



PLAN COMMUNAL
DE MOBILITE

UCCLE

Rapport de phase 1: Objectifs



**Phase 1: Etat des lieux, diagnostic de la situation actuelle
et définition des objectifs**

Juillet 2005

TRITEL SA

Boulevard Baudouin 18
1000 Bruxelles

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	1
2. LES OBJECTIFS PROPOSES POUR LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ET LES OPTIONS DE PRINCIPE POUR LA SUITE DE L'ETUDE.	2
2.1. Concevoir un plan de circulation pour tous les modes et à l'échelle de la commune, sur base de l'examen approfondi du rôle attendu et de la contribution de chaque voirie dans le réseau routier	2
2.1.1. <i>Intégrer le schéma directeur zone 30 dans le plan de circulation à l'échelle communale, et le modifier ou le compléter en conséquence</i>	2
2.1.2. <i>Améliorer les vitesses commerciales des véhicules de transport en commun, par l'optimisation des infrastructures existantes, la création de nouvelles infrastructures et la fluidification du trafic</i>	3
2.1.3. <i>Fluidifier la circulation sur les axes structurants du réseau routier</i>	4
2.1.4. <i>Accroître la lisibilité du plan de circulation par l'utilisation de signaux visuels adéquats dans les aménagements et une signalisation directionnelle lisible et structurée des différents lieux de vie</i>	4
2.2. Prévoir et aménager des cheminements sûrs et confortables, pour les piétons et les personnes à mobilité réduite	6
2.2.1. <i>Mettre en valeur et développer le patrimoine des cheminements piétons</i>	6
2.2.2. <i>Améliorer les infrastructures piétonnes aux abords des commerces</i>	6
2.2.3. <i>Sécuriser les cheminements piétons des élèves aux abords des écoles</i>	7
2.3. Développer un réseau de voiries sécurisantes pour les déplacements à vélo	8
2.3.1. <i>Maintenir l'ensemble des sens uniques limités et prendre les mesures nécessaires pour y améliorer la visibilité et la sécurité des cyclistes</i>	8
2.3.2. <i>Mettre en œuvre les réseaux cyclables régionaux et les compléter par des aménagements locaux</i>	8
2.3.3. <i>Séparer physiquement les vélos des flux de circulation lorsque ceux-ci représentent un danger pour les cyclistes</i>	9
2.4. Développer l'offre et améliorer la qualité des transports en commun à Uccle et vers les communes limitrophes	10
2.4.1. <i>Améliorer la cohésion et la couverture du territoire communal par les transports en commun</i>	10
2.4.2. <i>Maintenir une ligne de trams à haut niveau de service vers la gare du Midi et le centre-ville</i>	10
2.4.3. <i>Renforcer le réseau vers l'ULB et les communes situées à l'est du Bois de la Cambre</i>	11
2.4.4. <i>Renforcer le réseau vers Forest et les communes situées à l'ouest du canal</i>	11
2.4.5. <i>Améliorer les fréquences de passage en dehors des heures de pointe</i>	11
2.4.6. <i>Harmoniser et dégager les synergies entre les différents réseaux de transports en commun qui desservent Uccle</i>	11
2.5. Réussir l'intégration du réseau express régional à Uccle	13
2.5.1. <i>Faire desservir tous les arrêts existants et prévus par le RER</i>	13
2.5.2. <i>Veiller à offrir des fréquences de passage élevées et une bonne amplitude horaire dans toutes les gares à Uccle</i>	13
2.6. Prévoir et améliorer les équipements pour encourager les pratiques d'intermodalité	14
2.6.1. <i>Améliorer l'accessibilité des principaux arrêts de transports en commun et des gares RER pour les modes doux</i>	14

2.6.2.	<i>Articuler les lignes de transports en commun autour des nœuds du réseau et des gares RER</i>	14
2.6.3.	<i>Proposer des stratégies pour gérer le stationnement aux abords des gares RER</i>	14
2.6.4.	<i>Prévoir les équipements nécessaires pour améliorer le confort, l'information et la sécurité des usagers aux points d'intermodalité</i>	15
2.7.	Améliorer l'organisation et le fonctionnement du stationnement à Uccle	16
2.7.1.	<i>Prévoir systématiquement un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour les deux-roues et les personnes à mobilité réduite, les entretenir et les faire respecter. Faire respecter l'interdiction de stationner aux arrêts des transports publics, aux coins des rues et sur les passages pour piétons.</i>	16
2.7.2.	<i>Tirer les enseignements du Plan de Stationnement en vigueur à Uccle Centre et examiner l'opportunité de généraliser le Plan de Stationnement à d'autres noyaux commerciaux d'Uccle</i>	16
2.7.3.	<i>Examiner les mesures envisageables pour améliorer la gestion des emplacements en voirie et hors voirie</i>	17
2.7.4.	<i>Rechercher des solutions innovantes, telles que le car-sharing, pour améliorer la problématique du stationnement dans les quartiers résidentiels</i>	17
2.8.	Garantir l'accessibilité des zones d'activités économiques et améliorer l'efficacité des opérations de livraison des commerces et des entreprises	19
2.9.	Intégrer la politique communale de mobilité avec la politique relative à la structuration de l'espace et à la planification de l'aménagement du territoire	20
2.9.1.	<i>Réussir le volet 'mobilité' de l'urbanisation des plateaux Avijl et Engeland</i>	20
2.9.2.	<i>Formuler les recommandations nécessaires pour compléter ou adapter les documents de politique urbanistique dans une optique de mobilité durable</i>	20
2.10.	Entreprendre un travail de sensibilisation et d'éducation pour favoriser l'évolution des mentalités	21
2.11.	Examiner les mesures organisationnelles envisageables pour améliorer la cohérence et l'efficacité de la politique de mobilité menée à Uccle	22

1. INTRODUCTION

Le rapport principal (diagnostic) a permis de mettre en évidence les grands émetteurs et attracteurs de déplacements à Uccle, et de formuler un diagnostic relatif à la qualité et au fonctionnement des réseaux de transport de chaque mode, aux enjeux en matière de mobilité et aux opportunités à saisir.

Le diagnostic a été établi en intégrant au mieux les préoccupations des nombreux intervenants consultés dans le cadre de son élaboration, notamment les acteurs institutionnels (administrations communales et régionales, exploitants de transports en commun,...) et la société civile (associations d'habitants et de commerçants, écoles et grandes entreprises...).

Sur base du diagnostic, les autorités communales ont choisi un ensemble **d'objectifs pour le plan communal de mobilité**, qui constituent dès lors les options de principe à poursuivre pour la suite de l'étude. Les objectifs du plan s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et la qualité du cadre de vie, et sont exposés dans le présent chapitre. Ils sont soumis à l'avis de la population par le biais d'une enquête publique.

