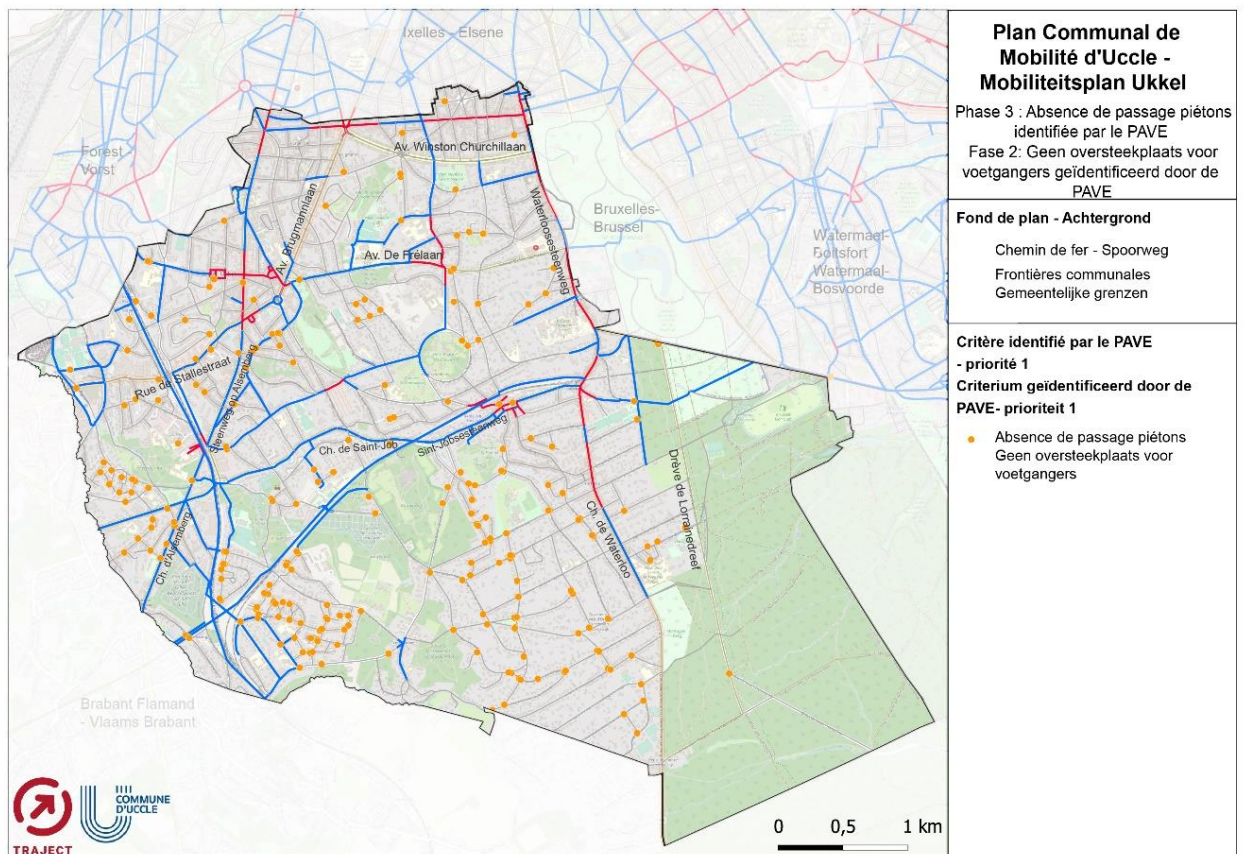


Figure 6 : Localisation des passages piétons manquants sur la commune d'Uccle à l'occasion du PAVE

Source : PAVE, 2017

- **Réalisation d'un plan trottoirs**

Actuellement, la commune d'Uccle compte près de 300 kilomètres de trottoirs sur son territoire (Commune d'Uccle, 2022), de qualité variable et nécessitant un entretien et un suivi importants.

À cet égard, il semble opportun pour la commune de se doter d'un « Plan trottoirs », outil de gestion, de suivi et de programmation d'interventions. Ce plan stratégique d'envergure a pour vocation de rénover l'espace public de façon qualitative, avec une vision claire, globale et structurée grâce à une cotation pour chaque trottoir. La sécurisation des espaces piétons doit par ailleurs constituer un objectif de base.

L'exemple de la Commune de Schaerbeek³ est intéressant en ce sens. Dans un premier temps, le service Voiries schaerbeekois a procédé à un classement clair et objectif de l'état des trottoirs. Chaque rue présente ainsi une cote allant de 0 à 5 (0 pour les trottoirs neufs et 5 pour ceux jugés en « fin de vie »), cf. Figure 7 ci-après.

Ensuite, les matériaux pour la rénovation ont été choisis en collaboration avec Urban.brussels (acteur notamment attentif en matière de qualité architecturale), dépendamment de la localisation et du caractère patrimonial de la zone concernée. Pour davantage de lisibilité et éviter une « mosaïque » de revêtements, trois matériaux ont été retenus : pierre naturelle (dans les zones historiques), pavés bétons rustiques 14x14cm ou encore pavés béton standard 20x20cm.

Les éléments relevés par le PAVE ont également été intégrés aux réflexions, de même que les modalités et plannings d'intervention des différents impétrants.

Les voiries régionales n'ont pas été intégrées au plan.

Cet outil présente une série d'avantages :

- Pour les services techniques : il établit une vision programmatique claire des degrés de priorité et des interventions à réaliser ;
- Pour les auteurs de projets de voiries – impétrants : il donne un cadre lors de phase chantiers sur les standards attendus (montée en gamme plutôt que remise en état) ;
- Pour les riverains : il clarifie le degré de priorité et le revêtement attendu du trottoir.

À titre indicatif, un plan trottoirs, et donc par extension les trottoirs eux-mêmes, présentent une durée de vie d'environ 30 ans.

Tout au long de son élaboration mais surtout dans sa phase de mise en œuvre, il sera opportun de communiquer largement auprès des habitants et usagers ucclois, en exploitant une série d'indicateurs de référence : nombre / longueur de trottoirs aménagés ; budget alloué...

³ <https://www.1030.be/fr/plantrottoirs>



Figure 7 : Relevé de l'état des trottoirs sur la commune de Schaerbeek

Source : Commune de Schaerbeek

- **Rechercher un « désencombrement » maximal des trottoirs**

Mobilier urbain (poubelles, potelets, mâts, signalétique, barrières...), stationnement illicite (voitures, vélos, motos, engins de (micro)-mobilité partagée) mais aussi parfois le mobilier des commerçants (publicités, étals...); les trottoirs uclois sont encore souvent trop encombrés ce qui nuit au confort et continuité des cheminements piétons, voire à leur sécurité.

Il s'agira de chercher un désencombrement maximal via :

- La mutualisation du mobilier urbain ;
- L'aménagement de zones de stationnement dédiés aux vélos et motos ;
- Des campagnes de sensibilisation auprès des commerçants ;
- Et si nécessaire, un renforcement de la répression des comportements dangereux (stationnement sauvage sur trottoirs).

- **Sécuriser les traversées piétonnes**

- 1) Faire respecter le Code de la route en neutralisant le stationnement automobile à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons

Extrait Code de la route :

Article 24. Interdiction de l'arrêt et du stationnement :

« Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment :

4° sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages

8° à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés aux carrefours, sauf réglementation locale [...] »

Afin de sécuriser les traversées piétonnes, il s'agit d'empêcher le stationnement automobile situé à moins de 5 mètres des passages pour piétons, comme cela est également prévu par le Code de la route pour le stationnement situé à moins de 20 mètres d'un signal de circulation lumineux.

Ces espaces pourront être alloués à d'autres fonctions, telles qu'au stationnement vélo avec l'implantation d'arceaux vélos, à l'extension du trottoir (« oreille de trottoir »), à de la verdurisation avec de la végétation basse, etc.

Une attention toute particulière est à porter aux passages pour piétons localisés à proximité des écoles, crèches, lieux sportifs ou culturels accueillant des enfants dont la taille les rend moins visibles. Cette mesure est d'autant plus prioritaire, dans un contexte où le parc automobile tend à augmenter en masse et volume. "En 2020, 42% des immatriculations de voitures neuves étaient pour des SUV." (Institute Vias (2022)- Briefing « Les SUV et la sécurité routière ». Bruxelles, Belgique). Réaliser des contrôles (informatifs/répressifs) plus réguliers au niveau du respect des trottoirs aux abords de ces équipements.

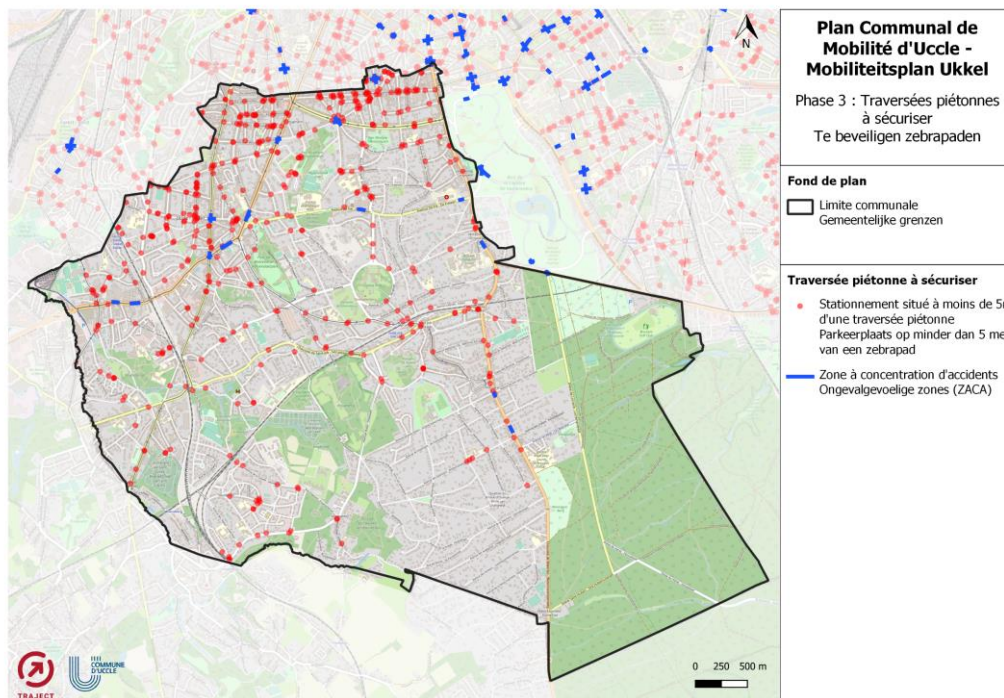


Figure 8 : Traversées piétonnes à sécuriser

Source : Bruxelles Mobilité

2) Mise en place de trottoirs traversants ou passages pour piétons surélevés

Conformément au principe STOP, la priorité est donnée aux déplacements des piétons. Dans ce cadre-là, les traversées piétonnes doivent pouvoir assurer (en priorité) le long des axes principaux (piétons-PLUS et CONFORT) un confort et une fluidité de déplacement, et ce tant au niveau des cheminements séparés de la chaussée, qu'au niveau de leur traversée.

Ainsi, selon le contexte et la configuration de la voirie (dont les matériaux déjà en place), plusieurs dispositifs peuvent être mis en œuvre : la Commune pourra avoir recours aux trottoirs traversants ou aux passages pour piétons surélevés.

Il s'agira également de donner la priorité aux traversées combinant le niveau SMV piéton PLUS ou CONFORT et la proximité avec une Zone à Concentration d'Accidents (ZACA)⁴.

Définition d'un trottoir traversant – Cahier de l'accessibilité piétonne - Vademecum piétons en RBC

Un trottoir traversant est un espace qui permet au piéton de ne plus avoir à traverser la rue : c'est la chaussée qui est interrompue. La présence des piétons est ainsi mise en avant en leur donnant la priorité sur les autres usagers de la route.

Plusieurs règles d'implantation sont à suivre :

- Le trottoir traversant doit être de plain-pied avec le trottoir existant ;
- Le trottoir traversant et l'existant doivent s'inscrire dans une continuité visuelle (il est conseillé de maintenir le même matériau, à l'inverse de la chaussée) ;
- Les véhicules doivent sentir une différence de niveau au franchissement du trottoir traversant ;
- Un passage piéton ne peut pas être tracé sur le trottoir traversant.

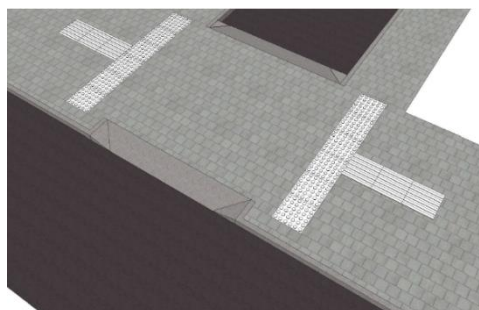


Figure 9 : Schéma de principe d'un trottoir traversant – Source : Sécuritéthèque

La Commune pourra utilement se référer au [cahier de l'accessibilité piétonne - Vademecum piétons en RBC](#).

3) Entretien de la voirie

La Commune sera attentive à l'entretien régulier de ses voiries. Il s'agit notamment :

- Du marquage au sol ;
- De l'éclairage : à ce sujet, la Commune pourra utilement se référer au [Vademecum piétons en RBC - L'éclairage des aménagements piétons](#) ;
- De l'accessibilité PMR (abaissement de trottoir, dalles podotactiles, lignes guides, etc.) ;
- Du déneigement, en veillant également à celui des aménagements cyclables et en insistant auprès des citoyens sur l'obligation de se charger des trottoirs devant leur habitation. Sur ce sujet, il a été rappelé durant l'enquête publique que « Donner priorité aux trottoirs plutôt qu'aux routes a montré non

⁴ Une Zone à Concentration d'Accidents résulte d'un recensement sur base des chiffres en matière d'accidentologie dans une période donnée. Plusieurs critères sont pris en compte : nombre d'accidents, gravité, nombre d'usagers vulnérables, longueur de la zone, nombre de véhicule STIB impliqués, quantité de trafic (Bruxelles Mobilité). Ces ZACA sont répertoriées en 3 catégories : les ZACA de priorité 1, 2 et « à exploiter ».

seulement une attention genrée (les femmes se déplacent plus à pied) mais a également permis de réduire les accidents liés aux utilisations des trottoirs enneigés (plus élevés que ceux de la route) ».



Figure 10 : Avenue du Prince de Ligne – tronçon piéton-CONFORT

- **Adapter la signalisation**

1) Equiper les feux de signalisation avec un système acoustique dans les zones jugées pertinentes

Dans un souci d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, un ensemble de feux pourront être équipés de dispositifs sonores adaptés aux personnes malvoyantes pour plus d'autonomie et de confort. Ces systèmes seront implantés dans des zones où ils sont jugés pertinents :

- Axes supportant un important flux de piétons et/ou permettant l'accès aux équipements publics (arrêts de transport public...);
- Dans la mesure du possible, de façon éloignée des habitations pour éviter les nuisances sonores.

La Commune pourra utilement se référer au [Vademecum Piéton en RBC - Cahier de l'accessibilité piétonne](#). Il apparaît important par ailleurs d'assurer un entretien régulier des dispositifs notamment en cas de défaillances (latences de démarrage, paramétrage du niveau sonore...).

2) Systématiser la présence du signal F45b – Voie sans issue, excepté pour piétons et cyclistes

Afin de faciliter les cheminements à pied et à vélo, la présence du signal F45b selon les règles en application pourra être systématisée. Ce panneau permet de signaler à tous les usagers de la mobilité active que l'accès leur est ouvert.

La Commune pourra utilement se référer au Code de la route pour la mise en place de ce signal sur son territoire.



- **Valoriser les sentiers et venelles et communiquer sur leur présence**

De nombreux sentiers et venelles existent sur le territoire, offrant de précieuses connexions piétonnes à l'abri de la circulation. Les nombreux sentiers et chemins présents dans les différents parcs ucclais participent également au maillage piéton. Il s'agira donc de veiller à leur :

- bon aménagement / entretien ;
- bon éclairage ;
- réfection ;
- bon balisage.

La priorité sera donnée aux sentiers et venelles à proximité du réseau piéton PLUS et/ ou reliant des itinéraires piéton-CONFORT.

Il s'agit par exemple du Bosveldweg, de la rue Langeveld au niveau du Jardin des 2 Cerisiers entre la chaussée de Waterloo et la rue du Framboisier, de l'accès à la gare de Stalle depuis l'avenue Kersbeek, des chemins entre la chaussée de St-Job et la rue Geleytsbeek (entrées/sorties masquées par des voitures en stationnement), des sentiers du parc Wolvendael (liaison piétonne entre le haut - Dieweg et le bas - Square des Héros de la commune), etc.

En parallèle, il s'agira de communiquer aux citoyens leur présence via une signalétique adaptée avec une identité visuelle permettant de les identifier facilement.

Le RIE souligne par ailleurs que les sentiers et venelles permettent également à leurs utilisateurs d'apprécier le patrimoine naturel et bâti d'Uccle. Dès lors, il émet les recommandations suivantes :

- Inclure les zones vertes le long des venelles/sentiers et en augmenter la qualité écologique ;
- Dans la mesure du possible, rendre les sentiers et venelles accessibles aux PMR (ex. absence de bordure, largeur suffisante, revêtement confortable et plane, etc.) ;
- Vérifier que les nouvelles venelles / nouveaux sentiers, créés via les projets à venir (qu'ils soient publics ou privés), soient ajoutés au réseau piéton.



Figure 11 : Cheminement permettant de relier la gare de Stalle à l'avenue Kersbeek

- **Poursuivre et renforcer la prise en compte des piétons et des cyclistes lors des chantiers**

La Commune veillera à **poursuivre les efforts entrepris** pour la bonne signalisation à destination des piétons et cyclistes à l'occasion des chantiers. En effet, il s'agit de leur assurer en toutes circonstances un cheminement sécurisé et confortable.

Une personne parmi l'équipe des agents du Service voirie pourrait être désignée « responsable accessibilité des chantiers », en complément du travail réalisé par la Zone de Police. Celle-ci serait notamment chargée de vérifier la bonne prise en compte des modes actifs dans les zones de chantiers. Elle pourrait avoir les attributions d'agent constateur, pour sanctionner, après rappel à l'ordre, les manquements. Elle doit aussi s'assurer que la remise en état après chantier (état du revêtement et marquage des trottoirs et pistes cyclables, des traversées cyclo-piétonnes) et évacuation du matériel et en particulier des panneaux.

À titre d'exemple, il pourra s'agir d'assurer la continuité, sécurité et planéité des itinéraires cyclistes et/ou d'adapter la signalisation à destination des cyclistes en cas de coupure d'une voirie à la circulation motorisée mais restant accessible aux vélos. Dans ce cas, le signal C1 devra être agrémenté du signal M2.



Figure 12 : signal C1



Figure 13 : signal M2

2.3 RÉSEAU VÉLO

De la même façon que pour la SMV piéton, la SMV vélo a fait l'objet d'ajustements en phase 2 du PCM afin de garantir une plus grande cohérence de ce réseau (continuité des axes et itinéraires principaux de circulation à vélo, confort aux abords des différents pôles de déplacements, etc.). Ainsi, les adaptations ont, par exemple, porté sur la prolongation de la SMV vélo-CONFORT de l'avenue Kamerdelles, de l'avenue de la Chêne, de la rue Verrewinkel et de la rue Engeland.

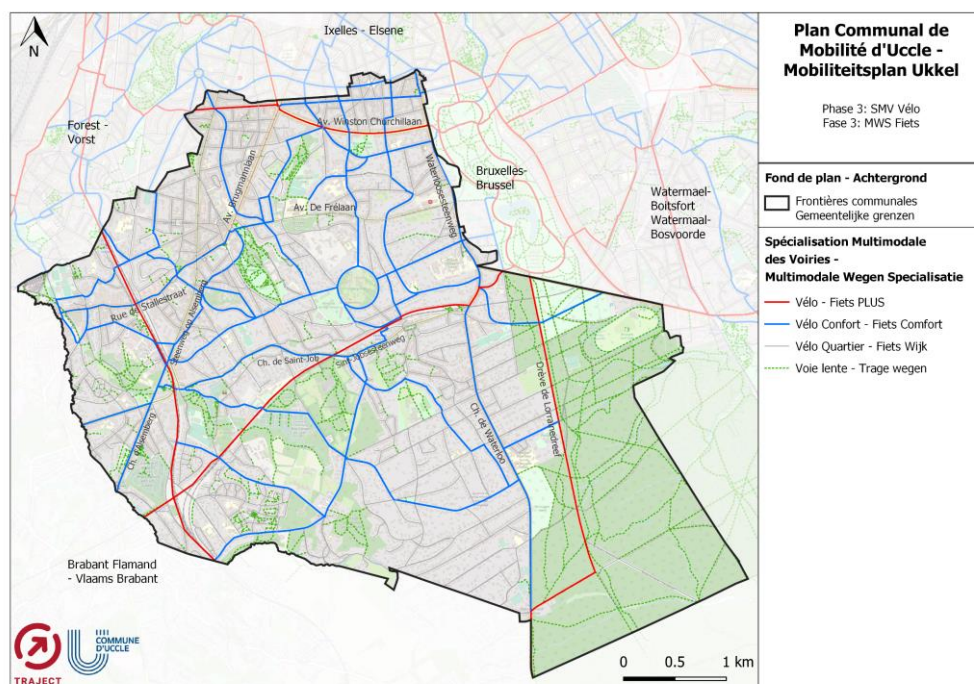


Figure 14 : SMV vélo adaptée

Afin de répondre aux standards fixés pour les différents niveaux de la hiérarchie SMV, et ainsi permettre un accès cyclable aux pôles du territoire confortable et sécurisé, ce réseau nécessite un certain nombre d'interventions / améliorations sensibles doivent être apportées de façon prioritaire dans les années à venir.

L'objectif final étant de **viser une grande cyclabilité des voiries uccloises dans leur ensemble.**

2.3.1 VÉLO-PLUS

Le réseau vélo-PLUS doit offrir des conditions de déplacement sûres, confortables (et rapides). C'est le long de ces axes que la priorité doit d'abord être donnée. Par conséquent, c'est également sur ce réseau que les standards d'aménagement exigés sont les plus élevés. Cela implique principalement de créer de nouvelles infrastructures (cyclostrades le long des voies ferrées) et ailleurs, d'allouer davantage de place aux cyclistes sur les itinéraires concernés (dimensionnement des pistes cyclables) sans oublier de sécuriser la traversée des différents carrefours.

Concernant les axes communaux repris dans la SMV vélo-PLUS (rue Vanderkindere, avenue Latérale et avenue Montana), ceux-ci sont déjà couverts par des projets planifiés (voir ci-après).

Concernant les axes régionaux, il s'agit de :

- La chaussée de Waterloo (tronçon entre l'avenue Latérale et l'avenue Montana) ;
- Les Drèves Saint-Hubert et de Lorraine, pour rappel, repris dans l'itinéraire suprarégional Cyclostrade C206 Waterloo – Bruxelles et font l'objet d'une réflexion chez Bruxelles Mobilité.

Une carte synthétique de la localisation géographique de ces zones est présentée au point 2.3.7.

2.3.2 VÉLO-CONFORT

Sur les axes vélo-CONFORT, il s'agira d'aménager l'espace de sorte à donner aux cyclistes plus de visibilité et de confort lorsque cela est nécessaire. La question de partage de la chaussée est aussi en jeu ici. Il s'agira de pouvoir assurer la sécurisation des itinéraires cyclistes au regard des autres modes motorisés.

Plusieurs axes concernés par le niveau vélo-CONFORT et accueillant généralement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) ou communaux (ICC) doivent à ce titre faire encore l'objet d'amélioration sensibles.

Concernant les axes communaux il s'agit de :

- La rue Vanderkindere (entre l'avenue Brugmann et la chaussée de Waterloo) – ICR B ;
- La rue Marianne et l'avenue Montjoie ICR B et 7 ;
- La rue Edith Cavell prolongée par l'avenue Houzeau et l'avenue Circulaire (ICR C) ;
- Le tracé de l'Itinéraire Cyclable Régional (ICR 6) : Lincoln – Bel-Air - Dodonée - Ernest Gossart - Moscicki - Bosveldweg – Langeveld - Floride - Hamoir - Observatoire - Copernic – Latérale ;
- L'avenue Kamerdelle (adaptée en niveau vélo-CONFORT lors de la phase 2 du présent PCM) ;
- Le tracé de l'ICR 7 : Boetendaal - De Fré (voirie régionale)- Rouge – Fauvette - Château d'Eau - Coq
- Le tracé de l'ICR C : Princesse Paola - Rittweger - Fauvette - Henri Van Zuylen - Colonel Chaltin - Dieweg - Circulaire – Mercure - J&P Carsoel - Observatoire – Copernic – Chênes - Egide Van Ophem - Myosotis - Etoile – Petite Drève du Maréchal ;
- Le tracé de l'ICR 8: Aulne - V. Allard – Merlo - Baron Van Hamme – Zwartebeek ;
- La chaussée de Saint-Job ;
- Rue Engeland (tronçon chaussée de Saint-Job - rue de Verrewinkel) ;

- Le tracé de l'ICR 6 : Chaussée de Saint-Job - Rue de Wansijn - Avenue Dolez - avenue des Hospices - Vieille rue du Moulin – Andrimont - Vallon d'Ohain – Wellington – Eglantiers - Fond'Roy - Prince d'Orange. Cet ICR existe aujourd'hui mais ne répond pas aux standards actuels. Il est nécessaire de rafraîchir les différents marquages/ aménagements et de mieux considérer les cyclistes.
- Avenues de l'Echevinage – Coghen.

Pour les axes régionaux, cela concerne prioritairement :

- La chaussée de Waterloo.

L'amélioration de la cyclabilité de la rue de Stalle reste un enjeu, en lien avec la réduction à long-terme de trafic en entrée d'agglomération.

2.3.3 VÉLO-QUARTIER

Afin de répondre à l'ambition d'amélioration de la cyclabilité des voiries ucloises, le réseau vélo-QUARTIER devra également être rendu progressivement confortable à la circulation des cyclistes (voir aussi ci-après).

Ceci concerne de façon plus prioritaire l'avenue Messidor au niveau de son débouché sur l'avenue Brugmann, où la traversée des cyclistes (entrée/sortie de la piste cyclable) ne bénéficie actuellement pas d'un aménagement sécurisé. Celui-ci sera réalisé en fin 2023.



Figure 15 : Avenue Messidor / croisement avec l'avenue Brugmann

2.3.4 PROJETS RÉALISÉS

Un ensemble de projets à l'attention des cyclistes ont été réalisés sur plusieurs voiries sous la présente mandature :

	LOCALISATION	PROJET	RESPONSABLE PROJET
1	Avenue Churchill	Piste cyclable marquée	Région
2	Avenue Bourgmestre Jean Herinckx	Réaménagement façade à façade incluant une piste cyclable bidirectionnelle	Commune
3	Rue Roberts-Jones	Rue cyclable	Commune
4	Avenue Brunard	Rue cyclable	Commune
	Rue Vanderkindere	Rue cyclable	Commune
5	Chaussée d'Alseberg tronçon entre avenue Floréal et avenue Coghen (Région)	Piste cyclable séparée (sens montant)	Région
6	Avenue Henri Elleboudt	Piste cyclable marquée côté impair	Commune
10	Avenue de l'Observatoire - tronçon entre avenue Ptolémée et chaussée de Waterloo	Piste cyclable marquée à contre sens	Commune
11	Rue Jean-Baptiste Labarre	Piste cyclable marquée (côté impair)	Commune
13	Avenue Montana	Rafraîchissement de la piste cyclable marquée	Commune
15	Avenue Dolez : entre chaussée de Saint - Job et rue de Wansijn / Vieille rue du Moulin	Rafraîchissement de la piste cyclable marquée	Commune
18	Dieweg entre avenue Wolvendael et avenue Circulaire	Piste cyclable marquée vers l'Observatoire et bande cyclable suggérée dans l'autre sens	Commune
21	Rue Gatti de Gamond - Entre les rues de Stalle et Victor Allard	Piste cyclable marquée	Commune
22	Rue Baron Van Hamme	Réaménagement de façade à façade incluant une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens montant	Commune
23	Rue du Bourdon et avenue des Tilleuls	Rafraîchissement de la piste cyclable marquée	Commune
29	Prince d'Orange (de l'avenue Dolez à l'avenue Wellington)	Piste cyclable marquée vers chaussée de Waterloo et Piste cyclable suggérée dans l'autre sens	Commune
36	Passerelle cyclo-piétonne de Verrewinkel	Création	Commune / Beliris
	Débouché du Sparrenweg sur la rue de Stalle / devant le COU sis rue de Stalle 16 (connexion Stalle/Roetaert, accès aux ICR 8 et C)	Sécurisation du débouché / création d'un passage pour piétons et réfection du trottoir avec adaptation des bordures	Commune

2.3.5 PROJETS PLANIFIÉS

Plusieurs projets sont également prévus sur plusieurs voiries reprises ci-dessous.

	LOCALISATION	PROJET	RESPONSABLE PROJET
9	Avenue de la Floride – du carrefour De Fré jusqu'au n°148	Bande Cyclable Suggérée (BCS) – côté pair	Commune
14	Entre la rue Jean Benaets et le parking communal (chaussée de Saint Job)	Liaison cyclo-piétonne	Commune
16	Avenue François Folie	Réfection de sentier vicinal	Commune
19b	Avenue J. et P. Carsoel – à hauteur du pont/ de la traversée de la voie ferrée	Amélioration traversée des voies	SNCB – Infrabel
24	Rue Egide Van Ophem	Piste cyclable séparée (sens montant)	Commune
25	Gare de Calevoet	Passage cyclo-piéton sous-voie	Commune
28	Avenue des Hospices	Aménagement en lien avec projet gare de Linkebeek	SNCB - Infrabel
31	Avenue Circulaire	ICR	Commune
34	Rue de Verrewinkel / Avenue de la Chênaie	Continuité cyclable en lien avec le réaménagement de la passerelle cyclo-piétonne	Commune
12	Rue du Wagon	Création d'un cheminement STIB et modes actifs (piste cyclable séparée montante)	Région

S'ajoutent à cette liste plusieurs bandes confort dorénavant intégrées de manière systématique à l'occasion de la réfection d'un tronçon pavé.

2.3.6 PROJETS EN RÉFLEXION DONT CERTAINS SONT INSCRITS AU PLAN TRIENNAL

Les cinq premiers projets ci-dessous sont inscrits au plan triennal pour divers travaux. L'échéance prévue n'est pas encore définitive. Les autres projets listés dépendent de la Région et/ ou du Fédéral (RER vélo).

	LOCALISATION	PROJET	RESPONSABLE DE PROJET
8	Rue Groeselenberg	Réaménagement	Commune
17	Rue Basse	Réaménagement	Commune
20	Rue Geleytsbeek	Réaménagement tronçon Avenue du Lycée Français / Papenkasteel	Commune
26	Chaussée de Drogenbos	Réaménagement	Commune
27	Carrefour Homborchveld/ Kriekenput/ Ballegeer	Réaménagement	Commune
30	Rue Vanderkindere/ avenue Churchill (ICR B entre l'avenue Brugmann et la chaussée de Waterloo)	RER vélo	Commune (+ Région)
	Avenue la Gazelle	Réaménagement	Commune
	Rue du Bourdon	Réaménagement	Commune
32	Voie ferrée L26	RER-vélo: itinéraires à étudier	BELIRIS
33	Drève de Lorraine	RER vélo: itinéraires à étudier	BELIRIS
35	Voie ferrée nord-sud L124	RER vélo : itinéraires à étudier	BELIRIS

2.3.7 LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE DES AMÉLIORATIONS SENSIBLES À APPORTER

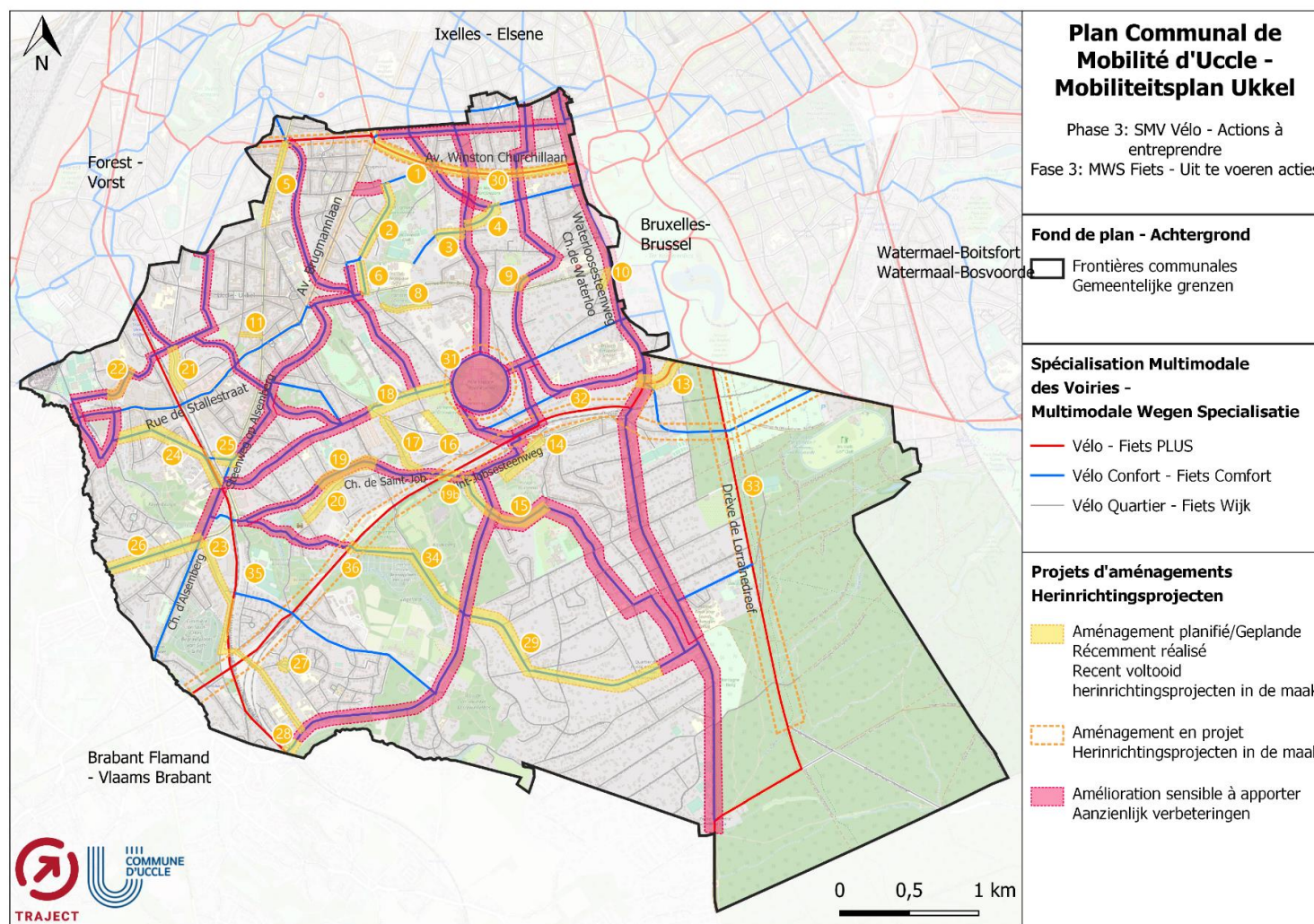


Figure 16 : Actions à entreprendre sur la SMV vélo

2.3.8 AUTRES MESURES

• Suivre le développement des cyclostrades / RER vélo

La Commune d'Uccle est traversée par plusieurs itinéraires de cyclostrades. Ces « autoroutes cyclables » ont pour mission d'offrir aux cyclistes un cheminement cyclable de haute qualité, visible, sécurisé et direct afin de faciliter les déplacements interurbains.

