



TRAJECT



PROJET DE RAPPORT INTERMÉDIAIRE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Phase 1 - Diagnostic de la situation existante
COMMUNE D'UCCLE

Source photo couverture – Traject, avril 2021 (Vivier d'Oie)

COLOPHON

Titre : PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ - Phase 1 - Diagnostic de la situation existante
Client : Commune d'Uccle

Personne de contact : France Gabriel

Date : 17/01/2022
Version : 1.5 – version intégrant les remarques du Comité d'Accompagnement & de la Commune ; approuvée par le Collège

Cheffe de projet : Marie Hain
Auteurs : Marie Hain ; Louis de Grady, Gaëlle Duffieux



TRAJECT

TRAJECT

Charles de Kerchovelaan 17
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Cantersteen 47
1000 Brussel/Bruxelles
+32 2 505 40 46

Table des matières

1	CONTEXTE GÉNÉRAL	6
1.1	Une actualisation nécessaire	6
1.2	Les objectifs et la structure du PCM	8
1.2.1	Structure du PCM	8
1.2.2	Processus d'élaboration et de participation	8
2	TERRITOIRE ET POPULATION	11
2.1	Situation générale	11
2.2	Structure et fonction du territoire	13
2.3	Caractéristiques de la population	15
3	BESOIN DE MOBILITÉ ET PARTS MODALES	18
3.1	Structure des déplacements	18
3.2	Répartition modale des déplacements	18
4	PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS	21
4.1	Une commune multifonctionnelle	21
4.2	Focus sur la mobilité scolaire	26
4.2.1	Uccle, un pôle scolaire majeur en Région Bruxelles capitale	26
4.2.2	L'évaluation du profil modal des déplacements vers l'école	27
4.2.3	Les initiatives et projets	28
5	AXE 1 : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES	29
5.1	Définition et objectif	29
5.2	Réseau piéton	31
5.2.1	Itinéraires piétons	31
5.2.2	Hiérarchie du réseau piéton	33
5.2.3	Projets et perspectives sur le réseau piéton	38
5.3	Réseau cyclable	39
5.3.1	Itinéraires cyclables	39
5.3.2	Hiérarchie du réseau vélo	42
5.3.3	Projets et perspectives sur le réseau vélo	48
5.4	Réseau de transport public	50
5.4.1	Desserte en transport public	50
5.4.2	Hiérarchie du réseau Transport public	52
5.5	Réseau Automobile	62
5.5.1	Desserte automobile	62
5.5.2	Hiérarchie du réseau Auto	65

5.6	Réseau Poids Lourds	73
5.6.1	Les déplacements de poids-lourds dans la commune	73
5.6.2	Hiérarchie du réseau poids-lourds	74
5.7	Zones Grises de la spécialisation multimodale	77
5.7.1	Définition.....	77
5.7.2	Identification.....	77
5.7.3	Synthèse	82
6	AXE 2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DES MAILLES APAISÉES.....	83
6.1	Définition et objectifs	83
6.2	Présentation des mailles ucloises	84
6.3	Synthèse des enjeux par maille	88
6.3.1	Maille « Globe – Altitude 100 »	88
6.3.2	Maille « Brugmann »	91
6.3.3	Maille « Churchill ».....	92
6.3.4	Maille « Observatoire »	95
6.3.5	Maille « Lorraine ».....	97
6.3.6	Maille « Uccle Sud ».....	99
6.3.7	Maille « Neerstalle »	102
6.3.8	Maille « Calevoet »	103
7	AXE 3 : INCITATION, COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION À LA MULTIMODALITÉ.....	105
7.1	Introduction	105
7.2	L'accessibilité multimodale de la commune	105
7.2.1	Une commune aux nombreux parcs et espaces verts, offrant un cadre paysager propice à la marche.....	105
7.2.2	Une commune à haut potentiel cyclable	106
7.2.3	Une commune relativement bien desservie en transports en commun.....	108
7.3	Les outils et services existants	111
7.3.1	Les vecteurs d'information	111
7.3.2	La mission de conseil	111
7.3.3	L'organisation d'évènements	111
7.3.4	Les services et équipements existants	114
7.4	Les groupes cibles pour la promotion de la multimodalité	121
7.5	La gestion des livraisons	123

8 AXE 4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT	125
8.1 Préambule	125
8.2 Offre en stationnement en voirie	125
8.2.1 Stationnement réglementé	128
8.2.2 Emplacements réservés.....	132
8.2.3 Poches de parking en voirie.....	133
8.2.4 Le contrôle du stationnement	133
8.3 Stationnement hors-voirie.....	134
8.3.1 Le P+R Stalle.....	134
8.3.2 Les parkings publics	134
8.3.3 La mutualisation de parkings hors-voirie	135
8.4 La demande en stationnement.....	136
8.4.1 Demande nocturne	136
8.4.2 Demande diurne	138
8.4.3 Demande en soirée.....	140
8.4.4 Cartes de dérogation.....	142
8.5 Conclusion et principaux enjeux	143

1 CONTEXTE GÉNÉRAL

1.1 UNE ACTUALISATION NÉCESSAIRE

Le souhait d'actualiser la vision stratégique en matière de mobilité de la commune

Le précédent Plan Communal de la Mobilité - PCM, datant de 2006, nécessitait une refonte globale. C'est pourquoi, dans sa déclaration de politique générale 2018-2024, la majorité s'est engagée à réviser le PCM. La mobilité constitue en effet un chantier essentiel : « *La priorité de la mandature est d'améliorer la mobilité sur le territoire communal. Nous veillerons cependant à ne pas opposer vainement les différents modes de transport. Nous nous engageons résolument à développer dans notre commune une mobilité durable et à y encourager les modes actifs de déplacement (cyclistes, piéton(ne)s, ...) et le transport en commun en proposant une offre intermodale de qualité.* ».

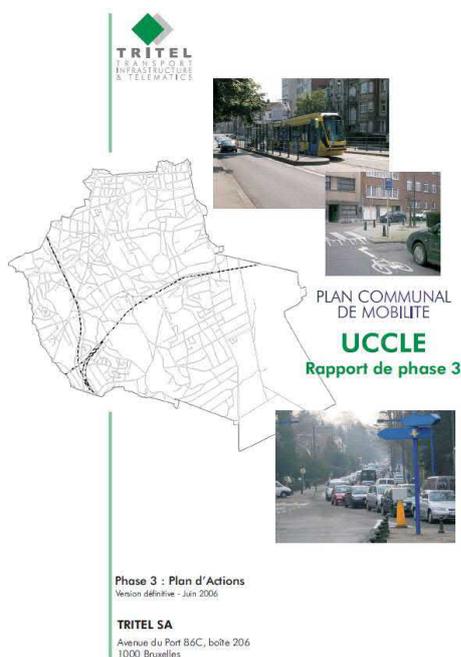


Figure 1 - Plan communal de mobilité Uccle de juin 2006

Dans un contexte plus global de mise en œuvre du Plan régional de Mobilité (PRM – Good Move)

L'Ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité prévoit qu'une commune doit revoir son plan de mobilité tous les douze ans. Il était donc temps de planifier cette révision.

Par ailleurs, elle mentionne que « *Le plan communal de mobilité traduit notamment, au niveau local, la politique de mobilité fixée dans le plan régional de mobilité. Le plan communal de mobilité respecte les volets réglementaires du plan régional de mobilité et s'inscrit dans les orientations des volets indicatifs du plan régional de mobilité* ». Cette ordonnance ajoute que « *Le plan communal de mobilité est adopté dans les vingt-quatre mois de l'adoption du plan régional de mobilité* ».

Or, le Conseil des ministres de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le 5 mars 2020, en deuxième lecture, la version finale du Plan Régional de Mobilité - Good Move ; le volet réglementaire ayant été adopté le 12/07/2021 (en 3ème et dernière lecture).

La révision du PCM ucclois aura donc à s'inscrire dans les orientations régionales, tout en s'assurant que les spécificités locales soient prises en compte.

L'ordonnance mentionne en effet que « *Le plan régional de mobilité est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement [...]* ». Il se compose d'une partie stratégique et d'une partie réglementaire.

Une City Vision...

Le PRM s'inscrit effectivement dans une CITY VISION qui est celle du PRDD, et dont les ambitions sont les suivantes :

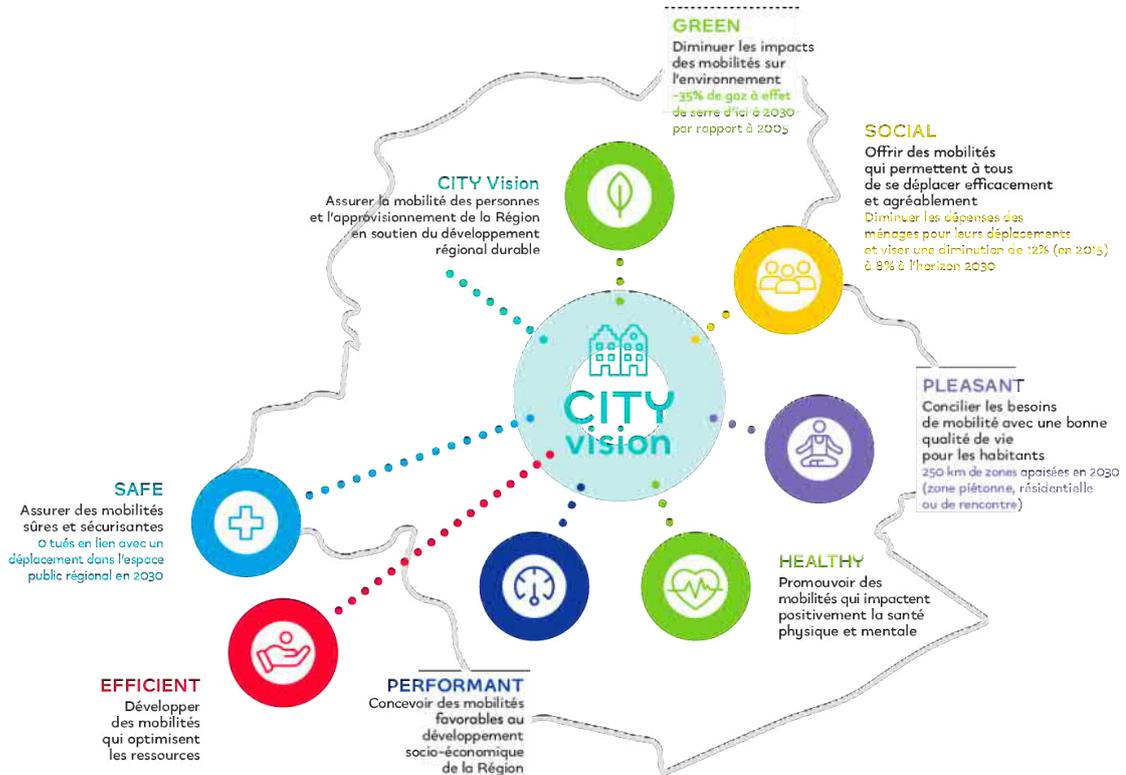


Figure 2 - City Vision du Plan Régional de Mobilité 2020-2030¹

...qui découle en une Mobility vision définie à l'horizon 2030

En découle une Mobility Vision à l'horizon 2030 dont les 6 principales ambitions sont :