Il est cependant important d'insister sur le fait que la mise en oeuvre du plan de mobilité est un processus qui demande du temps et des moyens, et que le nombre d'intervenants nécessaires à sa mise en oeuvre dépasse le strict cadre communal. Les objectifs du plan définissent la situation désirée à terme ; les moyens pour y parvenir et le planning de réalisation seront traités dans le cadre des phases ultérieures de l'étude :

- l'étape suivante du processus (phase 2) consistera à construire un **scénario de mobilité durable**. Celui-ci doit dépasser la simple adéquation de l'offre à la demande et se conformer aux exigences du développement durable ; il sera traduit sous la forme d'un schéma directeur spécifiant le réseau de circulation par mode et d'un ensemble de mesures d'accompagnement pour gérer la demande de transport et de stationnement et garantir le fonctionnement optimal des réseaux ;
- par la suite, un **plan d'actions** sera construit (phase 3). Celui-ci contiendra un ensemble de mesures concrètes à mettre en oeuvre, en indiquant les moyens nécessaires à leur mise en oeuvre et les responsables à concerner. Il établira un calendrier de mise en oeuvre et un degré de priorité pour les actions envisagées

A l'instar du diagnostic, le plan d'actions sera soumis à l'avis de la population par le biais d'une enquête publique, au cours de laquelle tout citoyen pourra réagir à propos des actions concrètes qui auront été proposées.

2. LES OBJECTIFS PROPOSES POUR LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ET LES OPTIONS DE PRINCIPE POUR LA SUITE DE L'ETUDE.

2.1. Concevoir un plan de circulation pour tous les modes et à l'échelle de la commune, sur base de l'examen approfondi du rôle attendu et de la contribution de chaque voirie dans le réseau routier

La conception d'un plan de circulation à l'échelle de la commune est un préalable à la rencontre de plusieurs objectifs relatifs à l'amélioration de l'accessibilité, de la qualité de vie et de la sécurité routière. Il importe en effet de définir les principes d'organisation du réseau routier (grands itinéraires, secteurs dans lesquels la circulation en transit doit être modérée ou interdite, axes où la priorité est donnée aux transports en commun, rues en circulation locale etc.) avant d'être à même de spécifier les aménagements physiques à y apporter, ainsi que les modalités d'organisation : règles de priorité, espace alloué à chaque catégorie d'utilisateurs, aménagement des carrefours, etc.

Le plan de circulation a pour ambition de concilier les attentes et les besoins de toutes les catégories d'utilisateurs ; il doit fédérer l'ensemble des actions qui sont ou qui seront mises en oeuvre en matière d'infrastructures de transport. A ce titre, le plan de circulation doit appréhender la problématique de la mobilité dans sa globalité. Il fournit dès lors une « vue d'ensemble » des actions à entreprendre sur le plan de l'aménagement et de l'organisation des infrastructures de transport, qui devront être ensuite déclinées dans un ensemble d'actions spécifiques.

2.1.1. Intégrer le schéma directeur zone 30 dans le plan de circulation à l'échelle communale, et le modifier ou le compléter en conséquence

La commune a entrepris la mise en oeuvre d'un schéma directeur zones 30. Celle-ci doit être poursuivie, mais il est opportun de réévaluer le schéma directeur en fonction du plan de circulation, et de l'adapter ou de l'étendre en conséquence.

La mise en oeuvre des zones 30 permet de rencontrer simultanément plusieurs objectifs. Cependant, le degré d'importance accordé à chaque objectif est susceptible de varier selon les choix retenus et les contraintes/caractéristiques imposées par l'environnement local :

- une distribution plus équitable de l'espace public entre tous ses utilisateurs ;
- l'amélioration du cadre de vie, et la valorisation des fonctions de séjour et de rencontres des espaces publics ;
- la diminution de la vitesse des automobilistes et l'amélioration de la sécurité routière ;
- la réduction du volume du trafic.

Les équipements à préconiser pour l'aménagement des zones 30 peuvent varier selon les objectifs retenus :

- des équipements légers combinés à un plan de circulation local (boucles de circulation) sont bien indiqués lorsque l'objectif dominant est la diminution du volume du trafic (exemple de la zone 30 Langeveld) ;
- des équipements plus conséquents sont nécessaires s'il est choisi de tolérer un certain niveau de circulation en transit à travers la zone 30 et si l'objectif dominant porte davantage sur la réduction des vitesses (aménagements actuels des zones 30 Pêcherie et Colonel Chaltin).

Le plan de circulation définira la localisation des zones 30 à installer sur le territoire communal, ainsi que leurs principes d'aménagements (équipements souhaités).

2.1.2. *Améliorer les vitesses commerciales des véhicules de transport en commun, par l'optimisation des infrastructures existantes, la création de nouvelles infrastructures et la fluidification du trafic*

Pour augmenter l'attractivité des transports en commun, il est nécessaire d'en augmenter l'efficacité. Trop souvent aujourd'hui, les trams et les autobus sont piégés dans les embouteillages et pénalisés dans leur progression par le manque de priorité qui leur est accordée. Les sites propres permettent de soustraire localement les véhicules des transports en commun de ces difficultés, mais le bénéfice qui en résulte est bien souvent neutralisé par les perturbations rencontrées en amont et en aval des sites propres.

En conséquence, **il est nécessaire d'aborder la problématique de la circulation des transports en commun selon une logique d'axe, en cohérence avec les options retenues dans le plan de circulation, afin d'augmenter leurs vitesses commerciales.** Cela doit se traduire à court terme par la mise en oeuvre des principes d'action suivants :

- utiliser au maximum les sites propres existants, et le cas échéant repenser les itinéraires de certaines lignes afin de créer des axes performants circulant principalement ou quasi-exclusivement en site propre. Pour la commune d'Uccle, cela concerne par exemple un axe tram reliant la rue de Stalle, l'avenue Brugmann et l'avenue Albert, et se prolongeant ensuite dans les tunnels du pré-métro vers la gare du Midi et le centre-ville ;
- accorder la priorité aux transports publics aux carrefours, par l'installation de sas autobus, de couloirs réservés et par l'optimisation des grilles de feux,... ;
- installer de nouveaux sites propres, là où c'est possible : le Plan Communal de Mobilité examinera les axes sur lesquels il pourrait être possible de créer des sites propres : par exemple, rue du Château d'Or, rue Engeland, certains tronçons de la chaussée de Waterloo, dans la traversée du Bois de la Cambre ... ;
- prendre les mesures nécessaires pour fluidifier la circulation notamment sur les axes parcourus par les transports en commun (chaussée d'Alseberg, chaussée de Waterloo ...) : règles de priorité, aménagement des carrefours, prévoir des phases de feux spécifiques avec détection pour les transports public,...