Ces cheminements sont souvent construits le long des voies de chemin de fer, voies navigables et axes autoroutiers. À Uccle, les deux cyclostrades F207 (Rhode-Saint-Genèse – Bruxelles) et F208 (Hal – Bruxelles via Beersel) sont prévues respectivement le long des lignes de chemin de fer L26 et L124. La F206 (Waterloo – Bruxelles) constitue une voie d'entrée cyclable par le sud de la commune le long de l'axe routier de la Drève de Lorraine. Le CR1 ou « anneau cyclable intermédiaire de Bruxelles » passe par l'avenue Churchill et un petit tronçon de l'avenue Albert, et plus largement le long de voiries permettant de former une boucle tout autour de la région de Bruxelles-Capitale.

Toutefois, l'ensemble de ces cyclostrades ne sont pas encore toutes prêtes à l'emploi. Les planifications, travaux de constructions et d'améliorations sont encore en cours. Cela est notamment le cas pour la F207 et F208 à Uccle.

- Pour la F207 (le long de la ligne L124), la faisabilité juridique et financière est pilotée, pour la partie bruxelloise, par Beliris.
- Pour la seconde, la F208 située le long de la ligne 26, la faisabilité technique a été confiée à Bruxelles Environnement. Les bureaux d'études « Dessin Construction » et « VVV Architectes » étudient la conception concrète de l'itinéraire. Beliris reprendra le projet à partir de la demande de permis.

La figure ci-dessous permet de visualiser l'état d'avancement de ce réseau. Il est à noter que pour un ensemble d'itinéraires, plusieurs sections peuvent actuellement être empruntées à vélo mais nécessitent des adaptations pour répondre aux standards d'une cyclostrade.

La Commune veillera tout particulièrement à l'aboutissement rapide de ces projets de cyclostrade.

Le RIE insiste dès lors sur la nécessité d'intégrer le réseau cyclable communal avec celui des régions limitrophes (communes de la RBC ou du Brabant flamand).

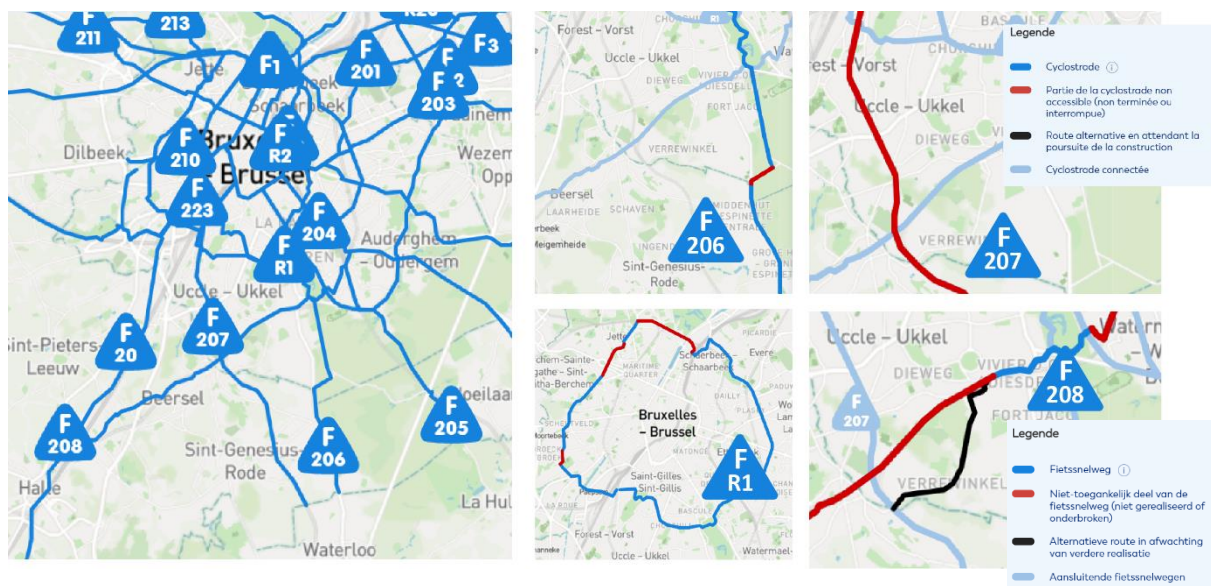


Figure 17 : Aperçu des cyclostrades parcourant le territoire communal d'Uccle

Source : <https://fietsnelwegen.be/fr/>

La Commune devra donc assurer un suivi de la mise en œuvre de ces études, placées sous l'égide de la Région. Un point de contact à la Commune pourra être spécifiquement désigné afin de faciliter les échanges et la coordination des projets.

La Commune veillera par ailleurs, au bon balisage de ces itinéraires traversant son territoire, notamment au niveau des principaux points d'accès/sortie des cyclostrades.

- **Développer plusieurs itinéraires cyclables nord-sud**

La commune d'Uccle présente un ensemble d'itinéraires cyclables (ICR et ICC) sur son territoire, dont la qualité d'aménagement est variable.

Bien que plusieurs ICR offrent déjà des connexions entre le nord et le sud de la commune (ICR 6, 7, 8 et C), il apparaît qu'une liaison manque aux cyclistes au centre de la commune (entre l'avenue Circulaire et l'avenue Churchill), notamment lié au vaste territoire que représente Uccle.

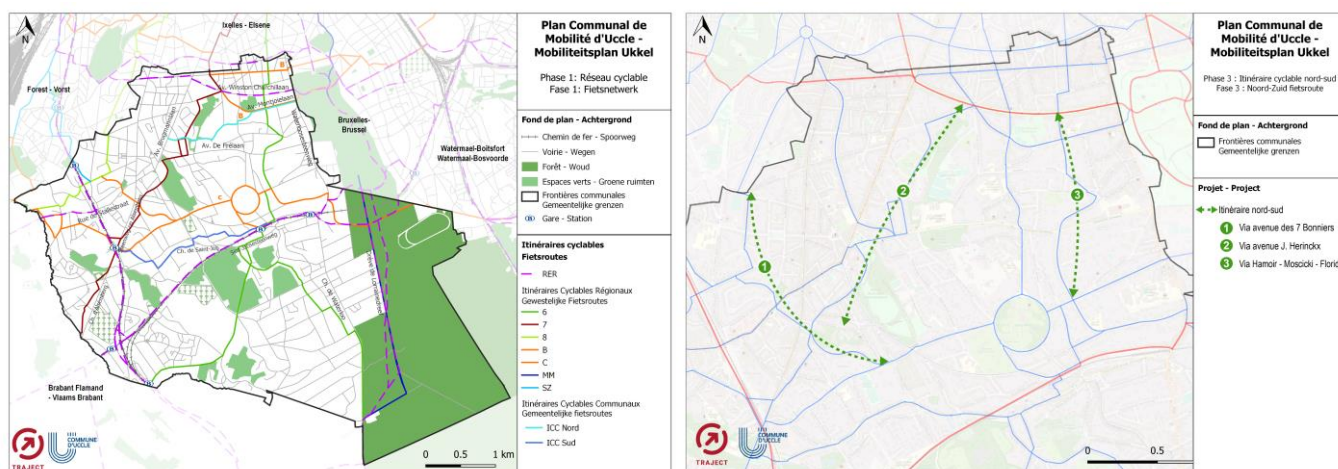


Figure 18 : Itinéraires cyclables et connexions nord-sud existantes sur le territoire

Ainsi, un ensemble de mesures sont proposées ci-dessous.

- 1) Poursuivre et renforcer le suivi des études d'aménagement des ICR pilotés par Bruxelles Mobilité

Il s'agira de poursuivre et d'intensifier la collaboration avec la Région pour le suivi des études d'aménagement des ICR dont elle est gestionnaire. En coordination avec la Région, la Commune apportera son appui et facilitera la coordination des projets. Elle apportera notamment son excellente connaissance du terrain et de ses réalités.

- 2) Proposer des alternatives complémentaires

Plusieurs alternatives complémentaires aux cheminements nord-sud existants sont ici proposées, reprises sous l'appellation des itinéraires 4 et 5.

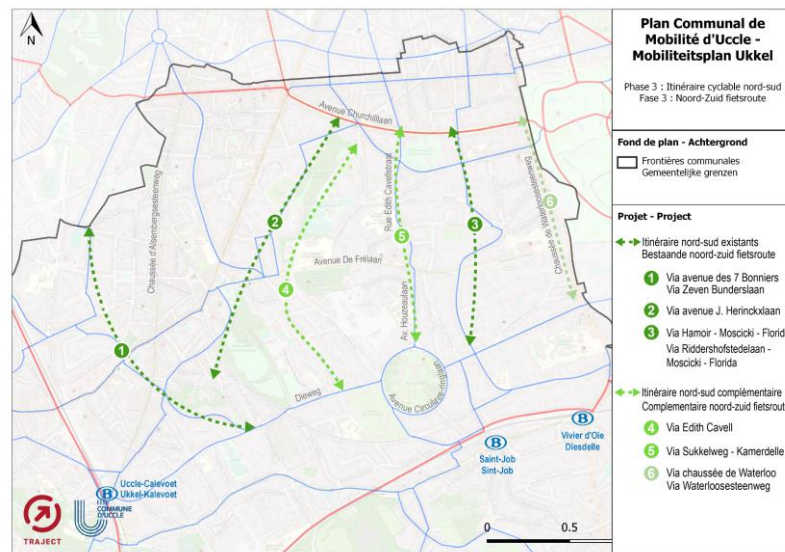


Figure 19 : Itinéraires complémentaires proposés

• **Itinéraire 4 : avenue Kamerdelle - Sukkelweg :**

Le tracé de cet itinéraire est présenté sur la carte ci-dessous. Deux alternatives sont également proposées, pour un aménagement à plus long terme (l'idée étant pour rappel de viser une grande cyclabilité des voiries de la commune) : en effet, selon la direction empruntée par les cyclistes, le cheminement pourra diverger pour un tracé plus court, direct et instinctif comme cela peut être le cas dans le sens descendant via l'avenue des Statuaires.

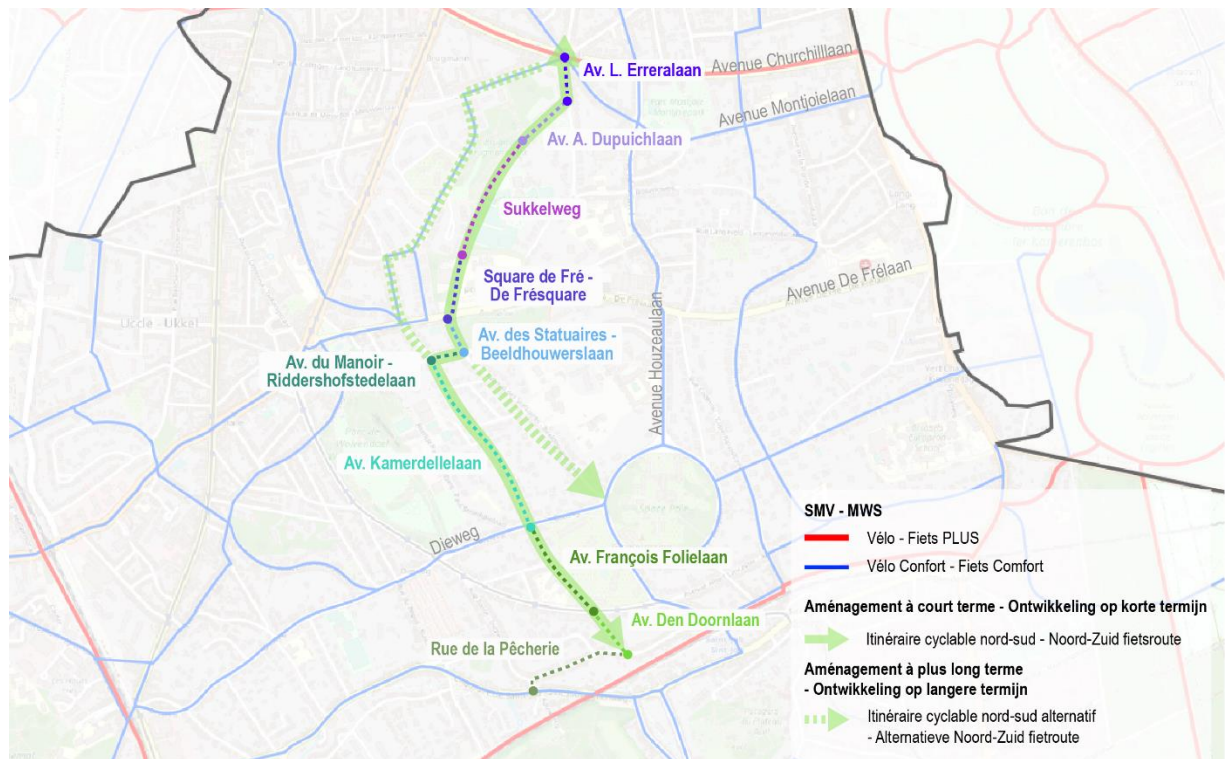


Figure 20 : Tracé détaillé de l'itinéraire nord-sud via l'avenue Kamerdelle

Il présente les caractéristiques suivantes :

- Il s'agit d'un environnement résidentiel. En terme de hiérarchie SMV, ces voiries sont classées en vélo-QUARTIER / TP-QUARTIER / auto-QUARTIER. Il s'agit donc de voiries assurant une desserte locale avec un trafic de transit moins important que d'autres axes environnants (tels que l'avenue Wolvendael et l'avenue Jean et Pierre Carsoel, qui bien que classées en vélo-CONFORT, imposent une cohabitation des cyclistes, trams de la STIB et véhicules motorisés sur le même espace restreint).
- Un tronçon de l'itinéraire (entre le chemin du Crabbegat et le Dieweg) est pavé, étroit, en traversée d'habitations : la vitesse de circulation des véhicules est ainsi modérée ;
- La pression en stationnement sur l'avenue Kamerdelle est faible (particulièrement entre l'avenue du Manoir et l'avenue des Archères), ce qui pourrait permettre un gain d'espace pour la création d'un cheminement cyclable marqué voire séparé.

Plusieurs points d'attention sont néanmoins à prendre en compte :

- Il s'agira de **sécuriser la traversée du Dieweg** entre l'avenue Kamerdelle et l'avenue François Folie : via un marquage au sol indiquant la traversée cyclable, des dispositifs ralentisseurs sur le Dieweg en amont de la croisée (de type coussin berlinois), une signalétique (signaux lumineux sur le Dieweg notamment) et un éclairage adapté ;
- Dans la même mesure, la traversée par les cyclistes de l'Avenue De Fré devra être sécurisée ;
- Un **aménagement sera nécessaire sur le tronçon en pavés** de l'avenue Kamerdelle pour le confort des cyclistes, avec par exemple une bande de roulage en pavés sciés ou autre revêtement stabilisé (asphalte drainant) avec une bonne planéité et adhérence (cf. figure 25 – exemple à Ypres) ;
- **Prendre des mesures** sur le dernier tronçon de l'avenue Kamerdelle :
 - Et plus particulièrement entre l'avenue des Archères et l'avenue du Manoir, voire l'avenue De Fré, où la bande de stationnement est soumise à faible pression. Sa suppression dans le sens de la montée pourra permettre la création d'une piste cyclable marquée. Une bande cyclable suggérée pourra être aménagée dans le sens descendant.

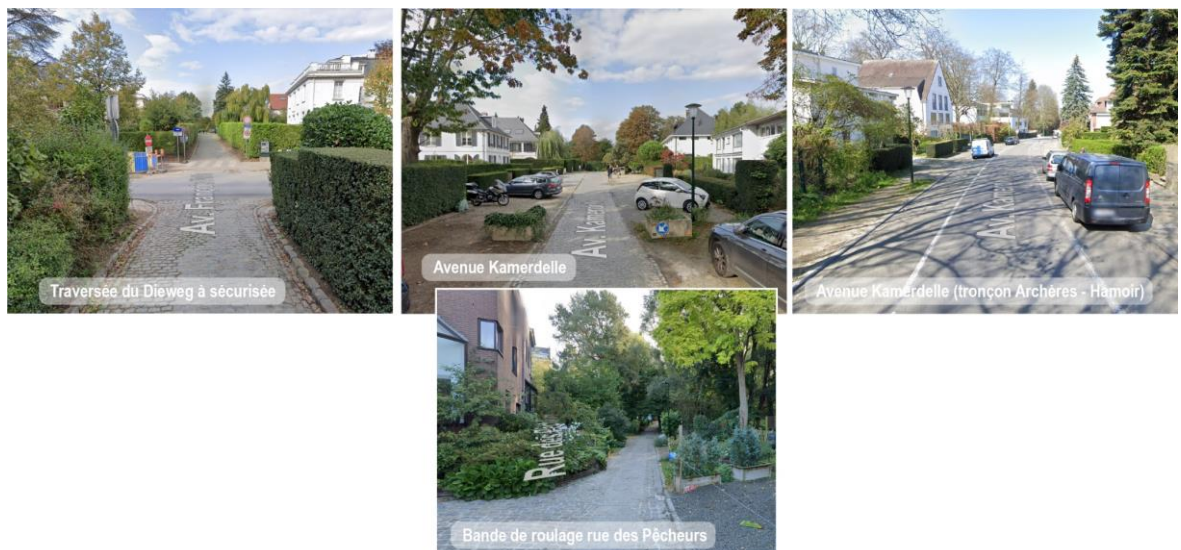


Figure 21 : Aperçu du tracé de l'itinéraire nord-sud



Figure 22 : Esquisse du réaménagement de l'avenue Kamerdelle (tronçon avenue des Archères - avenue du Manoir)

À noter que s'il l'on privilégie ici l'itinéraire Statuaires > Manoir > Kamerdelle, il s'agira à terme de pouvoir assurer la cyclabilité du dernier tronçon de l'avenue Kamerdelle vers De Fré, actuellement très pentu et où le stationnement se fait en partie sur les trottoirs. L'opportunité de créer un cheminement séparé pour les cyclistes dans le sens montant devra dès lors être étudiée.

- **Itinéraire 5 : Rue Edith Cavell – Avenue Houzeau :**

Cet itinéraire ne correspond pas à un ICR ni à un ICC mais a été identifié de niveau vélo-CONFORT dans le sens où il permet de combler un chaînon manquant dans la traversée nord/sud du territoire communal. Il permet par ailleurs de rallier, au nord l'ICR B – rocade cyclable dans la 1^{ère} couronne régionale (rue Vanderkindere) et au sud, l'ICR C – rocade cyclable de 2nde couronne. Il dessert par ailleurs deux établissements scolaires d'importance : l'Athénée Royal Uccle 1 et l'école Notre-Dame des Champs.

L'Avenue Houzeau est un axe sur lequel une amélioration sensible est à apporter (cf. précédemment Figure 16). L'aménagement de la traversée par les cyclistes de l'Avenue De Fré est également un point d'attention dans l'aménagement de cet itinéraire.

En termes d'aménagement de cet itinéraire cyclable, plusieurs éléments doivent être ainsi considérés :

- La hiérarchie SMV : il s'agit d'un axe classé en vélo-CONFORT / TP-CONFORT / auto-QUARTIER
- L'environnement de la zone :
 - Il s'agit d'une zone à dominance résidentielle
 - Les cheminements piétons sont de bonne dimension
 - L'axe est bordé de part et d'autre d'une bande de stationnement
 - Le trafic automobile y est soutenu, notamment aux heures de pointe.

Conformément aux recommandations de Bruxelles Mobilité (cf. figure 21 ci-après), en matière d'aménagement de l'avenue Houzeau, la mixité des cyclistes dans la circulation est à privilégier, moyennant la possibilité d'encadrer le trafic de transit sur l'itinéraire.

Deux possibilités sont donc envisageables :

- Dans le meilleur des cas : une piste cyclable marquée dans le sens montant, entraînant la réorganisation / suppression de la bande de stationnement ;
- À minima : la création d'une bande cyclable suggérée, pour rappeler la présence des cyclistes et cela, dans les deux sens (montant et descendant).

La création d'un couloir bus+vélo sur tout ou partie de l'avenue pourrait être une option mais il requiert un travail de réorganisation du schéma de circulation dans le quartier, et doit être envisagé à moyen-long terme.

		VELO PLUS		VELO CONFORT	VELO QUARTIER
AUTO PLUS 50		Piste cyclable séparée* ou contre-allée apaisée en Auto Quartier		Piste cyclable séparée** ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	
AUTO CONFORT 50		Piste cyclable séparée*		Piste cyclable séparée** ou piste cyclable marquée ou couloir bus + vélo	
AUTO CONFORT 30		Piste cyclable séparée* ou piste cyclable marquée ou couloir bus + vélo		Piste cyclable marquée ou piste cyclable séparée** ou couloir bus + vélo	
AUTO QUARTIER ≤ ± 200 véh/HP/sens 30		Rue cyclable ***		Mixité *** ou rue cyclable *** ou zone de rencontre	

* Dimension standard piste unidirectionnelle : 2,50 m
 ** Dimension standard piste unidirectionnelle : 1,80 m
 *** En sens unique limité, stationnement d'un seul côté s'il n'est pas possible de garantir une chaussée de 3,50 m (accès SIAMU assuré).

Figure 23 : Référence du guide du Bon Aménagement au Bon Endroit

- **En seconde couronne, moins dense, offrir un faisceau d'itinéraires cyclables**

Comme vu précédemment, un ensemble de cyclostrades sont prévues pour le territoire. Celles-ci sillonnent notamment la partie plus au sud de la commune. Pour rappel, il s'agit des cyclostrades 206 (Waterloo – Bruxelles), 207 (Rhode-Saint-Genèse – Bruxelles) et 208 (Hal – Bruxelles via Beersel). Il s'agira donc sur le long terme d'assurer leur bon aménagement.

À plus court terme, cela devra concerner l'aménagement de l'ICR 6 passant d'un côté par les avenues Wellington et Fond'Roy et de l'autre côté par l'avenue des Hospices et l'avenue Dolez (trottoir cyclo-piéton sous-standard pour un itinéraire vélo-CONFORT).

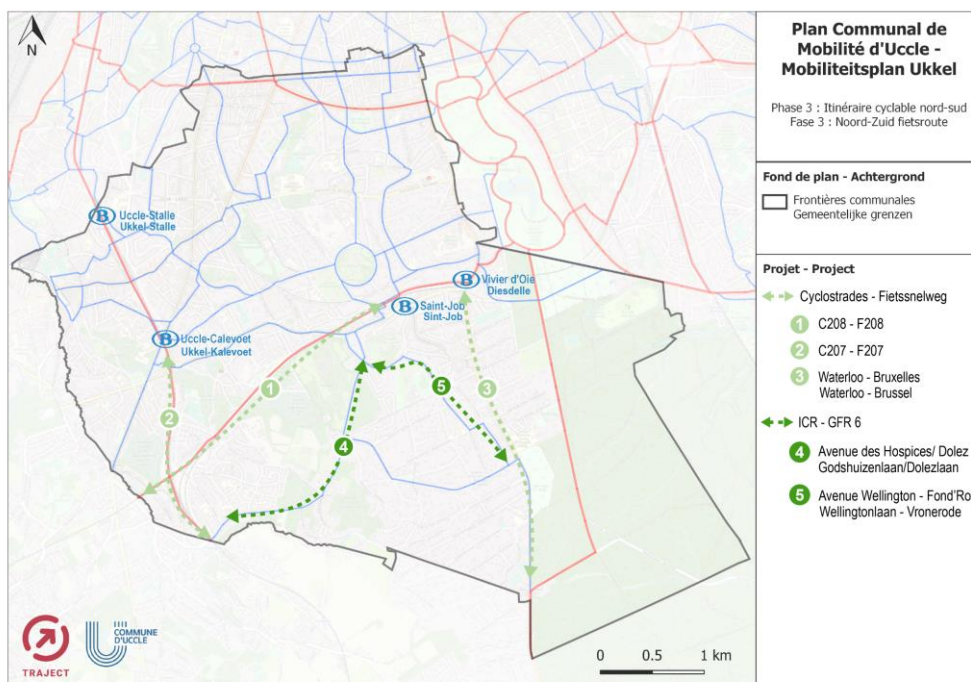


Figure 24 : Itinéraires complémentaires proposés dans la partie sud de la commune

- **Veiller au bon balisage des Itinéraires Cyclables Communaux (ICC)**

La Commune compte sur son territoire deux ICC, un au nord et un au sud. Ces itinéraires ainsi que les itinéraires cyclables nord/sud précédemment esquissés devront être balisés afin de permettre leur bonne connaissance et utilisation.

Ces itinéraires étant en effet moins instinctifs que les ICR, car situés en intérieur de quartier plus en retrait des grands axes de circulation, ils nécessitent une attention toute particulière quant à leur signalisation, particulièrement au niveau des intersections.

- **Améliorer l'ICC Nord (rue Roberts-Jones notamment) et étudier la pertinence de le développer par une seconde branche**

Dans le PCM de 2006, l'ICC (labellisé « A – Brugmann - Waterloo») offrait une connexion est/ouest en « évitement » de l'avenue De Fré via la rue Roberts-Jones, le Bosveldweg et la rue Langeveld. Le Collège avait validé par la suite un autre itinéraire cyclable communal (labellisé « ICC Nord ») qui se connecte à l'ICR B – avenue Montjoie via l'avenue Brunard.

Le 1^{er} tronçon de l'ICC Nord à savoir la rue Roberts-Jones devrait faire l'objet d'interventions pour en assurer la cyclabilité :

- La partie pavée de Roberts-Jones depuis le rond-point au croisement de l'Avenue Errerra doit être aménagée à moyen terme en raison de l'irrégularité des pavés et de son état médiocre. Un aménagement de type bande confort avec pavés sciés semble particulièrement recommandé, en étudiant de manière fine sa localisation (à priori centrale, la chaussée étant large mais avec du stationnement de part et d'autre). L'hypothèse de réaliser un trottoir mixtes piétons + cyclistes du côté de l'Ambassade, déjà envisagée dans le précédent PCM, n'est pas opportune car cet aménagement est sous-standard pour un axe qui est par ailleurs repris en piéton-CONFORT ;
- La partie asphaltée de la rue Roberts-Jones, en rue cyclable, nécessitera à moyen-long termes un réaménagement de façade à façade, d'autant plus justifié qu'un établissement scolaire est situé sur ce tronçon.

La traversée de la rue E. Cavell par l'ICC Nord (depuis Roberts-Jones vers Brunard) constitue également un point d'attention dans l'organisation du carrefour ; tout comme le Square De Fré en amont où les bulles à verre, doivent être déplacées.

Il semble par ailleurs utile d'étudier le développement d'une seconde branche à cet ICC nord, via le Bosveldweg et/ou la rue Langeveld pour permettre de relier le centre d'Uccle (ainsi que la piscine Longchamp) à la Médiathèque du Phare et au Bois de la Cambre. Il est à noter dès lors que le passage par le Bosveldweg demeure sensible pour le passage des cyclistes en lien avec l'étroitesse du cheminement. A défaut d'une possibilité d'élargissement, une signalétique invitant les cyclistes à la vigilance voire à mettre le pied à terre pourrait être implémentée.

- **Renforcer la visibilité des rues cyclables**

De façon générale, les rues cyclables ne sont pas toujours comprises et respectées par tous. Les différents moments de participation menés dans le cadre de cette étude ont notamment montré que cette réglementation demeurerait méconnue du grand public.

Il s'agira donc :

- De renforcer la signalisation des rues cyclables pour leur bonne compréhension et respect. La réglementation en vigueur prévoit l'implantation du signal F111 en entrée de rue. Ce panneau pourra être renforcé par la présence d'un marquage au sol : à minima, avec la reproduction du signal F111 mais idéalement, avec une différenciation de l'entrée de la rue (bande centrale ou transversale de couleur ocre, ...) telle que cela est en cours de déploiement en Belgique ;
- De communiquer sur le sujet à destination du plus grand nombre.

Plus d'informations sont disponibles dans le [Vademecum vélo en RBC - La rue cyclable](#).

- **Faciliter les déplacements à vélo**

- 1) Développer les signaux B22/ B23 – Franchissement du signal lumineux par les cyclistes et conducteurs de speed pedelecs

Le signal B22 autorise les cyclistes à franchir le signal lumineux afin de tourner à droite lorsque celui-ci est soit rouge, soit orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la voie publique ou la chaussée.

Le panneau B23 autorise quant à lui les cyclistes à franchir le signal lumineux afin de continuer tout droit lorsque celui-ci est soit rouge, soit orange, à condition qu'ils cèdent le passage à tout autre conducteur circulant sur la voie publique ou la chaussée à partir du feu rouge ou orange. Il ne peut être utilisé qu'à condition que les cyclistes ne doivent pas couper de flux de circulation.

Plusieurs critères sont à prendre en compte :

- Tous les usagers doivent être visibles entre eux ;
- Le carrefour doit présenter une configuration géométrique ;
- Le carrefour doit être lisible ;
- La circulation : la nature, la vitesse, le flux de trafic doivent être considérés avant d'implanter un tel signal. À titre d'exemple, si un important flux de poids lourds est observé, ces signaux ne sont pas conseillés, en raison des problèmes d'angle mort.

Afin de faciliter les déplacements à vélo, il s'agira donc de systématiser la présence des signaux B22/ B23 aux signaux lumineux. Ceci selon les règles en application et en considérant les caractéristiques de la zone afin de ne pas créer de situations dangereuses.

Pour rappel, le code de la route a récemment fait l'objet d'une mise à jour. À cet égard, les speed pedelecs sont désormais autorisés à utiliser les signaux B22 et B23 pour franchir un feu rouge.

- 2) Assurer l'entretien du marquage des SAS vélos et leur bonne compréhension par les usagers motorisés

« Dans les carrefours à feux, il est recommandé de prévoir une zone avancée pour les cyclistes (le sas vélo) afin d'éviter que le mouvement du cycliste qui s'apprête à s'engager ne surprenne les conducteurs »

(Vademecum vélo, Bruxelles Mobilité)

La Commune veillera à systématiser cet aménagement dans les carrefours à feux dont elle est gestionnaire. Elle assurera aussi un suivi et monitoring des carrefours à feux non-équipés sur le réseau routier régional. L'entretien du marquage dans la durée sera également un point important tout comme la communication régulière sur le fonctionnement, les avantages et règles du code de la Route qui y sont associés. Plus d'informations sont disponibles dans le [Vademecum vélo en RBC - Marquage et signalisation dans les contresens cyclables](#)

- **Prendre les mesures nécessaires afin de sécuriser et rendre visibles les lieux identifiés comme des « points noirs » pour les cyclistes**

Des mesures doivent être prises en vue d'une plus grande visibilité et sécurité de ces lieux, et plus particulièrement sur les sections où aucun aménagement cyclable n'existe ou si ce dernier est interrompu.

Cette mesure pourra faire l'objet d'un suivi régulier avec les membres du Conseil Consultatif des Modes Actifs (CCMA). Ce suivi régulier peut reposer, en 1^{ère} étape par la réalisation d'une cartographie collaborative recensant les différents lieux à sécurisés et les catégories associées (éclairage à intensifier, marquage à refaire, aménagement à repenser...).

À ce stade, les principaux points noirs à réaménager de façon prioritaire sont :

- le carrefour rue Gabrielle / avenue Molière ;
- le carrefour rue Général Lotz/ avenue Molière ;
- le Square des Héros (projet en cours d'élaboration par la Région) ;

- l'avenue De Fré : axe limité à 50 km/h sans aménagements séparés pour les cyclistes sur une portion, et présence d'une piste cyclable marquée sur une section de qualité variable sans espace suffisant prévu pour la circulation motorisée à double sens ; dès lors l'empiètement sur la piste cyclable des véhicules motorisés est régulier.

- **Rendre progressivement confortable la circulation des cyclistes sur le réseau vélo-QUARTIER**

Au-delà de la bonne accessibilité des réseaux vélo-PLUS et vélo-CONFORT, la Commune veillera à rendre progressivement confortable la circulation des cyclistes sur le réseau vélo-QUARTIER.

Ceci concerne plusieurs tronçons de rues sur le territoire, notamment certains dont le revêtement en pavés de mauvaise qualité rend les déplacements à vélo particulièrement insécurisants. Il s'agit par exemple d'un tronçon de l'avenue de Boetendael et de certains tronçons de l'avenue de la Chênaie (pour laquelle un projet de réaménagement par la Commune a déjà été présenté aux riverains), de la rue Xavier De Bue, de la rue Roberts-Jones (tronçon en cul-de-sac), du Bosveldweg, de la section pavée de l'avenue François Folie, avenue Dolez (concernée par un environnement scolaire : accès à l'école de Verrewinkel) etc.

D'autres sections pavées, bien qu'en meilleur état, pourraient utilement disposer à terme d'une bande confort : avenues Vanderay et Moscicki et rue Rittweger, concernées par un ICR...

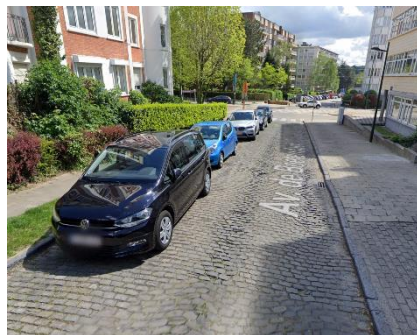


Figure 25 : Avenue de Boetendael



Figure 266 : Avenue de la Chênaie

Plusieurs possibilités existent afin de conserver les qualités architecturales des pavés, tout en offrant confort et sécurité aux cyclistes. Cela peut prendre la forme d'une bande de roulage ou « bande confort », avec un matériau lisse de type bitume, ou en pavés sciés permettant de garder l'aspect visuel des pavés classiques tout en minimisant les vibrations inhérentes à ce revêtement.

Cet aménagement forme également une solution pour les piétons, en réponse aux cyclistes (et « trottinettes ») qui sont tentés actuellement de circuler sur les trottoirs.



Figure 287 : Bande de roulage en pavés sciés rue des Pêcheurs - Uccle



Figure 278 : Bande de roulage en asphalte à Grote markt - Ypres

- **Développer et renforcer une offre en stationnement vélo adéquate et qualitative**

La Commune devra continuer à développer progressivement l’offre en stationnement vélos sur son territoire durant les prochaines années. L’accroissement de cette offre devra se poursuivre aussi bien pour du stationnement de courte durée (arceaux) que de longue durée (boîtes sécurisées), et à destination des différents types de vélos existants (vélo classique, vélo à assistance électrique, longtail, vélo cargo, etc.). Les zones de stationnement peuvent utilement offrir à proximité d’autres services aux cyclistes tels que des bornes de recharge pour vélos électriques...

Plus de détails sont présentés dans la partie 3 « Communication et mesures de sensibilisation et d’incitation à la multimodalité - Accès aux services de mobilité ».

2.4 RÉSEAU TRANSPORT PUBLIC

Concernant le réseau de transport public, l’objectif poursuivi par le PCM réside dans l’amélioration de leur performance, de leur régularité et de leur sécurité.

Pour ce faire, quelques ajustements de la hiérarchie SMV ont été réalisés en phase 2 afin d’assurer une plus grande cohérence (passage en TP-CONFORT du tronçon de l’avenue Dolez, entre chaussée de Saint-Job et rue de Wansijn et du tronçon avenue Docteur Decroly – avenue de l’Aulne – rue Victor Allard).