- Réduire les besoins en déplacements et la longueur moyenne des déplacements en développant la ville polycentrique des courtes distances ;
- Viser un moindre usage de la voiture individuelle ;
- Renforcer la mobilité servicielle : MaaS (« Mobility as a Service »), véhicules partagés, etc. ;
- Garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces pour tous les modes ;
- Mener une politique de stationnement volontariste ;
- Optimiser la logistique urbaine.

¹ Source : Good Move - Plan Régional de Mobilité 2020-2030 sur le site <https://mobilite-mobiliteit.brussels>

1.2 LES OBJECTIFS ET LA STRUCTURE DU PCM

1.2.1 STRUCTURE DU PCM

Un PCM structuré en 4 volets...chacun organisé autour de 4 grands axes de travail

Les articles 12 et 15 de l'ordonnance mobilité de 2013 définissent le contenu des PCM. Une interprétation du prescrit de l'ordonnance conduit à proposer une structuration du contenu des PCM en 4 volets : Diagnostic ; Objectifs stratégiques ; Plan d'actions ; Programmation des actions.

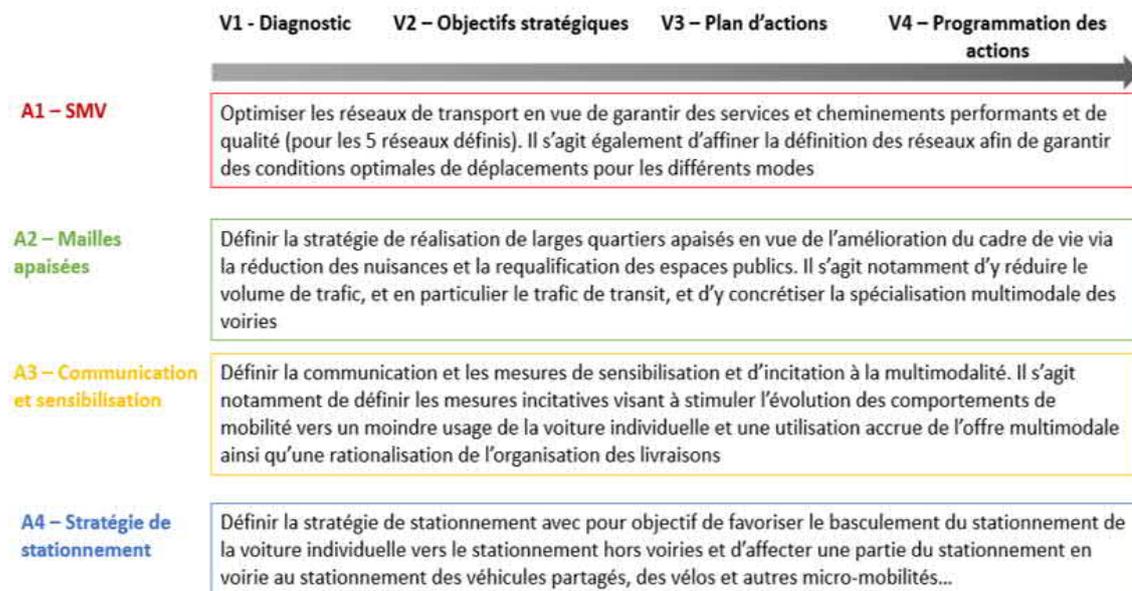


Figure 3 - Structure du Plan Communal de Mobilité

Chacun de ces 4 volets est organisé autour de 4 grands axes de travail précisés dans la figure ci-dessus : Spécialisation multimodale des voiries (SMV) ; Stratégie de réalisation des mailles apaisées ; Communication et mesures de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité et Stratégie de stationnement. À noter concernant ce dernier axe que la commune dispose d'un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) ; dès lors, le PCM aura pour principal objet de l'adapter au besoin en vue de garder une cohérence entre ces deux documents stratégiques.

1.2.2 PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE PARTICIPATION

Un PCM suivi par un comité de pilotage...

Le PCM est avant tout élaboré par un bureau d'étude spécialisé dans le domaine de la mobilité (et de l'aménagement du territoire), en l'occurrence par le bureau Traject Mobility Management (accompagné par Faciliyo – pour la participation - et CSD Ingénieur – pour l'évaluation des incidences environnementales –). Un comité de pilotage composé de représentants de divers services communaux et régionaux, de la Zone de police ou encore de représentants des différents opérateurs de transport en commun (SNCB, STIB, De Lijn et TEC) assure le suivi du PCM et son bon déroulement. Celui-ci se réunit au moins une fois au cours de chacune des phases du PCM.

...élaboré en collaboration avec les citoyens

La commune a souhaité mobiliser un maximum avec un processus de consultation ouvert à toute personne souhaitant participer à l'élaboration du PCM :

- citoyen(ne)s et riverain(e)s (familles, jeunes et seniors, ...)
- associations porteuses de dynamiques et de projets (sociaux, culturels, ...)
- acteurs et actrices académiques, économiques
- comités de quartiers
- etc.

Des contacts ont été notamment pris avec les associations et comités de quartier uclois pour jouer un rôle de relais pour mobiliser leurs publics et relayer l'information.

Ainsi, pour cette phase de diagnostic, on dénombre trois temps forts en matière de participation :

- la mise en ligne d'un espace dédié au PCM sur la plateforme participative : <https://uccle.monopinion.belgium.be>
- la diffusion d'une enquête sur cette même plateforme pendant un mois, du 10 mai au 10 juin 2021 (*voir précisions dans l'encadré ci-après*).
- et la tenue d'un premier atelier participatif le jeudi 10 juin 2021, par visioconférence : avec une participation active de 70 personnes, cet atelier a permis d'approfondir le pré-diagnostic et de partager la méthodologie, l'intention et la déclinaison du Plan communal de mobilité. Les extraits et documents issus de cet atelier sont accessibles [en ligne](#).

ENQUÊTE EN LIGNE

La communication autour du lancement de l'enquête a été réalisée au moyen du magazine Wolvendael, de la distribution d'un flyer dans toutes les boîtes, d'une publication sur les réseaux sociaux (page Facebook communale), d'une campagne d'affichage dans les bâtiments de la commune et sur l'espace public ou encore d'un mailing aux contacts associatifs et socio-économiques de la commune.

Au total, 1.014 personnes ont contribué à l'enquête. Ce nombre peut paraître faible pour une commune de plus de 80 000 habitants, or pour un questionnaire de ce type (durée de remplissage, implication demandée, spécificité des thématiques couvertes, ...), c'est un taux de participation important et encourageant.

Les résultats « bruts » de l'enquête sont disponibles dans un rapport annexe ([en ligne](#)) et ont permis d'alimenter le présent diagnostic. Il convient toutefois de préciser que la méthode choisie à savoir celle d'une enquête « grand public », en accès libre et dématérialisé, diffère de la constitution d'un « échantillon » ou d'un « panel » tiré au sort.... De facto, il est bien entendu que ces résultats ne sont pas représentatifs de l'ensemble de la population ucloise mais représentatifs des pratiques, contraintes, opinions et avis des celles et ceux qui ont bien voulu prendre le temps de s'exprimer. Par ailleurs, ce questionnaire ne s'adressait pas uniquement aux Uclois mais aussi aux personnes qui se rendent à Uccle, par exemple pour des raisons professionnelles. Cela ne retire en rien de sa valeur et utilité pour alimenter le diagnostic. Le profil des répondants (résidents plutôt dans la partie nord de la commune, taux de motorisation plus fort que la moyenne communale, ménages sans voitures sous représentés, etc.) a bien évidemment été pris en compte dans l'interprétation des résultats.

La démarche de participation vise également à informer en vue de favoriser l'appropriation des enjeux liés à la mobilité ; c'est pourquoi la plateforme de participation citoyenne est également utilisée pour diffuser les différents documents et informations liées au processus d'actualisation du PCM. Un bon niveau de connaissance et de compréhension est en effet nécessaire pour impliquer les citoyens dans la réflexion de la manière la plus optimale possible.



Le présent document intègre les apports issus de ces trois temps forts de concertation. Pour plus de visibilité, ils sont mis en lumière via ces encadrés.

Par ailleurs, il convient d'indiquer que certains collectifs et associations uclois ont également partagés, à cette occasion, leurs remarques et avis au moyen de contributions directes (mails, notes et avis) :

- Conseil consultatif communal de la personne en situation de handicap (CCCPSH) d'Uccle ;
- Conseil consultatif ucclois des Aînés ;
- Collectif Citoyens du Parc Schlumberger ;
- Comité de quartier Fond'Roy ;
- Comités ACQU – avis groupé ;
- Quartier Oxy15 ;
- ou encore le Comité Kinsendael.