Par ailleurs, **une réflexion doit être lancée sans retard concernant les nouvelles infrastructures de transports en commun à créer à Uccle à moyen et à long terme :**

- la faisabilité et l'opportunité de réaliser une nouvelle voirie réservée aux transports en commun longeant le chemin de fer entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle, se connectant au site propre existant de la rue de Stalle ;
- à plus long terme, l'opportunité d'étendre le réseau métro vers Uccle ou l'amélioration structurelle des conditions de circulation sur la chaussée d'Alsemberg.

2.1.3. Fluidifier la circulation sur les axes structurants du réseau routier

Afin de permettre la mise en œuvre du plan de circulation, l'efficacité des axes structurants du réseau routier doit être améliorée. C'est en effet une condition nécessaire pour pouvoir encourager la circulation en transit à rester sur les grands axes, modérer en conséquence la circulation dans les quartiers résidentiels, et pour améliorer les conditions de circulation des lignes de transports en commun aux endroits où ils ne bénéficient pas de sites propres.

A ce titre, **un diagnostic approfondi du fonctionnement des axes structurant qui seront définis dans le plan de circulation doit être établi ; ce diagnostic doit conduire à un ensemble de propositions concrètes pour y améliorer la fluidité du trafic**, à l'image des mesures récemment mises en œuvre sur la chaussée d'Alsemberg. Par exemple :

- modification des règles de priorité et des sens de circulation de certaines artères coupant les axes structurants ;
- réaménagement de certains carrefours, optimisation des grilles de feux ;
- réglementations relatives au stationnement, aux modalités et aux horaires de livraison des commerces,... ;
- conclusion éventuelle de nouveaux contrats de mobilité et réévaluation des contrats existants,...

2.1.4. Accroître la lisibilité du plan de circulation par l'utilisation de signaux visuels adéquats dans les aménagements et une signalisation directionnelle lisible et structurée des différents lieux de vie

Le succès d'un plan de circulation dépend en partie de son appropriation et de son respect par les différentes catégories d'utilisateurs. L'un des moyens pour y parvenir est de veiller à la lisibilité et à la compréhension du plan par le plus grand nombre. Pour y parvenir, il est souhaitable d'agir sur la lisibilité des infrastructures et sur la signalisation directionnelle, spécifique à chaque catégorie d'utilisateurs.

La lisibilité des infrastructures consiste à intégrer dans les aménagements un ensemble de signaux visuels à destination des utilisateurs du réseau de transport considéré, afin de le conduire à adapter naturellement son comportement (choix d'itinéraire, vitesse,...) en fonction de ce qui est attendu, conformément aux principes retenus dans le plan de circulation. Par exemple :

- le choix de matériaux et/ou de tonalités différentes dans les aménagements, selon le type de voirie (rue locale / axe structurant) et l'utilisateur concerné (piéton, deux-roues, transports en commun, voitures) ;
- la systématisation des 'sas' aux points d'interface entre les voiries locales et les axes structurants du réseau routier, matérialisés par une discontinuité dans les aménagements : couleurs et matériaux utilisés, type de revêtement, oreilles de trottoirs, luminaires,... ;
- la conception des aménagements et le choix du mobilier urbain de manière à faire coïncider les vitesses souhaitées et les vitesses praticables,...

Le Plan Communal de Mobilité veillera à une utilisation judicieuse des signaux visuels, en particulier en évitant la multiplication des panneaux routiers et en étudiant soigneusement leur positionnement pour accroître leur efficacité et réduire les entraves aux cheminements.

De son côté, **la signalisation directionnelle contribue à la fois à aider l'utilisateur occasionnel à se situer dans l'espace et à mettre en valeur le patrimoine, les équipements et les noyaux commerciaux situés sur le territoire communal.**

Elle doit être déclinée pour chaque catégorie d'utilisateurs :

- selon les lieux et les équipements dont l'accès doit être indiqué : signalisation supra-communale sur les axes structurants, signalisation locale des équipements, des noyaux communaux, des parkings publics, des écoles et des principaux noeuds de transports en commun etc ;
- selon et les caractéristiques du support utilisé : on évitera par exemple d'utiliser des panneaux de type « routier » pour baliser les cheminements piétons ou les itinéraires cyclables. De même, les couleurs utilisées, la taille et l'emplacement de la signalisation adaptées aux besoins de chaque catégorie d'utilisateur, et le positionnement des supports ne pourra en aucun cas constituer une entrave aux cheminements.

2.2. Prévoir et aménager des cheminements sûrs et confortables, pour les piétons et les personnes à mobilité réduite

Toute personne qui se déplace débute et termine son voyage à pied. C'est pourquoi une attention particulière doit être accordée à la qualité et à la sécurité des cheminements piétons, et à leur éclairage, tant à l'origine des déplacements (dans les quartiers résidentiels) qu'à leur destination (dans les zones d'activités, de commerces ou de loisirs). Les aménagements doivent tenir compte des besoins des différentes catégories d'utilisateurs : les jeunes enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite, les parents qui se déplacent avec des poussettes etc.

Par ailleurs, la marche à pied doit être également considérée comme un mode de déplacement à part entière, que ce soit pour des motifs utilitaires (pour les déplacements de courte distance) ou de loisirs. Ce second motif est fort présent à Uccle tant il est vrai que la présence de nombreux parcs, le caractère aéré des quartiers et la proximité du Bois de la Cambre et de la Forêt de Soignes incitent à la promenade.

2.2.1. Mettre en valeur et développer le patrimoine des cheminements piétons

Le réseau historique de venelles, chemins et sentiers est encore bien présent à Uccle. Son morcellement est cependant important et ne permet souvent plus que des liaisons de type local. Il convient de réhabiliter ce patrimoine et d'en rétablir la continuité en aménageant les tronçons désaffectés et en y ajoutant de nouveaux tronçons, le long des voiries où la présence des voitures peut/doit être fortement dissuadée ou de nouvelles liaisons à créer.

Le Plan Communal de Mobilité proposera un réseau structurant de cheminements piétons continus répondant à la fois à la fonction utilitaire des déplacements (déplacements de courte ou de moyenne distance vers les grands équipements, les écoles, les arrêts de transports en commun,...) et à la fonction récréative. Leur aménagement doit explicitement tenir compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, et réduire les effets barrière (traversées piétonnes des axes à grande circulation, notamment).

Ce réseau doit s'articuler autour des nombreux parcs et espaces verts ucclois, qui constituent des lieux de détente et de promenade privilégiés. Notamment, les accès à la Forêt de Soignes et au Bois de la Cambre doivent être facilités. Le réseau doit par ailleurs s'intégrer aux équipements pour modes doux prévus par ailleurs au niveau régional : le maillage vert, la promenade verte et le projet de voies vertes de l'IBGE.