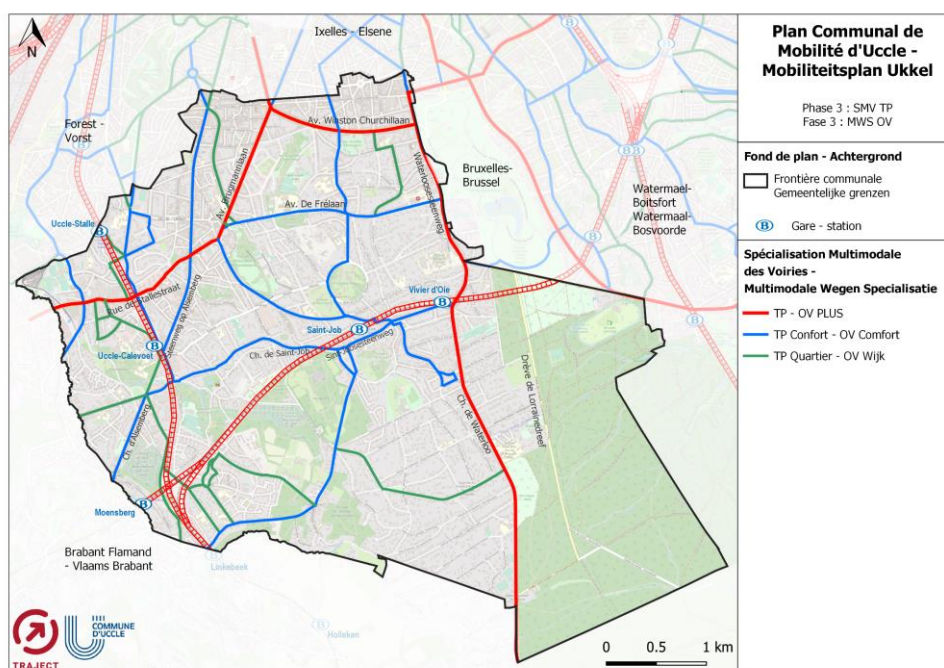


Figure 29 : SMV TP adaptée

Afin de répondre à cet objectif, et par extension, aux standards fixés pour les différents niveaux de la hiérarchie SMV, plusieurs interventions sont proposées dans la continuité de celles déjà réalisées ou planifiées.

2.4.1 TP-PLUS

Le réseau TP-PLUS a pour vocation de garantir des temps de parcours attractifs, notamment via la mise en site propre.

Transports publics routiers

Concernant le réseau TP-PLUS, la chaussée de Waterloo constitue l'axe principal où des améliorations sensibles sont nécessaires. Placé sous l'égide de la Région, cet axe est soumis à de nombreux enjeux.

La chaussée de Waterloo constitue à l'échelle de la commune d'Uccle une des voies d'entrées principales sur le territoire pour tous les modes de transport. De façon plus générale, il s'agit d'un axe de circulation majeur depuis le sud du pays, dans la prolongation de la N5.

Identifié en partie comme cyclostrade pour les déplacements cyclables, cet axe est également considéré comme un des corridors pour les transports publics. Les opérateurs TEC et De Lijn ont notamment pointé cet axe pour l'implantation d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)⁵. Actuellement, en l'absence de site propre continu, les bus des opérateurs STIB, TEC et De Lijn s'insèrent dans un trafic routier quotidien compris entre 20 000 et 35 000 véhicules (modèle MUSTI).

Ainsi, une vision d'axe est-elle nécessaire pour la chaussée de Waterloo, ce qui n'empêche aucunement la mise en œuvre d'interventions ponctuelles notamment sur la partie uccloise.

À ce titre, l'étude de mobilité en cours de réalisation sur le Bois de la Cambre vise notamment à apporter des éléments de clarification sur l'organisation de la circulation sur cette chaussée en bordure du bois. L'identification de priorités au niveau de certains carrefours pourra notamment contribuer à l'amélioration de la mobilité des bus sur cet axe, mais aussi la mobilité en général.

Il pourra par exemple s'agir de l'amélioration de la signalisation à destination des bus à l'arrêt Van Bever (IRSA) en direction du centre de Bruxelles. Actuellement, la bande réservée au stationnement du bus à l'arrêt se termine par des feux de signalisation. Une fois le feu passé, les bus doivent par conséquent s'insérer sur la voie de gauche occupée par les autres véhicules, pouvant occasionner un certain temps d'attente en heure de pointe. Une signalisation adaptée donnant la priorité aux bus pourra être placée au niveau du feu de signalisation, tel que cela existe en de nombreux points à Bruxelles.



Figure 30 : Arrêt de bus Van Bever

En parallèle, des réflexions sont menées à la Région quant à l'implantation d'un site propre bus partiel (ou complet selon la faisabilité) de sorte à donner la priorité à la circulation des transports publics avant la voiture (conformément au principe STOP).

Enfin, une étude portant sur les transports en commun de haute performante vers Uccle est plus que souhaitable. Celle-ci devrait être initiée prochainement, Beliris ayant désigné un bureau d'études pour ce faire.

Transport public ferroviaire : améliorer la signalétique vers/depuis les gares du territoire

En matière de renforcement de la performance du train, l'axe nord-sud empruntant la L124 est souvent au centre des réflexions. Le développement de l'offre suburbaine (trains « S » - RER ferroviaire) est déjà bien à l'œuvre sur cette ligne, avec une fréquence minimale d'un train par heure dans chaque sens (vers Anvers ou

⁵ BHNS : il s'agit d'un système de transport dont l'objectif est d'améliorer la capacité et la régularité des services de transport par rapport aux lignes conventionnelles. Un ensemble d'aménagements permettent d'atteindre cet objectif : mise en site propre partielle/ complète, priorité aux feux tricolores et aux ronds-points, niveau de service performant avec une forte fréquence, etc.

Nivelles) ; le trajet au départ de Uccle-Stalle vers Bruxelles-Nord prend par exemple 19 minutes avec le S1. La ligne 124 notamment avec la liaison suburbaine S1 permet donc d'offrir aux ucclois depuis les gares de Stalle, Calevoet et Moensberg des connexions :

- Au nord : vers Forest, Bruxelles (gares Midi, Congrès, Central et Nord), Schaerbeek, Vilvorde, Malines...
- Au sud : vers Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Waterloo, Braine l'Alleud, Nivelles.

Toutefois, Infrabel a également pour projet de renforcer les lignes de contournement Est et Ouest de la Région de Bruxelles Capitale. Cela concerne pour le territoire d'Uccle la L26 et les gares de Saint-Job et Vivier d'Oie. Cet axe offre en effet de nombreuses opportunités pour le territoire en assurant une connexion ferroviaire Est-Ouest directe vers les campus, le quartier européen ou encore Bordet / Haren vers le Nord, et Hal et Enghien vers le sud /sud-ouest. Les différentes liaisons suburbaines (S5, S7, S9, S19) permettent dès lors des connexions vers :

- À l'ouest et au nord : Boondael, Etterbeek, Delta, Gerموir, Gare de Luxembourg et Schuman, Mérode, Diamant, Evere, Haren, Vilvorde et – en direct- vers Brussels Airport Zaventem ,
- À l'est et sud : Moensberg, Beersel, Huizingen, Hal, Enghien, Grammont, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Waterloo, Braine l'Alleud, Lillois, Nivelles et Charleroi.

Il conviendra d'assurer une promotion régulière et renouvelée sur cette offre ferroviaire dans la commune tout comme d'assurer une meilleure visibilité des gares depuis l'espace public et un aménagement des abords pour en faciliter l'accessibilité, à pied et à vélo prioritairement (voir ci-après). Le RIE rappelle à juste titre qu'étant donné l'absence de métro, une alternative particulièrement efficace est de populariser l'usage des multiples gares de la commune à des fins de liaison intra-urbaines.

Aménager les espaces publics aux abords des principaux arrêts et gares du territoire

Les gares de Moensberg, Calevoet, Linkebeek ou Saint-Job font l'objet de projets de réaménagement. Pour les autres gares du territoire, il s'agira d'assurer un haut niveau de qualité pour les cheminements piétons et cyclables notamment et pour les aménités associées (éclairage, stationnement vélo sécurisé, etc.).

Les arrêts principaux de niveau TP-PLUS devront également être requalifiés, à l'image du Square des Héros par exemple. L'objectif est de développer aussi des Mobility-hubs au niveau de ces nœuds de transports (voir Axe 3).

À noter que le Plan Régional de Développement Durable, dans la logique de développement d'une ville polycentrique et de ville de proximité, identifie l'opportunité de créer des « noyaux urbains locaux » (NILS) à proximité de la gare Moensberg. Il sera donc d'autant plus important d'assurer une bonne accessibilité multimodale du site dans le cadre du projet de réaménagement.

Par ailleurs, la commune d'Uccle demeure demandeuse de la création d'une halte supplémentaire sur la ligne 26 à hauteur du lycée Français.

2.4.2 TP-CONFORT

Aucune intervention en particulier n'a été relevée comme prioritaire concernant le réseau TP-CONFORT.

Il conviendra toutefois de monitorer la performance du tram 92, en direction du centre-ville, que ce soit à hauteur de la place Saint-Job ou au niveau du bas de l'avenue Wolvendael, (avant la rue Rouge, vers Marlow et avant le site-propre), actuellement régulièrement pris dans la congestion. Le cas échéant, des aménagements de priorisation devront être envisagés en dialogue avec la STIB.

De manière générale, il s'agira d'assurer la mise en accessibilité des principaux arrêts du réseau et d'apporter une réponse au sous-dimensionnement constaté de certains arrêts (par exemple, Benaets ou Danco).

2.4.3 TP-QUARTIER

Un réaménagement du carrefour entre la chaussée de Drogenbos (TP Quartier) et la chaussée d'Alsemberg (TP Confort) pourrait utilement profiter aux bus De Lijn, notamment dans leur mouvement de « tourne à gauche » vers la chaussée d'Alsemberg mais plus largement au bus 43 et au tram 18 (ex- tram 51) de la STIB. Il apparaît dès lors opportun d'envisager à court-terme, en dialogue avec la Région – gestionnaire, de lancer une étude de faisabilité d'un réaménagement de ce carrefour et de la chaussée de Drogenbos en amont/aval.

L'itinéraire suivi par la ligne 74 pourrait à terme (après ouverture de la rue du Wagon tel que prévu par le Plan Directeur Bus), être optimisé et éviter le passage via le pont de la rue du Merlo qui est un espace contraint, notamment aux heures de pointe. Un itinéraire empruntant l'avenue de la Princesse Paola permettrait aux bus, moyennant un aménagement du carrefour sur la rue de Stalle (feu et reconfiguration des îlots), de rejoindre la plateforme du tramway pour remonter les files. Par ailleurs, cet itinéraire présenterait l'avantage de faire un arrêt juste devant le nouveau centre administratif.

De manière générale, les différents points noirs en matière de régularité et performance des bus en lien avec la congestion routière devront être traités (bus 37 dans l'axe Dolez et la chaussée de St Job, bus 60 dans l'axe Houzeau/ Cavell – cf. ci-après, ...)

Le RIE recommande par ailleurs de veiller à intégrer dans la mesure du possible, les améliorations touchant les transports publics avec ceux des aménagements prévus pour les cyclistes ; plus précisément via le recours aux bande BUS-VÉLO.



Figure 31 : Réseau de transports publics sur la partie ouest de la commune d'Uccle

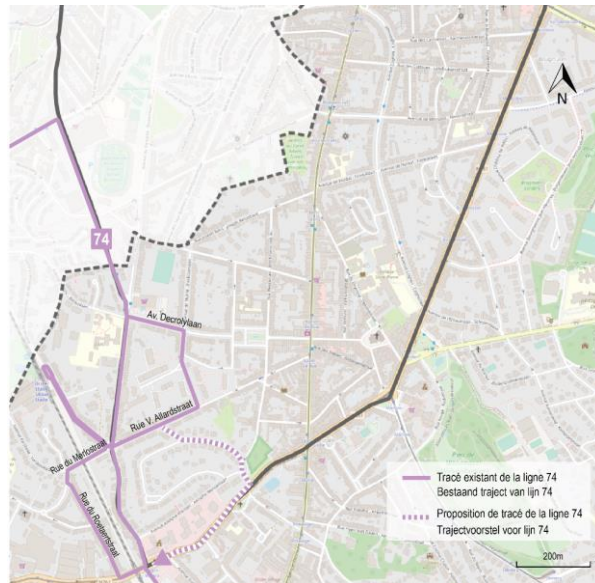


Figure 32 : Tracé existant et proposé pour la ligne 74

Concernant les transports en commun, on rappellera que le Conseil communal a adopté, à l’unanimité, une motion le 26 novembre 2020 demandant ce qui suit :

- à la SNCB, la STIB, TEC et De Lijn de poursuivre le renforcement de l’offre de transport en commun à Uccle, par le biais de meilleures fréquences – notamment en soirée et le week-end – et de nouvelles lignes, avec une attention toute particulière pour les quartiers encore mal desservis, d’accélérer la mise en service de véhicules de transport public davantage respectueux de l’environnement, d’étendre l’offre Noctis;
- en particulier, à la Région et à la STIB, d’étudier une prolongation du métro vers Uccle, dont la liaison vers le square des Héros;
- en particulier, à la Région et à la STIB, qu’une réflexion soit rapidement menée quant à la possibilité de créer une connexion en bus entre le Sud d’Uccle et l’ULB à travers le Bois de la Cambre, par exemple via la prolongation du bus 43 depuis son terminus du Vivier d’Oie, ce qui permettra de desservir tant le Bois de la Cambre que le pôle universitaire;
- que la Région et la STIB associent étroitement notre commune aux diverses réflexions qui précèdent, notamment en ce qui concerne l’ensemble des tracés et itinéraires sur son territoire, et veille à consulter la population sur ceux-ci;
- que la Région et la STIB finalisent prochainement le projet de création de la rue du Wagon qui offrira une meilleure desserte en transport en commun et en termes de mobilité douce du quartier Calevoet ainsi que de la future maison communale, rue de Stalle;
- en particulier, aux gouvernements et sociétés de transport en commun concernés, d’œuvrer à une intégration tarifaire;
- en particulier, au Fédéral et à la SNCB, la concrétisation, sans nouveau retard du projet RER et l’amélioration des fréquences notamment le soir et le week-end sur les lignes SNCB 26 et 124;
- en particulier, au Fédéral et à la SNCB, que les 5 gares uccloises soient aménagées en pôles multimodaux, avec en particulier des emplacements de stationnement pour vélo sécurisés;
- en particulier, au Fédéral et à la SNCB, la création d’une halte de chemin de fer à hauteur du Lycée français, pôle qui accueille près de 4000 personnes quotidiennement;
- l’extension de la zone MTB de manière à y inclure la gare de Linkebeek.

2.4.4 PROJETS RÉALISÉS

La STIB et la SNCB ont réalisé sous la présente mandature, un ensemble de projets visant à améliorer le réseau de transports publics. Ces projets sont repris ci-dessous.

	OPÉRATEUR	LOCALISATION	PROJET
1	STIB	Avenue Brugmann- entre Héros et la rue Vanderkindere	Projet STIB (plan de renouvellement des voies – nouveaux rails posés) 2019-2020
2	STIB / Région	Chaussée d'Alseberg – entre Globe et avenue Coghen	Réaménagement complet de façade à façade 2022
3	SNCB	Gare de Moensberg – L124	Création d'un pôle de correspondance entre les lignes 26 et 124
8	Infrabel	Pont au niveau de la rue des Bigarreux	Rénovation du pont ferroviaire
11	STIB	Terminus du tram Fort-Jaco	Réfection trottoirs, quais et abri vélos

Par ailleurs, dans le cadre du déploiement de son Plan Bus, la STIB a mis en service de nouvelles lignes de bus à Uccle, renforçant l'offre en transport public (visibles sur le plan ci-avant) :

- Ligne 37 Albert-Homborch (depuis mai 2019) ;
- Ligne 74 Héros-Bon Air (depuis avril 2021) ;
- Et Ligne 75 Uccle Stalle-Clémence Everard (depuis mars 2022).

2.4.5 PROJETS PLANIFIÉS

D'autres projets sont quant à eux au stade de la planification du côté de la STIB et de la SNCB.

	OPÉRATEUR	LOCALISATION	PROJET
4	STIB	Square des Héros	Réaménagement en réflexion – 1 ^{ère} esquisse réalisée par Bruxelles Mobilité
5	STIB	Rue de l'Etoile entre la rue de Stalle et la rue Keyenbempt	Réaménagement en réflexion – 1 ^{ère} esquisse réalisée par Bruxelles Mobilité : site propre tram dans un sens - entre les rues des Myosotis et de Stalle
6	STIB	Chaussée d'Alseberg et rue du Bourdon	Mise aux normes des arrêts rue du Bourdon et chaussée d'Alseberg (entre Bourdon et la rue Molensteen)
7	STIB	Chaussée de Neerstalle (entre la chaussée de Ruisbroek et la rue de Stalle)	Site propre tram dans un sens – entre la chaussée de Ruisbroek et la rue du Merlo d'une part et la rue de Stalle d'autre part
9	INFRABEL,SNCB, STIB et Région	Gare de Saint-Job	Réaménagement de la gare avec correspondance STIB, sécurisation des cheminements piétons et cyclables sur la dalle et parking vélos sécurisé
10	INFRABEL, SNCB, STIB	Gare de Linkebeek	Réaménagement de la gare avec correspondance STIB sur la dalle et parking vélos sécurisé
3	SNCB, INFRABEL	Gare de Moensberg	Réaménagement de la gare (rénovation des quais et accessibilité et parking vélos)

2.4.6 LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE DES AMÉLIORATIONS SENSIBLES À APPORTER

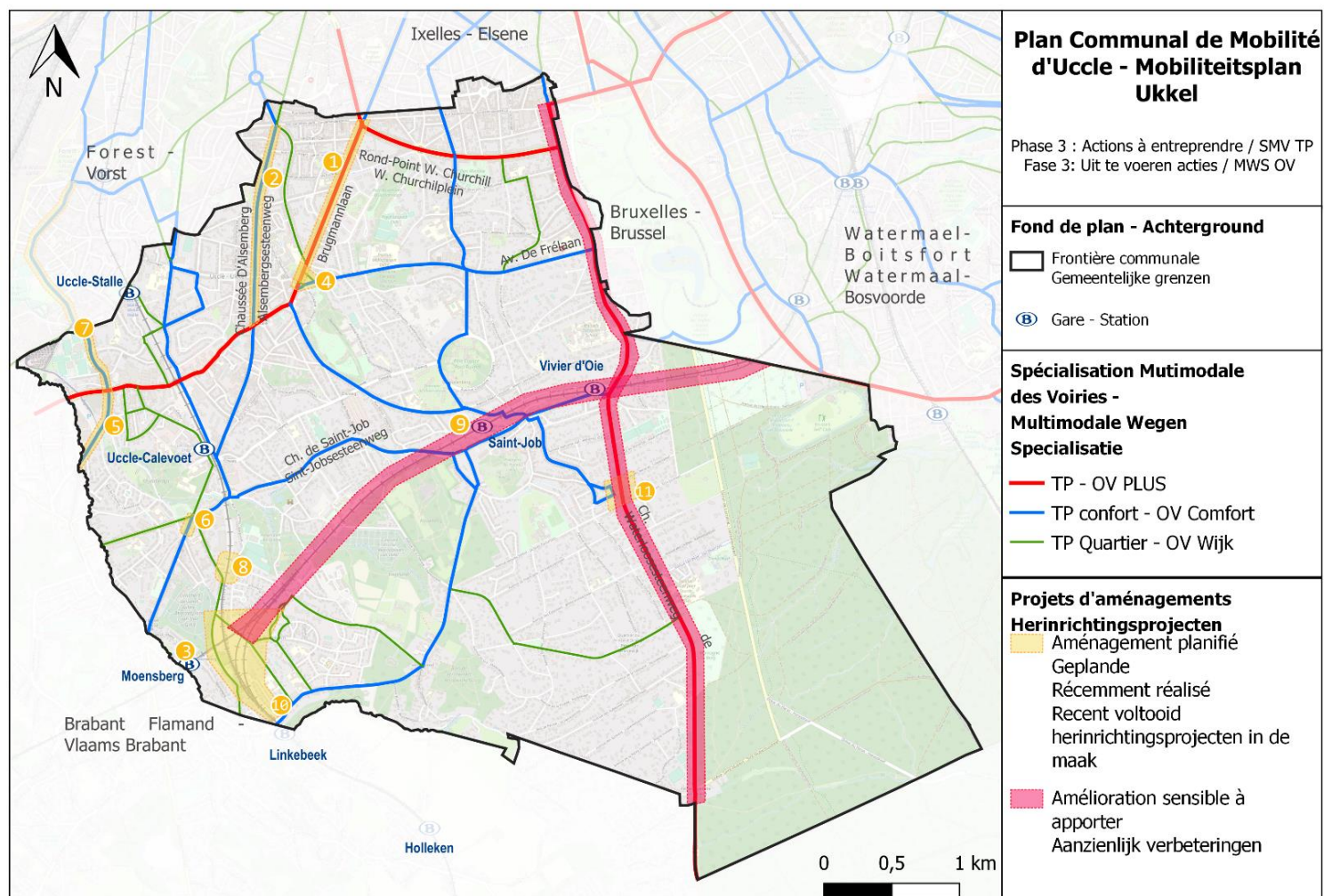


Figure 33 : Actions à entreprendre sur la SMV TP

2.4.7 AUTRES MESURES

- **Améliorer la signalétique depuis/ vers les gares**

Comme mentionné précédemment, de nombreux sentiers et venelles existent sur le territoire, notamment aux abords des différentes gares. Ces connexions, offrant des raccourcis intéressants pour les piétons et/ou cyclistes (lorsqu'ils y sont autorisés), ne sont pas toujours visibles par manque de signalétique. À titre d'exemple, aucune signalétique n'indique la présence de la gare de Stalle dans un rayon de 250m.

Il s'agira donc de développer cette signalétique, à minima dans un rayon de 250 m autour des gares du territoire.

(Cf. partie « Réseau piéton – Valoriser les sentiers et venelles et communiquer sur leur présence »)



Source : SNCB

- **Supprimer les points noirs en matière de régularité des transports publics**

La Commune étudiera la suppression progressive des points noirs impactant la régularité des transports publics sur son territoire et par extension, leur attractivité. Cela a notamment été mené dans le cadre de l'étude approfondie sur la maille Churchill (création de couloirs bus et suppression de priorité de droite rue Edith Cavell pour la fluidité de circulation des bus) (cf. partie 2 « Améliorer la qualité de vie dans les quartiers uclois »).

À titre d'exemple, des réflexions devront être entreprises au niveau du croisement entre la chaussée de Drogenbos (axe TP-QUARTIER) et la chaussée d'Alseberg (TP-CONFORT). En effet, la capacité du carrefour dans sa configuration actuelle est source de problèmes en matière de fluidité de circulation des bus du réseau De Lijn. Il apparaît donc pertinent d'étudier les possibilités de modification du carrefour. La Commune pourra notamment se renseigner quant à l'emprise du domaine public à hauteur du carrefour afin de gagner de l'espace au profit de la circulation des bus. Une problématique similaire en matière de congestion des bus est également présente au niveau de la gare de Calevoet, non loin du point d'arrivée final des voyageurs. Il s'agit avant tout de garantir et de renforcer l'attractivité des transports publics.

Le Square des Héros constitue un autre exemple de point noir en matière de gestion de la circulation des transports publics, sans parler des flux piétons qui sont insuffisamment sécurisés. Un projet est notamment à l'étude au niveau de la Région (Bruxelles Mobilité), en collaboration avec la STIB et la Commune. Une première esquisse de réaménagement a été élaborée.

Enfin, et à titre de rappel, la configuration actuelle de l'offre en transport des lignes de tram 3 et 7 avenue Albert et avenue Churchill sera modifiée par l'arrivée à terme du métro 3 à Albert. Cela permettra d'améliorer la fluidité de ces deux lignes en supprimant les ruptures de charge à Vanderkindere et Churchill. Ceci engendrera en revanche une rupture de charge supplémentaire pour les utilisateurs des lignes de tram 3 et 4 à Albert.

2.5 RÉSEAU AUTO

2.5.1 AUTO-PLUS

À l'échelle supracommunale, la Région prendra des mesures afin d'encourager la circulation motorisée le long du réseau auto-PLUS, et ainsi permettre au réseau auto-CONFORT de la commune d'Uccle d'absorber autant que possible le trafic de transit éliminé du réseau auto-QUARTIER.

2.5.2 AUTO-CONFORT/ QUARTIER

1) Assurer la cohérence du réseau en matière de limitation de vitesse

Depuis le 1^{er} janvier 2021, une très grande majorité des voiries de la Région Bruxelles-Capitale sont limitées à 30 km/h. Cela concerne plus spécifiquement les axes auto-QUARTIER. Seuls quelques grands axes, pour la majorité régionaux et de niveau auto-PLUS ou auto-CONFORT, demeurent limités à 50 km/h.

Sur le territoire d'Uccle, quelques axes auto-QUARTIER sont encore limités à 50 km/h. Il s'agira donc de rendre progressivement ces limitations plus cohérentes à celles des autres axes de la Région en abaissant le régime de vitesse à 30 km/h. L'ordre de priorité d'action pour les voiries communales est repris ci-dessous.

AXES À 50 KM/H	HIÉRARCHIE SMV	IMPLÉMENTATION 30 KM/H PRIORITÉ
Avenue Wolvendael	Auto-CONFORT	1
Avenue Jean et Pierre Carsoel	Auto-CONFORT	1
Avenue des Hospices (entre avenue d'Homborchveld et rue Engeland)*	Auto-QUARTIER	1
Avenue du Prince d'Orange	Auto-QUARTIER	2
Avenue de Messor	Auto-QUARTIER	3
Avenue Van Bever	Auto-QUARTIER	3
Avenue Dolez	Auto-QUARTIER	4

* Un tronçon de l'avenue des Hospices est déjà limité à 30 km/h (entre l'avenue des Alisiers et l'avenue d'Homborchveld)

Pour les avenues Messor, Van Bever et Dolez, l'adaptation de la vitesse pourra être étudiée à plus long terme (priorités 3 et 4).

Pour les axes en ligne droite, un réaménagement avec des chicanes créées via l'alternance du stationnement et de la végétalisation peut aussi avoir un impact sur les vitesses pratiquées ; cette mesure devra être envisagée en phase de mise en œuvre du PCM.

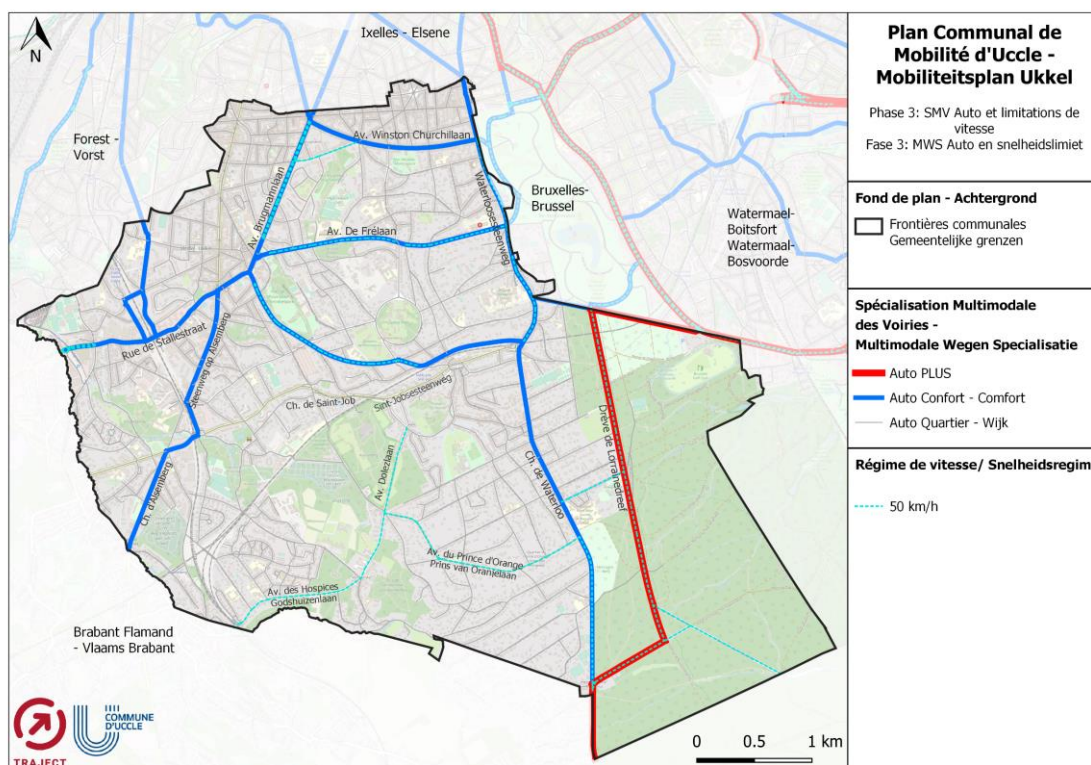


Figure 34 : Régime de vitesse sur le territoire d'Uccle

2) Étudier les possibilités d'adaptation de la SMV auto-CONFORT

Le réseau des voiries de la Commune d'Uccle présente une particularité dans la partie sud du territoire (maille Uccle-Sud). En effet, aucune voirie n'est reprise en réseau auto-CONFORT, bien que dans les faits, l'avenue des Hospices, l'avenue Dolez et l'avenue du Prince d'Orange tendent à assurer cette fonction, en « évitement » de la chaussée de Waterloo. Ces axes auto-QUARTIER absorbent par conséquent un trafic non adéquat aux standards fixés par leur statut.

Il conviendra d'assurer un monitoring régulier des conditions de trafic (vitesse congestion accidentologie, etc.) sur ces axes et d'envisager à moyen-long terme des aménagements complémentaires pour assurer le niveau auto-QUARTIER de ces voiries.

3) Optimiser la gestion des carrefours le long des axes auto-CONFORT

Les axes auto-CONFORT ont pour mission d'accueillir le trafic de transit. Il s'agit donc d'optimiser la gestion des carrefours intégrés à ce réseau, et notamment des carrefours à feux, tout en respectant la hiérarchie SMV. Pour éviter les phénomènes d'auto-blocages aux heures de pointe au niveau des carrefours de ces axes, il pourra être opportun de développer un ensemble de mesures techniques (coordination des feux, etc.), pédagogiques (rappel du Code de la Route, marquage du carrefour en damier pour dissuader de s'engager, campagnes de sensibilisation...) comme répressives (radar de feu, contrôles, etc.).

« Même si des signaux lumineux de circulation l'y autorisent, un conducteur ne peut s'engager dans un carrefour si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé dans le carrefour, gênant ou empêchant ainsi la circulation dans les directions transversales » (Code de la route, article 14.2).

2.5.3 AUTRES MESURES

- **Poursuivre le développement et/ou l'extension de zones apaisées**

La Commune veillera à poursuivre le développement et/ou l'extension de zones apaisées sur son territoire, en veillant à une bonne concertation/communication avec les riverains. Selon les opportunités (réaménagement de voirie par exemple), des zones résidentielles/zones de rencontre doivent être mises en place (avec une signalisation et des marquages suffisamment nombreux et explicites), et plus spécifiquement aux endroits qui ne sont pas desservis par un (autre) réseau de transport structurant (appartenant aux réseaux CONFORT et PLUS). Ainsi, à chaque fois que cela se présente, la Commune analysera la pertinence et la faisabilité pour l'implantation d'une telle zone.

Une attention toute particulière sera notamment portée aux axes auto-QUARTIER en sens unique dont les cheminement piétons existants sont inférieurs à 2 m de large chacun.

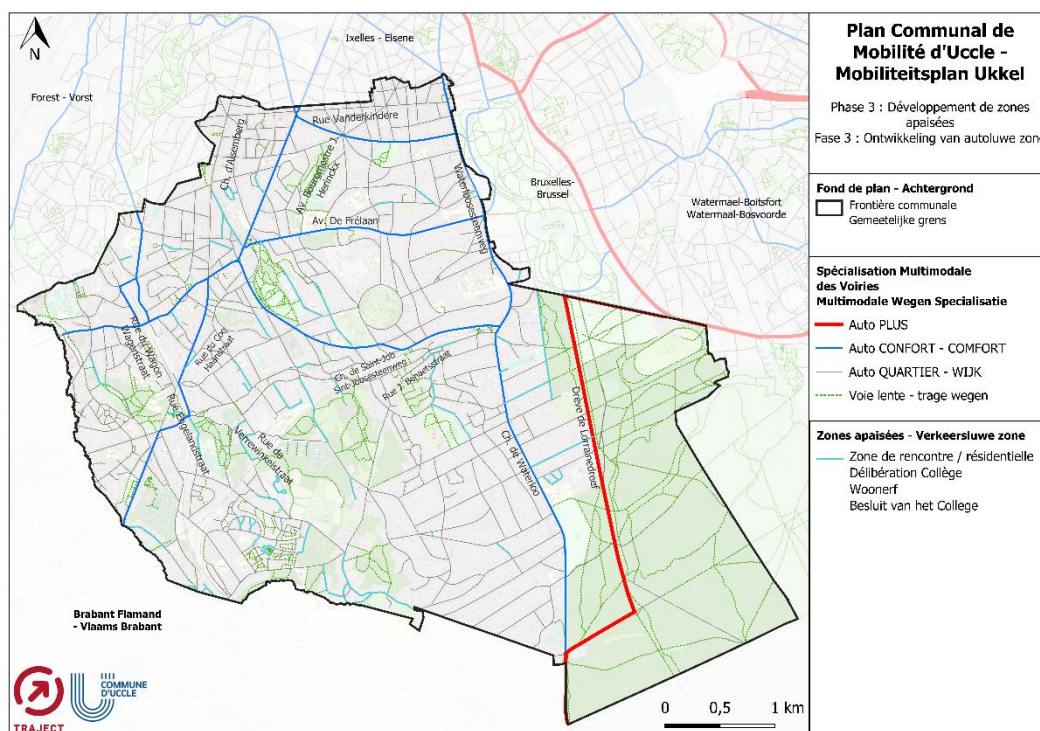


Figure 35 : Développement de zones apaisées

- **Sécuriser les lieux accidentogènes – ZACA**

Les Zones à Concentration d'Accidents constituent un des points noirs en matière de sécurité routière. L'analyse a porté initialement sur les accidents qui ont eu lieu entre 2010 et 2013. Une pondération de 6 critères (nombres d'accidents, gravité, nombres d'usagers vulnérables, longueur de la zone, nombres de véhicules STIB impliqués, quantité de trafic), appliqués sur les zones totalisant au moins 12 accidents sur les 4 ans a permis de dégager un classement de ces zones. S'il n'a pas été identifié à Uccle de ZACA prioritaires, certains lieux restent comme « à exploiter » car ils connaissent des accidents structurels liés à l'aménagement en place.

Quelques exemples :

- 1) Rond-point Churchill ;
- 2) Avenue Circulaire/ avenue Houzeau ;
- 3) Avenue Messidor / avenue Brugmann ;
- 4) Avenue De Fré (abords du City Uccle De Fré ou de la Clinique Sainte-Elisabeth) ;
- 5) Square des Héros ;
- 6) Rue de Stalle.

2.6 RÉSEAU POIDS LOURDS

L'objectif visé pour le réseau poids lourds sur la commune est de garantir la livraison des commerces du territoire ainsi que d'assurer le déplacement des services d'urgence et de propreté.

2.6.1 PL PLUS/CONFORT

La Commune veillera à la bonne prise en compte des poids lourds dans l'aménagement de l'espace public. Pour ce faire, il s'agira de :

- Permettre leur bonne giration : à chaque projet de réaménagement, le dimensionnement des poids lourds pouvant circuler dans la zone en question devra être pris en compte.
- Réserver davantage d'espaces de livraison et assurer le respect de ceux-ci (cf. partie 4 « Stationnement »)

En parallèle, à plus long terme et en collaboration avec la Région et les autres Communes de Bruxelles-Capitale, la pertinence de limiter le tonnage des poids lourds circulant sur le territoire avec le développement et/ou l'extension de voiries à tonnage limité pourra être étudiée.