Ces avis ont été lus et pris en considération pour la phase de Diagnostic.

Enfin, le diagnostic a également été alimenté par les différentes sollicitations, questions ou remarques directes de citoyens ou usagers, envoyées à la Cellule Mobilité notamment via l'adresse mobilite@uccle.brussels.

...approuvé par le Collège des Bourgmestre et Échevins

Le Collège des Bourgmestre et Échevins approuve chacun des différents volets du Plan Communal de Mobilité. Lors des approbations, le Collège tient notamment compte des remarques et des avis motivés du comité d'accompagnement et des résultats des groupes participatifs.

...soumis à enquête publique

À l'issue des derniers volets relatifs au plan d'actions et à la programmation de celles-ci, le projet de PCM et son rapport sur les incidences environnementales sont soumis à enquête publique pendant 60 jours. L'analyse de l'enquête est réalisée par les services communaux et le bureau d'études et le projet de PCM est alors adapté si nécessaire. Le PCM est adopté en seconde lecture par le Collège et le Conseil puis par le Gouvernement bruxellois.

...mené par ailleurs en articulation d'autres projets et études

Le Plan Communal de Mobilité n'est pas conçu en « vase clos » mais s'alimente et dialogue avec les autres projets, études et dynamiques relatives à la mobilité à Uccle, incluant parfois leurs propres démarches participatives, parmi lesquels on peut citer :

- les États Généraux Ucclois menés du 21 septembre au 12 octobre 2021 ;
- l'élaboration à venir du Programme d'Actions Climat (PAC) ;
- le travail sur la maille « Neerstalle » qui débutera prochainement dans le cadre du Contrat Local de Mobilité ;
- l'étude de mobilité dans et autour du Bois de la Cambre, avec la Ville de Bruxelles, la Région et d'autres communes ;
- ou encore les projets en cours à ou venir de réaménagement des espaces publics comme la chaussée d'Alseberg ou la Place Saint-Job.

2 TERRITOIRE ET POPULATION

2.1 SITUATION GÉNÉRALE

Uccle, une commune étendue, située dans le sud de la Région...

Avec une superficie de 22,91 km² soit 14 % du territoire régional, Uccle est la deuxième commune la plus étendue de la Région (après celle de Bruxelles-Ville). Elle est située au sud de la région et est entourée :

- à l'est par les communes de la Ville de Bruxelles (avec le bois de la Cambre), et de Watermael-Boitsfort (au-delà de la Forêt de Soignes) ;
- au nord par Ixelles ;
- au nord-ouest par Forest ;
- et, au sud, de Rhode-Saint-Genèse, Drogenbos et Linkebeek (en région Flamande).

...impliquant des relations principalement avec les communes de ce quadrant de la Région

Sa situation géographique l'amène à avoir des relations privilégiées avec les communes de la seconde couronne bruxelloise ainsi qu'avec les Brabants flamand et wallon. En effet, ces territoires sont connectés grâce au réseau routier mais également via des liaisons ferroviaires et notamment le réseau RER en cours d'intensification (ligne 124 vers Linkebeek, Beersel, Waterloo, Braine l'Alleud, Nivelles, etc.), et des lignes de bus TEC et de Lijn. Le bois de la Cambre et la Forêt de Soignes limitent l'intensité des relations avec les différentes communes de seconde couronne localisées à l'est (à commencer par Watermael-Boitsfort).

⇒ voir également l'analyse des flux de mobilité ci-après (3.1).

Des réseaux de transport connectant Uccle au centre de la Région

Uccle est desservie par plusieurs réseaux de transports en commun qui relient la commune au reste de la Région, dont le réseau structurant formé par les lignes ferroviaires n°26 (contournement de Bruxelles par l'est, via Etterbeek jusqu'à Schaerbeek/Haren) et n°124 (Forest et Bruxelles Midi), ainsi que les lignes de tramway 3 (Churchill – Esplanade), 4 (Stalle – Bruxelles Nord) et 7 (Vanderkindere – Heysel), localisées dans la partie nord. L'offre en transport en commun y est toutefois limitée, ce qui classe la commune en zone « B » ou « C » : selon la carte d'accessibilité définie dans le cadre du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), la majorité de la commune est localisée en zone d'accessibilité « C » (moyennement desservie en transport public). Le nord de la commune est en zone d'accessibilité « B » (bien desservie par les transports publics). Ce qui correspond au passage de 6 trains/heures et 15 tramways/heure dans chaque sens de circulation. En revanche, on note que la commune n'a pas de zone « A » (très bien desservie). Cela s'explique par le fait que la commune n'est pas desservie par les lignes de métro, et n'a pas de ligne de tramway de rocade structurante en son cœur.

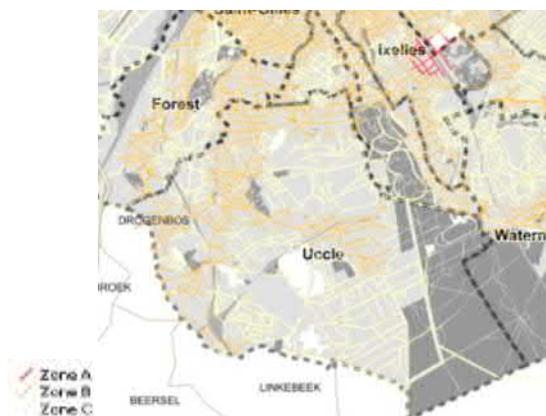


Figure 4 - Extrait de la carte d'accessibilité en transports en commun – source : Brugis

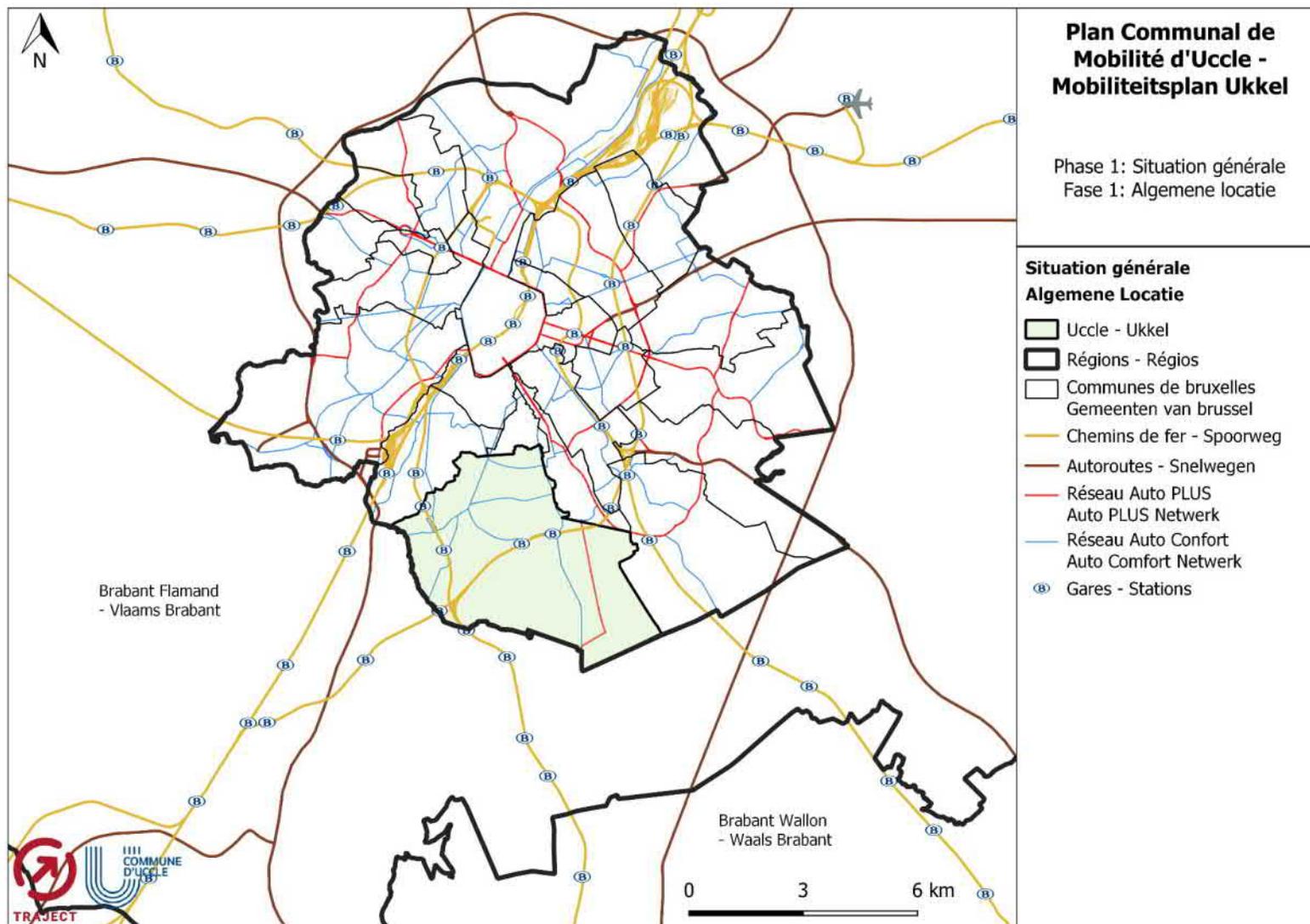


Figure 5 - Situation de la commune de Uccle en Région bruxelloise

2.2 STRUCTURE ET FONCTION DU TERRITOIRE

Une commune de seconde couronne à prédominance résidentielle

Avec 84.770 habitants (STATBEL, 2021) sur une superficie de 22,90 km², la commune d'Uccle est faiblement peuplée (3.548 hab./ km²) par rapport à l'échelle bruxelloise (7.282 hab./ km²). La densité est plus forte au nord de la commune, et se réduit plus on avance vers le sud.