2.2.2. Améliorer les infrastructures piétonnes aux abords des commerces

Les noyaux commerciaux sont par définition des lieux fréquentés par un nombre élevé de piétons. L'infrastructure piétonne doit y être particulièrement confortable et accueillante et permettre à plusieurs personnes de marcher de front ou à deux poussettes de se croiser.

Il convient dès lors de veiller à l'état général des trottoirs et d'y prévoir une largeur suffisante pour leur permettre de remplir pleinement leur rôle et d'être parfaitement accessible aux personnes à mobilité réduite. La continuité des cheminements doit être assurée, en particulier à la hauteur des carrefours (oreilles de trottoirs pour y empêcher le stationnement gênant), et les effets barrières formés par la chaussée d'Alseberg au shopping d'Uccle-Centre et de la chaussée de Waterloo à la Bascule et au Fort-Jaco doivent être atténués.

2.2.3. *Sécuriser les cheminements piétons des élèves aux abords des écoles*

Aux heures de début et fin des cours, les abords des écoles accueillent un nombre très important de piétons venant soit de leur domicile, soit des arrêts de transports en commun, soit encore de l'endroit où une voiture les a déposés. La présence de jeunes enfants n'ayant pas forcément une bonne connaissance du fonctionnement de la rue et la relative insouciance des élèves de tout âge imposent la nécessité d'adapter l'infrastructure pour leur sécurité.

Le Plan Communal de Mobilité étudiera les actions à mettre en œuvre pour sécuriser les abords des écoles. En fonction de la situation locale et de la distance à l'école, celles-ci pourraient être de :

- **veiller à la qualité, au confort et à la continuité des trottoirs au départ des écoles dans les différentes directions ;**
- **mieux canaliser la circulation ou en réduire le volume ;**
- **réduire les vitesses de passage en améliorant la lisibilité et la qualité des aménagements (zones 30 aux abords des écoles) ;**
- **protéger les traversées piétonnes, au besoin en les surélevant et/ou en y installant un feu à commande manuelle ;**
- **prévoir des zones de dépose-minute à quelque distance des écoles pour limiter la circulation au droit de celles-ci, reliés aux établissements par un cheminement piéton sûr et confortable,...**

2.3. Développer un réseau de voiries sécurisantes pour les déplacements à vélo

En tant que mode de déplacement, le vélo possède un très grand potentiel d'utilisation puisqu'il est particulièrement performant pour les trajets de moins de 5 kilomètres, soit plus de la moitié des déplacements effectués en région bruxelloise.

La pratique du vélo est encore fortement marginale à Uccle. Si le relief assez vallonné de la commune représente plutôt un frein à son utilisation, le nombre et la proximité des espaces verts et le calme de certains quartiers sont incontestablement des atouts pour y encourager ce mode de déplacement. Par ailleurs l'importante population scolaire à Uccle constitue un réservoir considérable de cyclistes potentiels pour autant que l'infrastructure leur permette de se déplacer en toute sécurité. **Une infrastructure sécurisante et de qualité est en effet essentielle pour inciter la population à utiliser le vélo.**

2.3.1. *Maintenir l'ensemble des sens uniques limités et prendre les mesures nécessaires pour y améliorer la visibilité et la sécurité des cyclistes*

Depuis le 1^{er} juillet 2004, l'ensemble des rues à sens unique sont accessibles à contresens par les cyclistes. Ces sens uniques limités (SUL) permettent aux cyclistes d'éviter les grands axes et les détours, bien plus pénalisants en vélo qu'en voiture puisqu'ils imposent un effort physique supplémentaire.

Bien conçus, les SUL offrent en outre des avantages en termes de sécurité pour les cyclistes. Ces derniers peuvent notamment établir un contact visuel avec les automobilistes et contrôlent dès lors mieux la situation que lorsqu'ils roulent dans le même sens que ceux-ci.

Les carrefours restent néanmoins des points de conflit ; la visibilité et la sécurité des utilisateurs doivent y être améliorée. Ainsi, aux endroits où elle ne suffit pas, la signalisation réglementaire peut être complétée par des marquages au sol, et la limitation du stationnement aux coins de rues par des aménagements adéquats contribue fortement à la visibilité mutuelle des cyclistes et des automobilistes, et à leur sécurité.

2.3.2. *Mettre en œuvre les réseaux cyclables régionaux et les compléter par des aménagements locaux*

La Région de Bruxelles-Capitale a entrepris l'aménagement de plusieurs réseaux – utilitaires et de loisirs – à destination des cyclistes :

- les itinéraires cyclables régionaux (ICR) sont des itinéraires balisés recommandés aux cyclistes pour les déplacements de moyenne à longue distance. Ils empruntent des voiries locales où la circulation y est peu dense et donc moins stressante que sur les routes principales. Des dix-neuf itinéraires radiaux et en rocade prévus pour la Région de Bruxelles-Capitale, cinq traversent la commune d'Uccle mais un seul d'entre eux est aujourd'hui opérationnel.
- à ces itinéraires plutôt destinés à des déplacements de type utilitaires s'ajoutent d'autres infrastructures mixtes cyclistes/piétons principalement dédiées aux loisirs. Parmi elles, une *promenade verte* ceinturant la Région de Bruxelles-Capitale est prévue (déjà opérationnelle à Uccle dans le quartier Engeland), et l'IBGE examine aujourd'hui un programme de *voies vertes* longeant les lignes de chemin de fer 26 et 124.

Par ailleurs, la présence à Uccle de nombreux espaces verts (dont les plus importants sont le Bois de la Cambre et la Forêt de Soignes) et de quartiers aérés attire de nombreux promeneurs et cyclistes occasionnels.

Le Plan Communal de Mobilité intègre l'objectif d'achever sans retard la mise en oeuvre des ICR encore à l'état de projet, ainsi que l'aménagement des voies vertes et de la promenade verte.

Ces réseaux régionaux doivent être complétés par **l'étude et la création d'itinéraires cyclables communaux (ICC) : ces derniers remplissent à la fois un rôle de liaison entre les itinéraires régionaux et de ramification de ces derniers sur le territoire communal.**

Les itinéraires cyclables doivent être correctement éclairés, balisés et entretenus ; ils doivent être pourvus d'emplacements de stationnement pour vélos adéquats et former un réseau homogène desservant les grands équipements communaux : écoles, noyaux commerciaux, gares etc. A l'instar de ce qui a été recommandé pour les cheminements piétons, un effort doit être entrepris pour réduire les effets barrières causés par les chaussées à trafic élevé, notamment la chaussée de Waterloo en ce qui concerne l'accès à la Forêt de Soignes et au Bois de la Cambre. Une analyse systématique des ruptures de continuité que constituent les grands carrefours devrait être faite, dans le but de les sécuriser avant la mise en oeuvre des itinéraires cyclables.