À noter le point d'attention relatif au statut « Confort » de la Drève de Lorraine pour les poids-lourds car dans les faits, la voirie a été refaite en 2004 avec une méthode spécifique qui a pour conséquence qu'elle n'est pas adaptée à un charroi de poids lourds (interdite aux véhicules de plus de 2,5T), pour les raisons suivantes :

- Le gabarit de la voirie (largeur de 7m) ;
- La proximité des hêtres, et par conséquent des racines sous voirie ;
- Une épaisseur de dalles limitée.

Cette difficulté entraîne un passage conséquent des poids-lourds sur la Chaussée de Waterloo. Dès lors, un renforcement de la voirie afin de garantir le passage des véhicules de plus de 2,5T par la drève de Lorraine, afin de soulager la chaussée de Waterloo, déjà congestionnée, est souhaitable.

L'accessibilité de la commune aux Services d'urgence (SIAMU, Pompiers), utilisant notamment des véhicules aux gabarits spécifiques doit être assurée et vérifiée, notamment dans le cadre des futurs projets de réaménagement.

3 AXE 2 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS UCCLOIS

3.1 DÉFINITION ET OBJECTIFS (RAPPEL)

L'apaisement des quartiers via la mise en œuvre de mesures au niveau des mailles du territoire

Le Plan régional de mobilité (PRM) prévoit la division du territoire bruxellois en un certain nombre de mailles. Pour rappel, ces mailles correspondent à des zones au diamètre variable (de 1 km à 2,5 km), délimitées par les voiries de niveau auto-PLUS et auto-CONFORT.

Au sein de chaque maille, « la qualité de séjour, la marchabilité, l'accessibilité et la cyclabilité y priment pour les trajets locaux et les transports publics pour les connexions entre les quartiers et avec le reste de la Région. Le trafic motorisé à destination y est assuré, mais nécessite dans certains cas quelques détours pour gêner le moins possible les déplacements à pied et à vélo. Le trafic automobile de transit y est en revanche fortement découragé »⁶.

Ainsi, les mailles correspondent au périmètre d'action pour la mise en œuvre de mesures visant à **améliorer le cadre de vie**. Il s'agit notamment de repenser/requalifier l'espace public afin de développer des zones apaisées (zones résidentielles, de rencontre, etc.) où les modes actifs sont priorités, de sécuriser les zones accidentogènes, de réduire les nuisances issues des modes motorisés (bruit, pollution...), d'encourager la multimodalité... Cela requiert parfois de devoir gérer le volume de trafic entrant/sortant (en transit) *mais aussi le trafic local*.

Comme l'expose le Rapport sur les incidences environnementales du projet de PCM qui a été soumis à l'Enquête publique, la mobilité a un impact direct sur l'environnement sonore et vibratoire et donc sur le « confort acoustique » des habitants et usagers. Or le Rapport rappelle l'existence de « points noirs acoustiques⁷ », objectivés par Bruxelles Environnement (via traitement des plaintes) : « de nombreux points noirs acoustiques sont localisés au niveau du square Georges Marlow. Plus précisément, le carrefour entre l'avenue de Fré, l'avenue Brugmann et la rue de Stalle semble être particulièrement bruyant. D'autres points noirs ont été répertoriés au niveau de la place de Saint-Job et du carrefour entre l'avenue des Hospices, la rue Engeland, l'avenue Dolez. Un dépassement du seuil de vibration est également à relever sur un tronçon de la chaussée de Drogenbos, tout au sud de la commune. ».

Le Rapport liste les actions envisageables pour réduire la pollution sonore telles que :

- La réduction de la vitesse des véhicules (cf. action précédente « Assurer la cohérence du réseau en matière de limitation de vitesse ») ;
- La modification de l'intensité ou le type de trafic qui emprunte la voirie ;
- Le recours aux modes de déplacements non motorisés (marche, vélo...) et les transports en commun ;
- L'amélioration du parc automobile (meilleures performances acoustiques des véhicules) ;
- Ou encore une intervention au niveau du revêtement de la voirie. Outre les impacts positifs en matière de bruit, l'amélioration des revêtements routiers (réasphaltage) participe également à la sécurisation des déplacements des motards et automobilistes (suppression des nids de poules, des graviers, etc.).

⁶ Plan Régional de Mobilité Good Move, 2020

⁷ Points noirs acoustiques sont des zones habitées où il y a une concentration de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit

Les mailles Churchill et Globe-Altitude 100 : sélectionnées pour une étude approfondie dans le cadre du PCM

Pour rappel, la commune se compose de 11 mailles dont 5 entièrement sur son territoire (Churchill, Observatoire, Uccle Sud, Calevoet et Lorraine), et 6 partagées avec une ou plusieurs communes voisines (Neerstalle, Globe-Altitude 100, Brugmann, Legrand, Cambre et Forêt de Soignes).

Les mailles de Churchill et Globe-Altitude 100 ont été sélectionnées en phase précédente, pour une étude approfondie dans le cadre du présent PCM.

Cette sélection a été réalisée considérant les multiples enjeux du territoire, les dysfonctionnements des réseaux piétons/vélos ou transports publics en bordure de maille (telle que chaussée de Saint-Job, rue Edith Cavell, avenue des Hospices...), en cœur de quartier, ou bien encore le transit supra-maille observé dans le quartier.

Pour rappel, comme détaillé en phase 2, les autres mailles uccloises n'ont pas été retenues pour la réalisation d'une étude approfondie, pour les raisons principales suivantes :

- **Neerstalle** : cette maille, principalement située sur le territoire de Forest, fait l'objet d'un Contrat Local de Mobilité (CLM) depuis février 2022 et à ce titre, une série de mesures ont été identifiées ;
- **Calevoet** : cette maille en relation forte avec Drogenbos nécessite une réflexion menée conjointement avec cette Commune voisine, et plus particulièrement dans l'éventualité de l'élaboration d'un nouveau plan de circulation ; ce travail partenarial ne pouvait pas être mené dans le cadre d'un PCM, procédure qui s'y prête moins ;
- **Brugmann** : cette maille se partage sur le territoire de 4 communes (Uccle, Forest, Bruxelles Ville et Ixelles), et ce de façon majoritaire sur le territoire d'Ixelles. Une démarche de CLM apparaît davantage appropriée pour une étude en matière de mobilité, notamment au niveau de la rue Vanderkindere, constituant un axe à forts enjeux ;
- **Lorraine** : de façon générale, les enjeux en matière de mobilité sont moins marqués sur cette partie du territoire moins dense, bien que certains axes tels que la Drève du Caporal et l'avenue Van Bever, qui supportent un trafic de transit, devraient faire l'objet à moyen terme de mesures d'apaisement.
- **Uccle Sud** : le territoire particulièrement vaste de cette maille, les enjeux localisés par « sous-mailles », ainsi que la présence de l'étude du Bois de la Cambre qui couvre la moitié du périmètre (cf. carte ci-dessous) ou encore d'études plus ciblées (Place de Saint-Job) rendent cette maille moins pertinente pour une étude approfondie dans le cadre du présent PCM ;
- **Observatoire** : cette maille est également incluse en quasi-totalité dans le périmètre de l'étude du Bois de la Cambre, elle présente des enjeux certains (trafic de transit, cyclabilité, espaces publics...) mais a été jugée moins prioritaire que la maille Churchill finalement retenue.
- **Legrand, Cambre** : Uccle représente une faible part de ces mailles ;
- **Forêt de Soignes** : maille non-résidentielle, certains enjeux demeurent présents (par exemple, zone de confort acoustique à protéger).

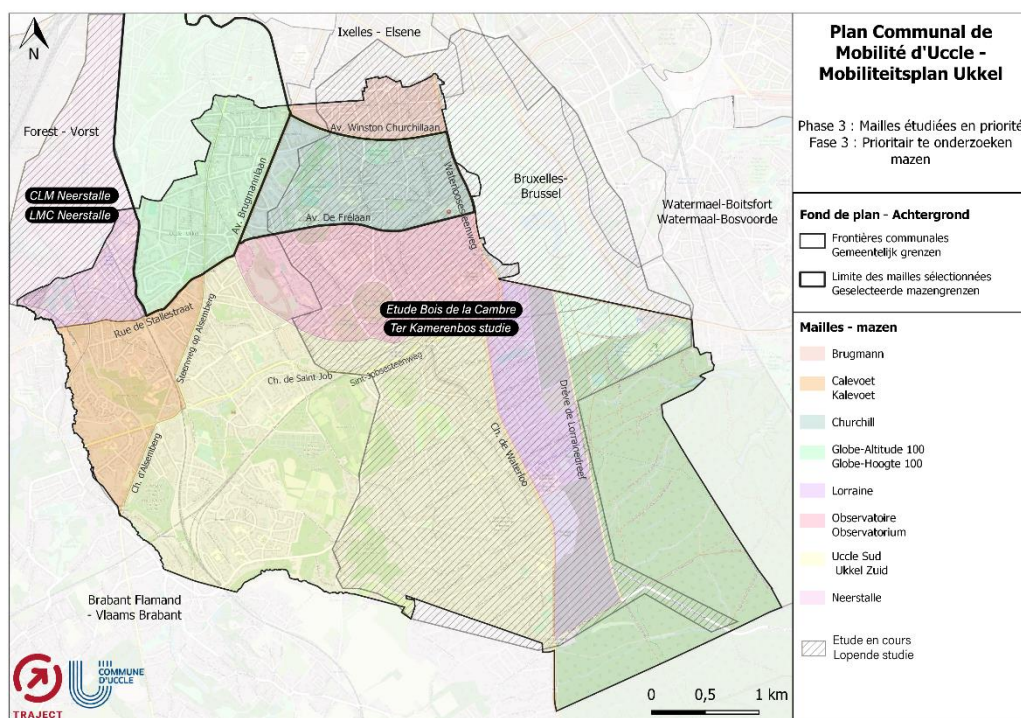


Figure 36 : Mailles sélectionnées en priorité sur la commune d’Uccle et localisation des autres études en cours

3.2 APPROCHE ET MÉTHODOLOGIE

3.2.1 LA DÉFINITION D’UNE VOIRIE « APAISÉE »

Est considérée comme **rue apaisée**, une rue locale (auto-Quartier) dont le trafic motorisé moyen n’excède pas les **2.000 véhicules par jour**.

Différents comptages⁸ réalisés sur le territoire des mailles Churchill et Globe-Altitude 100, ont révélé un trafic automobile particulièrement important sur un ensemble de voiries locales, dont notamment :

- Rue Edith Cavell : entre 6.000 et 9.700 véhicules/jour ;
- Avenue Montjoie : entre 4.800 et 8.000 véhicules/jour ;
- Avenue de Messidor : entre 10.000 et 11.000 véhicules/ jour ;
- Avenue des Sept Bonniers : 6.800 véhicules/jour ;
- Avenue Docteur Decroly : 5.800 véhicules/jour.

À titre de comparaison, l’avenue Winston Churchill reprise dans le **réseau auto-CONFORT** (*devant contribuer à accueillir le trafic motorisé inter-quartier et le trafic de transit éliminé du réseau QUARTIER*) connaît un trafic du même ordre de grandeur que ces axes auto-QUARTIER, avec un flux moyen de 10.000 véhicules par jour.

Il s’agit donc d’apaiser ce trafic en proposant une série de mesures visant à réduire d’une part le recours à la voiture individuelle dans les quartiers (via un ensemble de mesures participant à l’usage de la marche, du vélo et des transports publics) mais aussi à rediriger le trafic de transit sur les voiries auto-CONFORT prévues à cet effet.

⁸ Une campagne de comptages a été réalisée en juin 2022 dans le cadre du présent PCM, en complément aux comptages déjà réalisés pour le PCM de Forest (2022) et pour l’étude de réaménagement des espaces publics de la chaussée d’Alsemberg (2019). Ces points de comptages ont été placés en différents points stratégiques afin d’analyser le trafic motorisé au sein des 2 mailles.

Pour ce faire, différents scénarios de plan de circulation sont ici proposés. Ceux-ci ont été élaborés en s'attachant à prendre en compte à la fois plusieurs grands principes mais aussi des points d'attention. Les scénarios font appel à différents outils mobilisés usuellement pour la gestion des mobilités.

3.2.2 GRANDS PRINCIPES EMPLOYÉS

Les différents scénarios envisagés ont été construits en tenant compte de plusieurs grands principes :

- **L'accessibilité des habitants au quartier** : il s'agit en effet de faire évoluer le schéma de circulation tout en garantissant aux habitants le bon accès à leur domicile et aux différents pôles de déplacements présents sur le territoire ;
- **L'amélioration des conditions de déplacement des modes actifs et transports publics** : le gain d'espace réalisé sur la circulation automobile n'est pas une fin en soi mais doit profiter avant tout aux piétons, cyclistes mais aussi aux transports publics afin d'améliorer leur régularité ;
- **La sécurisation des abords d'écoles et la diminution des nuisances** : la réduction du trafic aux abords des écoles présente de multiples avantages : plus de sécurité et de confort, notamment favorable pour encourager les enfants et parents à se rendre à l'école autrement qu'en voiture, moins de pollution sonore et olfactive, etc. Cela nécessite notamment de repenser les espaces publics pour marquer davantage la présence des établissements scolaires.

3.2.3 DES POINTS D'ATTENTION

De la même façon, plusieurs points d'attention ont été intégrés aux réflexions pour l'élaboration des différents scénarios :

- **L'acceptabilité des mesures pour les riverains et les usagers** : lors de la construction des scénarios, une vigilance accrue a été portée quant au différentiel entre les situations actuelle et projetée afin de garantir la plus grande compréhension et adhésion possible au schéma ;
- **Le bénéfice retiré au profit des autres modes de déplacement** : les mesures proposées ont été sélectionnées dépendamment du profit obtenu pour les piétons, cyclistes et les transports publics. L'objectif n'étant pas de pénaliser l'automobiliste, mais bien de répartir de façon plus équitable l'espace public actuellement réservé préférentiellement aux modes motorisés ;
- **Le report de trafic sur les axes voisins** : les mesures ont également été envisagées en considérant des éventuels reports de trafic sur les axes à proximité – lorsque le report de trafic entraînait un report trop important et moins avantageux encore que la situation actuelle, la mesure n'a pas été retenue ;
- **La formulation de mesures d'accompagnement** : en parallèle au développement d'un nouveau plan de circulation pour chaque maille étudiée, des mesures complémentaires doivent être prises en accompagnement (développement d'alternatives à la voiture individuelle, développement d'infrastructures favorables aux déplacements à pied et à vélo, amélioration de la régularité des transports publics, incitants, mobilité partagée, etc.).

3.2.4 LES OUTILS MOBILISABLES

La réalisation d'un nouveau plan de circulation implique de repenser l'organisation de l'espace public. Pour ce faire, plusieurs outils sont théoriquement saisissables, chacun d'entre eux nécessitant de faire des choix :

- **Le sens unique** : cette mesure supprime une bande de circulation et permet ainsi d'une part de réduire le flux de véhicules (et les aménités négatives associées, la pollution, le bruit...) et d'autre part de gagner de l'espace au profit d'autres usages (élargissement du trottoir, création d'un cheminement cyclable, couloir bus, végétalisation, etc.) tout en préservant le stationnement automobile ;
- **La suppression d'une bande de stationnement** : cette mesure permet de maintenir les sens de circulation actuels tout en réaffectant l'espace gagné à d'autres usages ;

- **La coupure / la zone apaisée** : cette dernière mesure modifie la circulation le long d'un axe via l'introduction d'une zone apaisée (de type zone de rencontre, zone piétonne, placette). Le trafic est maintenu mais le changement dans les règles de priorité induit de nouveaux usages à court-terme (réduction des vitesses, meilleure place accordée aux modes actifs) comme à long-terme (changement d'itinéraires).

Sont présentés ci-après les scénarios envisagés pour chacune des deux mailles sélectionnées.

3.3 MAILLE CHURCHILL

3.3.1 UN TRANSIT CONFIRMÉ PAR LES COMPTAGES

La campagne de comptage réalisée en juin 2022 aux différents points stratégiques de la maille Churchill a permis de confirmer le trafic de transit pressenti en phase 1 de diagnostic ou lors des ateliers participatifs.

Trois axes auto-Quartier se distinguent particulièrement au niveau de la maille :

- Avenue de Messidor : 10.000 à 11.000 véhicules/ jour ;
- Rue Edith Cavell : 6.000 à 9.000 véhicules/jour ;
- Avenue Montjoie : 6.000 à 8.000 véhicules/ jour.

D'autres axes enregistrent également un trafic supérieur à 2.000 véhicules/ jour (seuil recommandé pour une rue dite « apaisée ») :

- Rue Ernest Gossart : 4.800 véhicules ;
- Avenue de la Floride : 4.200 véhicules ;
- Avenue de Boetendael /Avenue Henri Elleboudt : 4.000 véhicules.

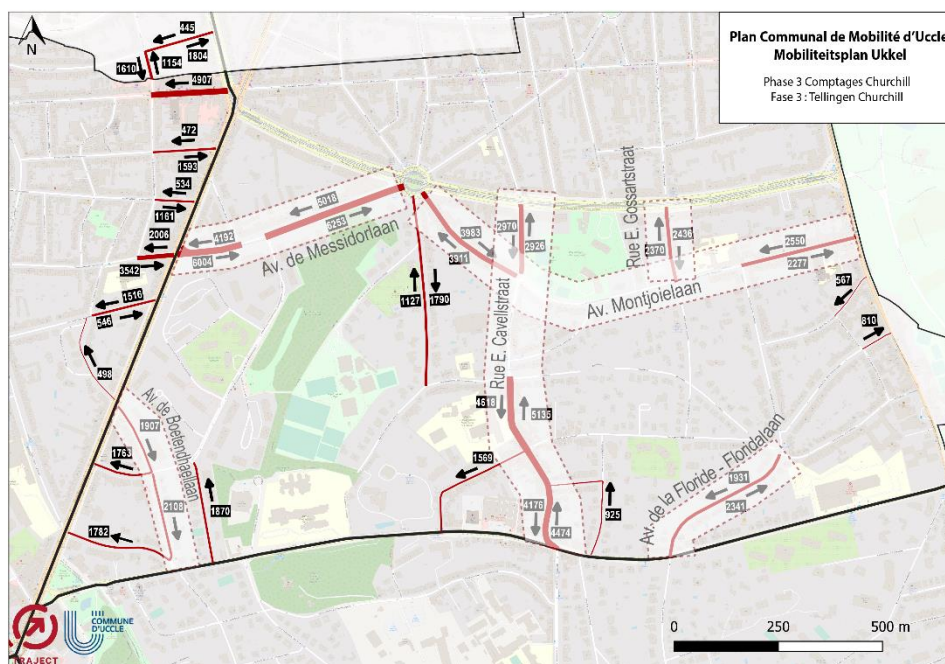


Figure 37 : Comptages réalisés sur la maille Churchill (juin 2022)

3.3.2 DES CONSTATS RENFORCÉS PAR LES FLOATING CAR DATA (FCD)

Dans le cadre de l'étude de mobilité du Bois de la Cambre, des données Floating Car Data (FCD) ont été collectées et étudiées, permettant d'observer les flux de véhicules sur le territoire et d'identifier les principaux axes de transit uclois.

Ainsi, plusieurs grands axes de transit sont ressortis de façon très visible :

- Avenue Montjoie ;

- Avenue de Messidor ;
- Rue Vanderkindere ;
- Rue Edith Cavell ;
- Avenue de la Floride ;
- Avenue de Boetendael /Avenue Henri Elleboudt.

Ces cartes ci-dessous représentent les itinéraires empruntés par les véhicules en amont et aval d'un tronçon de rue sélectionné (représenté en rose sur la carte). En bleu, « s'allument » les voiries empruntées par les automobilistes selon leur provenance et/ou leur direction. On peut dès lors observer des phénomènes de « transit » traversant plusieurs mailles (rue Edith Cavell ou avenue de Messidor) ou inversement du trafic plus local (rue Vanderkindere).



Figure 388 : FCD rue Edith Cavell

Figure 40 : FCD rue Vanderkindere

Figure 39 : FCD avenue de Messidor

Source : Be Mobile – Données FCD Etude Bois de la Cambre – Espaces-Mobilités

Bien qu'un trafic de transit ait été confirmé avenue de Messidor, cet axe « bypass » du carrefour Vanderkindere au niveau de l'avenue Brugmann n'a pas été intégré aux réflexions pour l'élaboration d'un nouveau plan de circulation. En effet, imaginer une gestion du trafic sur cet axe amènerait à renvoyer du flux automobile sur la place Vanderkindere. Or à court-terme, la préservation de ce nœud de transport où se rencontrent 3 lignes de tram ainsi qu'un flux de cyclistes et de piétons important s'avère nécessaire, d'autant plus que le profil de la voirie avenue de Messidor accorde de l'espace à tous les usagers (piste cyclo-piétonne, trottoirs larges, etc.).

Néanmoins, force est de constater que cet axe accueille un trafic de transit conséquent (entre 10.000 à 11.000 véhicules/jour pour rappel), propre à une voirie de niveau auto-CONFORT et non auto-QUARTIER, avec une saturation à de nombreuses heures de la journée. Des mesures devront donc être prises à plus long terme afin d'y apaiser la circulation automobile.

3.3.3 L'AXE EDITH CAVELL – UN ÉLÉMENT CENTRAL DU QUARTIER

Avec un trafic motorisé quotidien compris entre 6.000 et 9.000 véhicules et considérant les grands principes et points d'attention sur lesquels repose cette étude (cf. 3.2.2 et 3.2.3), cet axe de transit nord-sud constitue l'élément central de chaque scénario d'apaisement envisagé pour la maille Churchill, ceux-ci s'appuyant notamment sur la hiérarchie SMV prévue pour cet axe et rappelée dans les figures ci-contre :

- Axe piéton-PLUS ou piéton-CONFORT ;
- Axe vélo-CONFORT ;
- Axe TP-CONFORT ;
- Axe auto-QUARTIER.

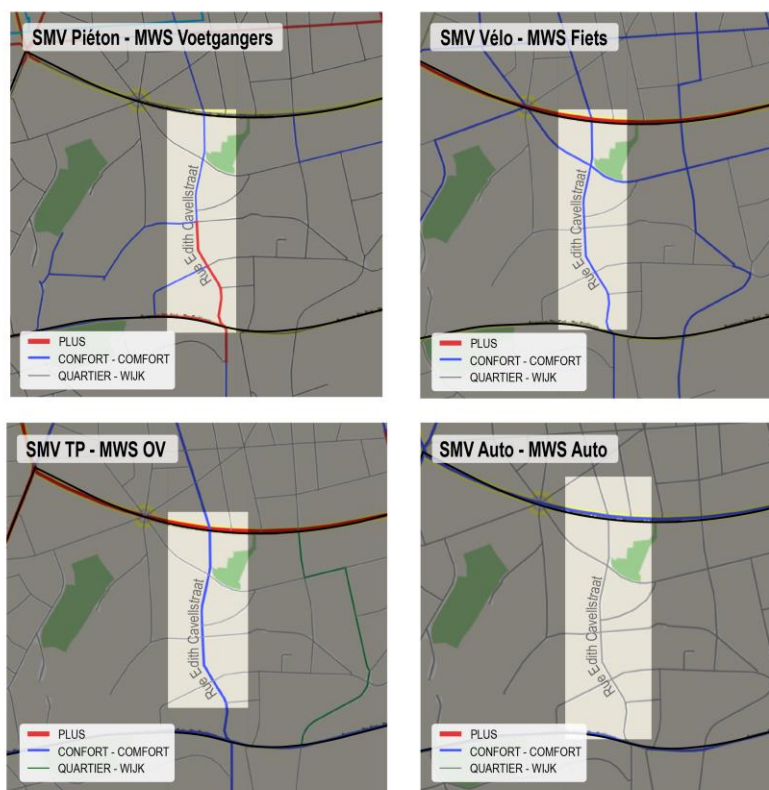


Figure 41 : SMV de la rue Edith Cavell

Le projet de PCM soumis à l'enquête publique présentait un scénario d'apaisement de cet axe reposant sur une mise en sens unique. Cette proposition a été fortement rejetée par les citoyens et habitants qui se sont exprimés.

Il a donc été décidé de ne pas retenir dans le présent rapport actualisé cette mesure au profit d'une série d'interventions ciblant les différents points noirs et enjeux du quartier.

3.3.4 AMÉNAGEMENTS ET MESURES D'APAIEMENT PROPOSÉS

Les aménagements sont repris dans la carte de synthèse ci-dessous. Ils portent sur :

- L'amélioration des trottoirs (plan trottoir), y inclus la création de traversées piétonnes, la sécurisation de celles-ci (notamment les carrefours Errera-Dupuich et Bosveldweg-Moscicki);
- La sécurisation et requalification des abords d'écoles (voir également détail ci-après) : sans toucher au plan de circulation, prévoir une refonte de l'espace public aux abords de l'école Notre-Dame des Champs (rue E. Cavell) avec de la sécurisation (plateau), de la signalétique, des équipements (arceaux vélos...), de la végétalisation... L'aménagement du dernier tronçon de la rue Langeveld (section étroite) en zone de rencontre, de plain-pied pourra concourir à la sécurisation de cet abord d'école.

La sécurisation de l'entrée des maternelles et primaires, rue Roberts-Jones, pourra être assurée avec le réaménagement complet prévu de l'axe (façade à façade) dans les années à venir. Ce sera également l'occasion de sécuriser davantage cette artère, située sur un ICC, pour les cyclistes.

Dans la même mesure, les abords de l'Institut Montjoie (école secondaire) devront faire l'objet d'une proposition de requalification. Un nouveau plateau a déjà été réalisé devant l'école primaire durant l'été 2023.

- L'aménagement des itinéraires cyclables : systématiser les bandes confort dans les rues pavées (Mosciki, Bosveldweg...), améliorer la lisibilité de la zone cyclable rue Roberts-Jones, abaisser les bordures, sécuriser les carrefours sur l'itinéraire ;
 - Le développement de stationnement vélo en voirie : arceaux ou box, en veillant à minimiser l'impact sur le stationnement automobile ;
 - L'amélioration de la régularité des bus, par le passage des rue E. Cavell et Floride en voies prioritaires (détail ci-dessous) et l'interdiction de tourner à gauche dans la rue Roberts-Jones (demi-tour restant toujours possible au rond-point Montjoie). Pareilles mesures feront l'objet d'un test avant d'être, le cas échéant pérennisées ;
 - Une modification de sens unique :
 - l'inversion du sens unique avenue de Boetendael. En effet, l'inversion du sens unique - déjà existant sur cette rue - constitue une mesure aux avantages immédiats sans intervention majeure (« quick-win ») permettant :
 - D'une part, d'empêcher le « bypass » du Square des Héros par les véhicules entre l'avenue Brugmann et l'avenue De Fré ;
 - D'autre part, d'assurer une plus grande sécurité des cyclistes sur ce tronçon intégré au réseau d'itinéraires Cyclables Régionaux, en imposant la circulation des véhicules dans le sens de la montée (vitesse plus modérée), avec marquage (bande cyclable suggérée ou, préférentiellement, une piste cyclable marquée) du contresens cyclable descendant.
- Cette mesure fera également l'objet d'une période de test avant toute mise en œuvre définitive.

Les différents aménagements envisagés, outre les tests auxquels ils seront soumis (intégrant les comptages), feront l'objet d'une étroite information / concertation des habitants et usagers.

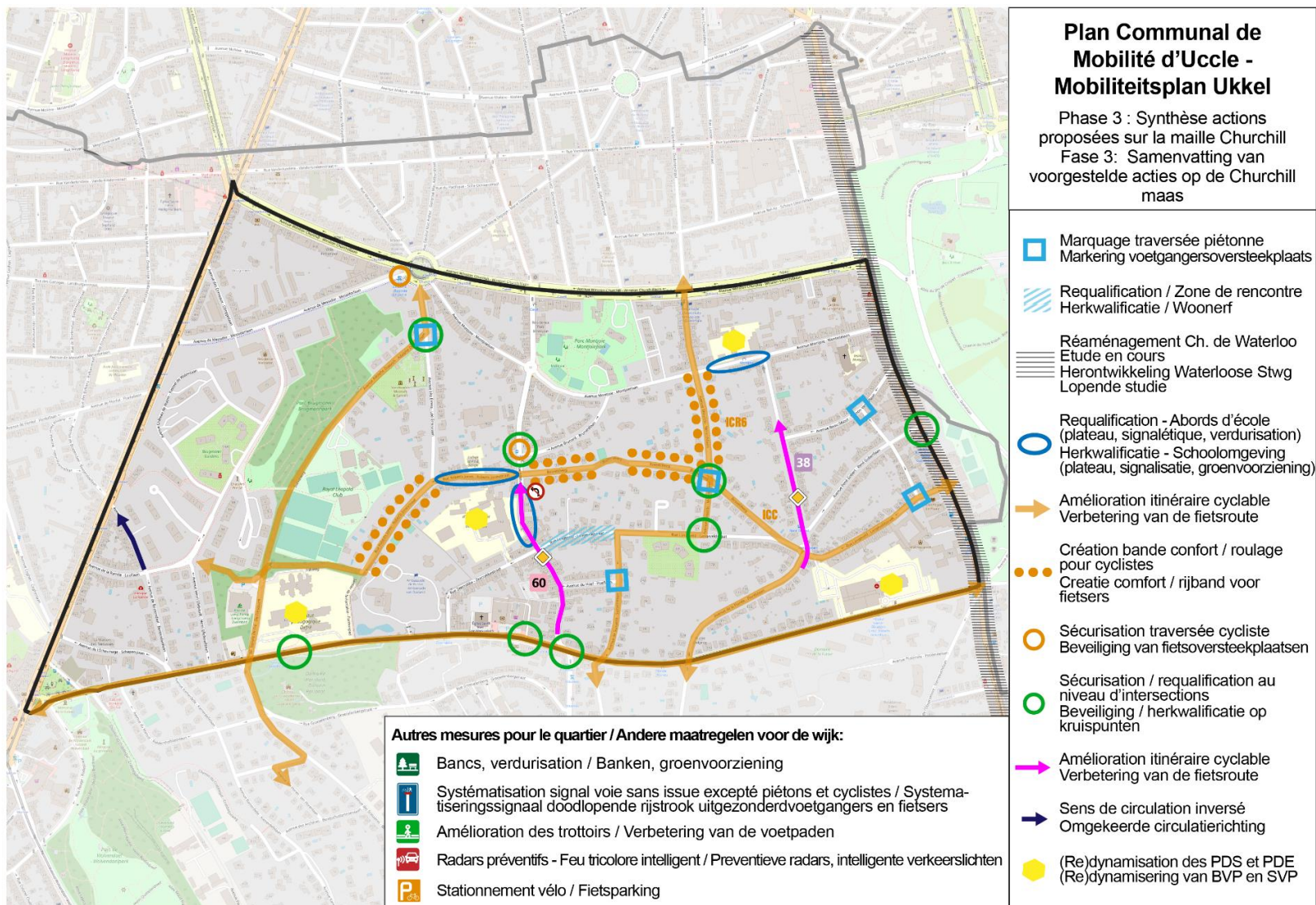


Figure 42 - Synthèse des actions proposées sur la maille Churchill

- **Focus sur l'amélioration des abords d'écoles**

La Commune veillera à poursuivre le renforcement de l'aménagement des abords d'écoles de sorte à envoyer un nouveau signal plus qualitatif (verdurisation, équipements de séjour type bancs, signalétique, etc.). Un [guide](#) réalisé par perspectives.brussels est disponible à ce sujet.



Figure 43 : Nouveau parvis de l'école 13 à Anderlecht

Source : perspectives.Brussels

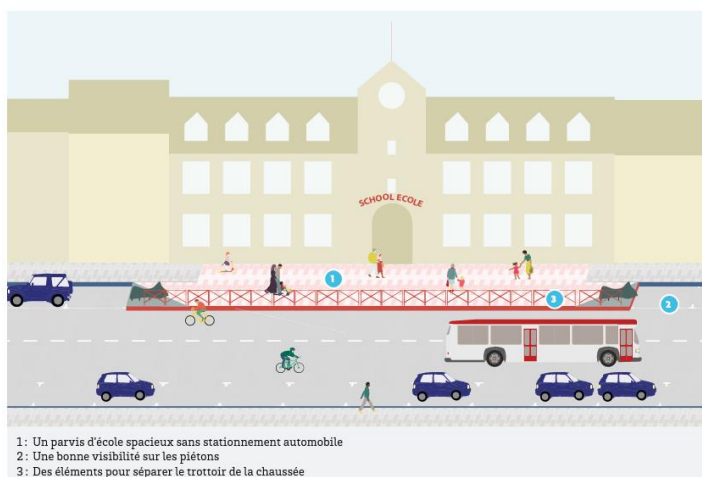


Figure 44 : Extrait du guide pour l'amélioration des abords d'écoles en RBC

Source : perspectives.brussels

- **Suppression de priorité à droite**

Indépendamment de la mise en œuvre de ces différents scénarios, est proposée le long de l'axe Edith Cavell la suppression des priorités de droite formées avec la rue Langeveld et l'avenue du Hoef. Cette mesure permettant de renforcer encore la régularité des bus et cela, à moindre effort.

En effet, à l'heure actuelle, la STIB enregistre une vitesse faible de ses véhicules entre les arrêts Houzeau et Langeveld, entraînant des temps de parcours moins attractifs et compétitifs.

En effet, l'itinéraire via les avenues de Sumatra et du Hoef semble être utilisé pour contourner le carrefour à feux entre la rue E. Cavell et l'avenue De Fré. La suppression de ces priorités de droite participera dès lors également à **l'apaisement du trafic sur l'avenue de Sumatra et la rue Langeveld**, en rendant ces axes moins attrayants pour le trafic de transit.

À titre d'information, la ligne 60 constitue la 14^{ème} ligne la plus empruntée du réseau de la STIB (sur un total de 54 lignes), et enregistre plus de 11.300 montées quotidiennes (jour ouvrable – données collectées à l'automne 2021). Elle transporte en moyenne 1.250 voyageurs par jour entre les arrêts Houzeau et Cavell.

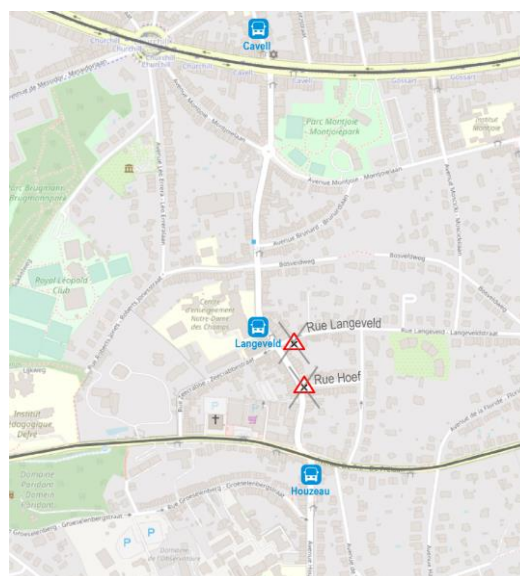


Figure 45 : Suppression des priorités de droite rue Langeveld et avenue du Hoef

A noter que lors de l'enquête publique, il a été suggéré d'évaluer, avec l'appui de la STIB, **le déplacement / la fusion des deux arrêts de bus Langeveld et Brunard** avec les justifications suivantes :

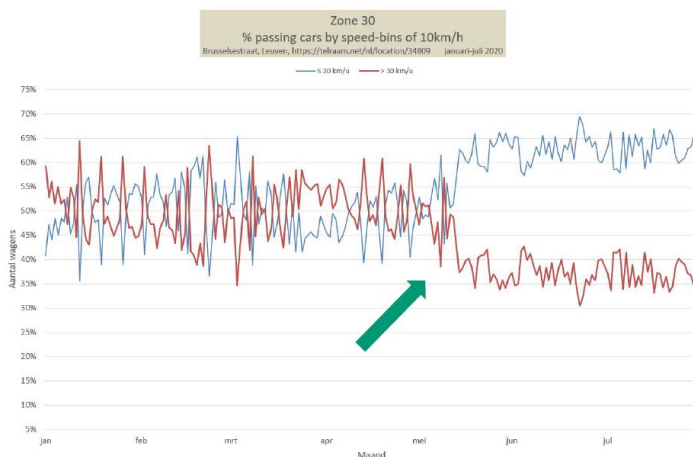
- Arrêt Brunard n'est pas accessible aux PMR dans le sens de la descente (absence de quais et proximité d'une entrée carrossable) ;
- Arrêt Langeveld est localisé dans une courbe (problèmes de visibilité) ;
- Le déplacement au nord dégagerait de l'espace au droit de l'Ecole Notre Dame des Champs afin de créer un parvis pour les élèves, sans pour autant trop les éloigner de leur arrêt ;
- La réduction d'un arrêt améliorerait la régularité et la vitesse commerciale de la ligne.