Selon STATBEL, la population uccloise a connu une augmentation de plus de 8 % entre 2010 et 2020, une croissance néanmoins moins rapide qu'au niveau de la Région (12 %) Cette augmentation est principalement due à un solde migratoire international positif² ; le solde migratoire interne³ ainsi que le solde naturel⁴ restant quasi nul.

Uccle est une commune à prédominance résidentielle, mais elle constitue néanmoins un territoire d'accueil des entreprises et activités. Si on dénombre 2.714 établissements économiques dans la commune (soit 7 % du total régional)⁵ ; la commune présente surtout une série de polarités commerciales structurantes (voir Chapitre 4 - Principaux pôles de déplacements)

...également structurée autour d'espaces verts majeurs

Près d'un cinquième de la superficie en espaces verts de la Région est situé dans la commune. En effet, ces espaces contribuent au maillage vert et bleu de la Région bruxelloise, en particulier dans le sud de la commune, où l'on retrouve la Forêt de Soignes, le plateau Avijl, ou encore le Kauwberg. De plus, la réserve naturelle du Kinsendael-Kriekenput est également située au sud d'Uccle, près de la gare Calevoet et constitue un nœud important du maillage vert et bleu de la Région, doté d'une forte diversité naturelle (forêt, étang, ruisseaux, prairie, etc.). On peut également noter que la Promenade verte (60 km) passe dans le sud de la commune : itinéraire de randonnée qui fait le tour de la Région, elle peut être empruntée par les cyclistes et les piétons (balisage dans les deux sens).

La carte ci-après (Figure 6) représente les typologies en présence (selon le Plan régional d'affectation du sol) notamment la fonction résidentielle (zones d'habitat) et les zones vertes largement représentées ; on retrouve toutefois quelques zones mixtes et équipements de manière diffuse sur l'ensemble du territoire.

² Solde migratoire international : différence entre les personnes venant de l'étranger s'installant à Uccle et celles ayant quitté la commune pour s'installer à l'étranger.

³ Solde migratoire interne : différences entre personnes arrivant à Uccle en provenance d'autres communes belges et personnes ayant quitté la commune pour s'installer ailleurs en Belgique

⁴ Solde naturel : différence entre les naissances et les décès

⁵ Valeur de 2019, Source : IBSA. Le dénombrement des établissements s'appuie uniquement sur les unités avec travailleurs salariés.

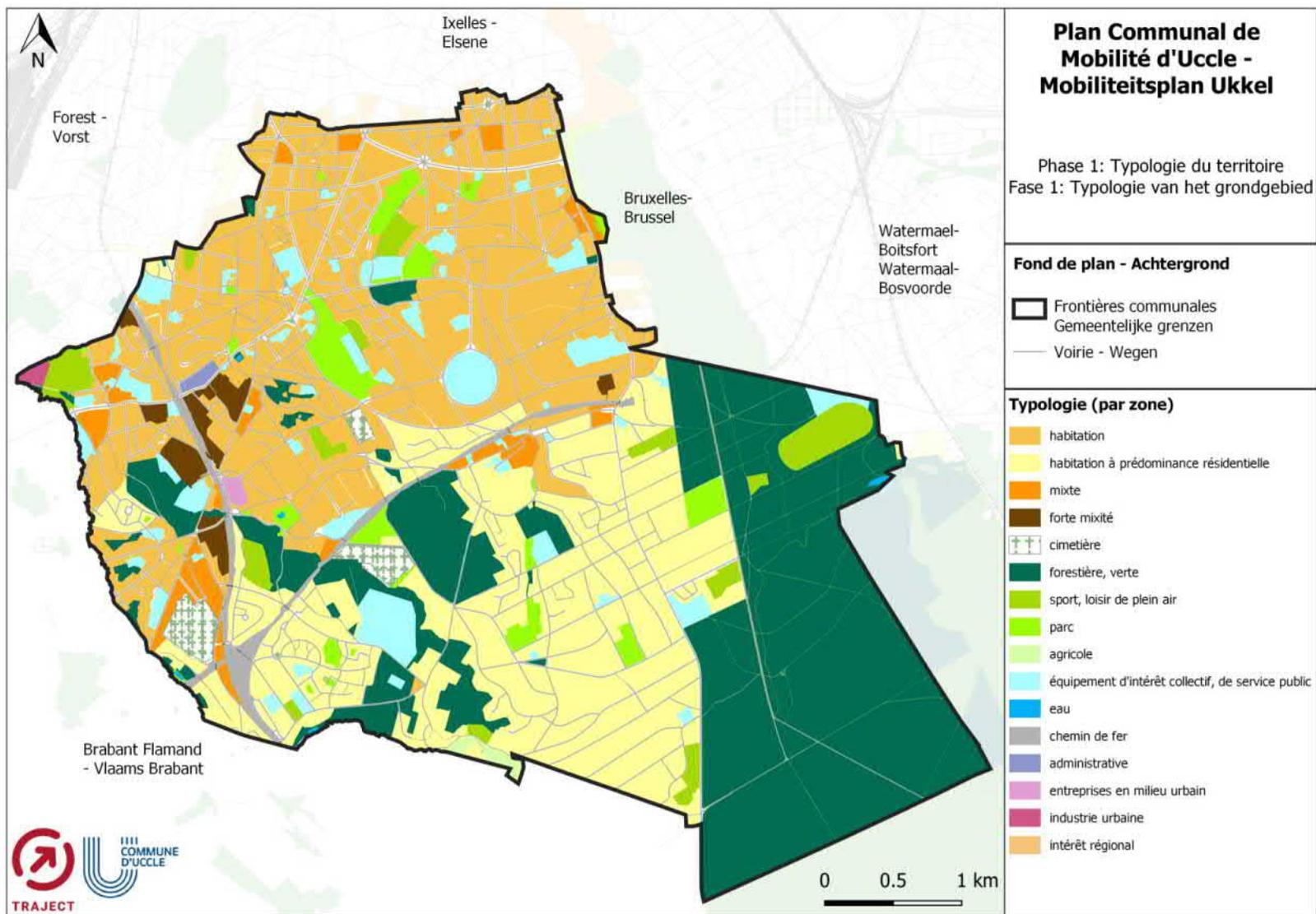


Figure 6 - Typologie du territoire - Source : Plan régional d'affectation du sol

2.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION

Quelques disparités avec la Région Bruxelles-Capitale notamment au niveau socio-économique...

Uccle se démarque des autres communes de la Région par son niveau économique assez élevé, mêlant des ménages très aisés (notamment au sud de la commune) et des ménages de classes moyenne et aisés (Nord et Est d'Uccle). En effet, le revenu total net imposable médian est supérieur de 3.213 euros, par rapport à la moyenne bruxelloise (22.936 € à Uccle contre 19.723 € dans la région, source STABEL, année 2018). L'indice de richesse de la population uccloise confirme également ce phénomène puisqu'il est de 112, contre 78 pour la Région (2018, IBSA). De plus, on note également que le taux de chômage est inférieur de 5,1 points de pourcentage par rapport au taux moyen régional (IBSA, 2018)

Par ailleurs, la part des personnes âgées de 65 ans et plus est plus élevée de 6 points à Uccle que la moyenne régionale. Uccle est ainsi l'une des communes les plus âgées de la Région, or on sait que les besoins de mobilité de cette population sont spécifiques, notamment avec la perte d'autonomie liée à l'âge.

En ce qui concerne le profil des ménages, la commune d'Uccle compte moins de personnes isolées (41,5 %) que la moyenne régionale (45,9 %) mais un peu plus de familles monoparentales (13 % contre 11,6 %). (IBSA, 2020)

Si la part d'étrangers (hors UE) résidant dans la commune est inférieure à la moyenne régionale, le nombre de ressortissants de l'Union Européenne est quant à lui plus élevé. Les nationalités les plus représentées (hors Belgique) à Uccle sont la France, l'Italie, le Portugal et l'Espagne (ISBA, 2015). On peut lier à cette présence des équipements spécifiques comme les écoles internationales et européennes (voir point 4.2).

	Uccle	Région Bruxelles-Capitale	Différence
Âge de la population			
Age moyen	41,7	37,6	+4,1
Part des 0-17 ans (%)	20,1	22,7	-2,6
Part des 18-64 (%)	60,8	64,2	-3,4
Part des 65 ans et plus (%)	19,1	13,1	+6
Profil des ménages			
Part d'étranger (%)	32,9	35,3	-2,4
Part des ressortissants de l'UE -28 (Sans Belgique) (%)	26,5	23,3	+3,2
Nombre total de ménages privés	38 316	555 967	-517 651
Taille moyenne des ménages privés	2,2	2,2	
Part des isolés dans le total des ménages privés (%)	41,5	45,9	-4,4
Part des ménages monoparentaux dans le total des ménages privés (%)	13	11,6	+1,4
Revenu et taux de chômage			
Taux de chômage (15-64 ans) (%)	12	17,1	-5,1
Revenu total net imposable médian des déclarations (euros)	22 936	19 723	+3 213
Indice de richesse (Belgique = 100)	112	78	+34

Figure 7 - Indicateurs socioéconomiques ucclois comparés avec la Région - Source : IBSA

D'autres disparités à l'échelle communale...

En termes d'âge de population, les quartiers de « Calevoet-Moensberg » ; « Dieweg » ; « Saint-Job Kauwberg » et « Kriekenput-Homborch – Verrewinkel » sont caractérisés par une population assez jeune (0-17 ans). Le quartier « Globe » accueille davantage de personnes entre 18 et 64 ans. Enfin, les quartiers « Vivier d'Oie » ; « Fort Jaco » ; « Observatoire » ; « Montjoie-Langeveld » et « Churchill » présentent les plus fortes parts de personnes âgées de 65 ans et plus dans la population du quartier, entre 20 et 25 %.

Les ménages monoparentaux sont situés en majorité dans les quartiers de « Saint-Job Kauwberg » ; « Dieweg » ; « Globe » ; « Calevoet-Moensberg » et « Kriekenput-Homborch – Verrewinkel ». On peut également noter que ce dernier quartier accueille la majorité des logements sociaux de la commune. En effet, plus de 50 % des logements de ce quartier sont sociaux (Monitoring des quartiers, 2019). Le quartier « Calevoet-Moensberg » accueille également des logements sociaux, pour un peu plus de 13 % du total des ménages du quartiers.