2.3.3. Séparer physiquement les vélos des flux de circulation lorsque ceux-ci représentent un danger pour les cyclistes

Sur les voiries qui observent un trafic intense ou des vitesses de circulation importantes, la sécurité des cyclistes n'est plus assurée.

Le plan communal de mobilité étudiera sur ces axes la possibilité d'aménager une piste cyclable séparée de la chaussée.

2.4. Développer l'offre et améliorer la qualité des transports en commun à Uccle et vers les communes limitrophes

A l'heure actuelle, les transports en commun à Uccle ne répondent pas à ce que l'on pourrait être en droit d'attendre. Ainsi, pour de nombreuses catégories de personnes, ils ne constituent pas en l'état une alternative satisfaisante à l'utilisation de la voiture particulière. Les raisons de cet état de fait sont nombreuses et renvoient bien souvent au passé ; il n'en reste pas moins vrai que l'amélioration de l'offre et de la qualité des transports publics à Uccle constitue un enjeu important dans le cadre de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité.

S'il faudra nécessairement du temps pour rattraper le retard accumulé, et si le nombre d'intervenants est élevé et dépasse largement le cadre communal, **la mise en oeuvre prochaine du plan tram et du plan bus de la STIB et celle du réseau express régional constituent autant d'opportunités à saisir pour corriger certaines faiblesses des transports publics à Uccle et améliorer les réseaux existants.**

2.4.1. Améliorer la cohésion et la couverture du territoire communal par les transports en commun

Les quartiers Fond'Roy et Prince d'Orange situés au sud du territoire communal ne sont pas desservis par les transports en commun. Les lignes les plus proches circulent soit sur l'avenue Dolez (bus 43), soit sur la chaussée de Waterloo (lignes Tec et De Lijn), laissant à certains endroits un territoire de près de deux kilomètres sans transports en commun.

La création d'une ligne d'autobus pour desservir ces quartiers constitue depuis longtemps une demande de la commune d'Uccle, et fait à ce titre partie des objectifs du Plan Communal de Mobilité. Le projet de plan bus de la STIB y répond favorablement, en déviant la ligne 43 par l'avenue du Prince d'Orange.

De manière générale, **le Plan Communal de mobilité examinera et proposera les adaptations nécessaires pour améliorer la cohésion des réseaux de transports en commun à Uccle, et créer ou maintenir des relations transversales à travers la commune.** Par exemple, l'extension de la ligne d'autobus 48 vers le centre d'Uccle ou le shopping de Drogenbos sera étudiée, afin d'améliorer l'efficacité de cette desserte et de permettre son intégration avec les autres lignes de transports en commun uccloises.

2.4.2. Maintenir une ligne de trams à haut niveau de service vers la gare du Midi et le centre-ville

Afin d'améliorer la qualité du service sur la ligne de pré-métro Albert – gare du Nord, le plan tram de la STIB prévoit d'y supprimer la ligne 55 en raison des difficultés qu'elle rencontre notamment sur la chaussée d'Alseberg à Uccle, faute de site propre ou d'infrastructure hors voirie (tunnel). L'utilisateur actuel du 55 qui doit se rendre au-delà de la gare du Midi devra alors changer de tram en cours de route.

Pour la situation à court terme, **le Plan Communal de Mobilité préconise le maintien d'une ligne de trams à haut niveau de service entre le centre d'Uccle et le centre-ville via la ligne de pré-métro Albert – gare du Nord, en empruntant les sites propres de l'avenue Albert, de la rue de Stalle et de l'avenue Brugmann** comme alternative à l'utilisation de la chaussée d'Alseberg.

Le PCM examinera également, pour le long terme, la faisabilité et l'opportunité d'améliorer structurellement les conditions de circulation des trams sur la chaussée d'Alseberg ou d'y installer de nouvelles infrastructures performantes pour les transports publics.

2.4.3. Renforcer le réseau vers l'ULB et les communes situées à l'est du Bois de la Cambre

Historiquement, les réseaux de transports (publics et privés) se sont d'abord développés selon un axe radial, en direction du centre de Bruxelles. Les évolutions urbanistiques et socio-économiques de ces dernières décennies ont cependant conduit à une extension des équipements et des activités dans les communes de la deuxième couronne, faisant croître la demande de déplacements sur un axe orbital, moins bien desservi par les transports publics.

Ce phénomène assez général à Bruxelles est aggravé à Uccle par la présence du Bois de la Cambre et de la Forêt de Soignes qui créent un effet barrière, limitant et saturant les itinéraires possibles vers l'ULB et les communes à l'est d'Uccle. A ce titre, **le Plan Communal de Mobilité doit analyser l'intérêt de créer de nouvelles lignes ou d'adapter les lignes existantes traversant le Bois de la Cambre, et de les diriger vers le campus de l'ULB.**

2.4.4. Renforcer le réseau vers Forest et les communes situées à l'ouest du canal

Il importe également de maintenir et de renforcer les liaisons orbitales vers Forest et vers l'ouest de Bruxelles, compte tenu notamment du développement significatif des équipements et des activités commerciales dans les environs de la chaussée de Mons (campus Erasme de l'ULB, shoppings IKEA et CORA, zone d'activités économiques de la Route de Lennik, etc.)

Bien que moins importante qu'au Bois de la Cambre, la zone du canal représente également un effet barrière pour les relations orbitales vers l'ouest de la Région. La seule ligne d'autobus qui circule entre Uccle et Anderlecht (le bus 98) présente en semaine des fréquences de passage très limitées (un bus par heure durant les heures creuses, deux bus par heure durant les heures de pointe) et n'est pas exploitée en soirée et durant le week-end.

Le Plan Communal de Mobilité examinera la faisabilité de renforcer l'offre en transports publics entre Uccle, Forest et Anderlecht.

2.4.5. Améliorer les fréquences de passage en dehors des heures de pointe

L'amélioration de la desserte par les transports en commun passe par le renforcement des services en soirée et le week-end.

Le Plan Communal de Mobilité envisagera des mesures d'amélioration telles que le renforcement des fréquences et l'élargissement de la plage horaire d'exploitation de certaines lignes.

2.4.6. Harmoniser et dégager les synergies entre les différents réseaux de transports en commun qui desservent Uccle

En plus de la STIB, les Tec et De Lijn jouent également un rôle important dans l'exploitation des lignes d'autobus à Uccle. Cependant, les trois opérateurs cohabitent plus qu'ils ne collaborent : en plusieurs endroits, deux exploitants desservent le même itinéraire sans réelle coordination des

horaires (chaussée de Waterloo, rue Edith Cavell,...), et l'intégration tarifaire n'est pas encore pleinement réalisée. Les modifications prévues dans le plan bus de la STIB concernant la ligne 43 ajouteront un troisième exploitant sur la chaussée de Waterloo, sur une distance de près de deux kilomètres.