Cette proposition devra faire l'objet d'une analyse multicritères, incluant les impacts sur la clientèle actuelle via par exemple la prise en compte des statistiques de fréquentation des arrêts qui était de 150 montées quotidiennes à l'arrêt Brunard (deux sens confondus) à l'Automne 2021 et 170 montées à l'arrêt Langeveld.

• Focus sur le respect du régime de vitesse

Il s'agira de faire respecter le régime de vitesse et de garantir **la sécurité** à hauteur des pôles d'enseignement du quartier et dans les rues résidentielles. Il pourra s'agir de la mise en place de dispositifs ralentisseurs de type coussin berlinois, ou bien encore de radars préventifs ou feux tricolores intelligents ou à bouton poussoir.

Efficacité des radars préventifs : le graphique ci-dessous illustre l'impact d'un radar préventif sur les vitesses pratiquées. Après l'installation de ce radar, le pourcentage d'automobilistes circulant à moins de 30km/h (courbe bleue) est nettement plus élevé (de l'ordre de 60% à 65% du trafic) – source : Telraam



• Traffic speed reduction after installation of a radar (speed below and above 30 km/h %)

Feux tricolores intelligents

Ces feux, parfois dénommés « feux asservis à la vitesse », sont couplés à un radar placé en amont et passent automatiquement au rouge si un véhicule est détecté en excès de vitesse. En imposant l'arrêt total aux usagers en vitesse excessive, ils sont censés contribuer à l'apaisement des comportements.

Depuis plusieurs années, la Région Bruxelles-Capitale se dote progressivement de tels feux sur son réseau, tel qu'à Watermael-Boitsfort, à hauteur du passage pour piétons devant l'école communale de la Futaie (RTBF, Octobre 2022).



D'autres mesures participeront à l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier, parmi lesquelles :

- **Des mesures concourant à la multimodalité** : amélioration des cheminements piétons et cyclables (cf. propositions exposées ci-avant dans l'axe 1 notamment autour des itinéraires cyclables nord-sud), par exemple la largeur des trottoirs (exemple de l'avenue Beau-Séjour où la largeur est sous-standard), ce qui participera à faciliter l'accès aux différents nœuds de transports publics au sein ou aux abords du quartier, développement de la mobilité partagée, du stationnement vélo (cf. Axe 3), etc. ;
- **Des mesures liées à la réorganisation et à l'amélioration des espaces publics** : trottoirs traversants (par exemple sur l'axe Edith Cavell), oreilles de trottoirs, aménagement des carrefours et placettes (par exemple, avenue de la Floride à l'intersection avec la rue Langeveld et l'avenue René Gobert), végétalisation et désimperméabilisation, etc... ;
- **Des mesures liées à l'accessibilité multimodale et à l'apaisement des abords des parcs et équipements attracteurs et émetteurs de déplacements dans la zone** : Parcs Montjoie et Brugmann (cf. axe 1 – action de valorisation des sentiers et venelles), Piscine Longchamp ou encore Bibliothèque Le Phare.
- **Des mesures liées à l'amélioration des accès au Bois de la Cambre pour les habitants de la maille**, en coordination avec la Ville de Bruxelles (cf. étude en cours) depuis les différents points : Churchill, Montjoie, Beau-Séjour, Langeveld (chemin informel à consolider) et De Fré. Pour rappel, cela peut paraître contre-intuitif mais la zone sud de la maille est identifiée dans le périmètre établi par Bruxelles Environnement en « zone de carence en espaces verts accessibles au public »⁹, d'où l'intérêt d'améliorer la connexion au Bois de la Cambre voisin.
- **Ou encore des mesures liées à l'accompagnement des pratiques de mobilité**, notamment via le lancement, suivi ou redynamisation des Plans de Déplacements d'Entreprises (Clinique Sainte-Elisabeth par exemple) ou d'établissements scolaires (Institut Montjoie, Ecole Notre-Dame des Champs, etc.). Les établissements de cette maille doivent être contactés de manière prioritaire afin d'engager un dialogue et un travail partenarial avec la commune.

3.3.5 AUTRES MESURES SUR LES BORDURES DE LA MAILLE

Les bordures de mailles, axes auto-CONFORT, ne doivent pas uniquement être considérés selon leur fonctionnalité d'accueil du trafic automobile inter-quartier. Ce sont des axes habités, parfois bordés de commerces et ils méritent à ce titre un traitement qualitatif. Par ailleurs, ils accueillent aussi des itinéraires cyclables ou de transport public.

Voici les mesures à envisager par le gestionnaire – Bruxelles Mobilité - pour chacune des bordures de la maille Churchill :

- **Avenue Churchill** : des aménagements réalisés par Bruxelles Mobilité ont permis d'améliorer la cyclabilité de l'axe (création d'une piste cyclable marquée en 2019 et réfection du marquage récemment). L'axe reste néanmoins sous-standard en termes de largeur de trottoirs. Mais un élargissement nécessite une reconfiguration complète et « lourde » du profil de l'axe. Un état des lieux des éléments fixes et variables et des différents scénarios de réaménagement possibles a été réalisé par Bruxelles Mobilité en 2019. Un réaménagement de « façade à façade » apparaît nécessaire pour l'amélioration des déplacements à pied. Ce projet n'est pas à l'ordre du jour chez Bruxelles Mobilité.
- **Avenue Brugmann** : les voies de tramway ont été rénovées par la STIB. Sur cette bordure, il apparaît nécessaire d'améliorer en priorité la qualité et la gestion des deux nœuds intermodaux : Vanderkindere et Square des Héros (projets prévus). Par ailleurs, des aménagements ponctuels pourraient être utilement envisagés :
 - sécurisation des accès aux arrêts de tramway pour les piétons ;

⁹ Représentation de la zone accessible via : <https://geodata.leefmilieu.brussels/client/view/becceff2-0e92-4c38-b8ed-26513e4b95e5>

- avancées de trottoirs à créer / trottoir traversant : avenue des Ormeaux notamment ;
- traitement des ZACA : carrefour Messidor/Brugmann, notamment via la gestion du flux cyclistes (entrées/sorties de la piste cyclable à repenser).

Des travaux sont en cours de réalisation par Bruxelles Mobilité sur l'axe Brugmann – Square des Héros et Vanderkindere (traversées piétonnes, oreilles de trottoir, etc.).

Lors de l'enquête publique, a été relevée la question de la coordination des feux sur l'axe, jugée défailante. Il s'agira, pour le gestionnaire de voirie - Bruxelles Mobilité, de confirmer / infirmer cette acception par des analyses et d'évaluer les éventuelles modalités d'optimisation.

- **Chaussée de Waterloo** : étude de réaménagement de l'axe à mener, en intégrant les recommandations de l'étude en cours « Bois de la Cambre » :

Accès Bois de la Cambre – historique :

Pour rappel, l'accès automobile au Bois de la Cambre a été totalement supprimé lors de la crise sanitaire par la Ville de Bruxelles, sans concertation préalable avec la Commune d'Uccle. Lors du déconfinement, le trafic automobile a été permis à nouveau dans une partie de la boucle nord. Par ailleurs, une action en justice a été introduite par la Commune d'Uccle, et gagnée en référé. À la suite de cette décision, un petit tronçon de la boucle sud du bois, entre l'avenue Franklin Roosevelt et la chaussée de La Hulpe, a été rouverte à la circulation des véhicules motorisés, et ce dans les deux sens de circulation.

Actuellement, une procédure au fond est en cours. C'est dans ce contexte que s'inscrit « l'étude de mobilité du Bois de la Cambre ». Les mesures à prendre dans les années à venir devront tenir compte de cette dernière, et notamment traiter des questions de report de trafic de transit dans les quartiers ucclois, mais aussi des futures décisions de justice.

Par ailleurs, l'accès au Bois de la Cambre depuis la chaussée de Waterloo doit être amélioré, et plus particulièrement au niveau de l'avenue de la Lisière et de l'avenue de la Belle Alliance, où les accès pour les piétons et les cyclistes sont peu confortables et peu sécurisés (trottoirs étroits non stables soumis aux intempéries et présentant régulièrement des dévers, absence de cheminement cyclable). Situées sur le territoire de la Ville de Bruxelles, et directement reliées à l'axe régional de la chaussée de Waterloo, ces voies d'accès doivent faire l'objet de mesures de la part de la Ville de Bruxelles et de la Région.

Les citoyens sont demandeurs d'une amélioration des voies d'accès au Bois de la Cambre depuis le territoire ucclois.

- **Avenue De Fré** : le principal enjeu est lié à la sécurisation des cyclistes : la piste cyclable dans le sens de la montée (Statuaires > Waterloo) n'est pas respectée par les automobilistes en raison de l'étroitesse de la chaussée et de l'importance du flux (900 à 1.000 équivalent véhicule particulier à l'heure de pointe du matin – selon les comptages 21 avril 2022 réalisés dans le cadre de l'étude Bois de la Cambre). Deux zones à concentration d'accidents doivent par ailleurs être traitées, il s'agit des entrées/sortie de la zone commerciale Shopping De Fré/Delhaize et de la clinique Sainte Elisabeth. Outre le carrefour avec la rue Edith Cavell, les abords de la Haute-Ecole Bruxelles-Brabant constituent aussi un point d'attention spécifique (sécurisation des accès aux arrêts de transports publics par exemple).

3.4 MAILLE GLOBE-ALTITUDE 100

La maille Globe-Altitude 100 présente la particularité d'être partagée avec la commune de Forest. Cette dernière a réalisé en 2022 son PCM, traitant de fait la partie forestoise de cette maille en élaborant notamment un nouveau plan de circulation. Les propositions formulées ci-après tiennent ainsi compte des actions proposées du côté forestois.

3.4.1 DES AXES DE TRANSIT CONFIRMÉS PAR LES COMPTAGES

Une première étude de mobilité réalisée en 2019 pour le compte de Bruxelles Mobilité dans le cadre du projet de réaménagement de la Chaussée d'Alsemberg avait montré plusieurs axes à enjeux sur cette partie du territoire ucclóis. Ces comptages avaient déjà pointé un flux de véhicules important le long de :

- La chaussée d'Alsemberg : 7.100 véhicules/jour ;
- La rue du Doyenné : 7.800 véhicules/ jour ;
- La rue Victor Allard : 6.000 véhicules/ jour ;
- L'avenue Docteur Decroly : 6.300 véhicules/ jour.

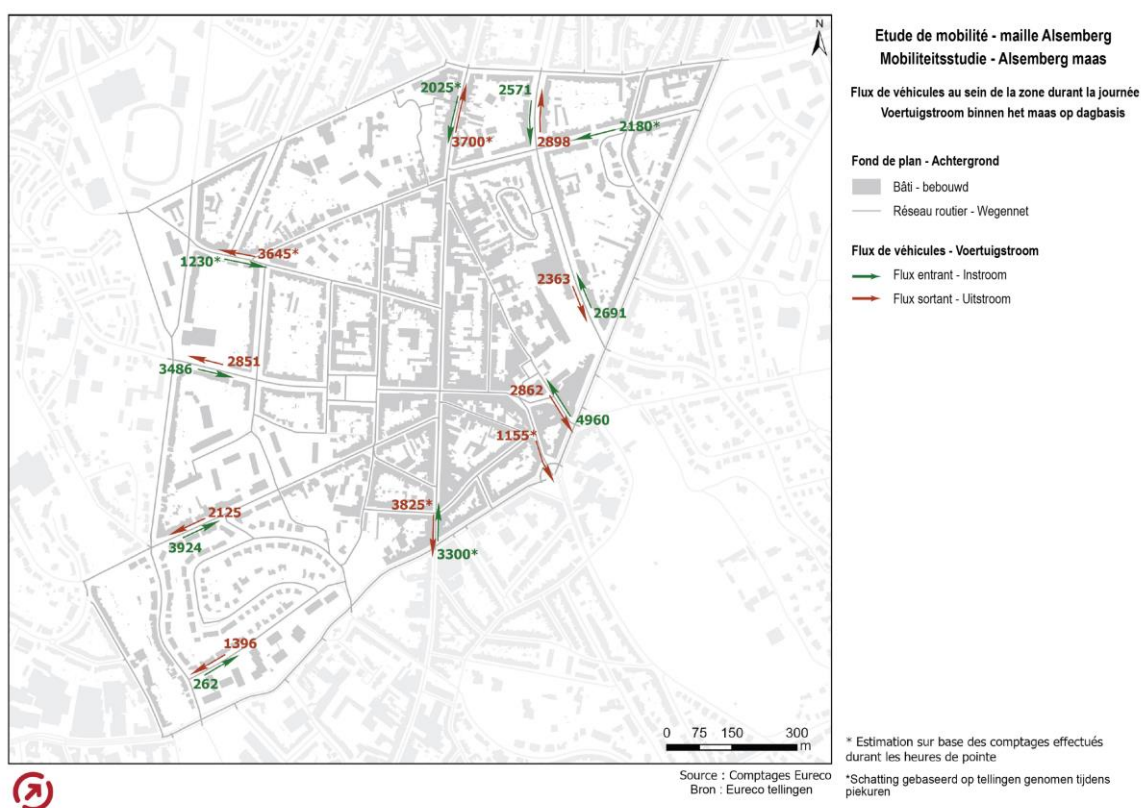


Figure 46 : Comptages réalisés dans le cadre de l'étude de mobilité de la maille Alsemberg

Des comptages ont été réalisés par la commune de Forest dans le cadre de son PCM. D'autres comptages ont été réalisés en juin 2022 dans le cadre du présent PCM, étendus à l'ensemble de la partie ucclóis de la maille Globe-Altitude 100. Ces comptages ont d'une part, corroboré les axes de transit mis en avant en 2019 et d'autre part fait ressortir d'autres axes/ carrefours à enjeux:

- Carrefour formé par l'avenue des Sept Bonniers (6.800 véhicules/jour) / avenue Oscar Van Goidtsnoven/ chaussée d'Alsemberg/rue Vanderkindere / avenue Coghen ;
- Rue Vanderkindere (5.000 véhicules/jour) ;
- Rues du Doyenné / Xavier de Bue ;
- Rue Gatti de Gamond (10.600 véhicules/jour), axe auto-Confort particulièrement sollicité pour son gabarit.

Des interventions sont donc nécessaires pour l'ensemble de ces axes pour l'apaisement de la maille.

Notes : Concernant la chaussée d'Alseberg, un réaménagement de façade à façade ayant été récemment réalisé, il s'agira à moyen-long terme de suivre l'évolution du trafic notamment pour évaluer si la pression du trafic est acceptable pour un axe de statut auto-QUARTIER ou si la situation et les nuisances (performance du tramway par exemple) nécessite des interventions plus poussées.

La rue Gatti de Gamond, de niveau auto-CONFORT et située en bordure de maille, n'a pas été traitée dans le cadre de la présente étude.

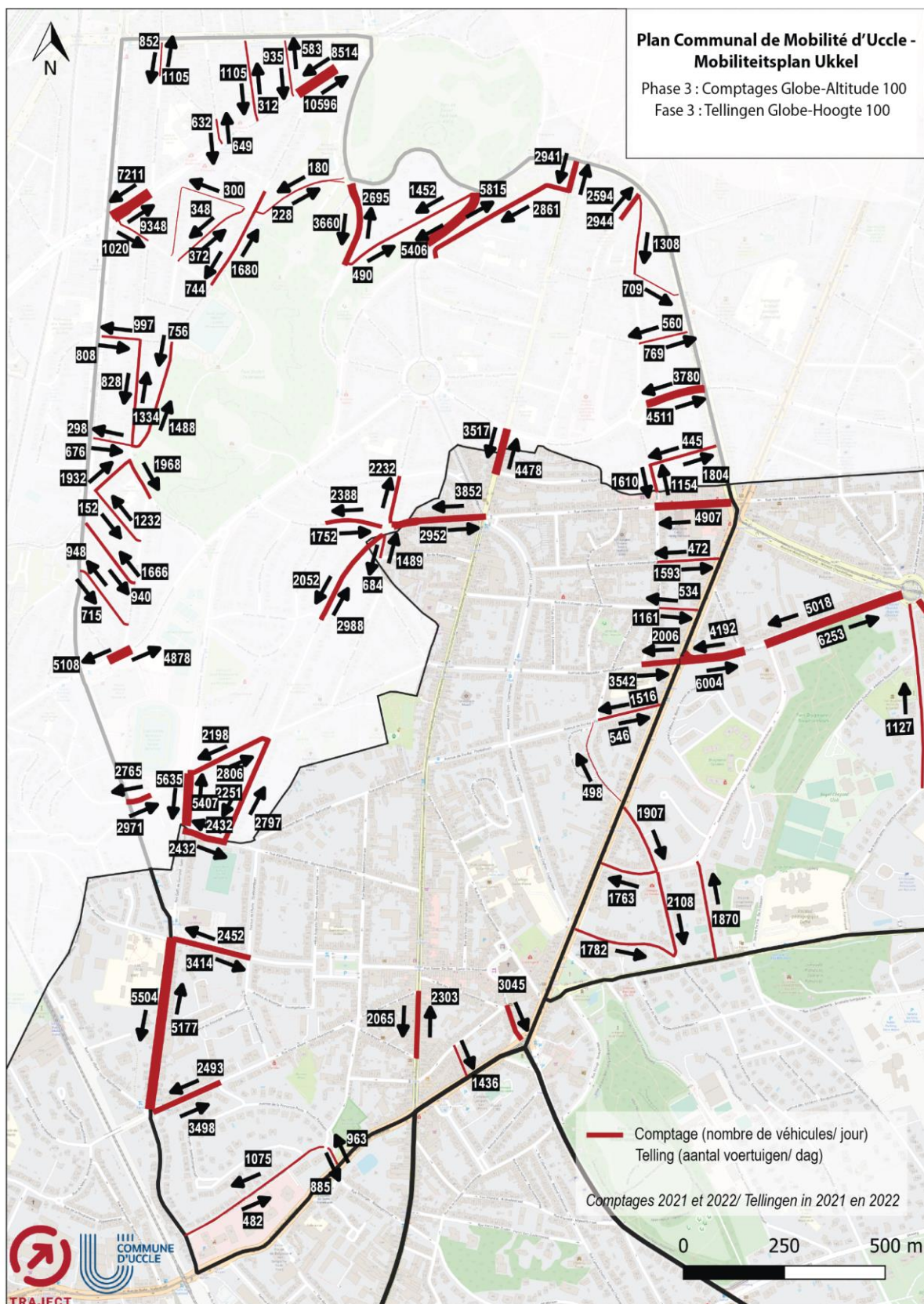


Figure 47 : Comptages réalisés dans le cadre du PCM de Forest, du PCM d'Uccle et de l'étude sur la chaussée d'Alseberg au niveau de la maille Globe-Altitude 100

3.4.2 DEUX ZONES D'INTERVENTION DANS LA PARTIE UCcloISE DE LA MAILLE

Plusieurs scénarios ont été élaborés pour deux zones de la maille côté uccllois :

- **Zone 1 - au nord**, comprenant :
 - La rue Vanderkindere jusqu'au carrefour avec l'avenue Albert ;
 - Le carrefour formé par l'avenue des Sept Bonniers / chaussée d'Alseberg / rue Vanderkindere / avenue Coghen et avenue Oscar Van Goidtsnoven.

Des mesures sont proposées pour traiter :

- Le transit est-ouest supporté par la rue Vanderkindere ;
- La complexité du carrefour précité.

- **Zone 2 - au sud**, comprenant :
 - La rue du Doyenné ;
 - Le parvis Saint-Pierre ;
 - La rue Joseph Bens.

Les propositions de mesures s'attachent à traiter :

- L'amélioration de l'espace public du Parvis Saint-Pierre ;
- Le transit est-ouest dans la maille via l'avenue Floréal et la rue Joseph Bens (et la vitesse de circulation des véhicules due notamment au relief en direction de la place communale) ;
- La situation rue du Doyenné, bordée de nombreux pôles de déplacements (écoles, bibliothèque, autres services (mutualité, etc.) avec des trottoirs étroits et une circulation importante de véhicules (7.800 véhicules en 2019) ;

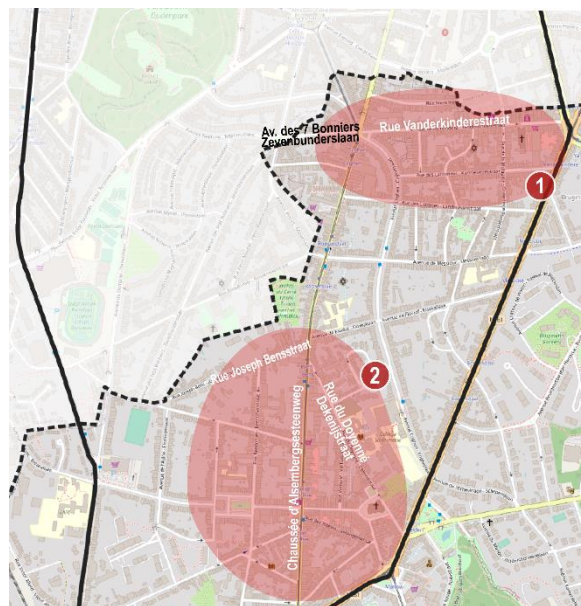


Figure 48 : Zones faisant l'objet de mesures dans les scénarios du nouveau plan de circulation

Pour rappel, toutes les mesures envisagées dans les pages qui suivent devront naturellement être pensées en étroite concertation avec les différents acteurs concernés (riverains, commerçants, établissements scolaires, etc.) qui disposent d'une précieuse expertise d'usage et d'une grande connaissance du terrain. Il sera également utile d'organiser des **périodes de test** (incluant des comptages, suffisamment longues et avec un important travail d'accompagnement/communication) ; avant de pérenniser, le cas échéant, l'une ou l'autre mesure.

3.4.3 ZONE 1: RUE VANDERKINDERE / CARREFOUR VANDERKINDERE-SEPT BONNIERS-ALSEMBERG – COGHEN – O. VAN GOIDTSNOVEN

3.4.3.1 ZOOM SUR LA SMV

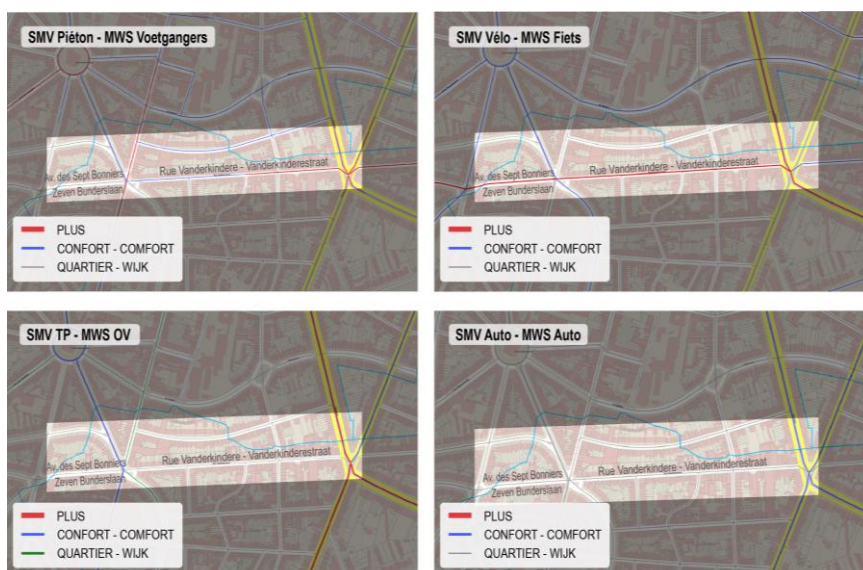


Figure 49 : SMV de la zone d'étude 1

La rue Vanderkindere est empruntée par un flux de plus de 5.000 véhicules journaliers alors qu'elle a le statut auto-QUARTIER et qu'elle est par ailleurs un axe piéton et vélo structurant (de niveau PLUS/CONFORT). Cette rue doit dès lors pouvoir bénéficier d'un apaisement de la circulation au profit des modes actifs. De même que l'avenue Oscar Van Goidtsnoven, axe auto-QUARTIER très sollicité au niveau du flux automobile alors qu'il s'agit d'un itinéraire identifié CONFORT pour les piétons, cyclistes et transports publics (avec le passage du 18, ex-tram 51).

3.4.3.2 MESURE PROPOSÉE : MISE EN SENS UNIQUE DE L'AVENUE DES SEPT BONNIERS

Afin d'apaiser la circulation en réduisant le trafic de transit dans le secteur mais également pour améliorer la cyclabilité, il est proposé **la mise à sens unique de l'avenue des Sept Bonniers (entre chaussée d'AlseMBERG et avenue Neptune).**

Cette mesure devra faire l'objet d'un **test avec l'organisation de comptages** dans le périmètre. En fonction des résultats de celui-ci et en étroite concertation avec les habitants, **l'inversion du sens unique sur la rue Emile Regard** (cf. risque d'itinéraire d'évitement) **et la mise en sens unique de l'Avenue Maréchal Joffre** (entre l'avenue des Armures et l'avenue Oscar Van Goidtsnoven) **devront également être testées**, en accord avec la commune de Forest.

Par ailleurs, le carrefour 7 Bonniers / AlseMBERG / Vanderkindere / Van Goidtsnoven mériterait un réaménagement complet, des discussions ont eu lieu avec la Région. Il conviendra de les poursuivre.

Afin de traiter le trafic de transit est-ouest depuis Vanderkindere, est donc proposée la mise en sens unique du tronçon uclois de l'avenue des Sept Bonniers (entre le carrefour avec la chaussée d'Alsemberg et celui avec l'avenue des Armures/ avenue Neptune/ avenue Mozart). Ce sens unique orienté vers l'est, permettra de dissuader le flux de véhicules traversant la maille d'est en ouest, le long de la rue Vanderkindere, depuis la place Vanderkindere (plus de 3.850 véhicules/jour).

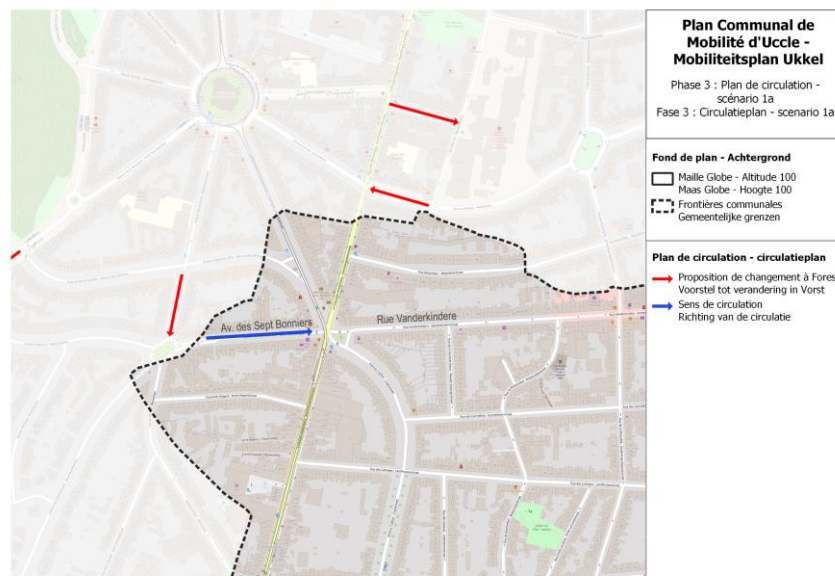


Figure 50 : Proposition pour la zone 1 de la maille de Globe-Altitude 100

Exemple de trajet d'un habitant

Cette mesure pour l'avenue des Sept Bonniers (tronçon entre la chaussée d'Alsemberg et l'avenue Neptune), ne présente pas d'impact significatif pour l'accessibilité des riverains de la zone.

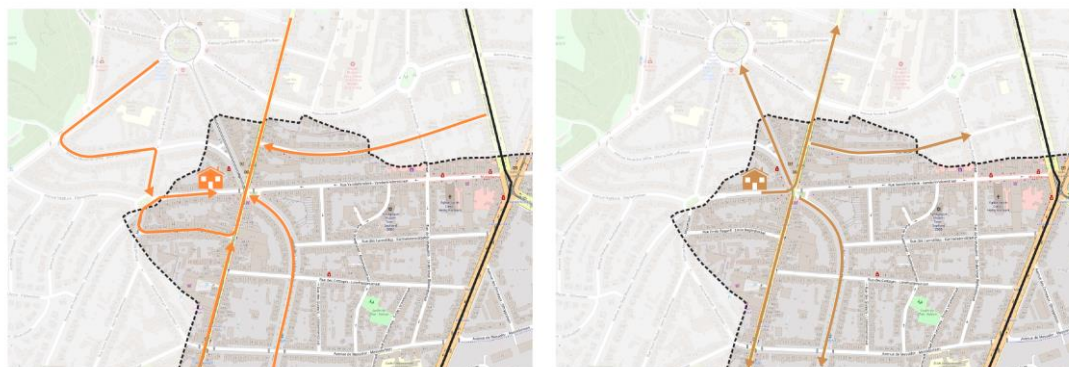


Figure 51 : Accès avenue des Sept Bonniers à la suite du nouveau plan de circulation

3.4.3.3 MESURES D'ACCOMPAGNEMENTS SUR LE PLAN DE CIRCULATION À ENVISAGER SELON LES RÉSULTATS DE LA PHASE DE TEST

Selon le résultat de la phase test, l'inversion du sens unique de la rue Emile Regard pourra être envisagée, de sorte à empêcher l'effet « d'évitement » des véhicules qui pourraient être tentés d'emprunter cet axe pour contourner le sens unique de l'avenue des Sept Bonniers.

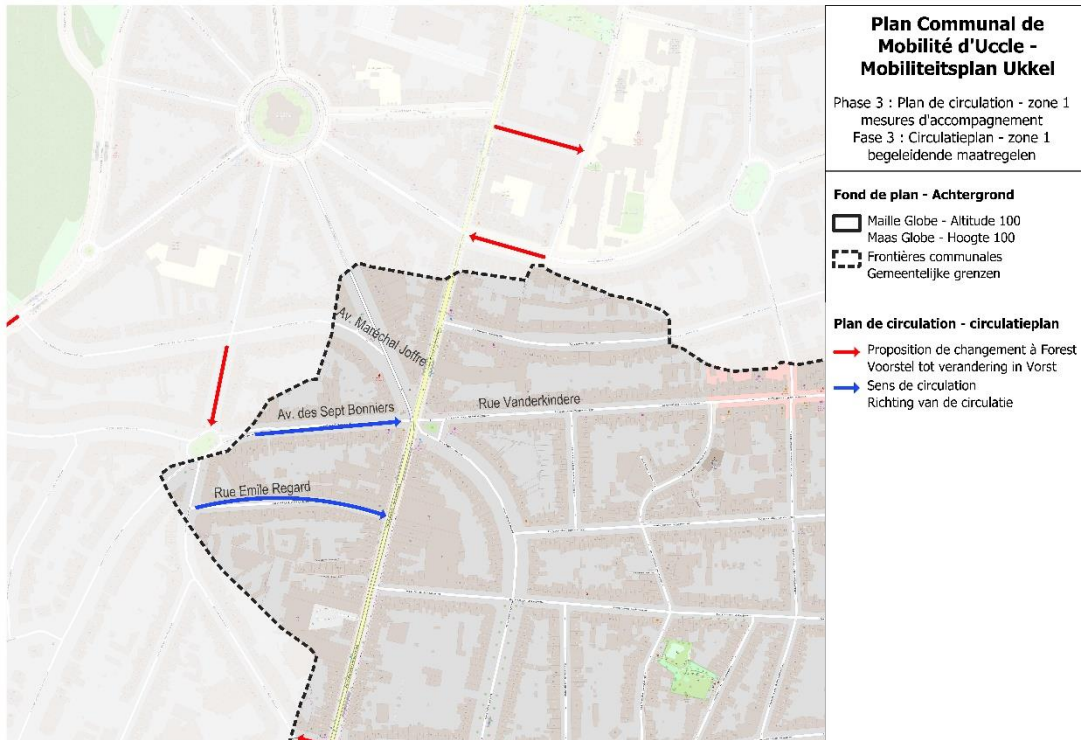


Figure 52 : Mesure d'accompagnement envisagée pour la zone 1 de la maille Globe-Altitude 100 – inversion du sens unique rue Emile Regard

Exemple de trajet d'un habitant

Les habitations de la rue Emile Regard restent accessibles. Cette variante est légèrement plus contraignante pour les riverains de l'avenue des Sept Bonniers se rendant à leur domicile depuis le sud de la maille (boucle via l'Altitude 100). Toutefois, de façon plus générale, la zone reste accessible aux riverains.