Motorisation des ménages

On dénombrait 32.724 voitures immatriculées⁶ à Uccle en 2019 pour 38.121 ménages soit une moyenne de 0,85 voiture par ménage, ce qui est supérieur à la moyenne régionale (0,59 voiture/ménage) ou à celle des communes voisines localisées en 1^{ère} couronne (0,59 à Forest ; 0,44 à Ixelles, 0,36 à Saint-Gilles) mais semblable à la moyenne des communes bruxelloises de seconde couronne (0,86 à Watermael-Boitsfort ou 0,82 à Auderghem).

Lorsqu'on observe la répartition de cette motorisation selon les secteurs statistiques de la commune, on constate une forte disparité entre le nord et le sud.

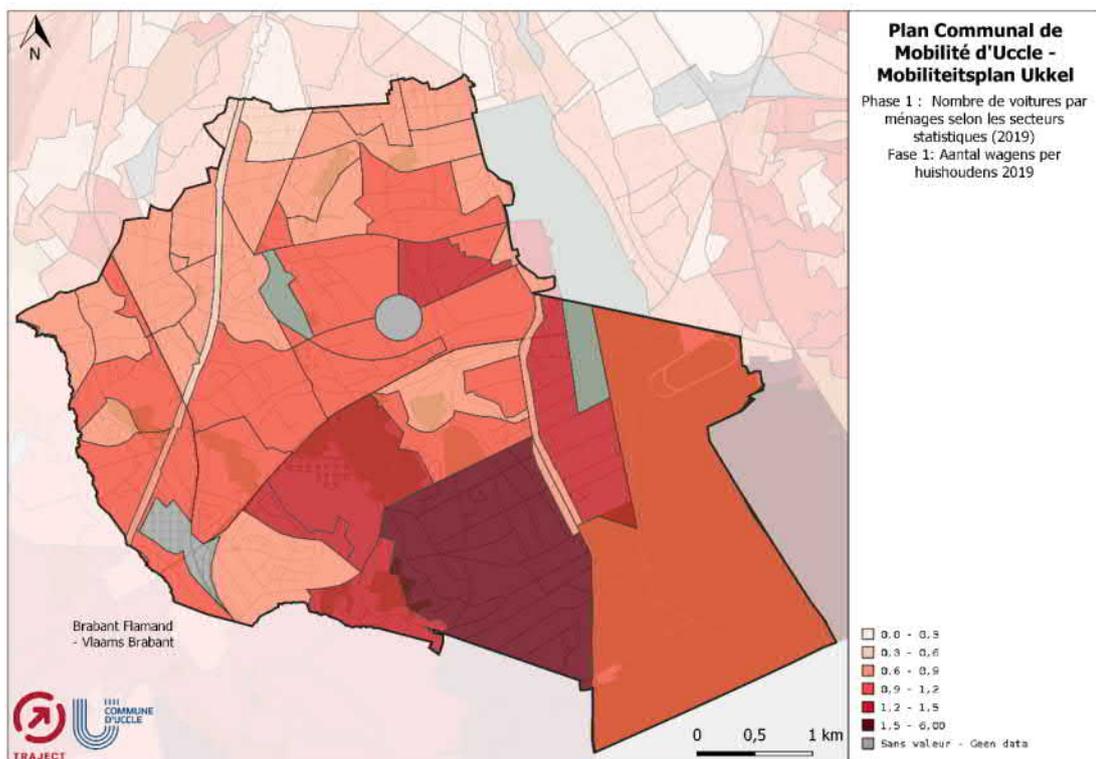


Figure 8 - Nombre de voitures par ménage selon les secteurs statistiques (2019) – Source : Mobigis / Statbel

⁶ Source : Statbel. Statbel a développé une méthodologie pour évaluer les véhicules immatriculés au nom d'une personne physique (fichier DIV) ainsi que le véhicules de société mis à la disposition des ménages. <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage#news>

Nombre de voitures	% des ménages
Aucune voiture	38 %
1	44 %
2	14 %
3 +	4 %

Figure 9 - Répartition des ménages uclois selon leur motorisation (2019)

Si le taux de motorisation est plus élevé que la moyenne régionale (486 voitures pour 1.000 uclois en 2019 contre 409 pour la moyenne régionale), la tendance est à la diminution de la motorisation depuis une dizaine d'année, diminution faible mais constante, comme l'illustre graphique ci-dessous.

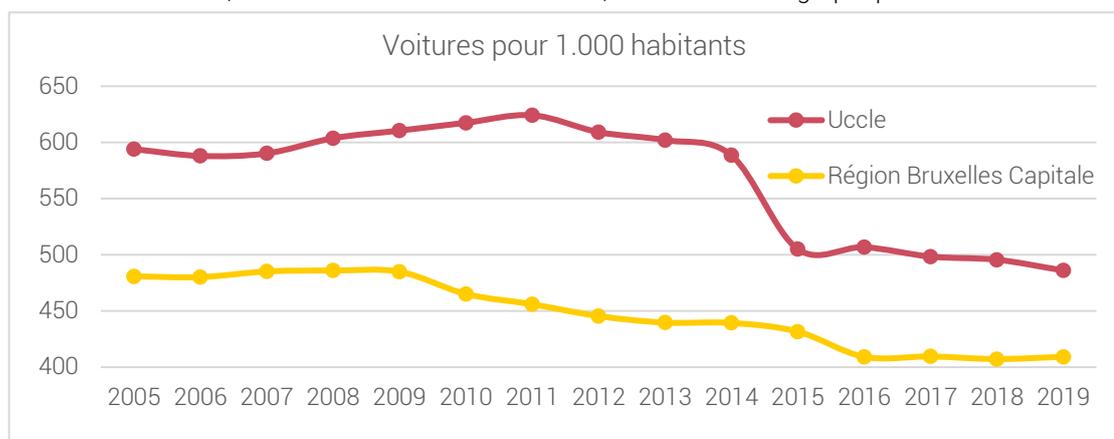


Figure 10 - Évolution du parc de voitures⁷ entre 2005 et 2019 à Uccle et en Région bruxelloise



La motorisation des ménages uclois a également été évaluée à l'occasion de l'enquête. Il en ressort que :

- ⇒ 15 % des répondants n'ont pas de voiture à disposition au sein de leur ménage (y compris voiture de société) ; soit une proportion plus faible que la moyenne communale (deux fois moindre) ;
- ⇒ près d'un ménage sur 2 répondants à l'enquête dispose d'une voiture, soit proche de la moyenne communale ;
- ⇒ 32 % des ménages ayant répondu ont 2 véhicules à disposition ; soit une sur-représentation dans cette enquête de ménages multimotorisés.

NOMBRE DE VOITURE PAR MÉNAGE...

AANTAL AUTO'S PER HUISHOUDEN...

N = 880



15 %



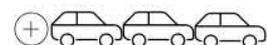
49 %



32 %



3 %



1 %

⁷ Source : IBSA, d'après DIV - SPF Mobilité et Transports ; ici les voitures correspondent aux voitures ordinaires et assimilées (minibus, camping-cars, ambulances, taxis, ...), il s'agit également du parc appartenant à des personnes physiques comme morales.

3 BESOIN DE MOBILITÉ ET PARTS MODALES

3.1 STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS

Près de 470.000 déplacements effectués quotidiennement depuis/vers Uccle (situation 2018)

En 2017, à l'occasion de l'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale ; a été réalisée une évaluation du nombre de déplacements effectués au sein, depuis et vers chacune des communes de la Région, ainsi qu'une évaluation de la répartition modale de ces déplacements (cf. schéma ci-après). Ces données sont intéressantes mais il convient d'être prudent dans l'utilisation que l'on pourrait en faire, en effet :

- il s'agit de résultats d'une modélisation, les valeurs approchent donc une réalité « tangible » mais non « réelle » ;
- et les habitudes de mobilité (et donc la répartition modale) ont changé depuis lors, en témoigne la hausse assez notable des déplacements à vélo ces dernières années.

Selon cette estimation, ce sont près de 469.000 déplacements qui sont réalisés quotidiennement depuis et vers Uccle⁸. On obtient ainsi un ratio de **3,9 déplacements journaliers par habitant-emploi⁹ pour Uccle**, soit un ratio supérieur à la moyenne de la Région Bruxelles Capitale (2,8 déplacements/jour) mais inférieur à celle évaluée pour le secteur du Pentagone (6,4 déplacements/jour). L'évaluation obtenue pour Uccle est ainsi équivalente à la mobilité des communes localisées en seconde couronne comme 4,1 déplacements/jour par habitant-emploi à Watermael-Boitsfort ou 3,6 dép./jour à Forest.

Plus que le volume global de déplacements, c'est la répartition modale de ces derniers qui est intéressante à comprendre et évaluer, parce qu'elle donne une « photographie » de la situation actuelle en matière d'utilisation et de poids des différents modes de déplacements et permet alors d'évaluer les marges d'évolution possibles.

3.2 RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

Des déplacements à pied et à vélo dans la moyenne des communes de seconde couronne

Avec un peu moins d'un déplacement sur 4 en lien avec Uccle réalisé à pied ou à vélo (20 %), la Commune présente une part des modes actifs à peine moins élevée que la moyenne régionale (21 %). Cette part des modes actifs dans les flux totaux de déplacements émis / attirés est équivalente à celle des communes de seconde couronne, excepté pour la commune voisine de Forest, qui s'explique par une part modale des déplacements piétons légèrement supérieure. Les parts modales les plus élevées pour les modes actifs sont à Schaerbeek, Evere, Koekelberg ou Saint-Gilles (26 %).

Si la part modale du vélo reste limitée en 2018, à l'instar de la moyenne régionale (4 % des déplacements), il faut néanmoins souligner qu'elle est en constante progression depuis plusieurs années (voir chapitres suivants).