Le Plan Communal de Mobilité examinera dans quelle mesure la rationalisation de l'offre des trois exploitants peut être envisagée afin de la redéployer de façon plus efficace sur le territoire communal, au bénéfice à la fois des utilisateurs et des exploitants.

2.5. Réussir l'intégration du réseau express régional à Uccle

Le début du chantier de mise à quatre voies de la ligne 124 marque réellement le début de la concrétisation du RER à Uccle. Le réseau devrait être complètement opérationnel dès la fin 2012, et sa mise en oeuvre s'accompagnera d'une amélioration significative de la desserte du territoire communal par les transports en commun.

Le RER représente un enjeu majeur pour la Commune d'Uccle. Sa mise en oeuvre est essentielle pour pouvoir arriver à stabiliser de façon durable la circulation à Uccle. A ce titre, il est de l'intérêt de la Commune de peser de tout son poids pour réussir l'intégration du RER à Uccle.

2.5.1. Faire desservir tous les arrêts existants et prévus par le RER

A l'heure actuelle, cinq gares ou points d'arrêts de la SNCB sont localisés à Uccle ou dans son voisinage immédiat : Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet, Linkebeek, Moensberg, Saint-Job. Outre la construction d'une nouvelle station de correspondance entre les lignes 26 et 124 au Moensberg, deux nouveaux points d'arrêts sont inscrits au Plan Régional de Développement : Vivier d'Oie et Verrewinkel. La demande d'une halte Verwinkel / Lycée Français sur la ligne 26 a été formulée par la Commune dans son avis sur la demande SNCB de mise à 4 voies de la ligne 124.

Le Plan Communal de Mobilité confirme la volonté de mettre en service l'ensemble des nouveaux points d'arrêts prévus et de maintenir en service les gares existantes.

2.5.2. Veiller à offrir des fréquences de passage élevées et une bonne amplitude horaire dans toutes les gares à Uccle

Pour que le RER soit une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière à Uccle, il est nécessaire :

- que les fréquences de passage restent élevées tout au long de la journée ;
- que le réseau soit aussi opérationnel en soirée, le samedi et le dimanche ;
- que le réseau soit facile à utiliser (notamment, par la desserte systématique de toutes les gares vers Bruxelles par tous les trains).

Ces objectifs sont essentiels pour la commune d'Uccle et sont à ce titre partie intégrés à ceux du Plan Communal de Mobilité.

2.6. Prévoir et améliorer les équipements pour encourager les pratiques d'intermodalité

Améliorer l'efficacité et l'attractivité des transports publics est indissociable des mesures à entreprendre pour faciliter l'accès aux gares et aux autres arrêts de transports en commun, depuis les lieux de départ et de destination des utilisateurs. Le rayonnement d'un arrêt sera en effet plus élevé s'il est facilement accessible par tous les modes.

2.6.1. Améliorer l'accessibilité des principaux arrêts de transports en commun et des gares RER pour les modes doux

Le moyen le plus facile pour rejoindre une gare ou un arrêt d'autobus est de s'y rendre à pied ou à vélo. Cela demande de prévoir des cheminements sûrs et confortables, correctement signalés, éclairés et bien entretenus, centrés autour des gares.

Le Plan Communal de Mobilité doit intégrer cette dimension dans la réflexion relative à la conception des réseaux cyclables et piétons. En particulier, les cheminements entre les gares/arrêts et les écoles et autres équipements fréquentés par les jeunes feront l'objet d'une attention particulière. Par ailleurs, la faisabilité d'installer un nouveau cheminement piétons entre la gare de Calevoet et la zone d'entreprises de la rue de Stalle sera étudiée.

2.6.2. Articuler les lignes de transports en commun autour des nœuds du réseau et des gares RER

La mise en œuvre prochaine du réseau RER et du plan bus de la STIB offre l'opportunité de repenser et d'améliorer les possibilités de correspondance entre les réseaux. L'intermodalité train-tram-bus doit être développée, notamment aux gares d'Uccle-Calevoet, de Saint-Job et du Vivier d'Oie.

Le Plan Communal de Mobilité examinera comment modifier les réseaux de transports publics dans une optique d'amélioration de l'intermodalité avec le RER.

2.6.3. Proposer des stratégies pour gérer le stationnement aux abords des gares RER

La mise en œuvre du RER est de nature à accroître la demande de stationnement aux abords des gares, du fait des usagers qui pourraient être tentés d'y laisser leur voiture pour poursuivre leur déplacement en train.

Des solutions devront être trouvées pour concilier la nécessité d'accueillir ces nouveaux utilisateurs avec celle de maintenir une offre de stationnement suffisante à l'usage des habitants et des commerces riverains. Celles-ci seront examinées pour chaque gare dans le cadre du Plan Communal de Mobilité, et comprendront le cas échéant :

- l'installation d'une infrastructure de type kiss-and-ride (dépose minute) aux abords des gares ;
- la création d'emplacements supplémentaires aux abords des gares, réservés aux clients des transports en commun.

2.6.4. *Prévoir les équipements nécessaires pour améliorer le confort, l'information et la sécurité des usagers aux points d'intermodalité*

De manière générale, les gares et autres points d'intermodalité (parking Stalle, principaux arrêts de correspondance...) doivent offrir à leurs utilisateurs **des équipements visant à augmenter leur confort et leur sécurité, et minimiser la pénibilité de la correspondance**. Par exemple :

- des parkings pour deux-roues en suffisance, couverts et surveillés, bien situés par rapport aux quais d'embarquement ;
- des cheminements piétons vers les quais courts, sûrs et confortables, balisés et éclairés,... ;
- une information statique et en temps réel à propos des réseaux de transports en commun : plans du réseau, horaires, temps d'attente avant le prochain passage, perturbations sur le réseau, etc.
- des guichets, commerces de proximité (boulangerie, librairie,...) et autres équipements.

2.7. Améliorer l'organisation et le fonctionnement du stationnement à Uccle

Dans plusieurs quartiers d'Uccle, la demande de stationnement en voirie est supérieure à l'offre. Il en résulte bien souvent des pratiques de stationnement illicite : stationnement en double file, sur les trottoirs, aux carrefours, aux arrêts d'autobus, sur les passages pour piétons etc.

Si les raisons de ces difficultés varient bien souvent en fonction de l'environnement local, les conséquences en affectent tous les utilisateurs, à la fois du point de vue de l'accessibilité des lieux de résidence et d'activités, de la qualité du cadre de vie et du confort et de la sécurité des utilisateurs. À ce titre, **l'examen de mesures pour améliorer l'organisation et le fonctionnement du stationnement à Uccle doit faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité**, en étroite interaction avec les autres objectifs du Plan visant à améliorer l'efficacité et le recours aux modes de transports alternatifs à la voiture particulière et dont la mise en œuvre devrait se traduire par une réduction de la demande de stationnement.