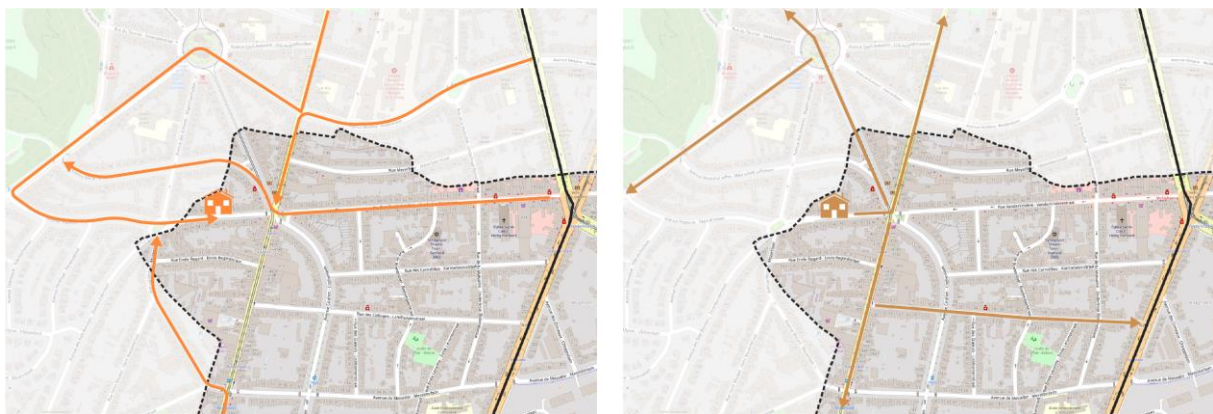


Figure 53 : Accès avenue des Sept Bonniers à la suite du nouveau plan de circulation et de la mesure d'accompagnement rue Emile Regard

Enfin, une dernière mesure d'accompagnement complémentaire pourra être envisagée à savoir **la mise en sens unique de tronçon de l'avenue du Maréchal Joffre**, entre l'avenue Oscar Van Goidtsnoven et l'avenue des Armures. *La mise en sens unique de ce tronçon nécessite cependant au préalable, une concertation avec la Commune de Forest et une décision de son Conseil/ Collège.*

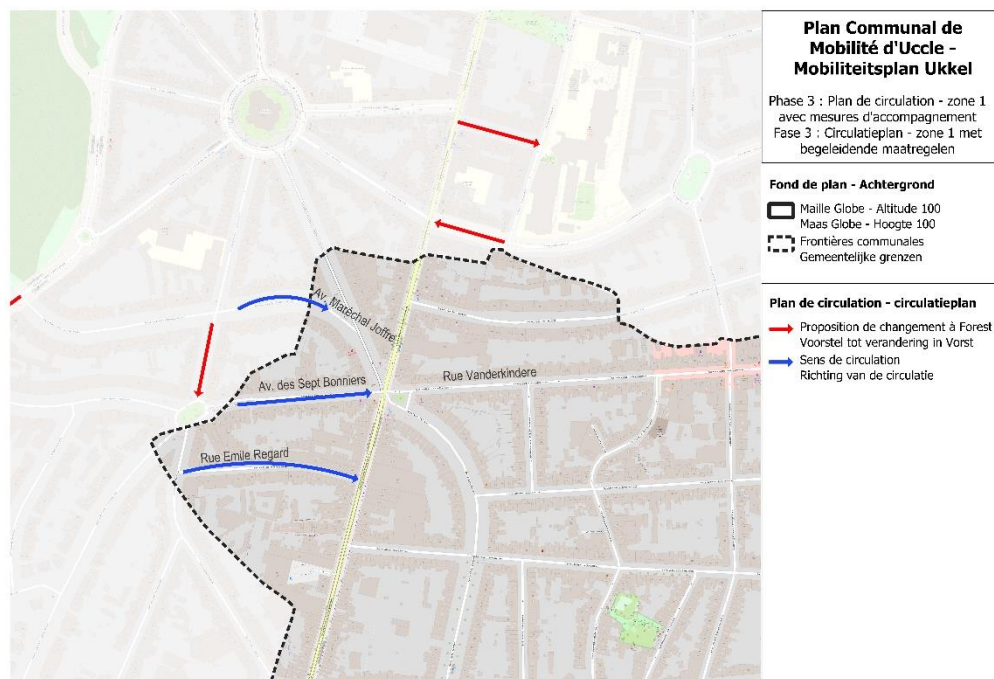


Figure 54: Ensemble des mesures d'accompagnement envisagée pour la zone 1 de la maille Globe-Altitude 100

Exemple de trajet d'un habitant

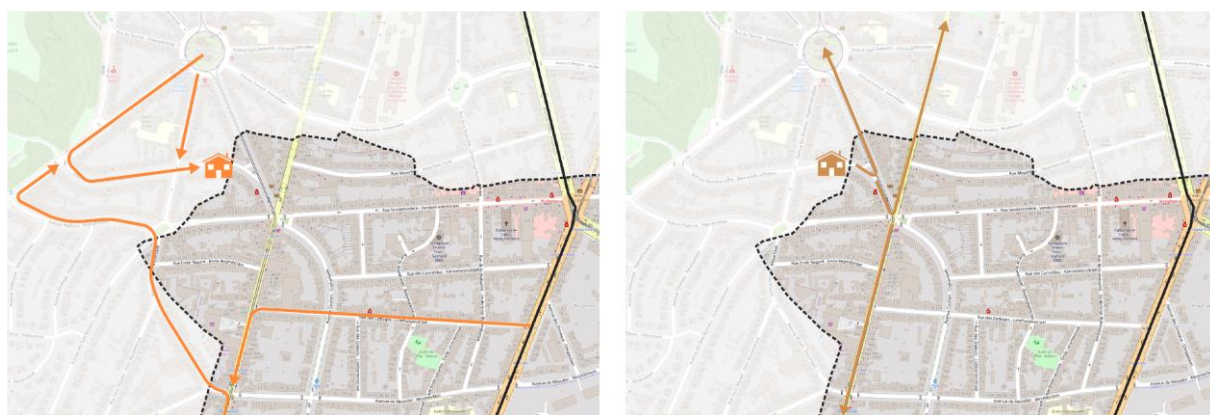


Figure 55 : Accès avenue Maréchal Joffre à la suite du nouveau plan de circulation et de ses mesures d'accompagnement, si nécessaire

Note : Le PCM de la commune de Forest prévoit d'empêcher les mouvements entrants de la maille depuis le sud vers le nord de son territoire. Les scénarios proposés ci-dessus ne permettent pas de répondre à cette ambition mais participent toutefois à l'apaisement de toute la partie est de la maille, notamment sur le territoire ucclois.

3.4.3.4 AUTRES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Ainsi, les scénarios proposés permettent d'apaiser la circulation automobile le long de ces axes, offrant ainsi aux modes actifs un plus grand confort et sécurité. La mise en sens unique de certains tronçons, dont celui de l'avenue des Sept Bonniers permet par ailleurs un gain d'espace profitable aux modes actifs. Ce sens unique, combiné à celui de l'avenue Maréchal Joffre, empêchant les véhicules en provenance de Vanderkindere de traverser la voie du tram, permettent par ailleurs d'améliorer la circulation du tram 18 (ex-tram 51) le long de l'avenue Oscar Van Goidtsnoven.

• Avenue des Sept Bonniers

La mise à sens unique du tronçon de l'avenue des Sept Bonniers, entre la chaussée d'Alseberg et le rond-point avec l'avenue Neptune, offre ainsi la possibilité d'un réaménagement du profil de la voirie. Cet axe vélo-PLUS pourrait faire l'objet :

- D'une requalification paysagère – verdurisation ; le quartier étant en zone de carence en espaces verts accessibles au public ;
- D'un aménagement cyclable de type piste cyclable marquée.



Figure 56 : Tronçon de l'avenue des Sept Bonniers concerné par le nouveau plan de circulation

Point d'attention : Il est à noter que le projet de futur Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) (« Good Living »), en cours de validation, prévoit l'interdiction du stationnement en épi. Le stationnement sur ce tronçon sera donc un point d'attention nécessaire dans le cadre du réaménagement.

• Rue Vanderkindere

Partie maille Brugmann

Les résultats des Floating Car Data ont pointé le long de ce tronçon (entre chaussée de Waterloo et avenue Brugmann), un trafic plutôt local (et non de transit inter-quartier), réalisé au sein de la maille elle-même. Ainsi, cet axe doit faire l'objet d'une **étude d'axe** avec une vision à l'échelle du quartier, en collaboration avec les habitants du quartier, les acteurs locaux (commerçants, GRACQ, etc.).

Cet axe pourrait faire l'objet d'un CLM avec la Commune d'Ixelles sur laquelle se situe la majorité de la maille. Plusieurs pistes sont à explorer, dont l'inversion du sens unique sur une (ou plusieurs) portion(s) de l'axe.

Il s'agira dès lors de produire **un projet intégré, multimodal et de qualité** pour cet axe structurant emblématique de la Commune.



Figure 57 : FCD rue Vanderkindere

Source : Be Mobile – Etude Bois de la Cambre – Espaces-Mobilités

Partie maille Globe-Altitude 100

Dans l'attente de la mise en œuvre d'un projet complet, plusieurs mesures d'amélioration sont proposées rue Vanderkindere :

- **Pour les piétons :**

- La création de traversées piétonnes sécurisées en plus de celles existantes au niveau des intersections, notamment au niveau de la zone commerçante, entre la place Vanderkindere et la rue de la Mutualité où ont été dénombrés plus de 6.000 piétons par jour (hub.brussels, juin 2021) ;
- Le réaménagement du petit parvis devant l'église du Sacré-Cœur avec la suppression du stationnement devant l'église. Le gain d'espace sera profitable à l'amélioration de la continuité des cheminements piétons, mais aussi en termes de qualité paysagère et d'espace public (verdurisation, espace de détente, etc.). Une traversée piétonne supplémentaire serait également pertinente. À noter qu'une traversée piétonne a déjà été réalisée à proximité de l'église en septembre 2023.

Une demande de reconfiguration de cet espace public a notamment été introduite en ce sens dans le cadre du budget participatif, pour la création d'un plateau. À plus long terme, une reconfiguration plus poussée et étendue pourrait être utilement étudiée.

- **Pour les cyclistes :**

- Amélioration du marquage à l'entrée de la rue cyclable. Également souligné par les citoyens lors des moments participatifs, le marquage des rues cyclables de façon générale manque de visibilité. Le signal F111 demeure le seul élément de signalisation obligatoire prévu par le Code de la route. Toutefois, la combinaison avec un marquage au sol et/ou un revêtement en bitume coloré s'avère pertinente pour la bonne visibilité et identité de la rue cyclable.



Figure 598 : rue cyclable existante rue Vanderkindere



Figure 589 : rue cyclable à Schaerbeek

- Sécurisation du carrefour de la rue Vanderkindere avec la rue de Boetendael : il s'agira de veiller à la bonne visibilité des cyclistes au niveau de ce carrefour. Cela pourra notamment se faire via des marquages au sol ou encore le retrait du stationnement en amont du carrefour (cf. recommandation sur la suppression du stationnement à moins de 5 mètres d'une traversée piétonne).



Figure 60 : Croisement avec la rue de Boetendael depuis la rue Vanderkindere



Figure 61 : Croisement avec la rue Vanderkindere depuis la rue de Boetendael

À terme, des réflexions devront être engagées afin d'aménager, rue Vanderkindere, des espaces dédiés aux piétons qui soient plus larges et plus qualitatifs, en verdurant également cet axe tout en maintenant des espaces de livraison pour les commerces de la zone. Un travail relatif aux possibilités de mutualisation

du stationnement dans la zone ainsi que l'analyse du potentiel de stationnement hors-voirie devra être mené.

3.4.4 ZONE 2 : RUE DU DOYENNÉ/ PARVIS SAINT-PIERRE/ RUE JOSEPH BENS

L'objectif est de **requalifier ce noyau central et emblématique de la commune** et d'accorder une plus grande place et importance à la végétalisation, aux piétons, chalands aux activités commerciales et culturelles (terrasses, parvis...) tout en sécurisant les déplacements pour tous, à commencer par les nombreux enfants qui fréquentent le quartier.

3.4.4.1 CONTEXTE

Comme évoqué précédemment, les comptages ont montré plusieurs axes de transit au niveau de cette zone.

Dans le sens est-ouest, un transit traverse la maille dans sa largeur via l'avenue Floréal et la rue Joseph Bens, de même que le long de l'axe parallèle de Parvis Saint-Pierre/ Xavier De Bue / Decroly.

De la même façon, la rue du Doyenné, où se trouvent par ailleurs de nombreux pôles de déplacements en sus des habitations (écoles, bibliothèque, autres services (mutualité, etc.) accueille un flux important de véhicules (7.800 véhicules en 2019).

Les cartes ci-contrent rappellent le niveau de spécialisation attendu pour les voiries du quartier :

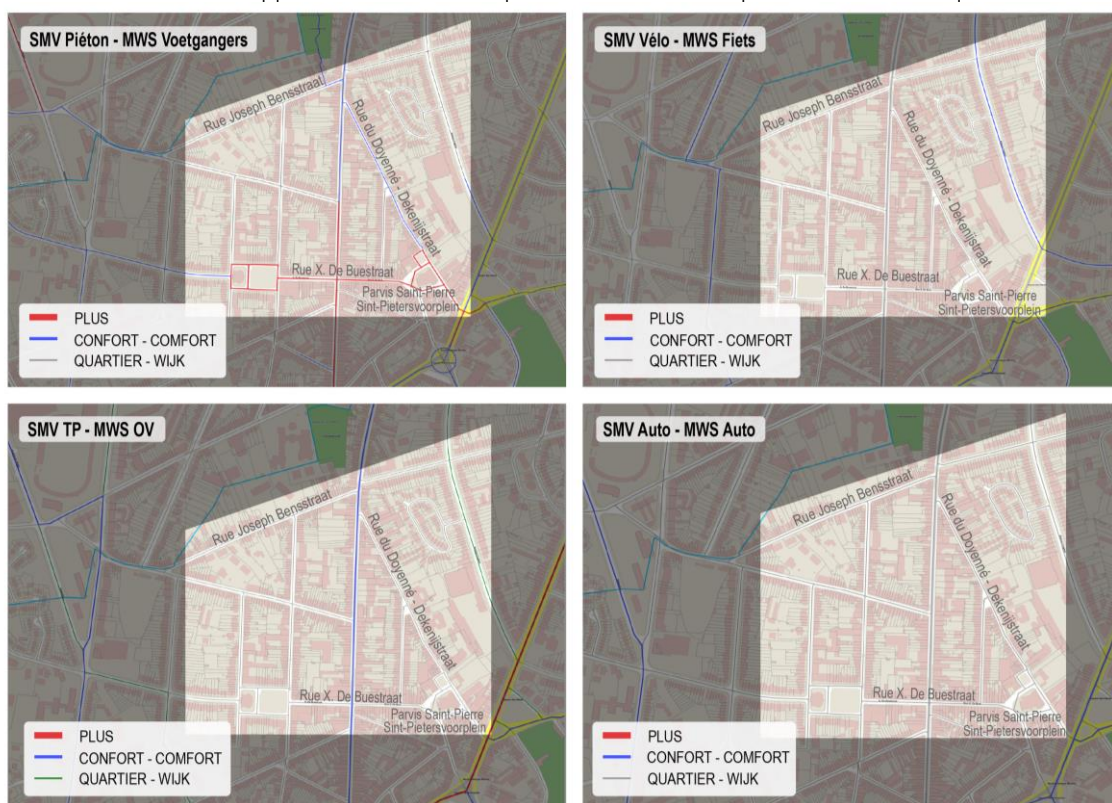


Figure 62 : Hiérarchie SMV de la zone 2 étudiée pour le nouveau plan de circulation

Bien que la rue du Doyenné soit de statut auto-QUARTIER, un flux important de véhicules est observé quotidiennement le long de cet axe, de l'ordre de près de 5.000 véhicules à l'entrée de la rue et près de 2.000 véhicules/jour en sortie (sur la partie en sens unique).

Par ailleurs, le double sens en entrée/sortie de la rue du Doyenné ouvre le transit est-ouest vers l'axe Parvis Saint-Pierre/ De Bue/ Decroly (dont la majorité de cet itinéraire est de niveau piéton-PLUS).

En parallèle, la rue du Doyenné, de niveau piéton-PLUS et CONFORT n'offre cependant pas à ses usagers les conditions de déplacement inhérentes au niveau de confort ambitionné : trottoirs étroits, de qualité variable et avec de nombreux obstacles. Il est à noter que cet axe accueille de nombreux pôles de déplacements (écoles, parking, services, bibliothèque, restaurants), impliquant la nécessité de repenser la mobilité dans ce secteur.

En aval de la rue du Doyenné, au-delà de la chaussée d'Alseberg, la rue Joseph Bens ouvre le transit vers la partie forestoise de la maille depuis l'est de la maille.

Des mesures sont ainsi proposées ci-après afin de répondre aux enjeux identifiés. **Celles-ci ont été adaptées à la suite des remarques émises lors de l'enquête publique**, portant notamment sur :

- Les craintes relatives aux reports de trafic sur les voiries du quartier (Rue Verhulst, rue des Fidèles...) dans le cas de la mise en œuvre d'un plan de circulation trop contraignant ;
- Un souhait de maintenir une accessibilité du quartier pour les voitures (commerces, livraisons, habitations), passant pour nombre de participants à l'enquête publique par le maintien d'une circulation Ouest-Est via l'axe De Bue;
- La prise en compte des enjeux de stationnement : développement d'arceaux vélos, maintien de stationnement voiture sur l'espace public, accès au Parking Doyenné-Saint-Pierre, possibilité de développement d'une nouvelle offre à destination des riverains, extension de l'offre de bornes de recharge des véhicules électriques... ;
- L'intégration des besoins et attentes des acteurs socioéconomiques du quartier (Commerçants) : zones de livraisons, terrasses (Horeca), accessibilité tous modes... ;
- La nécessité d'évaluer les impacts des mesures envisagées, le besoin de réaliser des phases de test ;
- La volonté néanmoins bien présente d'améliorer le cadre de vie, la mobilité et la sérénité dans le quartier.

3.4.4.2 PREMIÈRE MESURE : L'INVERSION DU SENS UNIQUE RUE JOSEPH BENS

À l'heure actuelle, la rue Joseph Bens offre des possibilités de transit vers la partie forestoise de la maille, depuis la rue du Doyenné au sud et l'avenue de Floréal, à l'est.

Il est ainsi proposé pour l'ensemble des scénarios, l'inversion du sens unique sur une partie de la rue Joseph Bens, dans le tronçon entre la rue Beeckman et la chaussée d'Alseberg. Ce sens unique aura ainsi pour bénéfice de :

- couper les différents axes de transit ;
- ralentir la pression du trafic et la vitesse de circulation est-ouest le long de l'axe Floréal-Bens liée au relief de cette zone (l'école néerlandophone par ailleurs localisée avenue de Floréal va bénéficier de cette mesure) ;
- et profiter à la qualité des déplacements des autres modes sur cette zone fréquentée car ponctuée de nombreux pôles de déplacements (écoles, maison de repos, vétérinaire, restaurants, commerces, etc.).

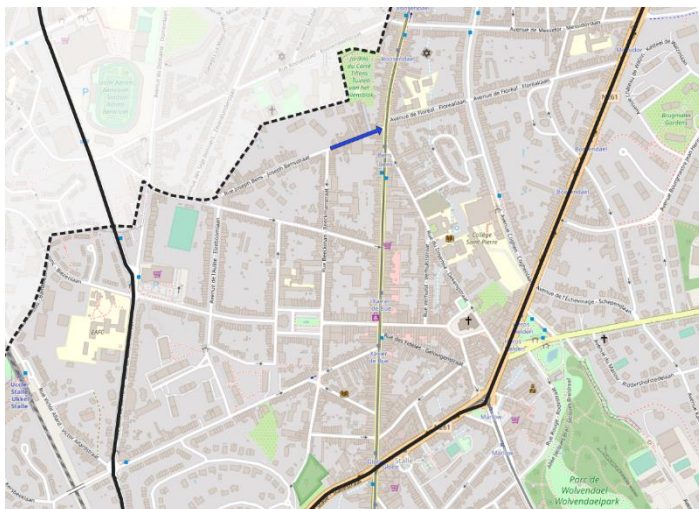


Figure 63 : Inversion du sens unique rue Joseph Bens (entre rue Beeckman et chaussée d'Alseberg)

À noter que lors de l'Enquête publique, a été formulé :

- Un point d'attention sur l'accès à la rue Alphonse Asselbergs et à l'avenue Beeckman par suite de la boucle générée pour les riverains avec les changements proposés, notamment les possibles difficultés d'accès en cas d'engorgement sur la section Xavier de Bue – Place Vander Elst – rue Danse (avec crèche/école) qui devient un point de passage pour accéder à Asselbergs
- Une proposition alternative visant à maintenir le sens actuel Bens et inverser le sens du tronçon de Floréal situé entre Cogen et Alseberg, afin de limiter le nombre de sens uniques vers la chaussée d'Alseberg et réduire la circulation de transit. Si cette proposition permettrait de contrer un transit est-ouest (Bens/Floréal), elle ne permet toutefois pas d'influer sur le transit par Doyenné.

3.4.4.3 SECONDE MESURE : LA REQUALIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC AU PARVIS SAINT-PIERRE

Le Parvis Saint-Pierre constitue une place emblématique de la Commune, dont elle est le cœur historique et tout à la fois contemporain, par les projets qui s'y développent dont l'accueil du théâtre Le Public. Son réaménagement répondrait à de multiples enjeux. Il est souhaité par un nombre non négligeable de riverains comme l'ont montré les diverses consultations organisées par la commune sur cet espace (consultation via la plateforme mon opinion en 2018, consultation sur le réaménagement d'Uccle Centre en 2022 avec l'agence Strategic design scénarios, <https://uccle.monopinion.belgium.be/processes/ucclecentre>). Une piétonisation périodique d'Uccle Centre fait également partie des dix recommandations prioritaires formulées par les participants aux *Etats généraux ucclois* (2021). L'idée d'une piétonisation est, en revanche, très crainte par une majorité de commerçants.

L'espace public doit en effet y être rendu plus qualitatif et convivial et ce afin notamment d'offrir des cheminements plus vastes, confortables, agréables et sécurisants pour les piétons, afin de pouvoir y déployer par exemple des terrasses. Sa végétalisation doit être accrue afin, entre autres, d'y contrer le phénomène d'îlot de chaleur tout en améliorant le cadre de vie de ses riverains et rendant ce quartier commerçant encore plus attractif. Le projet lauréat du Budget participatif 2022 « *Aménagement et verdurisation du Parvis Saint-Pierre : pose de bancs et plantation d'arbres* » témoigne de l'intérêt des

riverains(e)s d'y développer un environnement plus vert. Il se concrétisera, dès cet hiver, par la plantation d'arbres et de végétation basse sur le Parvis.

L'amélioration des infrastructures offertes aux deux roues, motorisés ou non (vélos, scooters, motos, etc.), doit être prévue, en particulier pour leur stationnement : emplacements dédiés, installation d'arceaux supplémentaires etc. La circulation des cyclistes doit être rendue meilleure notamment via la création de bandes confort (pavés sciés) dans la rue Xavier De Bue et sur le pourtour du parvis, ou encore par la sécurisation des itinéraires (notamment le SUL de la rue du Doyenné, à hauteur du débouché avec le parking Saint-Pierre).

Il est indispensable de veiller aussi à l'accessibilité automobile du quartier et à l'offre de stationnement. En plus du système de téléjalonnement installé cet automne pour le parking Doyenné, une offre de stationnement nouvelle hors-voiries doit pouvoir être proposée dans le quartier (projet de parking rue des Fidèles déjà initié, projet de parking public avenue Brugmann, etc.).

Plusieurs scénarios de piétonisation partielle du Parvis ont été soumis à enquête publique. Ils ont suscité un grand intérêt et de nombreuses réactions de citoyennes et citoyens. Trois groupes se dégagent parmi les participant(e)s à l'enquête publique :

1. accord sur le principe avec une demande forte d'amendement et propositions d'adaptation des scénarios proposés ;
2. accord avec les propositions faites ou l'une d'entre elles ;
3. désaccord total avec les propositions.

Globalement, les craintes formulées portent sur les risques de report du trafic de transit sur des voiries adjacentes, l'accessibilité des commerces et l'offre de stationnement.

Les propositions alternatives qui ont été formulées par certains citoyens ont retenu toute l'attention du Collège, du bureau d'études et des services.

Force est de constater que l'examen approfondi d'autres scénarios de piétonisation partielle, de réaménagement du Parvis, est plus que souhaitable en vue de susciter une adhésion suffisante tant de la part des riverains, que des usagers et des commerçants. De fait, une étude d'impact détaillée doit être réalisée. L'évolution du quartier (nouveaux logements, nouvelles infrastructures du théâtre Le public, réaménagement du square des Héros...) doit également être prise en compte dans son ensemble pour déboucher sur une proposition claire et répondant autant que possible aux différentes attentes exprimées.

Enfin, le souhait de nombreux habitants et commerçants d'être associés de manière concrète à la réflexion sur l'aménagement de cet espace public doit impérativement être pris en compte.

Le quartier d'Uccle-centre mérite que l'on y développe un projet de grande qualité en adéquation avec sa scénographie. C'est pourquoi, il paraît nécessaire de poursuivre et d'affiner la réflexion en concertation avec toutes les parties prenantes. Ce processus devra faire l'objet d'un vaste dispositif de participation citoyenne, en plusieurs temps, et d'une étude approfondie visant notamment à déterminer les incidences exactes pour les riverains, le chaland et les visiteurs, afin d'aboutir à un projet tout à la fois équilibré et ambitieux, qui suscite une adhésion la plus large possible. Un comité de pilotage réunissant, entre autres, des représentants des comités de quartier concernés, des associations de commerçants mais aussi une représentation du conseil communal (y compris de l'opposition), sera institué. Il constituera un lieu de dialogue privilégié pour aborder les questions en lien avec le devenir du Parvis. Par ailleurs, une rencontre publique, destinée à concerter l'ensemble des parties intervenantes au sujet de ce dossier et à recueillir leurs idées et propositions, lancera le processus au premier semestre de l'année 2024.



Figure 64 : Exemple du parvis Saint-Gilles avant/ après réaménagement

3.4.4.4 INTERVENTIONS À PLUS LONG TERME DANS LA MAILLE

La **Place Jean Vander Elst** mérite une réflexion quant à sa requalification. Il s'agit d'un vaste espace public également emblématique de la commune, avec un potentiel important, avec des flux piétons importants (piéton-PLUS) et la proximité de nombreuses écoles, crèches sans compter les commerces du tronçon ouest de la rue Xavier De Bue. Cette place est par ailleurs localisée dans une zone de carence en espaces verts accessibles au public, il conviendrait d'en développer le maillage vert et bleu afin de la rendre plus résiliente aux vagues de chaleur, en assurant le maintien d'une offre en stationnement.

Une autre zone d'attention est celle formée par **le triangle de l'avenue Docteur Decroly / rue Victor Allard et Rue Gatti de Gamond**.

Les comptages ont également pointé des flux de véhicules importants au niveau de l'avenue Docteur Decroly (5.800 véhicules/jour) et de la rue Victor Allard (6.000 véhicules/jour).

Il est à noter qu'une étude de mise en sens unique de la rue Victor Allard a déjà été menée en 2011. Cette étude réalisée en co-construction avec les habitants du quartier, envisageait 3 scénarios :

- Le maintien du double sens entre la rue Gatti de Gamond et l'avenue de l'Aulne ;
- La mise en sens unique entre l'avenue de la Princesse Paola et la rue Gatti de Gamond ;
- La mise en sens unique entre l'avenue de l'Aulne et la rue Gatti de Gamond.

En l'absence de consensus, aucune suite n'a été donnée à ces scénarios.

Ces axes devront donc être monitorés à plus long terme, pour l'implémentation de mesures éventuelles.

À noter, que des travaux de sécurisation des carrefours Aulne/ Decroly et Aulne/ Vossegat interviendront en 2023 (création d'oreilles de trottoirs et sécurisation des traversées).

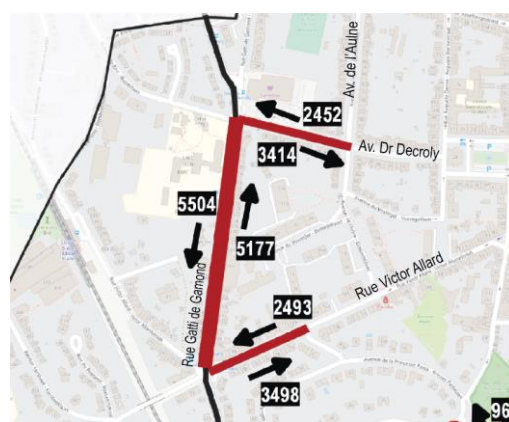


Figure 65 : Comptages réalisés avenue Docteur Decroly et rue Victor Allard

3.4.5 AUTRES MESURES SUR LES BORDURES DE LA MAILLE

La partie ucloise de la maille Globe-Altitude 100 est bordée à l'est par l'avenue Brugmann, au sud par la rue de Stalle et à l'ouest par la rue Gatti de Gamond.

Concernant l'avenue Brugmann, plusieurs améliorations ont été mentionnées ci-avant (cf. partie 3.3.10). Par ailleurs, la Commune pourra se référer en priorité à l'étude en cours pour le réaménagement du Square des Héros. Enfin, la Place Danco, située en bordure de maille, devra, elle aussi, être repensée ; comme déjà mentionné, les arrêts de la STIB y sont par ailleurs particulièrement peu confortables.

Au niveau de la rue de Stalle, une mesure est proposée dans l'axe 1, au point 2.4.3 concernant la SMV transports publics, afin d'améliorer la circulation de la ligne 74, assurant notamment la desserte du centre administratif au niveau de la rue de Stalle.

Pour rappel, la rue de Stalle est identifiée dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD, comme faisant partie du « Réseau structurant de voiries » avec l'intention de transformation en « corridor de mobilité ». Le plan rappelle que « *la transformation urbaine doit être accompagnée d'une intention majeure de maintien de l'accessibilité régionale et de lutte contre la congestion* ».

Enfin, l'axe étroit de la rue Gatti de Gamond de niveau auto-CONFORT, comme exprimé ci-avant, devra faire l'objet d'une étude à plus long terme afin de répondre aux standards lui incombant.

3.5 APAISEMENT DES MAILLES CHURCHILL ET GLOBE-ALTITUDE 100 : CONCLUSION

En résumé, les interventions pour l'apaisement des mailles Churchill et Globe-Altitude 100 reposent sur :

- **Un ensemble d'aménagements et de requalifications** (trottoirs, marquages au sol, plain-pied, espaces verts, etc.) ;
- **Une amélioration des circulations pour les piétons et cyclistes,**
- **Un renforcement des nœuds intermodaux** : place Vanderkindere, rond-point Churchill, Square des Héros, ...
- **Un accompagnement et une sensibilisation** à la mobilité (cf. axe 3 « Communication et mesures de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité »), notamment la mobilité scolaire et d'entreprises ;
- **Une attention poussée sur les voiries régionales** en « bordure » de maille : avenue Churchill, chaussée de Waterloo, rue de Stalle, etc.

3.6 MESURES SUR LES AUTRES MAILLES

Il semble important d'inscrire également un ensemble de mesures nécessaires au niveau de certains secteurs à forts enjeux dans les autres mailles du territoire. En effet, s'il a été convenu que deux mailles seraient traitées de manière approfondie, des propositions restent attendues et nécessaires sur d'autres artères de l'entité où la situation est critique.

Par ailleurs, l'Enquête publique a donné l'occasion à nombre d'habitants, Comités de quartier... de rappeler les enjeux et problématiques en présence dans leur quartier et parfois même d'esquisser des pistes de solution. Comme déjà exprimé en introduction, il n'a pas été possible de retranscrire, dans la présente version, l'ensemble de ces contributions mais celles-ci seront assurément très utiles dans le cadre du travail que le service Voirie-Mobilité sera amené à réaliser dans les mois et années à venir.

3.6.1 DEUX ZONES D'INTERVENTION PRIORITAIRES

Le Dieweg et la chaussée de Saint-Job apparaissent comme deux zones à fort enjeux nécessitant une intervention prioritaire. À noter que ces deux axes traversent 2 mailles (Observatoire et Uccle-Sud), mais il est nécessaire de les considérer et analyser en transversalité et non indépendamment.

- **Réaliser une étude d'axe prévoyant le réaménagement du Dieweg (tronçon entre la gare de Calevoet et l'avenue Wolvendael)**

Le Dieweg représente un axe fortement emprunté par l'ensemble des usagers pour traverser toute la commune d'est en ouest. Le tronçon vers la Gare de Calevoet apparaît particulièrement sensible avec un trafic automobile relativement important au droit d'une école et d'un pôle sportif récréatif.

De niveau piéton-CONFORT/ PLUS, vélo-CONFORT, TP-QUARTIER et auto-QUARTIER, cet axe ne répond toutefois pas aux standards fixés par la hiérarchie SMV. En effet, les trottoirs sont souvent très étroits, et aucun cheminement cyclable n'est à noter sur le tronçon Calevoet – Wolvendael (bien qu'un ICR passe sur le Dieweg entre l'avenue Circulaire et la gare de Calevoet) – cf. rapport de Diagnostic Phase 1.

Il s'agit d'un axe à enjeux majeurs notamment celle de la sécurité et du confort des usagers les plus vulnérables. Son réaménagement paraît incontournable et prioritaire.

Une étude spécifique nécessitant une objectivation de la situation (relevés, comptages de trafic...) doit être menée pour repenser la circulation de l'ensemble des modes le long de cet axe.

Il est à noter que seules deux variables d'ajustement sont possibles pour la sécurisation des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) le long des tronçons les plus étroits : la mise en sens unique ou le retrait du stationnement pour la création de cheminements sécurisés (trottoirs, aménagements cyclables type piste cyclable séparée/ marquée).

- **Réaliser une étude d'axe prévoyant le réaménagement de la chaussée de Saint-Job (tronçons entre la place de Saint-Job et la rue de Wansijn et entre la rue du Château d'Eau et la rue du Repos)**

De la même façon que pour le Dieweg, la chaussée de Saint-Job constitue une traversée importante est-ouest de la commune en supportant un flux de véhicules important mais aussi de nombreux piétons, cyclistes et transports publics.

Cette chaussée devrait assurer des niveaux piéton-, vélo-, TP-« CONFORT » (et auto-QUARTIER), or elle n'assure aucunement des déplacements confortables, sécurisés et efficaces pour les modes actifs et les transports publics tel que prévu par ce niveau de SMV. Comme cela avait été pointé en phase 1 (Diagnostic) et d'ailleurs rappelé lors de l'enquête publique, : les trottoirs sont très étroits voire inexistant sur certains tronçons, il n'existe pas d'aménagements cyclables et l'axe est très fortement emprunté par la circulation automobile avec des phénomènes de congestion impactant les déplacements.

Ces différentes problématiques et enjeux ont été mentionnés lors de l'enquête publique. Ils ont été parfois associés à des propositions qu'il est utile de retracer ici :

- Pour contrer les fréquents dépassements de la limitation de vitesse par des automobilistes (constat qu'il sera d'ailleurs nécessaire d'objectiver), il a été suggéré l'installation d'un radar fixe, mesure qui va déjà être mise en œuvre dans les prochaines semaines. ;
- De manière générale, est souhaité un meilleur marquage et identification de la zone 30 à hauteur du passage piéton de la chaussée de Saint job au niveau du croisement avec le chemin menant à la gare Saint Job, devant la « Sint-Jozef School ».

Il s'agira donc de **prévoir une étude sur l'ensemble de la chaussée**, couvrant l'ensemble des modes, et motif de déplacements. Un travail segmenté par tronçon, avec des comptages à l'appui devra être établi ; Cette étude devra s'inscrire dans la lignée de l'étude en cours pour le réaménagement de la place de Saint-Job, dont le périmètre intègre aussi la chaussée de Saint-Job entre la place et la rue de Wansijn. L'espace public est (très) contraint et il s'agira de déterminer comment mieux rééquilibrer les différentes modes. Les

différents outils en ce sens (intervention sur le plan de circulation, interdiction de circulation pour les poids lourds de + 3,5 T...) devront être étudiés.

Un projet de réaménagement du tronçon de la chaussée entre le clos Rifflet et la rue du Repos a été présenté aux riverains en avril 2023. Il vise notamment à améliorer les circulations piétonnes et à offrir des espaces d'attentes confortables et sécurisants aux arrêts de bus Hellevelt notamment fréquentés par de nombreux écoliers du Lycée français.

3.6.2 LES INTERVENTIONS DANS LES AUTRES MAILLES

Des interventions et actions devront être menées dans les autres mailles et quartiers uclois. Outre les recommandations développées dans les chapitres ci-avant et qui concernent l'ensemble de l'entité (amélioration des trottoirs, de la cyclabilité...), certains enjeux et problématiques doivent être rappelés.

3.6.2.1 MAILLE OBSERVATOIRE

Cette maille présente, comme mentionné dans les phases précédentes, d'importants enjeux en matière de mobilité. Maille voisine de la maille Churchill, elle connaît un important trafic de transit dans une orientation nord-sud notamment via les avenues Houzeau et Circulaire (par ailleurs identifié comme un itinéraire stratégique pour les cyclistes) mais également est-ouest via le Dieweg (cf. ci-avant) et l'avenue du Vert-Chasseur.

Une **étude approfondie** mériterait dès lors d'être envisagée pour la création de pistes cyclables marquées dans l'Avenue Circulaire.

Lors de l'enquête publique, différentes pistes d'actions ont été suggérées ou des besoins d'intervention ont été rappelés :

- Sécurisation et amélioration des cheminements piétons (largeur des trottoirs, éclairage des passages piétons, bancs publics, ...);
- Amélioration de la cyclabilité :
 - avenue du Vert Chasseur (ICR), axe étroit ne permettant pas la circulation des vélos à contresens ;
 - avenue Hamoir, marquage au sol du sens unique limité
- Réduction de la largeur de la chaussée au droit de l'Athénée Avenue Houzeau ;
- Réflexions en concertation avec l'Ecole Européenne, notamment sur les itinéraires de leurs bus scolaires.