⁸ Remarque : les flux traversant le territoire communal (pur transit) ne sont pas repris ici. Il s'agit donc du total des flux émis/attirés par la Commune (y compris les flux internes).

⁹ Avec un ratio de 87.000 habitants pour 33.100 emplois à Uccle (situation 2018). Nota : on dénombreait 32.294 salariés (de plus de 15 ans) et indépendants (aidants inclus) en 2018 – Source : IBSA.

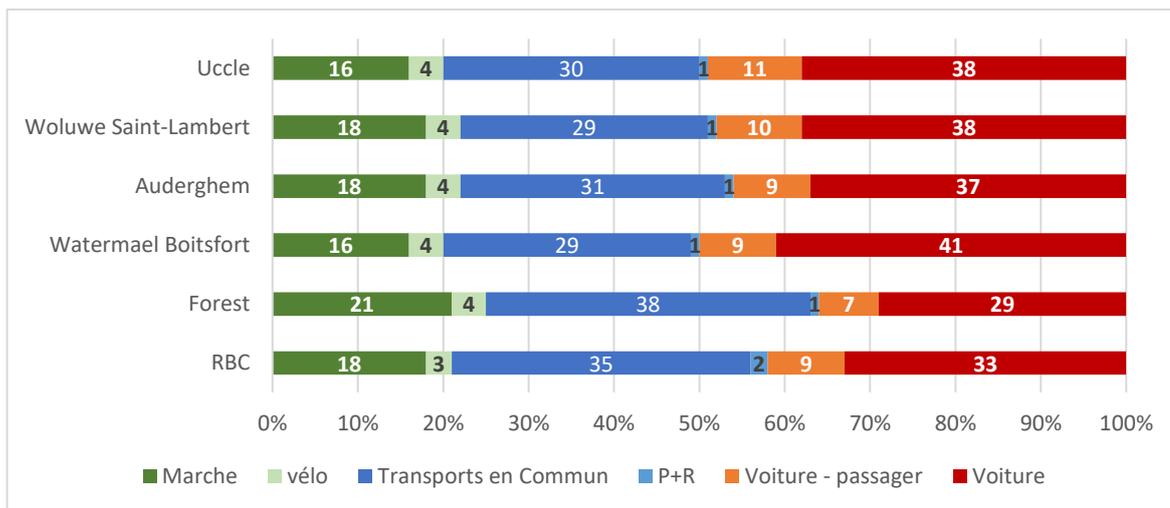


Figure 11 - Parts modales des déplacements à Uccle et dans les communes voisines de la seconde couronne de la Région de Bruxelles-Capitale – source : modélisation Bruxelles Mobilité – état 2018

Une part modale des transports publics de 30 %, dans la moyenne de celle des communes voisines

En ce qui concerne les déplacements en transports publics, la part est de 30 % et dans la moyenne des communes voisines. Cela s'explique en partie par la structure de l'offre en transports publics (majoritairement radiale) et le niveau de desserte associée (cf. précédemment carte d'accessibilité en transport publics, Uccle étant en zone B ou C).

Près de la moitié (49 %) des flux en transports publics sont en lien avec des communes de 1^{ère} couronne, voir Figure 12 ci-dessous. Il est toutefois important de souligner qu'une part non négligeable des flux en transports publics sont effectués au sein même de la commune (11 %), soit légèrement plus que les flux à destination du Pentagone (9 %). Les échanges en transports publics avec les autres communes de la seconde couronne sont par ailleurs plus importants (19 %) qu'avec les communes à l'extérieur de la Région (12 %).

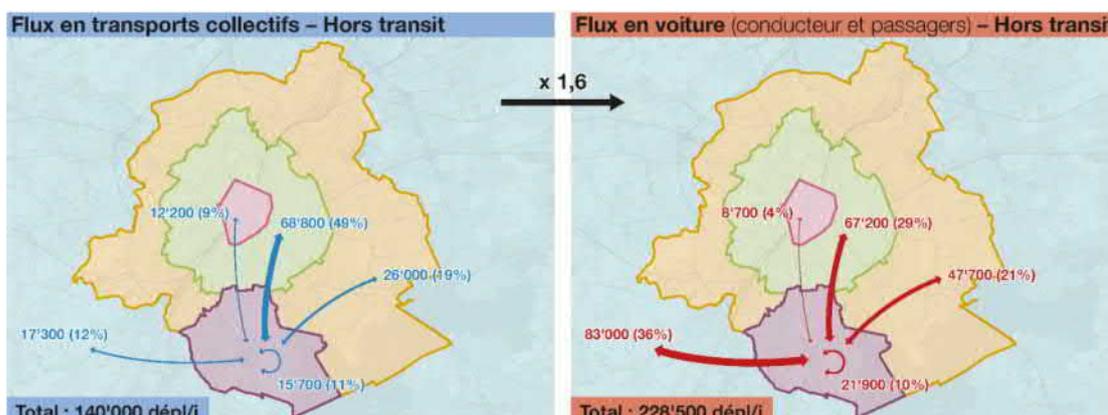


Figure 12 - Déplacements en transports publics et en voiture en lien avec Uccle, source : modélisation Bruxelles Mobilité - état 2018.

À noter toutefois que la fréquentation des transports en commun à Uccle comme dans l'ensemble de la région est en baisse depuis mars 2020 et le 1^{er} confinement.

Une utilisation plus importante de la voiture

Avec près d'un déplacement sur 2 réalisé en voiture (49 %), l'utilisation de la voiture en lien avec Uccle est supérieure à la moyenne régionale (42 %) mais « cohérente » avec sa situation géographique (commune de seconde couronne, structure du réseau viaire, motorisation des ménages, cf. chapitre précédent et ci-après). À noter surtout la part importante des déplacements automobiles réalisés en

tant que « passagers » (on pense notamment à la dépose scolaire), de deux points supérieurs à la moyenne régionale (11 % contre 9 %). Bien que l'objectif régional soit d'augmenter le taux de remplissage scolaire, la mobilité scolaire est une cible intéressante si l'on veut diminuer la part modale globale de la voiture.

La structure des déplacements en lien avec Uccle effectués en voiture est intéressante à analyser (cf. Figure 12 ci-dessus) : les déplacements internes et entre Uccle et la 1ère Couronne et le Pentagone cumulés représentent 42 % des déplacements motorisés en lien avec la commune. Cette part est légèrement plus grande que les déplacements en lien avec les communes localisées en dehors de la Région (36 %). On évalue à 29 % la part des déplacements voiture en lien avec les communes de 1ère couronne, soit davantage que celle en lien avec les communes de 2nde couronne (21 %). À noter que 10 % des flux automobiles sont réalisés au sein de la commune (évaluation de 22.000 déplacements journaliers), soit dans une aire de proximité où la voiture n'est pas toujours le mode le plus adapté ou à privilégier. Dans la même mesure, on évalue à 4 % la part des déplacements automobiles réalisés en lien avec le cœur de la Région, soit la zone Pentagone.

Cette modélisation permet aussi d'analyser la part modale estimée des transports collectifs en fonction de la relation considérée :

Orientation des déplacements	Part modale TC estimée
internes à la commune	42 %
depuis/vers le Pentagone	62 %
depuis/vers la 1ère couronne	51 %
depuis/vers la seconde couronne	36 %
depuis/vers l'extérieur de la Région	17 %

Au regard de ces chiffres, on peut **s'interroger sur la qualité des liaisons en transport en commun pour les déplacements internes à la commune** et avec les communes de la seconde couronne (liaisons ferroviaires sous-utilisées, correspondances et temps de parcours réduisant la compétitivité par rapport à la voiture, ...).

Une nette marge de progression pour contribuer aux objectifs de report modal régionaux

Afin d'améliorer le cadre de vie ou encore de réduire les nuisances associées (insécurité, bruit, pollution, ...), la Région bruxelloise entend faire passer la part des déplacements effectués en véhicule motorisé (en tant que conducteur) d'un déplacement sur trois (scénario tendanciel) à 1 déplacement sur 4 à l'horizon de 2030. Uccle peut nettement contribuer à cet objectif de report modal avec près de 22.000 déplacements automobiles réalisés chaque jour au sein même de la commune ou 123.600 pour des liaisons avec les autres communes bruxelloises. La section suivante relative aux pôles générateurs de déplacements de la commune et l'analyse des déplacements domicile-école précise cette marge de progression.



Figure 13 - L'une des 6 ambitions de la Mobility vision du plan Good Move – Source : Synthèse de Good Move – Plan régional de Mobilité 2020-2030

4 PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

4.1 UNE COMMUNE MULTIFONCTIONNELLE

La carte ci-après (Figure 15) localise les principaux pôles de déplacements présents à Uccle. Elle y représente les grandes catégories de pôles générateurs/émetteurs de déplacements :

- **les lieux de résidence** : représentés par les densités de population (nombre d'habitants au km²). En effet, on sait que le logement est central dans la structuration de la mobilité quotidienne, en tant que point de départ/d'arrivée des déplacements (les enquêtes de mobilité révèlent, en réalité, une part très faible de déplacements dits « en boucle » c'est-à-dire, qui s'enchaînent sans passer par le domicile ; le domicile reste donc un point d'ancrage important). À Uccle, les densités décroissent du nord au sud, avec une frontière réelle marquée par la ligne ferroviaire 26.
- **les lieux de travail** : le territoire ucclais est multifonctionnel, les entreprises et activités sont diffusées dans l'ensemble de la commune, on observe toutefois une corrélation entre densités d'emplois et d'habitants. On dénombrait environ 33.100 emplois à Uccle en 2018¹⁰. La diversité s'incarne aussi dans les différents régimes de travail. Ainsi, en 2018, 18,5 % des ucclais et 40,8 % des ucclaises salariées l'étaient à temps partiel¹¹, un régime qui génère des besoins de mobilité différents et qui impacte aussi leur rythme selon les jours / heures de la semaine.
- **les lieux d'achats** : par ailleurs, la carte représente les différentes centralités commerciales (regroupements de commerces) à Uccle, qui sont à la fois des zones génératrices/émettrices de flux pour les travailleurs (commerçants) mais également et surtout pour les chaland (et accessoirement, pour les livraisons).