- 2.7.1. *Prévoir systématiquement un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour les deux-roues et les personnes à mobilité réduite, les entretenir et les faire respecter. Faire respecter l'interdiction de stationner aux arrêts des transports publics, aux coins des rues et sur les passages pour piétons.*

L'installation d'emplacements réservés pour les personnes à mobilité réduite et pour les deux-roues doit être systématisée à proximité de tous les générateurs de déplacements : noyaux commerciaux, écoles, clubs sportifs, administrations, entreprises, autres équipements etc. De manière générale, les nouveaux aménagements intègrent déjà cette exigence, mais **d'avantage d'attention devrait être accordée** :

- **au respect des emplacements réservés** (contrôle et répression pour limiter les utilisations abusives) ;
- **à la pérennité de certains aménagements** (remplacement/réparations suite aux actes de vandalisme ou aux dégradations) ;
- **à améliorer la localisation et l'efficacité de certains aménagements** (parking vélos notamment : meilleure adéquation avec les besoins des utilisateurs), en les prévoyant explicitement dès le début du processus de conception des aménagements, lors des travaux lourds de renouvellement des infrastructures.

Pour des raisons liées à la fois au confort et à la sécurité des utilisateurs, **il est absolument nécessaire de faire respecter l'interdiction de stationnement au droit des arrêts d'autobus, aux carrefours et sur les passages pour piétons**. L'installation de nouvelles avancées de trottoirs aux arrêts de transports en commun et aux carrefours est un moyen efficace pour y parvenir, lorsqu'on ne peut pas compter sur le civisme des automobilistes.

- 2.7.2. *Tirer les enseignements du Plan de Stationnement en vigueur à Uccle Centre et examiner l'opportunité de généraliser le Plan de Stationnement à d'autres noyaux commerciaux d'Uccle*

Le plan de stationnement d'Uccle Centre est entré en service en juin 2004. Son objectif est de concilier les impératifs de rotation du stationnement dans le noyau commercial et de priorité

accordée au stationnement résidentiel. Il semble jusqu'ici répondre pleinement aux attentes de la majorité des commerçants et des riverains, et plusieurs acteurs économiques ont d'ores et déjà témoigné de leur intérêt pour étendre ce système à d'autres noyaux commerciaux.

Il convient désormais de tirer les enseignements approfondis de cette première expérience auprès de toutes les catégories d'utilisateurs, et d'étudier en conséquence les possibilités pour en améliorer le fonctionnement et transposer le Plan de Stationnement à d'autres noyaux commerciaux.

2.7.3. *Examiner les mesures envisageables pour améliorer la gestion des emplacements en voirie et hors voirie*

Les problèmes de stationnement sont généralement plus aigus dans les quartiers qui combinent la fonction résidentielle avec la fonction commerciale ou de bureaux. Pourtant, dans certains cas, un examen local de la problématique du stationnement laisse entrevoir des pistes d'amélioration basées sur une démarche organisationnelle visant à atteindre une meilleure utilisation des emplacements existants :

- mieux surveiller et signaler les parkings publics hors voirie pour améliorer leur taux d'occupation et éviter qu'ils ne se remplissent que lorsque tous les emplacements en voirie sont déjà occupés en surcapacité (cas du parking 1180 ou du parking communal de la rue du Doyenné, par exemple) ;
- reporter le stationnement de longue durée (voitures ventouses) sur des emplacements plus distants pour améliorer la rotation du stationnement à proximité des services et des équipements ;
- mieux répartir la demande de stationnement dans l'espace pour éviter de concentrer les nuisances de stationnement et le stationnement gênant dans certaines zones, alors qu'il suffit parfois de marcher 50 à 100 mètres pour trouver un emplacement disponible (cas du noyau commercial du Fort-Jaco) ;
- partager dans le temps certains emplacements hors voirie : par exemple, autoriser le stationnement nocturne des riverains sur des emplacements réservés pendant la journée aux activités commerciales ou aux bureaux,...

Le Plan Communal de Mobilité examinera la faisabilité de ces stratégies organisationnelles de gestion du stationnement, et encouragera la motivation des acteurs locaux afin qu'ils collaborent activement à ce processus.

2.7.4. *Rechercher des solutions innovantes, telles que le car-sharing, pour améliorer la problématique du stationnement dans les quartiers résidentiels*

Suite à l'accroissement sensible du taux de motorisation observé au cours des dernières décennies, plusieurs quartiers résidentiels d'Uccle présentent aujourd'hui de gros problèmes de stationnement nocturne. Il en résulte des pratiques de stationnement gênant et l'obligation pour les riverains de tourner parfois assez longtemps avant de trouver un emplacement disponible.

La solution apportée traditionnellement par la Commune d'Uccle à ce problème consiste à mettre certaines rues à sens unique pour pouvoir y augmenter l'offre en stationnement : cette

pratique n'est cependant pas toujours possible ou souhaitable (elle incite aux excès de vitesse), et atteint déjà ses limites à certains endroits. **En conséquence, il apparaît aujourd'hui nécessaire de rechercher des solutions alternatives innovantes à cette approche.**

L'une d'elles pourrait être l'établissement d'un inventaire des emplacements existants hors voirie inutilisés (garages transformés en caves, emplacements souterrains inutilisés dans les immeubles résidentiels, etc.) et des incitants/mesures envisageables pour inciter les propriétaires à (re)mettre en service les emplacements concernés.

Une autre possibilité consiste à **prévoir l'installation de stations de car-sharing dans les quartiers où le stationnement pose problème.** Les adhérents à ce système se partagent l'utilisation d'un ensemble de véhicules en fonction de leurs besoins ; ce système remplace avantageusement la deuxième voiture du ménage et réduit en conséquence la demande de stationnement en voirie.

2.8. Garantir l'accessibilité des zones d'activités économiques et améliorer l'efficacité des opérations de livraison des commerces et des entreprises

Par rapport à d'autres communes de la Région de Bruxelles-Capitale, l'activité industrielle est peu présente à Uccle. Le nombre de grandes entreprises est relativement limité sur le territoire communal, et une bonne partie d'entre elles sont implantées dans un périmètre restreint, situé le long de la rue de Stalle et à l'ouest de la ligne de chemin de fer Bruxelles – Nivelles. Dans l'ensemble, la circulation des poids lourds à Uccle est bien canalisée sur les grands axes.

Cependant, de nombreuses PME et quelques entreprises plus importantes sont localisées à l'intérieur des mailles résidentielles. **Le plan communal de mobilité doit veiller à garantir leur accessibilité notamment au travers d'aménagements qui redirigent le plus rapidement possible les circulations de poids lourds sur les axes structurants du réseau routier, sans entraves difficilement franchissables par les circulations lourdes.** A ce titre, la conception des ronds-points, plateaux surélevés, chicanes etc. le long des itinéraires concernés doit être étudiée avec attention. Un examen au cas par cas doit être entrepris pour les entreprises qui présentent des besoins logistiques particuliers.