3.6.2.2 MAILLE NEERSTALLE

Pour rappel, cette maille, principalement située sur le territoire de la commune de Forest, a été couverte par un Contrat Local de Maille. Cette démarche spécifique menée en dialogue étroit avec la commune voisine de Forest et la Région, a conduit à l'identification de certaines mesures parmi lesquelles :

- Rue du Merlo : la création d'une piste cyclable marquée dans le sens de la montée;
- Pont du Merlo : la réalisation d'une passerelle cyclo-piétonne
- Rue du Roetaert : la sécurisation de l'axe et limitation de la linéarité (propice à la prise de vitesse) via l'implantation d'obstacles (plantation, zones de stationnement alternées, mobilier...)
- Carrefour Roetaert /Merlo : sécurisation via un réaménagement en plateau surélevé.
- Rue Gatti de Gamond : la requalification complète de l'axe (tronçon Victor Allard – Decroly).

Il convient de rappeler que le tronçon de la chaussée de Neerstalle à l'approche du carrefour Stalle/Etoile constitue le point noir le plus important pour la STIB sur son réseau (tram 82-97). Un projet de réaménagement est prévu par la Région et le permis d'urbanisme a été introduit dans le courant de l'été 2023. Le réaménagement, de façade à façade, permettra -via la mise en sens unique d'une partie de la chaussée (de la rue des Polders à la chaussée de Ruisbroek) - l'aménagement d'un contresens en site propre pour le tramway afin d'en améliorer la régularité / vitesse commerciale. Le projet, qui sera soumis à enquête publique, inclut également des aménagements pour les piétons (réfection et l'élargissement des trottoirs avec la mise aux normes des traversées piétonnes, mise au norme PMR des arrêts, végétalisation) ou les cyclistes (pistes cyclables suggérées). La rue de l'Etoile pourrait également faire l'objet à moyen terme d'un réaménagement de façade à façade, avec, entre autres mesures, la création d'un site propre tramway à l'approche du carrefour Stalle.

3.6.2.3 MAILLE UCCLE-SUD

Comme énoncé ci-avant, la maille Uccle-sud présente la spécificité : aucune voirie n'est reprise en réseau auto-CONFORT, bien que dans les faits, l'avenue des Hospices, l'avenue Dolez et l'avenue du Prince d'Orange tendent à assurer cette fonction, en « évitement » de la chaussée de Waterloo. Ces axes auto-QUARTIER absorbent par conséquent un trafic non adéquat aux standards fixés par leur statut.

Parmi les mesures à envisager (certaines ont été citées à l'occasion de l'Enquête publique) :

- Dolez - Hospices : les aménagements cyclables sont sous-standards, ils méritent d'être upgradés ;
- Avenue des Tilleuls : longue voirie en ligne droite à réaménager avec du stationnement alterné ;
- Axe Calevoet – Bourdon (de la gare de Calevoet jusqu'à celle de Moensberg) : à sécuriser au regard des vitesses pratiquées par les automobilistes et du transit important ;
- Carrefour Bourdon à réaménager : sécurité des itinéraires vélo à assurer, meilleure signalisation au croisement Bourdon/Alseberg (bande de tourne à gauche), ...
- Ou encore rues des Bigarreux/de la Gazelle à apaiser du trafic cherchant à éviter la chaussée de Saint-Job).

3.6.3 LES INTERVENTIONS TRANSVERSALES

3.6.3.1 TRAVAILLER, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, SUR LES AXES CONSTITUANT LES BORDURES DE MAILLES

Comme déjà abordé précédemment pour les mailles Churchill et Globe-Altitude 100, les axes bordant les mailles doivent faire l'objet d'un travail afin de les rendre compatibles avec la hiérarchie SMV de niveau CONFORT. En effet, ces axes destinés à recevoir les véhicules en transit, doivent également pouvoir offrir des conditions de vie agréables aux habitants et usagers qui y habitent, travaillent, etc.

3.6.3.2 CONTACTER LES OPÉRATEURS DE NAVIGATION POUR UN MEILLEUR USAGE DU RÉSEAU AUTOMOBILE

Une partie du trafic de transit peut être le fruit d'un aiguillage des applications de navigation. En effet, les systèmes GPS indiquent, en fonction des conditions de circulation, le chemin le plus rapide, incitant à contourner les axes principaux plus congestionnés et s'infiltrer dans les quartiers.

La Commune, en collaboration avec la Région, contactera et/ou effectuera les démarches en vue d'indiquer aux opérateurs concernés la nouvelle hiérarchisation du réseau automobile sur le territoire et/ou les modifications du plan de circulation, ce qui pourrait quelque peu contribuer à un meilleur usage du réseau routier. Les principaux chantiers pourraient également être communiqués.

4 AXE 3 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INCITER À LA MULTIMODALITÉ

Pour rappel, le transfert modal vers une mobilité plus durable et plus multimodale, ne peut se faire sans une infrastructure de qualité et sécurisée, mais il est également indissociable à des mesures de sensibilisation, d'incitation et de communication auprès des ucclois et usagers de la commune.

4.1 ACCÈS À L'INFORMATION MULTIMODALE

4.1.1 ÉLARGIR L'ACCÈS À L'INFORMATION

Le PCM recommande la pérennisation et l'intensification des canaux d'information existants (site internet – à encore davantage étoffer -, Wolvendael magazine, réseaux sociaux, etc.). Comme le rappelle le CCEG, la numérisation forme également « une opportunité de créer l'inclusion » et de réduire les inégalités entre les femmes et les hommes.

Le PCM ambitionne le développement de points d'information en matière de mobilité sur le territoire communal, à l'instar de ce que prévoit le PRM Good Move.

La vocation de ces points d'information est de constituer « des points de contact pour l'utilisateur [...] lui permettant d'accéder à de l'information et du conseil sur l'ensemble des services liés à la mobilité, et d'avoir la possibilité d'acheter ou de s'abonner à ces services » (Plan Good Move). Il pourrait notamment s'agir d'informations sur l'offre générale de mobilité, d'offrir la possibilité d'acheter des titres de transport, de recevoir des conseils personnalisés sur les solutions de mobilité ou encore d'offrir la possibilité de tester certaines formes de mobilité (vélos à assistance électrique, vélos cargo, engins de micromobilité, etc.), comme cela s'est déjà fait en partenariat avec Pro vélo et/ou Bruxelles Mobilité.

Dans un premier temps, un tel guichet d'information assimilable à un « mobility corner » pourrait être mis en place au nouveau centre administratif rue de Stalle. Un second, pourrait être envisagé au Square des Héros dans le cadre du projet de réaménagement de la zone ; il s'agit en effet d'une localisation relativement centrale au niveau de l'entité communale et par laquelle transite chaque jour des milliers de personnes. Enfin les gares ferroviaires, à terme connectées également par un réseau de cyclostrades apparaissent aussi comme des zones stratégiques pour l'implantation de points d'informations.

L'exemple de Grenoble

Grenoble Alpes Métropole a mis en place plusieurs agences de mobilité sur son territoire afin d'offrir aux usagers la possibilité :

- D'acheter tous les tickets et abonnements proposés par les services de transport de l'agglomération grenobloise (TAG) ;
- D'acheter et de recharger leur carte de transport ;
- D'obtenir des informations relatives aux horaires, itinéraires et infotrafic ;
- De disposer de conseils personnalisés sur les solutions de mobilité dans la métropole ;
- De récupérer des objets perdus dans les transports de la TAG.



Figure 66 : Agence de mobilité de la Métropole grenobloise

Source : Grenoble Alpes Métropole

Le RIE recommande à ce sujet de :

- Choisir préférentiellement une entreprise d'économie sociale pour l'exploitation des futurs points d'information ;
 - S'assurer que les 'Mobility corner' seront bien accessibles aux PMR ;
 - S'assurer que l'implantation des points d'information va de pair avec une amélioration de la qualité des espaces publics qui les entourent ;
- Végétaliser les futurs points d'information et/ou leurs abords et les intégrer dans une gestion durable et soucieuse de la faune et de la flore.

Par ailleurs, il a été souligné lors de l'Enquête publique la nécessité de limiter le risque de fracture numérique avec une partie de la population (personnes précaires, certains séniors...-) et de s'assurer ainsi d'une présence humaine dans ces points d'informations.

4.2 STRATÉGIE DE COMMUNICATION

4.2.1 COMMUNIQUER SUR LA PRIME BRUXELL'AIR

Mise en place dans le cadre de la Low Emission Zone (LEZ)¹⁰, la prime Bruxell'Air constitue un soutien financier de la Région de Bruxelles-Capitale à destination des bruxellois et bruxelloises désireuses de se déplacer avec un autre mode de déplacement que leur voiture personnelle.

En échange de l'abandon du véhicule, un budget mobilité est délivré, proposant un panel de services de mobilité à dépenser par ménage. Dans le cadre de la Low Emission Zone (LEZ) à Bruxelles, et de la radiation de certains véhicules, au plus tard dans les 6 mois suivants la radiation de la plaque d'immatriculation du véhicule, si l'utilisateur répond à certaines conditions générales, une prime Bruxell'Air peut être demandée via un formulaire en ligne sur le guichet régional IRISbox.



Figure 67 : Communication sur la prime Bruxell'Air

Source : IRISbox

Un ensemble d'informations sont disponibles sur le site dévoué à la [Low Emission Zone de Bruxelles](#).

4.2.2 COMMUNIQUER ET SENSIBILISER POUR UNE MEILLEURE COHABITATION ENTRE USAGERS DE LA ROUTE

Le partage de la route est parfois difficile et source de tensions entre les différents usagers, en témoignent les retours exprimés par les habitants et usagers lors des différents ateliers de participation menés au cours de l'élaboration du PCM.

Différentes campagnes de sensibilisation et d'information devront être menées par la Commune, éventuellement en partenariat avec d'autres acteurs (Zone de police, Opérateurs de mobilité, Région, etc.). Un travail de sensibilisation sur le terrain est également essentiel, de même qu'une diffusion sur l'ensemble des

¹⁰ La Low Emission Zone (ou Zone de Basses Emissions) désigne une zone urbaine interdisant la circulation aux véhicules les plus polluants dans un but d'amélioration de la qualité de l'air et par conséquent, de la santé publique. Une LEZ est en place à Bruxelles depuis 2018.

canaux de communication à disposition pour toucher le plus grand nombre, ou bien encore le fait de dispenser des formations (formations pour rouler dans le trafic par exemple, avec [Pro Vélo](#) ; brevets du cycliste à destination des enfants de primaire, etc.).



Figure 68 : Campagne du GRACQ et Pro Vélo pour la bonne cohabitation et courtoisie entre les usagers sur la route

Source : GRACQ

En matière de sécurité routière, la Commune rappelle régulièrement via son bulletin communal, le Wolvendael Magazine, un ensemble de règles du Code de la route et de bonnes pratiques à destination des piétons, cyclistes et automobilistes pour le bon partage de l'espace public. Ces moments d'information et pédagogie ont porté notamment sur un rappel de la définition d'une zone résidentielle, d'une rue scolaire, sur la circulation des cyclistes dans les Sens Uniques Limités (SUL), etc.

La commune s'attachera à renouveler régulièrement ces moments d'informations qui visent à contribuer au meilleur respect du Code de la route, à la bonne compréhension des besoins et vulnérabilités de certains usagers et plus généralement, au partage de la route et des espaces publics.

La sécurité doit être considérée bien au-delà de la seule acception de l'(in)sécurité routière. La Commune veillera, aux côtés de la Zone de Police et des opérateurs de transports, à **assurer la sécurité dans l'espace public et les transports en commun**, notamment au regard des violences faites contre les femmes et personnes LGBTQIA+.

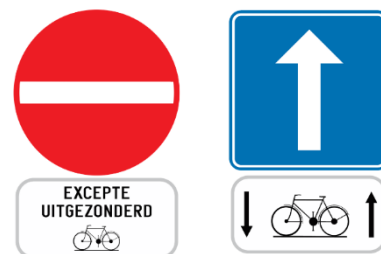


Figure 69 : Signaux C1 et F19, complétés des signaux M2 et M4 pour indiquer les sens uniques limités

Source : Code de la route

4.2.3 COMMUNIQUER ET SENSIBILISER POUR ENCOURAGER LE RECOURS AUX SYSTÈMES D'AUTOPARTAGE – L'EXEMPLE DE COZYWHEELS

L'autopartage est une solution de mobilité qui permet de disposer d'une voiture sans nécessairement en posséder une à titre personnel.

Pour rappel, plusieurs formes d'autopartage existent à Bruxelles.

- **L'autopartage en station**, avec l'exemple de l'opérateur Cambio. Les véhicules sont possédés et gérés par la société Cambio. L'utilisateur loue et restitue un véhicule à la station de son choix (tarification selon le kilométrage et la durée de la location, essence comprise). La région bruxelloise compte plus de 200 stations réparties sur son territoire.

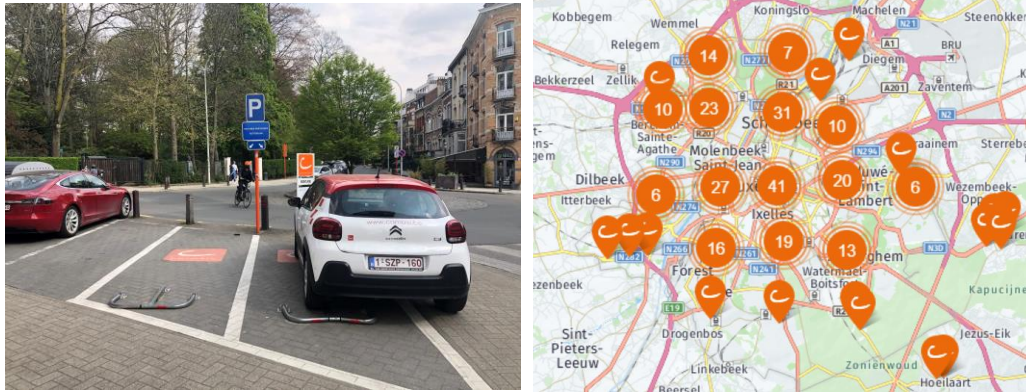


Figure 70 : Station Cambio à Montjoie et aperçu des stations Cambio en RBC

Source : Traject et Cambio.be

- **L'autopartage en libre-service** : plusieurs opérateurs tels que Poppy et Miles se partagent le marché bruxellois et mettent à la disposition de la population un ensemble de véhicules. Il n'y a pas de stations réservées à leur flotte de véhicules, ces derniers se répartissent aléatoirement, selon l'usage des utilisateurs, localisant un véhicule via l'application sur téléphone, et le déposant à l'endroit de leur choix.



Figure 71 : Véhicule Poppy et zone desservie par l'opérateur

Source : Poppy

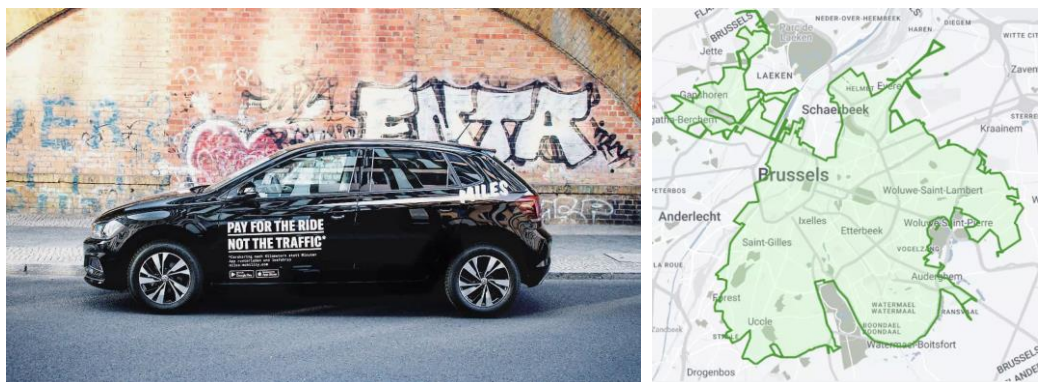


Figure 72 : Véhicule Miles et zone desservie par l'opérateur

Source : Miles Mobility

- **L'autopartage entre particuliers** : cette formule fonctionne à plus petite échelle, en proposant une formule de partage de véhicules privés entre voisins. À titre d'exemple, [Cozywheels](#) propose une

plateforme facilitant le partage d'un véhicule entre différentes personnes inscrites à un groupe de partage (mise à disposition d'outils de gestion, mise en relation entre propriétaires de véhicules et autopartageurs, etc.). Cozywheels offre la possibilité désormais de partager différents types de véhicules y compris des vélos (vélos cargos notamment).



Figure 73 : Extrait du site internet de la plateforme Cozywheels

Source : Cozywheels.be

Un ensemble d'avantages sont ainsi à noter pour l'autopartage : ce système s'inscrit dans une démarche de mobilité plus durable, mais aussi plus économique pour les utilisateurs, plus flexible (plusieurs types de véhicules peuvent être loués selon les localisations) avec la possibilité de créer du lien entre voisins, et permet de désengorger l'espace public (pour rappel, en moyenne, un véhicule partagé permet de remplacer entre 9 à 11 véhicules privés).

Il s'agira donc pour la Commune de communiquer et sensibiliser ses citoyens pour encourager le recours à ces systèmes d'autopartage :

- Mise à jour du site internet communal sur le volet autopartage ;
- Communication régulière dans les différents canaux (réseaux sociaux, Wolvendael, etc.) ;
- Ou encore organisation de réunions d'informations dans les quartiers avec les différents opérateurs.

Et cela, en facilitant également l'implémentation et le développement à Uccle de ces systèmes d'autopartage (cf. également Axe 4 – Stationnement).

4.2.4 FAIRE APPLIQUER LES RÉGIMES DE VITESSE

Face aux problèmes de vitesse des véhicules motorisés, la stratégie recommandée pour faire appliquer le régime de vitesse en vigueur est la suivante :

- 1) Bien informer sur la limitation de vitesse appliquée et sensibiliser les automobilistes à son bon respect. Au vu des mesures déjà prises en ce sens, il s'agira surtout :
 - D'aménager les abords des différents pôles de déplacements accueillant des flux importants de personnes tels que les écoles, arrêts de transport publics majeurs ;
 - D'envisager un rappel ponctuel des limites de vitesse sur les artères principales et/ou aux endroits critiques via l'implantation d'un radar préventif (aussi appelé radar « smiley »), par exemple au niveau de :
 - L'avenue Prince de Ligne : profil de voirie en ligne droite avec bande cyclable suggérée pour les cyclistes, axe situé entre deux « zones denses » (place de Saint-Job et gare Vivier d'Oie) ;
 - La rue Baron Guillaume Van Hamme : axe en sens unique et très large par endroit, avec la présence d'une école.

Cela pourra par exemple prendre la forme de bannières dans l'espace public, de séances d'information voire de stands organisés dans l'espace public avec des supports visuels pour la bonne compréhension de tous, tel que cela a été réalisé au cours du processus d'élaboration du présent plan communal de mobilité.



Figure 75 : Atelier du 9 juillet 2022 visant à recueillir les besoins et envies des citoyens pour le PCM

Source : Traject

4.2.7 AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE DEPUIS ET VERS LES NŒUDS INTERMODAUX

La Commune veillera au développement de la signalétique aux abords des nœuds intermodaux présents sur son territoire afin de les rendre davantage visibles. Il s'agira notamment de proposer une réelle identité visuelle, permettant de les identifier rapidement en tant que « hub de mobilité ».

Cela peut notamment s'illustrer au niveau de la gare de Stalle où aucune signalisation n'est présente depuis le rond-point Gatti de Gamond, permettant d'indiquer la présence de la gare SNCB située 200 m plus loin. Elle est d'ailleurs prévue dans le cadre de la mise aux normes PMR de la gare. Ce dossier a déjà été soumis à enquête publique et a fait l'objet d'un avis de la Commission de Concertation. De manière générale, la SNCB place ses totems à proximité immédiate des accès aux quais. Le déploiement d'une signalétique complémentaire – en dupliquant par exemple le totem SNCB/offre S – devrait être envisagée, le cas échéant, sous la responsabilité de la commune, en étroite concertation avec la SNCB.

Ailleurs, l'identification des nœuds intermodaux sera à développer.

Cf. aussi les actions précédemment citées : « Valorisation des sentiers et venelles et communiquer sur leur présence » ou encore « Veiller au bon balisage des Itinéraires Cyclables Communaux (ICC) ».

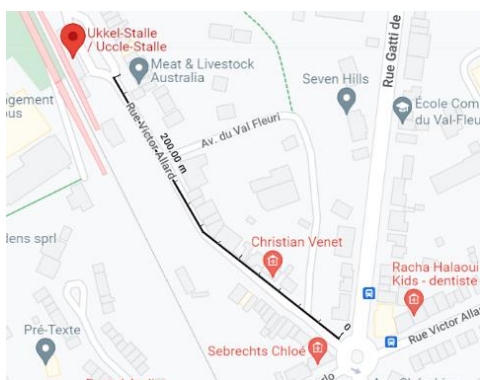


Figure 77 : Absence de signalisation de la gare de Stalle dans ses environs proches (<200m)



Figure 767 : « Totem » gare SNCB à Bruxelles

4.2.8 COMMUNIQUER SPÉCIFIQUEMENT À DESTINATION DU PUBLIC SCOLAIRE

Une stratégie de communication spécifique devra également être mise en place à destination des établissements scolaires en vue d'inciter encore davantage d'enfants (ainsi que le personnel enseignant et éducatif) à se rendre à l'école autrement qu'en voiture individuelle. Cette conscientisation s'adresse plus largement encore aux parents déposant et récupérant leurs enfants, pour réduire le nombre de « parents taxis ».

La Commune devra mener un travail global de réflexion avec les différents générateurs de déplacements (écoles ici).

En première étape, il sera opportun d'encourager les établissements scolaires uclois à entamer une démarche de Plan de Déplacements Scolaires (PDS), voir action ci-après.

Il s'agira par ailleurs de poursuivre les démarches déjà entreprises sur le territoire en matière de mobilité scolaire. À titre d'exemple, un ensemble d'écoles ucloises participent au Brevet du Cycliste en collaboration avec le service Prévention de Pro vélo, permettant de donner aux enfants les connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour se déplacer à vélo.

La Commune veillera donc à la bonne poursuite de ce projet et à son élargissement à d'autres établissements scolaires qui se montreraient demandeurs.

D'autres initiatives telles que le « brevet du piéton » pourraient être utilement être initiées dans les écoles ucloises.

Par ailleurs, le « Vollenbike » a été organisé à Uccle pour la première fois cette année. L'école du Val Fleuri et le Collège Saint-Pierre y ont pris part. Il serait souhaitable de pérenniser cette initiative et de l'élargir si possible à d'autres établissements scolaires.

4.3 ACCÈS AUX SERVICES DE MOBILITÉ

4.3.1 DÉVELOPPER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO SUR L'ESPACE PUBLIC ET HORS-VOIRIE

Parallèlement à son plan stationnement, la Commune s'assurera du développement progressif de son offre en stationnement vélo sur son espace public comme en hors-voirie. Et ce, aussi bien pour le stationnement de courte durée (clients des commerces, usager des équipements, visiteurs dans les quartiers résidentiels...) avec des dispositifs de type arceau/ U inversé, que pour de la moyenne à longue durée via des arceaux couverts et/ou des locaux et boîtes fermés et sécurisés.

Par ailleurs, cette offre devra intégrer les vélos particuliers (type vélos cargo, longtails), dont l'attractivité ne cesse de croître. En outre, les arceaux vélos devront être protégés de la circulation automobile (avancée de trottoirs, bacs à fleur, petites zones d'évitement, etc.). Plusieurs centaines d'arceaux supplémentaires ont déjà été installés au cours de l'actuelle mandature, en particulier à proximité des écoles, des lieux sportifs et culturels, des commerces, etc.

Cette dynamique va dans le sens des recommandations émises lors de l'enquête publique à savoir de veiller « à installer des parkings vélos adaptés aux transports d'enfants à proximité de tous les services d'Uccle (commerces, écoles, services communaux...). » [cf. par ailleurs l'action « Neutralisation du stationnement automobile en voirie <5 mètres et création de stationnement vélo en voirie »].

Cette offre devra être développée en priorité au niveau des nœuds multimodaux (gares, Héros, Vanderkindere...), mais aussi dans les quartiers résidentiels, pour les personnes ne pouvant pas stationner leur vélo en sécurité dans leur logement. Dans les gares, le déploiement sera à coordonner avec la SNCB qui développe sa propre stratégie à l'échelle nationale.

Depuis 2019, le nombre de boîtes fermés a été multiplié par 6, passant de 16 à 84. Les demandes pour l'obtention d'un emplacement vélo dans un boîtier sécurisé demeurent malgré tout particulièrement élevées à

Uccle, les temps d'attente pour accéder à ce service peuvent aller jusqu'à un an (ou plus). Il est donc nécessaire de poursuivre le déploiement de cette offre, notamment dans les quartiers où les habitants n'ont pas la possibilité d'entreposer leur vélo dans leur habitation. Il sera alors utile de créer également des parkings-vélos hors voirie (locaux, garages), accessibles au public. La démarche initiée à ce titre par Parking.brussels (plateforme Cycloparking) avec l'appui de BePark constitue une initiative intéressante de partenariat public/privé, à suivre. Cycloparking assure alors :

- la mise en contact du propriétaire du parking et du demandeur,
- l'installation des équipements de gestion d'accès (ouverture avec badges), les arceaux vélos ;
- gère l'octroi des abonnements aux particuliers en leur assignant une place.



Figure 78 : Box vélo ucclois

Source : Commune d'Uccle



Figure 79 : Dispositif de type arceau/ U inversé

Source : Traject

Pour rappel, la région recommande, pour l'installation de stationnement de courte durée sur l'espace public :

- au moins 2 places vélos (un arceau ou un équivalent fonctionnel) pour 20 places de voiture;
- un maximum de 150m de trottoir sans arceau (ou un équivalent fonctionnel) en zone urbaine continue (zone constituée essentiellement d'immeubles formant un front continu en façade) ;
- le signalement des espaces réservés pour les vélos en conformité avec le code de la route (y inclus l'interdiction de stationnement des motos sur ces arceaux) ;
- les implantations de préférence en coin de rue, ce qui présente un avantage de cohérence avec les aménagements des passages piétons et facilite par ailleurs le réparage des emplacements.

4.3.2 PRÊTER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AU STATIONNEMENT VÉLO LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET URBAIN/ IMMOBILIER

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) impose un quota de places de stationnement vélos lors de nouveaux projets.

Une attention devra être portée à la qualité de ces dispositifs de stationnement et à la bonne prise en compte des différents types de vélos, ainsi qu'à la prise en compte d'une offre à destination des visiteurs.

La Commune se référera utilement au [Master plan - Stationnement vélo](#) édité par Bruxelles-Mobilité.

4.3.3 ÉTENDRE L'OFFRE EN MOBILITÉS PARTAGÉES : VILLO ! ET CAMBIO

Concernant le recours à l'autopartage à Uccle, les résultats des dernières années sont encourageants :

- croissance de l'offre (passage de 36 emplacements réservés à l'autopartage en 2021 à 42 emplacements en 2022) ;

- bonne performance en termes de nombre de réservations effectuées dans les stations de la commune (près de 20.000 en 2022¹¹), avec un taux d'utilisation moyen de 41% (moyenne régionale 40%),

Cette progression mérite d'être soutenue, au regard des nombreux avantages, tant individuels (économies budgétaires, ...) que pour la collectivité (places de parking libérées, pour rappel, une voiture partagée Cambio remplace 15 voitures personnelles).

La Commune d'Uccle doit ainsi poursuivre le déploiement d'une offre en autopartage : avec 42 emplacements en 2022, la commune atteint 74% des objectifs fixés selon les effectifs de population en 2020¹² (57 places soit encore une quinzaine de places à créer).

Pour ce faire, deux actions sont identifiées :

- **Étendre l'offre dans les zones actuellement non couvertes**

Toute la partie sud – sud-ouest est dépourvue d'offre en station de mobilité partagée avec les offres Villo! et Cambio.

La Commune veillera au déploiement de cette offre, qu'il s'agisse de ces mêmes opérateurs ou non. En effet, la concession des Villo! (opérateur : JC Decaux) arrive prochainement à échéance et la Région va la renouveler. Dans ce cadre, il sera opportun d'évaluer l'intérêt de proposer de nouvelles solutions aux usagers (électrification du parc de vélos et système de recharge, dématérialisation des bornes...). La Commune sera attentive, lors du renouvellement de la concession, à ce que le service offert soit optimal, que ce soit en termes de couverture du territoire, de service client ou encore de solutions techniques apportées : électrification de la flotte, robustesse et praticité des vélos... (exemple de bonne-pratique : le système de recharge des vélos intégré aux bornes à Luxembourg-Ville).

Des localisations pertinentes pour la création de nouvelles stations Cambio ont déjà été identifiées par le Service Mobilité en dialogue avec les équipes de Cambio - voir carte ci-dessous. Elles se situent essentiellement dans le Sud de la Commune qui n'est actuellement pas encore couvert.

- **Renforcer l'offre aux endroits stratégiques**

La couverture existante pourra également être complétée en certains points du territoire soumis à une forte demande. Des extensions de stations Cambio sont d'ores et déjà prévues pour 2023-2024. Les stations « 7 Bonniers », « Danco », « Marlow » et Dieweg » passeront ainsi cette année de 4 à 6 véhicules. D'autres extensions sont prévues (Coghen, Wagon, Vander Elst et Montjoie) - voir carte ci-dessous.

¹¹ Source : Rapport annuel de suivi « Carsharing » - évaluation de la couverture régionale 2021 et 2022, parking.brussels

¹² Arrêté du GRBC du 21 mars 2013 fixe deux objectifs : couverture territoriale (dispersion des stations) et croissance de l'offre d'emplacements réservés à l'horizon 2020 ventilé par commune en fonction des effectifs de population.

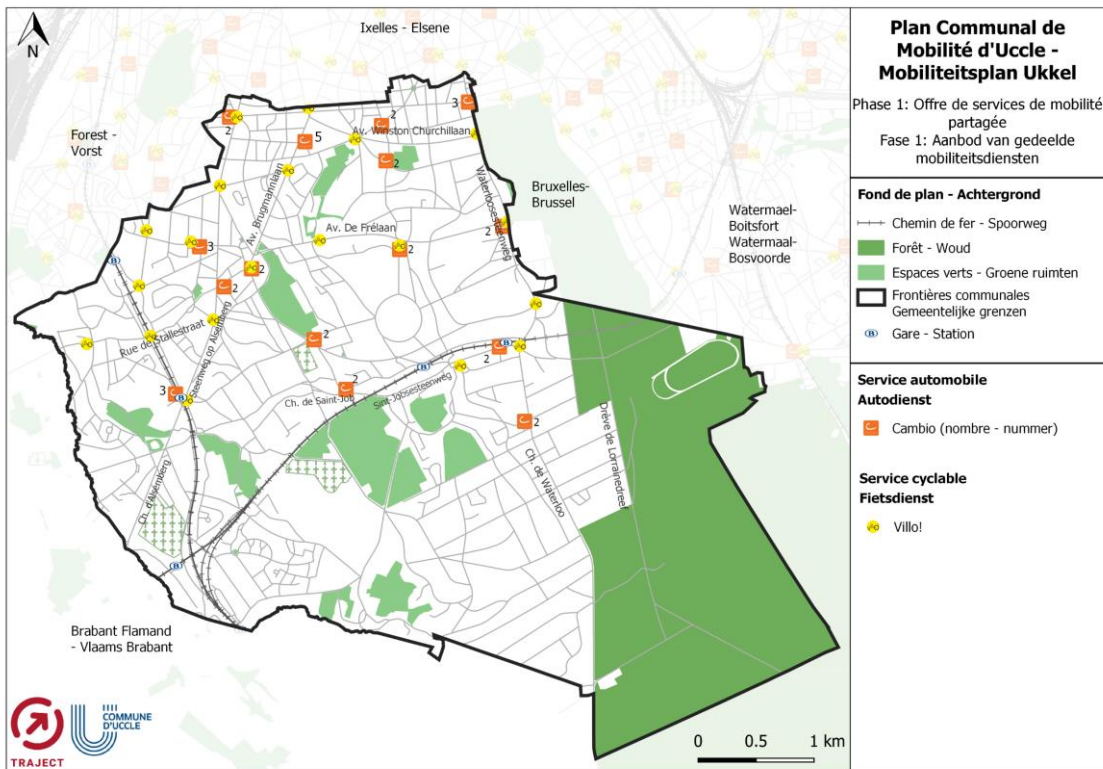


Figure 80 : Couverture Villo ! et véhicules Cambio sur la commune d'Uccle - situation 2021

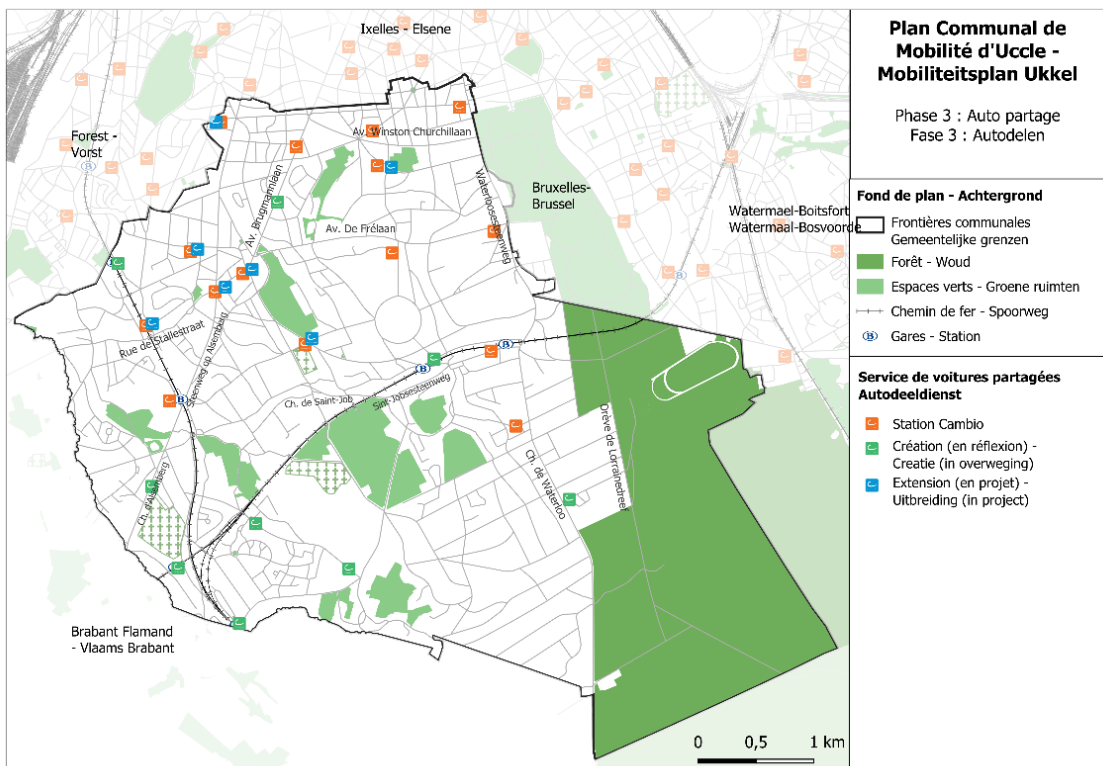


Figure 81 : Autopartage Cambio : développements projetés

4.3.4 FACILITER L'ACCÈS À L'OFFRE EN VÉHICULES PARTAGÉS

La Commune facilitera le développement de l'offre en mobilité partagée, en particulier en « station fixe », via la mise à disposition de places visibles et accessibles aux opérateurs dédiés.