Sur ce point, dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Développement Commercial consacré à la Région de Bruxelles-Capitale, hub.brussels a réalisé de 2017 à 2019 une série d'analyses permettant de caractériser la situation du commerce en région bruxelloise. Celles-ci ont été publiées en 2019¹². La commune apparaît au 6^{ème} rang en nombre de points de vente (1.603 recensés en 2017) soit 6,3 % de l'offre en RBC et un taux d'équipement de 17,4 pour 1.000 habitants. La spécificité est qu'une large majorité (77 %) des points de vente ucclais sont localisés dans un noyau commercial (c'est-à-dire qu'ils ne sont pas isolés ou localisés dans un espace commerçant limité), qui apparaissent souvent par ailleurs comme des « noyaux d'identité locaux » (centre de quartiers). En matière de mobilité, cela a un double impact :

- « positif » car la concentration des flux permet une optimisation de la desserte en transports collectifs et une mutualisation des services (stationnement mutualisé, aires de livraisons communes, etc.)

- « négatif » car la concentration des flux dans un même quartier (et aux mêmes temporalités), peut générer des nuisances (congestion, saturation, ...).

Uccle-centre fait ainsi partie du top 20 régional des noyaux les plus importants en nombre de points de vente (11^{ème} position). Les autres pôles commerçants importants sont : la Place Saint-Job, Fort-Jaco, Vanderkindere ou encore Bascule/Rivoli.

Le Baromètre des quartiers commerçants bruxellois apporte par ailleurs des informations intéressantes sur le profil modal des chalands et personnes fréquentant les quartiers commerçants ucclais, par le biais d'enquêtes. Celles-ci sont toutefois à interpréter avec précautions, en raison du biais statistique à ce type d'enquête (échantillon réduit lié à la passation en face-à-face, interrogation de passants, parfois pressés ou ne souhaitant pas répondre à toutes les questions !). La marche et les transports publics sont largement représentés parmi les visiteurs interrogés dans les quartiers commerçants ucclais (voir Figure 13 ci-après). C'est le cas par exemple à Saint-Job

¹⁰ Source : modélisation Bruxelles Mobilité

¹¹ Source : IBSA. [lien vers la page internet](#). A l'échelle régionale, en 2018, ce sont 19,20 % des hommes (15-64 ans) et 42,7 % des femmes qui étaient salariés à temps partiel. En Belgique, en 2018, 27,2 % des salariés travaillaient à temps partiel

¹² Observatoire du Commerce : « Le commerce bruxellois en chiffres – Structuration du paysage commercial » - [lien internet vers le rapport](#)

(43,3 % de piétons), à Uccle-Centre (40,9 % d'utilisateurs des transports publics) ou à Stalle-Calevoet (41 % d'utilisateurs des transports publics, dont 7 % pour le train).

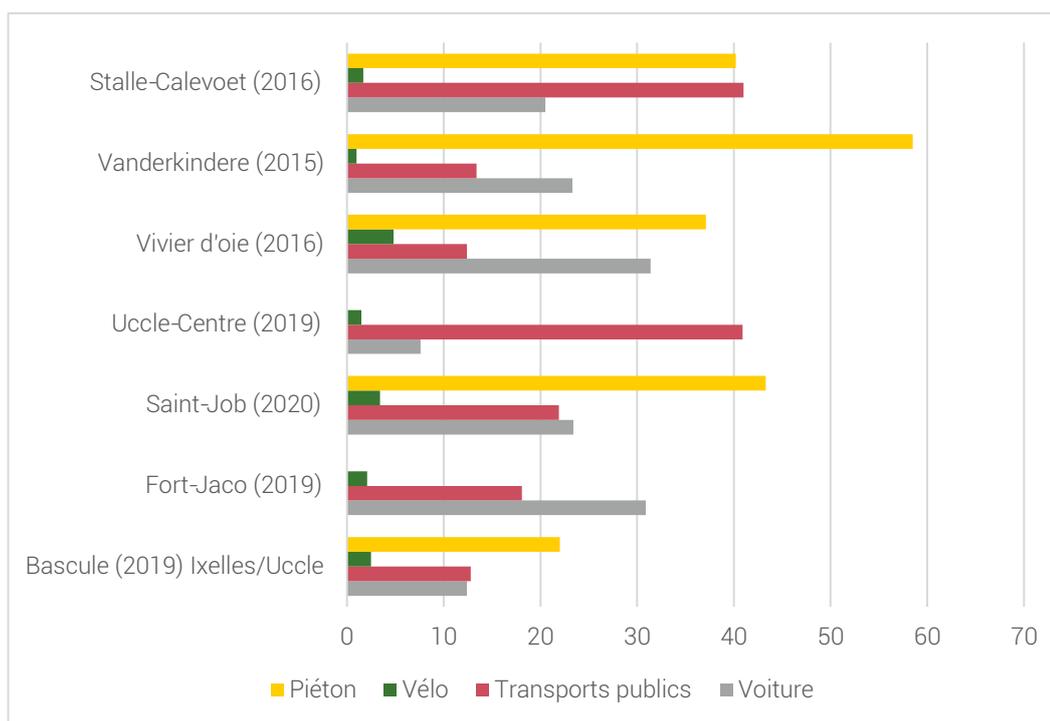


Figure 14 - Modes de transport utilisés par les chalands des quartiers commerçants ucclois pour d'y rendre - Source : analytics.brussels¹³

À noter aussi la présence de grands pôles commerciaux qui attirent et émettent des flux aux frontières de la commune (Shopping Drogenbos et Zone industrielle d'Anderlecht) ; ainsi que de grandes surfaces parfois localisées en dehors de noyaux précités :

- Delhaize : Mozart, De Fré & Fort-Jaco ;
- Colruyt – rue de Stalle ;
- Carrefour : Gatti, Marlow et Vanderkindere .

Ces grandes surfaces s'inscrivent encore dans un modèle d'achat massifié et donc nécessitant une voiture. Un modèle qui, bien qu'en perte de croissance (en témoigne l'essor des petites enseignes de proximité), reste encore prégnant. Il impacte alors les pratiques modales et génère de vastes parkings alors sous-utilisés en dehors de pics de consommation (potentiel de mutualisation à creuser).

- **les lieux de restauration** : la commune d'Uccle est réputée pour son offre de restauration diversifiée, parfois spécialisée et implantée dans les différents quartiers, y compris les moins denses. Ces établissements peuvent avoir un impact y compris à une petite échelle, notamment les soirs et week-end (stationnement illicite par exemple).

¹³ à noter toutefois que l'échantillon pour ces enquêtes est parfois réduit avec par exemple 66 répondants pour le secteur Uccle-Centre dont 47% n'ont pas répondu à la question du moyen de transport utilisé (refus de répondre ou questionnaire interrompu prématurément) ce qui peut expliquer une l'absence de la marche. Idem pour le secteur de Fort-Jaco (94 répondants dont 32% de non-réponse).



Parmi les points cités à l'occasion de l'enquête sur les déplacements liés aux activités :

- ⇒ la bonne accessibilité piétonne pour les achats du quotidien dans un certain nombre de quartiers mais des difficultés ailleurs (place Saint-Job par exemple) avec des revêtements inconfortables pour les piétons
- ⇒ la problématique de l'accès aux commerces (achats volumineux)
- ⇒ l'offre en stationnement voiture aux abords des commerces (stationnement de plus en plus difficile, ...).

- **les lieux d'enseignement** : voir ci-après paragraphe 4.2
- **les lieux de loisirs** : Uccle accueille aussi des équipements et clubs sportifs et des espaces de loisirs qui rayonnent au-delà des frontières communales :
 - Parcs et espaces verts : zones naturelles Natura 2000 (bois de Verrewinkel, Kinsendael, Marais du Moensberg, plateau Engeland, ...) et promenade verte ; très largement plébiscités (cf. dans les réponses à l'enquête, le caractère « vert » de la commune ayant été beaucoup cité comme point positif à Uccle) ;
 - Équipements sportifs : Piscine Longchamp, complexes communaux (à Neerstalle, aux Griottes, à la place Saint-Job, au Globe, et à Stroobant) ;
 - et les clubs sportifs : clubs de hockey notamment (Royal Uccle-Sport THC – chaussée de Ruisbroek/Neerstalle ; Royal Léopold Tennis et Hockey Club – parc Brugmann ; Royal Wellington THC – Av. d'Hougoumont ou encore Royal Racing Club – Av. des Chênes), nombreux clubs de tennis, salles de sport privées, club David Llyod (Drève de Lorraine), etc. ;