Par ailleurs, les opérations de livraisons dans les noyaux commerciaux méritent une plus grande attention. Bien souvent, les aires de déchargement en voirie installées par la commune ne sont pas respectées par les automobilistes ; il en résulte des opérations de livraison en double file, provoquant des nuisances pour la circulation générale et pour la sécurité des utilisateurs.

Dès lors, **l'amélioration des opérations livraisons dans les noyaux commerciaux fait partie intégrante des objectifs du Plan Communal de Mobilité. La réflexion doit être poursuivie pour examiner les pistes d'améliorations de la situation, dans les domaines suivants :**

- la conception et la localisation des aires de déchargement, compte tenu des besoins des commerces riverains ;
- les règlements/modalités d'utilisation relatives aux aires de déchargement : horaires prévus ou autorisés pour les livraisons, itinéraires d'accès imposés ou recommandés,... ;
- le renforcement du contrôle et de la répression à l'encontre des autres utilisateurs qui ne respectent pas les aires de déchargement ;
- la formulation de recommandations pour l'aménagement de quais de déchargement hors voirie lorsque c'est possible, en cas de nouveaux commerces ou de rénovation lourde des commerces existants ;
- les synergies organisationnelles éventuelles entre commerces voisins pour massifier les flux et grouper en conséquence les livraisons.

2.9. Intégrer la politique communale de mobilité avec la politique relative à la structuration de l'espace et à la planification de l'aménagement du territoire

Les interactions entre le système de transport et l'aménagement du territoire sont nombreuses et complexes :

- au niveau stratégique, la construction de nouveaux lotissements ou équipements éparses dans des zones à faible densité augmente la demande de déplacements dans des secteurs où les transports en commun et les modes doux constituent difficilement une alternative satisfaisante à la voiture particulière ;
- au niveau opérationnel, il est important de s'assurer que l'accroissement de la demande de déplacement et de stationnement induits par le processus de densification du bâti ou l'installation de nouveaux équipements puisse être absorbée dans de bonnes conditions par les réseaux de transports locaux, sans nuire à leur efficacité.

Dès lors, **toute réflexion relative à la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire d'une commune ne peut être entamée sans examiner avec attention les conséquences en matière de mobilité**, et inversement. De manière générale, le Plan Communal de Mobilité tiendra compte des projets de lotissements et des projets immobiliers d'importance dans la conception et l'examen des actions concrètes qui seront proposées, et formulera en retour des recommandations d'ordre urbanistique, le cas échéant, en fonction des contraintes identifiées dans le système de transport.

2.9.1. Réussir le volet 'mobilité' de l'urbanisation des plateaux Avijl et Engeland

Le Plan Communal de Mobilité doit tenir compte et accompagner le processus d'urbanisation des plateaux Avijl et Engeland.

A ce titre, l'élaboration du plan de circulation et des autres volets du PCM (cheminements piétons, itinéraires cyclables etc.) intégreront les contraintes et les besoins induits par l'urbanisation future des deux sites, et des recommandations concrètes seront apportées en ce qui concerne leur desserte par les transports en commun. Notamment, les synergies possibles entre le plateau Engeland et la future halte RER du Verrewinkel ainsi qu'entre le plateau Avijl et la halte Saint-Job seront examinées avec attention.

2.9.2. Formuler les recommandations nécessaires pour compléter ou adapter les documents de politique urbanistique dans une optique de mobilité durable

Le diagnostic du Plan Communal de Mobilité a mis en évidence à plusieurs endroits du territoire des contraintes relatives au système de transport. Bien que l'objectif de la mise en œuvre du Plan soit de reculer ces contraintes, **celles-ci ne disparaîtront pas complètement - du moins à court terme - et limitent à leur tour certains choix d'ordre urbanistique qui pourraient être formulés**, en matière de densification du bâti ou de localisation de nouveaux équipements à certains endroits du territoire communal. Des recommandations en ce sens devront être formulées.

2.10. **Entreprendre un travail de sensibilisation et d'éducation pour favoriser l'évolution des mentalités**

Parallèlement aux objectifs d'amélioration des réseaux de transport qui ont été exposés ci-dessus, et compte tenu de la croissance continue de la demande de déplacements motorisés, **le plan communal de mobilité ne peut pas faire l'économie d'une réflexion de fond visant à conscientiser les citoyens sur la nécessité d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme, dans une optique de mobilité durable.**

Il s'agit d'un travail de longue haleine dont les résultats ne seront perceptibles qu'à long terme. Certaines initiatives en ce sens ont déjà été entreprises à différents niveaux (les plans de déplacements d'entreprises, la participation de la commune aux journées sans voitures ou à l'opération 'Dring Dring', les premiers essais de ramassage scolaire à vélo, etc.) et le Plan Communal de Mobilité constitue une opportunité pour fédérer ces initiatives et leur donner davantage d'unité et de visibilité.

Dans le cadre des actions entreprises dans le Plan de Mobilité d'Uccle, l'accent sera porté sur :

- une politique de communication pour **mettre en valeur les réalisations en matière de mobilité douce et de transports en commun** : fiches d'accessibilité multimodales, informations sur les itinéraires cyclables régionaux et communaux, informations sur les transports publics, etc. ;
- un travail de **sensibilisation et d'éducation, notamment au travers des écoles** par l'encouragement à la réalisation de plans de déplacements scolaires ;
- la **promotion et l'encouragement des pratiques de co-voiturage, notamment pour les trajets domicile-travail ou domicile-école** au travers de la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises et de plans de déplacements scolaires.

2.11. Examiner les mesures organisationnelles envisageables pour améliorer la cohérence et l'efficacité de la politique de mobilité menée à Uccle

Un nombre important d'acteurs se partagent le pouvoir d'initiative et d'action dans le domaine de la politique communale de mobilité. Tous ne partagent pas les mêmes visions et les mêmes stratégies en la matière ; il en résulte parfois un manque de vision d'ensemble et une certaine incompréhension dans les actions qui sont entreprises, préjudiciables à la cohérence de la politique communale de mobilité et à son efficacité.

Le processus d'élaboration du Plan Communal de Mobilité offre l'opportunité d'entamer une réflexion de fond avec les acteurs concernés pour examiner les mesures envisageables visant à harmoniser leurs stratégies, améliorer les échanges d'information, redéfinir le rôle de chacun et constituer des paquets plus homogènes de compétences, dans l'optique de la prochaine législature.

Ces mesures pourraient par exemple consister en la mise sur pied d'une « Commission de la Mobilité » interne à l'administration communale ou la création d'un nouvel échevinat de la mobilité.