Cf. actions « Communiquer et sensibiliser pour encourager le recours aux systèmes d'autopartage – l'exemple de Cozywheels » et l'axe 4 relatif au stationnement.



**Figure 82 : Vélo cargo
Monkey Donkey**



Figure 84 : Vélos cargo Cambio



Figure 83 : Véhicules Poppy

4.3.5 ENCADRER LE STATIONNEMENT DES ENJMS DE MICROMOBILITÉ

La Région travaille à un encadrement du stationnement des engins de micromobilité et leurs opérateurs, qu'il s'agira de mettre en application. L'arrêté Cyclopartage est passé en 3^{ème} et dernière lecture au gouvernement en juillet 2023. Il prévoit que l'ensemble de la Région passe en zone réglementée avec usage obligatoire des « dropzones » pour stationner un véhicule dès le 1er janvier 2024.

La commune d'Uccle entend continuer à faire respecter l'article 44 du Règlement Général de Police qui stipule qu'il est « *interdit dans l'espace public :*

- *d'entraver, même partiellement, l'entrée d'immeubles et édifices publics ou privés ;*
- *d'entraver, même partiellement, la progression des passants ;*
- *d'entraver la progression des personnes déficientes visuelles sur les dalles podotactiles et/ou lignes de guidage ;*
- *de se montrer menaçant ;*
- *sauf autorisation de l'autorité compétente, d'exercer une activité quelconque sur la voie carrossable.*

En cas d'infraction au présent article, la police ou l'agent habilité pourra faire cesser immédiatement le comportement incommode ou l'activité. ».



**Figure 85 : Zone de stationnement destinée
aux engins de micromobilité**

Source : La Libre

4.4 EXEMPLARITÉ DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE

Les actions détaillées ci-après pourront être utilement dupliquées au niveau des autres acteurs publics du territoire : CPAS, Zone de Police...

4.4.1 MISE À JOUR DE SON PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE (PDE)

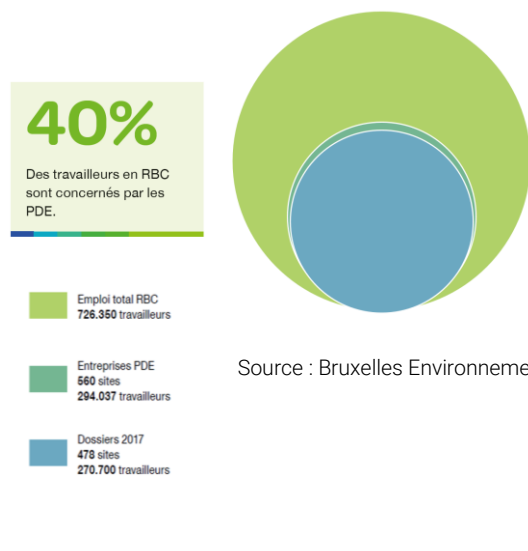
Le dernier PDE en date de la Commune d'Uccle a été réalisé en 2018.

Pour donner suite aux récents changements opérés dans le cadre du déménagement des services de la Commune, une actualisation de son PDE est en cours de réalisation.

Pour rappel, ce plan correspond à une obligation légale pour les administrations/ entreprises de plus de 100 travailleurs.

Il a pour objectif de stimuler le transfert des déplacements motorisés des employés vers des modes plus durables via la mise en œuvre d'un plan d'actions précis. Le Mobility manager de la Commune y travaille actuellement. Un questionnaire a été élaboré afin d'interroger les agents sur leurs habitudes de mobilité.

Le Mobility Manager pourra utilement se référer au site de Bruxelles Environnement et s'inscrire à la newsletter PDE élaborée par les services de Bruxelles Environnement.



4.4.2 FACILITER LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES AGENTS AUTREMENT QU'EN VOITURE (ET INVERSEMENT)

Afin d'encourager les agents à se rendre à la Commune autrement qu'en voiture, cette dernière prendra les mesures complémentaires à celles déjà existantes (remboursement abonnement TP, indemnité vélo, etc.). Il pourra s'agir d'une information ciblée sur les trajets-domicile travail : communication interne régulière, organisation de « petits-déjeuners mobilité » ou accompagnement ciblé lors d'une prise de fonction.

À titre d'exemple, le centre administratif communal dispose déjà d'un parking vélos sécurisé à destination de ses 450 collaborateurs. Elle suivra ainsi l'évolution de sa fréquentation afin de veiller à son bon dimensionnement pour répondre à la demande.

Un parking vélo abrité des intempéries devrait être proposé aux visiteurs du centre administratif.

En complément, la Commune met à disposition des vestiaires et douches ainsi que des casiers de qualité afin de faciliter cette pratique cyclable.



Figure 86 : Parking vélos de l'administration communale

Source : Commune d'Uccle

4.4.3 FACILITER D'AVANTAGE LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS AUTREMENT QU'EN VOITURE

De la même manière, la Commune encouragera les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements professionnels.

À ce jour, une flotte de 7 scooters électriques, 5 vélos musculaires, 13 vélos à assistance électrique et 5 vélos cargo sont mis à la disposition des employés. Il s'agira donc de veiller à la bonne connaissance de l'existence de ces engins auprès du personnel, et d'encadrer leur utilisation.

D'autres possibilités existent :

- Carsharing : Station Cambio devant l'administration communale
- Vélos partagés (carte Villo!)
- Mise en place d'un système de carte de mobilité

Il pourra également s'agir de rembourser les déplacements professionnels réalisés en vélo privé, au même titre que ceux réalisés avec le véhicule privé des employés.



Figure 87 : Application de mobilité Olympus

Source : Olympus-mobility.be

4.4.4 POURSUIVRE LA VERDURISATION DE LA FLOTTE DES VÉHICULES COMMUNAUX

La Commune a d'ores et déjà entrepris des travaux de décarbonisation de sa flotte de véhicules de services (20% de sa flotte fonctionne avec un moteur électrique, soit 42 véhicules).

Elle ambitionne par ailleurs d'atteindre une électrification de sa flotte de 30% à l'horizon 2025 et 40% en 2030.

Il s'agira donc de poursuivre cette démarche.



Figure 88 : Flotte de scooters et vélos communaux

Source : Commune d'Uccle

4.4.5 ÉTUDIER LA POSSIBILITÉ DE MUTUALISATION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES COMMUNAUX

De nombreuses Villes et Communes belges disposent de leur propre flotte de véhicules, qui ne sont utilisés que pendant les heures de bureau. Partager ces véhicules avec les habitants constitue une solution innovante pour réaliser aussi bien des économies, mais aussi pour stimuler la mobilité durable dans la commune.

Ainsi, la Commune d'Uccle étudiera la possibilité de permettre la location à moyen terme de certains véhicules communaux pour les habitants, en dehors des heures de bureau tel que cela se fait déjà dans certaines municipalités flamandes via l'asbl Mpact.



Source : Mpact

4.5 ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS LOCAUX

4.5.1 ÉCHANGER AVEC LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES LOCAUX

Une à plusieurs fois par an, la Commune échangera avec les acteurs socio-économiques locaux en vue d'identifier les difficultés, les besoins, et les éventuelles mesures à prendre en vue de faciliter le recours à des modes de déplacements plus durables.

Parmi les acteurs à consulter : les commerçants (par le biais des associations de commerçants), les comités de quartiers, les directions des établissements scolaires, les entreprises, les organisations sportives et culturelles, etc. Ces rencontres de type « table-ronde / forum de la mobilité » pourraient utilement s'organiser en complément des rencontres régulières et constructives menées avec les Conseils consultatifs.

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du PCM, une concertation avec les différents partenaires institutionnels (Région...) et les opérateurs de mobilité (STIB, SNCB, De Lijn, TEC) sera organisée.

Concernant le **Conseil Consultatif des Modes Actifs (CCMA)**, ce dernier constitue un lieu d'échanges et de rencontre particulièrement pertinent pour le soutien et développement de la mobilité active à Uccle. Il s'agira donc de dynamiser les échanges opérés en son sein et avec la Commune. À cet égard, il est essentiel qu'un agent attiré se charge de son accompagnement, de la préparation des réunions (ordre du jour), du suivi administratif et des données.

4.5.2 POURSUIVRE ET ÉTENDRE LE CHAMP DES ÉVÈNEMENTS FAISANT LA PROMOTION D'UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Dans les années à venir, la Commune poursuivra l'organisation d'évènements faisant la promotion d'une mobilité plus durable.

Au-delà des actions déjà entreprises sur le vélo (Veloce Uccle, brevet du cycliste, rang vélo, bike repair day, VollenBike, etc.), et particulièrement à destination du public scolaire, ces évènements pourront s'ouvrir à d'autres modes de déplacement (micromobilité, transport à la demande, etc.) en s'adressant à un public le plus large possible.

De la même façon que précédemment, ces évènements pourront être organisés en collaboration avec Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, le GRACQ d'Uccle, Pro vélo, etc.



Figure 90 : Organisation du Veloce par le GRACQ



Figure 89 : Organisation du Brevet des Cyclistes à l'école du Val Fleuri

Source : Twitter

4.5.3 SOUTENIR LA MISE EN PLACE D' ACTIONS PORTÉES PAR LES ACTEURS LOCAUX

Comme l'a pointé la phase de diagnostic, encore très peu d'établissements ont initié un Plan de déplacement Scolaire (PDS). Un plan de déplacements scolaires (PDS) permet à une école de mieux connaître et comprendre son profil en matière de mobilité et d'établir les actions permettant d'augmenter l'utilisation de la marche, du vélo et de la trottinette et ainsi d'améliorer la sécurité routière, la qualité de vie et l'accessibilité de l'école et de ses abords pour tous.

La mobilité durable peut former un axe dans le projet pédagogique de l'établissement, en contribuant à l'autonomisation des jeunes dans leurs déplacements au quotidien. Le travail sur la mobilité scolaire permet également pour la Commune d'intégrer ses différentes politiques publiques, notamment en matière de santé (réduction de la sédentarité des jeunes, ...).

La Commune, par ailleurs pouvoir organisateur, peut être une force motrice dans cette dynamique. Toutes les écoles dotées d'un Plan de Déplacement Scolaire devront pouvoir compter sur le soutien de la Commune pour sa bonne mise en œuvre. Celles qui n'en sont pas encore doté devront être encouragées à le faire.

À noter que la Région apporte son soutien pour le lancement et la réalisation de PDS (l'école est alors encadrée par une asbl) puis la mise en œuvre de son plan d'actions (soutien matériel, subsides, etc.). Voir : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/les-plans-de-deplacements-scolaires>

4.5.4 POURSUIVRE LE RENFORCEMENT DE LA VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES

En complément aux actions entreprises pour l'amélioration des espaces publics dans les abords d'écoles (exemple du plateau à aménager rue E. Cavell devant l'école Notre-Dame des Champs), la Commune poursuivra les efforts entrepris pour améliorer la visibilité et la sécurité des abords d'écoles.

Il pourra notamment s'agir de

- Zone de confort devant l'établissement
- Marquage au sol
- Signalisation verticale
- Etc.

À cet égard, Perspectives brussels a développé un [guide « Réinventer les abords d'écoles – guide pour l'amélioration des abords d'école en Région Bruxelloise »](#).

De manière plus générale, les abords des établissements et équipements accueillant un public jeune (crèches, équipements sportifs, académies de musique et des arts, centres ONE...) doivent être réétudiés et aménagés le cas échéant pour assurer la sécurité et le confort des plus jeunes. Il s'agit de penser les différents projets d'aménagement d'espace public uclois à « hauteur d'enfants ».

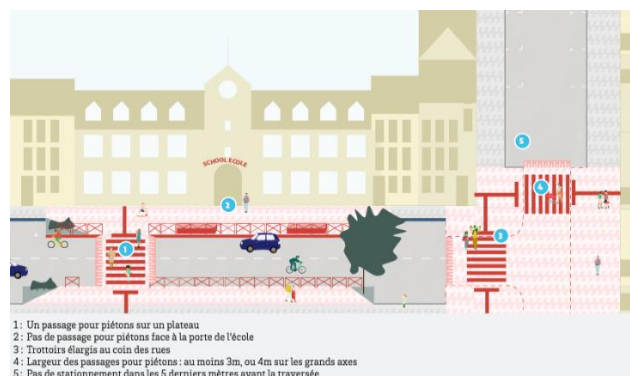


Figure 91 : Croquis exemple d'aménagement d'abords d'une école

Source : Perspectives.brussels

5 AXE 4 : DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE GLOBALE DE STATIONNEMENT

Les actions proposées dans le 4^{ème} et dernier chapitre du plan d'action reprennent et approfondissent celles du Plan d'Action Communal de Stationnement PACS validé en 2016. Elles participent aussi à la mise en conformité de la politique communale avec les prescriptions régionales en matière de tarification et de dérogation notamment à la suite de l'adoption le 6 juillet 2022, d'une nouvelle Ordonnance portant sur l'organisation de la politique de stationnement régionale (harmonisation et simplification). Celle-ci développe par exemple la notion de nécessaire coordination du stationnement en voirie et hors voirie.

5.1 ANCRER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT À UCCLE DANS UNE APPROCHE « SERVICIELLE » ET MULTIMODALE, POUR RÉPONDRE AUX DIFFÉRENTS USAGES ET BESOINS DE MOBILITÉ

5.1.1 POURSUIVRE L'APPROCHE ORIENTÉE USAGER ET AUGMENTER LE NIVEAU DE SERVICE OFFERT EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

La Commune s'attachera à simplifier et faciliter les démarches liées à sa politique de stationnement : demande et renouvellement de cartes de dérogation, demande de cartes PMR, demande d'occupation temporaire du stationnement, questions liées à la réglementation, etc. Il s'agira notamment de poursuivre le soin accordé à l'accueil « physique » aux guichets de l'administration communale. Pour cela, une attention sera particulièrement apportée aux publics porteurs de handicaps, visibles ou non. . Le nouveau centre administratif offre de ce point de vue d'excellentes conditions d'accueil.

Par ailleurs, la commune amplifiera les possibilités de dématérialisation des procédures. En ce sens, le site internet de la commune doit servir de clé d'entrée pour faciliter les échanges et la gestion en matière de stationnement. La « Foire aux Questions Stationnement » répond déjà à cet objectif d'une approche orientée vers l'utilisateur. Elle répond en effet concrètement à une série de questions et détaille les procédures à suivre, selon le profil de l'utilisateur. Cette FAQ devra être régulièrement complétée et actualisée. Il est donc important qu'un ou plusieurs agents communaux aient la charge d'assurer la continuité et la poursuite de cette approche orientée « usager ».



Que ce soit pour les services guichets ou dématérialisés ; les outils de type « enquête satisfaction » ou « panels d'évaluation » sont différents procédés utilement mobilisables pour améliorer le service offert.

L'approche servicielle et multimodale du stationnement peut s'incarner également via un renforcement du jalonnement des parkings (P+R, parkings en ouvrage...), incluant idéalement des informations dynamiques sur la capacité utilisée/restante. (nombre de places libres).

5.1.1 COMMUNIQUER ET INFORMER SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Une politique de stationnement efficace est d'abord une politique bien communiquée et comprise par les habitants et usagers. En ce sens, la Commune attachera de l'importance à effectuer régulièrement (site internet, Wolvendael magazine, réseaux sociaux, , toutes-boîtes, etc.) de la pédagogie sur les objectifs, modalités de mise en œuvre ou encore actualités de sa politique de stationnement. La communication sur la politique de stationnement devra ainsi autant porter sur la forme (règles, modalités...) que sur le fond (objectifs et ambitions).

Le Collège et le Conseil ont veillé à introduire les adaptations récentes concernant les zones réglementées en matière de stationnement (extension de zones bleues, transformation des zones rouges en zones « oranges »), afin de respecter la nouvelle ordonnance régionale. Ces nouvelles dispositions ont été portées à la connaissance des citoyens.

La communication doit porter sur l'ensemble des modes (vélo, autopartage...), voir par ailleurs les actions précédemment proposées :

Cf. action 4.3.1 *Développer l'offre en stationnement vélo sur l'espace public*

Cf. action 4.3.3 *Etendre l'offre en mobilités partagées : Villo ! et Cambio*

Ou encore action 4.3.5 *Encadrer le stationnement des engins de micromobilité*

5.1.2 ACCOMPAGNER L'ÉLECTRIFICATION DU PARC DES VÉHICULES EN CIRCULATION À UCCLE

La région s'est fixée comme objectif, pour accompagner la sortie des véhicules thermiques (2035), d'étendre le réseau de points de recharge pour véhicules électriques accessibles au public. L'objectif est d'atteindre 22.000 points de recharge d'ici 2035. Un objectif intermédiaire a été fixé quant à la capacité de pouvoir offrir, dès 2024, une borne à moins de 150 mètres de chaque ménage bruxellois. Le déploiement des bornes dans l'espace public est en cours d'expansion dans le cadre du dispositif *electrify.brussels* : la Région et Sibelga ont défini les emplacements à équiper. La Commune assurera un suivi de la bonne mise en œuvre du déploiement et de l'équilibrage des installations sur le territoire (y inclus la ventilation entre bornes classiques et bornes à recharge rapide). À noter deux dispositifs intéressants pour les ucclois :

- La possibilité de signaler des lieux où des bornes seraient nécessaires, via un formulaire sur le site ;
- La mise à disposition pour les particuliers ou entreprises (personne morale) d'experts facilitateurs d'infrastructures de recharge pouvant aider à démarrer une installation sur le domaine privé et répondre à toutes les questions (sécurité, réglementation, coûts...).

La Commune se montrera soutenante par rapport au déploiement de bornes sur des terrains privés.

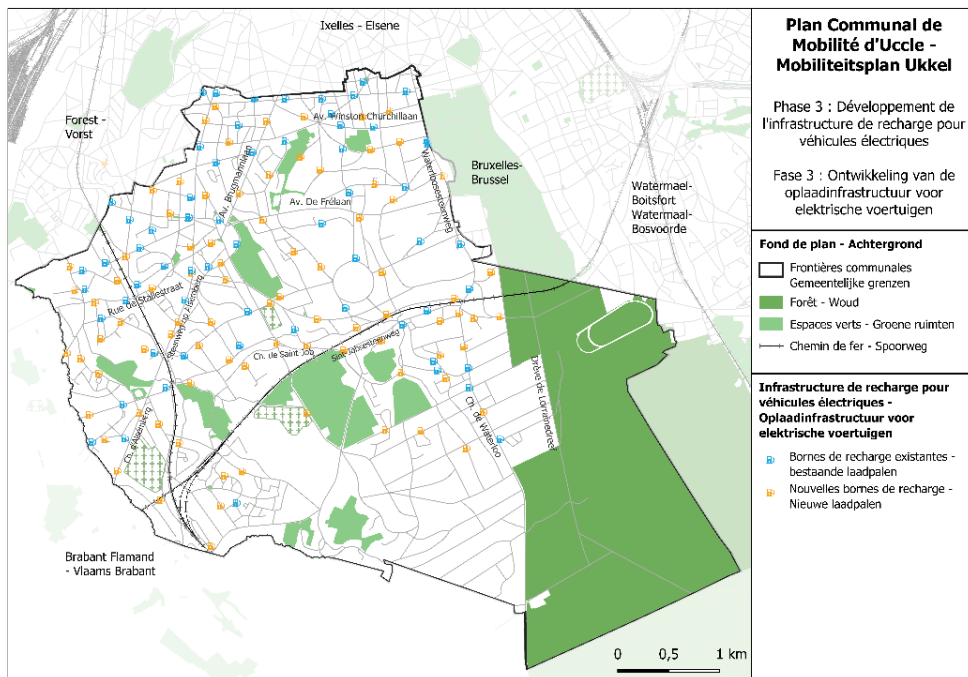


Figure 92 - Développement de l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques

5.2 MIEUX ORIENTER LA DEMANDE DE STATIONNEMENT ENTRE LA VOIRIE ET LE « HORS VOIRIE » SELON LES SITES ET LES USAGES ATTENDUS POUR L'ESPACE PUBLIC

5.2.1 ADAPTER LA TARIFICATION ET/OU LA DUREE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE POUR REpondre AUX BESOINS CONSTATES

En cohérence avec les prescriptions régionales qui visent à assurer une politique régionale de stationnement équilibrée, la Commune d'Uccle veillera à développer sa politique en matière de stationnement en adaptant la tarification de ses zones et la durée de stationnement afin de répondre tant aux besoins de ses concitoyens, de leurs visiteurs que de ses noyaux commerciaux et activités économiques :

- en cohérence et concertation avec les Communes voisines de la Région (Ixelles, Forest, Bruxelles Ville) mais aussi et surtout avec les communes voisines du Brabant flamand (Drogenbos, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode). À ce titre, la Commune pourrait utilement réunir à intervalle régulier un groupe de travail « mobilité et stationnement » avec les représentants techniques et politiques des communes flamandes riveraines (voire certains représentants de Comité de quartiers ou d'associations de commerçants, le cas échéant).

Lors de l'enquête publique, a été cité par exemple le report du stationnement dans les rues ucclaises les soirs de spectacle à Forest National. Une question qui demande à être monitorée et l'analyse des solutions mérite une concertation avec la Commune de Forest ;

- conformément à la mise en œuvre des quartiers apaisés : dans le cadre des CLM actuels (maille Neerstalle) ou à lancer et dans le cadre de la mise en œuvre des mesures proposées dans le présent PCM ;
- de sorte à éviter les « effets de bordure » (report du stationnement en évitement d'une réglementation).

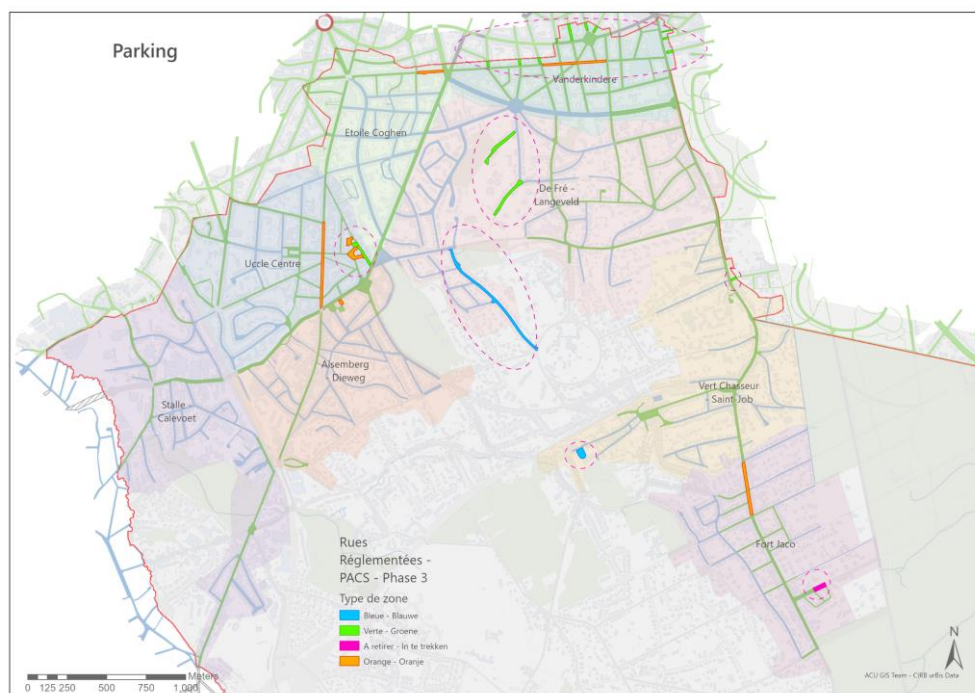


Figure 93 - Adaptation des secteurs de stationnement réglementés à Uccle depuis le 1^{er} mai 2023.

Source : Service Parking.

5.2.2 ASSURER LE RESPECT DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

Une politique de stationnement efficace doit être effective. Il s'agit de veiller au maintien de contrôles suffisamment fréquents en vue d'atteindre un bon niveau de rotation des places, en particulier dans les zones commerçantes (zones orange notamment) et/ou la préservation du stationnement riverain (zones vertes – zones bleues).

À ce titre, la dématérialisation du contrôle, via les technologies de caméra ANPR (« scan car » ou « scan scooter ») participe à cet objectif d'assurer le respect de la réglementation, en particulier dans les zones bleues.

Pour en savoir plus : précisions des modalités et enjeux du contrôle du stationnement dématérialisé dans une publication récente (janvier 2023) éditée par la région wallonne <https://ediwall.wallonie.be/la-cematheque-55-janvier-2023-le-scan-car-un-outil-au-service-des-mobilites-numerique-108172>

5.2.3 ENCOURAGER L'AUTOPARTAGE

La commune pourrait donner un avantage aux ménages uclois pratiquant l'autopartage entre particuliers à l'image de ce qui est déjà organisé dans d'autres communes bruxelloises (celles ayant confié la gestion de leur stationnement à parking.brussels). La Commune pourrait délivrer des cartes de dérogation « riverains » aux ménages uclois inscrits dans le système d'autopartage entre particuliers « Cozywheels » (cf. ci avant). En effet, Cozywheels a obtenu le certificat de partage de voiture entre particuliers auprès de Bruxelles Mobilité. Cozywheels peut donc délivrer des justificatifs – certificats à ses membres uclois ce qui pourrait donner droit à la délivrance d'une carte riverain par l'administration communale.

Plus d'informations sur cette disposition sur le site de parking.brussels : <https://parking.brussels/fr/smart/autopartage>



Figure 94 - Extrait du site internet de Schaerbeek : l'onglet autopartage envoie vers la possibilité d'obtenir une carte riverain

5.2.4 FACILITER LE STATIONNEMENT DES USAGERS PROFESSIONNELS (CORPS DE METIER, PROFESSIONNELS DE LA SANTE, ...) QUI APPORTENT UNE VALEUR AJOUTEE A LA COMMUNE D'UCCLE ET A LA REGION

Il s'agira de privilégier la mise à disposition de cartes de dérogation aux usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Commune et à ses citoyens : professionnels de la santé et du secteur de la construction. Actuellement conformément au Règlement communal, la demande de la carte de dérogation « professionnelle » doit être accompagnée, selon le cas, soit d'un plan de déplacement scolaire ou d'entreprise, soit d'un équivalent approuvé. Cette étape administrative (formulaire à télécharger et compléter) doit faire l'objet d'un suivi plus poussé pour notamment offrir à la commune l'opportunité de:

- partager les actualités et projets en lien avec sa politique de mobilité (cf. actions « 4.2.5 Communiquer sur le nouveau Guide de la mobilité de la Commune » ou « 4.2.1 Communiquer sur la prime Bruxell'Air ») ;
- monitorer la politique de mobilité des établissements demandeurs, pour éventuellement partager et mettre en avant des bonnes pratiques (cf. action « 4.5.1 Echanger avec les acteurs socio-économiques locaux ») ;
- inciter les établissements à réaliser / actualiser / redynamiser la démarche de plans de déplacements (cf. précédemment les actions liées à l' « Accompagnement des acteurs locaux ») ;
- ou encore monitorer en détail les possibilités de mutualisation de parking hors-voirie (voir ci-après).

Pour cela, le dialogue intégré entre les services « mobilité » et « parking » de la commune doit encore être renforcé et les outils de travail doivent être mutualisés (élaboration de bases de données et d'outils de monitoring partagés par exemple). Cela va dans le sens du plan d'action du PACS qui préconise la « mise en place d'un observatoire du stationnement ».

De manière générale, la commune doit tendre vers une limitation du nombre de cartes de dérogation délivrées.

5.2.5 ASSURER UN NOMBRE ADAPTÉ DE ZONES DE LIVRAISONS ET LE RESPECT DE CELLES-CI

La politique de stationnement communale doit intégrer les besoins liés aux établissements commerciaux (HoReCa notamment) présents sur le territoire. En ce sens et conformément au PACS, la Commune évaluera la nécessité de :

- mettre en place de nouvelles aires de livraison ;
- monitorer le respect des aires existantes ;
- intensifier au besoin le contrôle de celles-ci, dans une logique de « tolérance zéro », et dans le respect de l'objectif de ces aires et de la réalité des livraisons (notamment la sécurisation des véhicules et des marchandises qui s'y trouvent).

Ce travail sera réalisé en cohérence avec la perspective d'une gestion plus durable des marchandises sur le territoire communal (cf. action « 4.3.3 Etendre l'offre en mobilités partagées : Villo ! et Cambio » et notamment les vélos-cargos).

De manière opérationnelle, la Commune développera et actualisera **un cadastre des emplacements de livraisons**, réunissant à la fois la liste des emplacements existants tout comme les nouveaux emplacements potentiels (analyse à mener en collaboration avec les commerçants, cf. ci-après).

Un inventaire des emplacements actuels existe déjà au niveau du Service Mobilité mais nécessite une actualisation. Une fois le cadastre créé, il sera opportun de le rendre accessible en ligne, sur le site de

la commune. Par ailleurs, le cadastre permettra d'intégrer plus systématiquement les emplacements lors de la programmation des travaux de rénovation de voiries.

Pour un suivi plus poussé des demandes de création de zones de livraison, un formulaire dédié pourrait être mis à disposition sur le site internet communal, dans une version idéalement également dématérialisée (« guichet en ligne »). Ce formulaire pourrait offrir aussi un premier moyen de contact pour recueillir les éventuelles interrogations et/ou les besoins des commerçants, les interroger sur leurs pratiques : fréquences des livraisons, possibilité de regroupement de celles-ci ou encore marges d'évolution des véhicules utilisés : électrification du parc, livraisons à vélos...dans la perspective d'une **optimisation des livraisons** sur le territoire communal.

Les alternatives aux livraisons en camion/camionnettes se développent à Bruxelles, notamment la **cyclo-logistique**. La commune sera attentive à mettre sur pied un écosystème favorable à celle-ci : communication sur les bonnes pratiques et avantages, création d'espaces dédiés...

5.2.6 ENCOURAGER ET VALORISER LA MUTUALISATION DES ESPACES DE STATIONNEMENT, NOTAMMENT CEUX LOCALISÉS « HORS VOIRIE »

Conformément à son PACS, la commune d'Uccle doit accompagner la possibilité de mutualiser les espaces de stationnement notamment ceux localisés « hors-voirie ». L'augmentation de l'offre « hors-voirie », en particulier lorsqu'un réaménagement en voirie induit des pertes de stationnement, permet par ailleurs de développer de nouvelles fonctionnalités et usages pour l'espace public : augmentation du taux de rotation, notamment pour du stationnement de courte-durée, développement de terrasses, de verdurisation,...

Ainsi, par exemple, dans le cadre du projet de réaménagement de la Place Saint-Job, l'offre de stationnement hors-voirie sera renforcée à proximité du chemin de fer.

L'augmentation de l'offre « hors-voirie » repose sur :

- L'identification d'un ou plusieurs agents dédiés à cette thématique et la tenue de réunions de travail régulières ;
- L'évaluation des potentialités de mutualisation sur base :
 - des formulaires de demande de cartes de dérogation de stationnement « cartes professionnelles » (cf. ci-avant) ;
 - des analyses des permis d'environnement ;
 - d'un appel public à manifestation d'intérêt ;
- La valorisation des bonnes pratiques actuelles (exemple du parking du Lycée Français ou des supermarchés Carrefour Gatti de Gamond et Marlow) pour inciter les autres sociétés uccloises à suivre l'exemple ;
- L'organisation de sessions d'information auprès des acteurs socioéconomiques de la commune ;
- Ou encore la communication intensifiée sur les services existants en région de Bruxelles-Capitale qui mettent en pratique le concept de mutualisation / « parksharing » :
 - La société spécialisée BePark qui propose de gérer et de valoriser les espaces de parking sous-utilisés pour les mettre à disposition de ceux qui en ont besoin. En pratique, la société permet aux particuliers de louer mensuellement ou à la journée un emplacement dans un parking à proximité de leur domicile ou de leur lieu de travail : www.bepark.eu
 - L'agence régionale de stationnement parking.brussels qui propose un accompagnement pour transformer un parking en parking vélo sécurisé. L'Agence du stationnement peut prendre en charge l'installation et la gestion des équipements de stationnement vélo moyennant une mise

à disposition d'espaces au sein de parkings existants. Plus d'informations sur : <https://parking.brussels/fr/smart/parksharing>.

À noter que certaines communes ont mis en place une taxe sur les places de stationnement des entreprises (parkings supérieurs à 10 emplacements) avec la possibilité de réduire cette taxe si les emplacements sont mis à disposition des riverains en dehors des heures d'ouverture.

À plus court terme et en voirie, la mutualisation peut aussi s'effectuer à l'échelle de la place de stationnement. En effet, le Code de la Route intègre désormais (depuis le 1^{er} octobre 2022) un nouveau panneau de stationnement E9j. Il permet un stationnement dit « alternatif » : avec une alternance de différents types de véhicules sur une même place de parking selon la période. Exemple : vélos de 7h30 à 18h ; voitures de 18h à 7h30.

La Commune d'Uccle pourrait faire partie des communes pionnières en Région de Bruxelles-Capitale pour le déploiement de ce dispositif, au niveau des abords d'école par exemple (zone de stationnement vélo cargo par exemple).



Figure 95 - Panneau E9j - stationnement alternatif selon l'horaire

6 MISE EN ŒUVRE DU PLAN

La mise en œuvre du plan sera assurée dans les prochaines années par les services communaux (Mobilité, Travaux, Voirie, Stationnement), avec l'appui des institutions partenaires à commencer par la Région Bruxelles Capitale et en dialogue étroit avec les communes voisines, les opérateurs de mobilité (STIB, SNCB, TEC, Cambio...), les services de Police, ou encore les différents Conseils Consultatifs Ucclois. Les organismes et associations habilitées en matière de mobilité pourront également être consultés.

Certaines mesures du plan d'actions peuvent être entamées dès à présent, d'autres nécessiteront encore des études complémentaires (faisabilité...) voire des arbitrages quant aux modalités de mise en œuvre. Comme indiqué, la plupart nécessiteront des phases.

La Région a mis en place une méthodologie de suivi et évaluation des plans communaux de mobilité. Avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé, la Commune d'Uccle pourra dès lors établir un tableau de suivi de chacune des actions du présent plan incluant des indicateurs de mise en œuvre (état d'avancement) et de réalisation (atteinte des objectifs).

Ces indicateurs pourraient également croiser différents enjeux par ailleurs poursuivis par la Commune, par exemple :

- enjeux de santé publique : bruit, pollution, lutte contre la sédentarité... ;
- enjeux environnementaux : végétalisation de l'espace public, lutte contre les îlots de chaleur urbain... ;
- enjeux de prise en compte du genre
- enjeux de prise en compte des différentes situations de handicap ;
- enjeux de prise en compte des besoins spécifiques à tous les âges : depuis les enfants jusqu'aux aînés,...
- enjeux d'attractivité et de dynamique commerciale ;
- enjeux de sécurité, notamment routière ;
- enjeux de ressources budgétaires et humaines ;
- ou encore enjeux de participation citoyenne.

Sur ce point et comme cela a été rappelé lors de l'Enquête publique, la mise en œuvre devra suivre une approche adaptative, incluant par exemple la réalisation d'enquêtes sur les pratiques des riverains et usagers des quartiers mais également des démarches d'apprentissages partagés telles que la science citoyenne ou les Living Labs comme :

- l'appel à projet de la Région « Bruxelles en vacances » invitant les associations à s'approprier l'espace public pendant l'été avec des interventions qui modifient temporairement l'usage de l'espace public et créent du lien entre les habitants ;
- ou encore le projet « Uccle à pied » mené entre 2022 et 2023 par le Comité des Riverains de Uccle Centre avec le soutien de la commune et de l'asbl Tous à pied qui a conduit à la réalisation de cartes illustrant les pratiques de mobilité dans le quartier ainsi qu'une signalétique dédiée aux piétons.