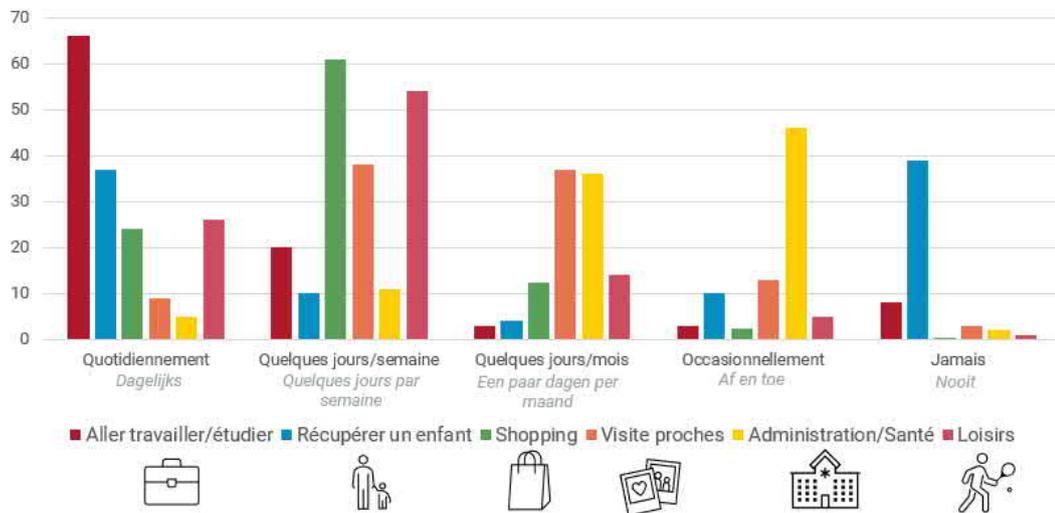
Ces deux dernières catégories drainent un nombre important de visiteurs/usagers/licenciés, ce qui peut générer un trafic conséquent à certains moments de la journée et semaine (week-end), et donc des tensions avec les riverains (principalement autour de l'occupation en stationnement et des nuisances - trafic).
- **et les autres grands équipements publics** générateurs de déplacements :
 - L'administration communale (près de 600 travailleurs) dont le déménagement du centre administratif rue de Stalle (ancien immeuble Fabricom) est prévu pour le début d'année 2022 ;
 - Le Centre Culturel d'Uccle (CCU) – rue Rouge et la Ferme Rose
 - L'Hôpital Sainte-Elisabeth – Av. De Fré ;
 - L'Institut Royal pour Sourds et Aveugles (IRSA) - chaussée de Waterloo, 1504 – 1508 ;



L'enquête a permis d'approcher la fréquence des déplacements des ménages ucclois, en fonction de leur motif. Le travail et les études ; l'accompagnement des enfants mais également les loisirs et le shopping apparaissent naturellement comme des motifs de déplacements très réguliers (quotidiens ou hebdomadaires).



Motifs de déplacements - Redenen voor reizen



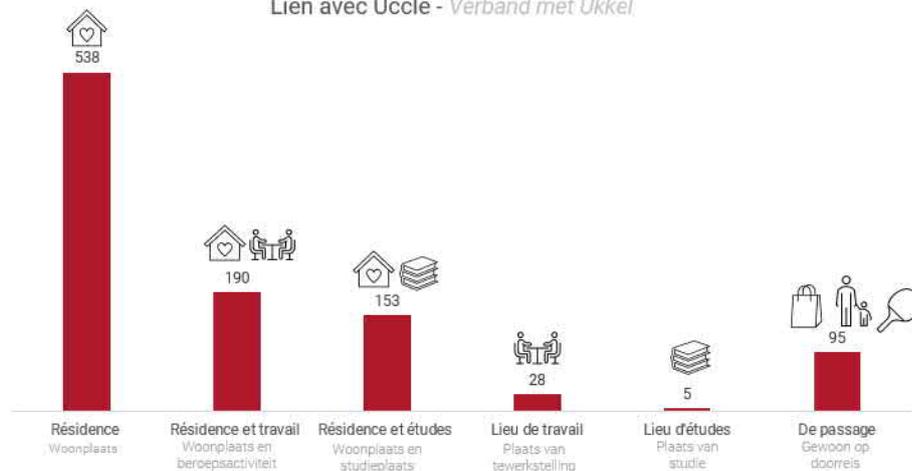
C'est probablement en partie l'attractivité des différents équipements uclois qui explique le fait que près de 10 % des répondants à l'enquête n'y réside / étudie ou travaille pas mais est « de passage » (loisirs, visite de proches) :

LIEN DES RÉPONDANTS AVEC UCCEL...

RELATIE VAN DE RESPONDENTEN MET UKKEL...

N = 1009

Lien avec Uccle - Verband met Ukkel



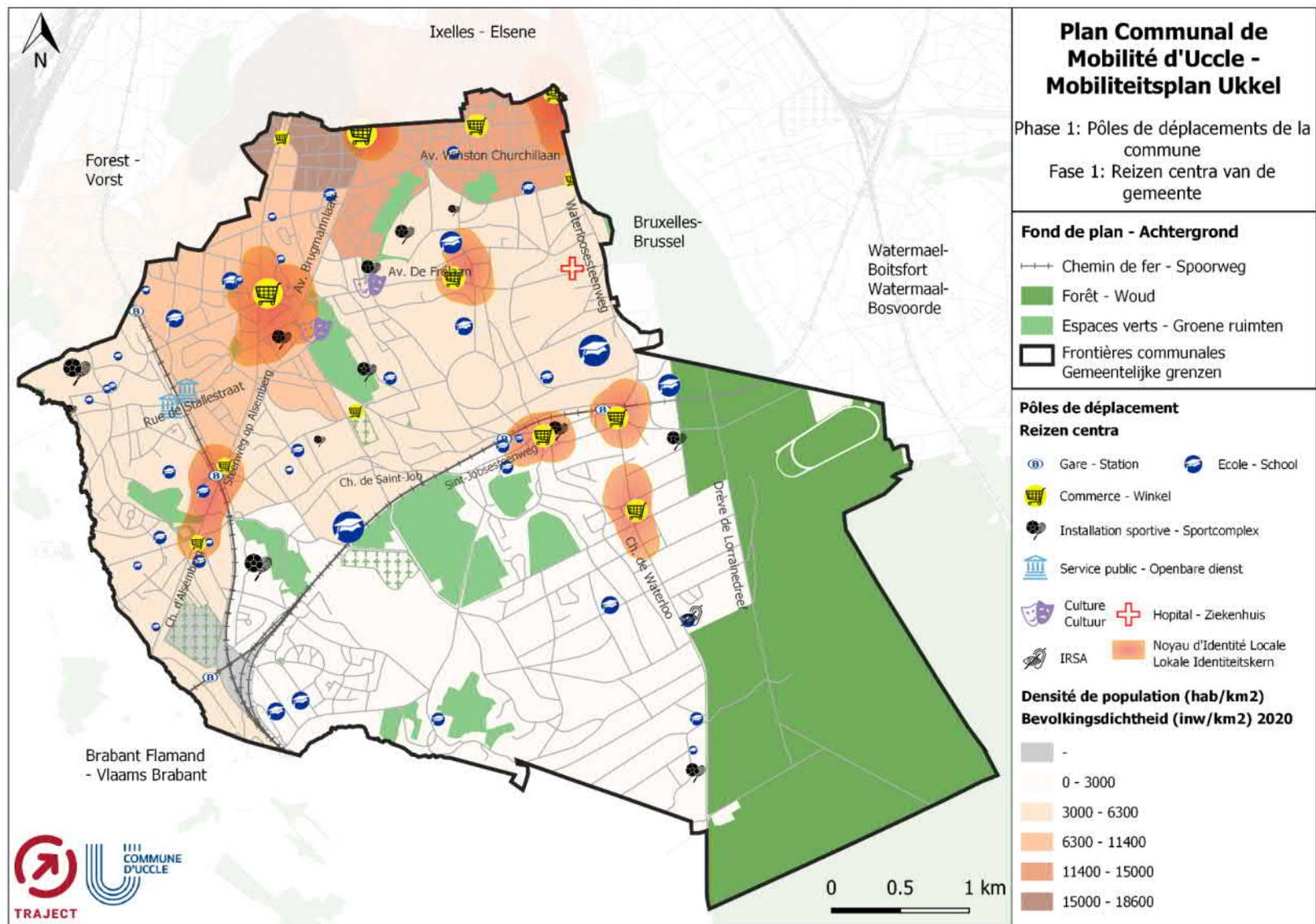


Figure 15 - Pôles générateurs de déplacements à Uccle

4.2 FOCUS SUR LA MOBILITÉ SCOLAIRE

4.2.1 UCCLE, UN PÔLE SCOLAIRE MAJEUR EN RÉGION BRUXELLES CAPITALE

La commune forme une « cité scolaire » majeure de la région bruxelloise avec la cinquantaine d'établissements scolaires implantés à Uccle soit 30 établissements d'enseignement fondamental, 9 établissements secondaires, 1 Centre de Formation en Alternance, 1 Haute-école, 2 Académies (Musique et Arts), sans oublier l'École européenne de Bruxelles 1 (3.344 élèves), l'École Française Internationale et la Bogaerts International School (Domaine de Latour de Freins) , le Lycée français Jean Monnet et l'Institut Royal pour les Sourds et Aveugles - IRSA.

La population scolaire pour l'année 2019-2020 pour les 3 premiers niveaux cumulés était évaluée à 19.735 élèves¹⁴ :

Maternel	Primaire	Secondaire
4.305	7.730	7.699

Ceci place Uccle au 4^{ème} rang des communes scolaires de la Région, après Bruxelles, Anderlecht et Schaerbeek. Les seules écoles communales totalisent déjà 4.300 élèves : 1.500 en maternelle, 2.600 en primaire et près de 200 en secondaire.

Ces établissements scolaires entraînent une demande de mobilité importante avec des flux :

- internes à la commune : 72 % des élèves ucclois fréquentent une école¹⁵ localisée dans leur commune de résidence soit 85 % des élèves en maternelle (moyenne régionale : 71 %) – 80 % des élèves du primaire (65 % moyenne régionale) et 57 % des élèves du secondaire (37 % moyenne régionale)¹⁶.
- mais également au-delà des frontières communales, du fait de la réputation des établissements et des possibilités de déposer/reprendre des enfants par les navetteurs (chaîne de déplacement domicile > école > travail) : 23 % des élèves scolarisés à Uccle habitent en dehors de la région bruxelloise, notamment le Brabant flamand (80 % d'entre eux).

Ainsi, par exemple, en 2008, les 8 établissements du secondaire gérés par la Fédération Wallonie Bruxelles à Uccle accueillait près de 6.050 élèves¹⁷ dont 67 % provenant de la commune. Pour les non-Ucclois, les statistiques révèlent qu'ils proviennent majoritairement des autres communes de la région bruxelloise mais également des communes hors-RBC localisées dans « l'aire de chalandise » de Uccle à savoir les communes du Brabant Flamand sud (Drogenbos, Beersel, Leeuw-Saint-Pierre, Rhode-Saint-Genèse ou encore Linkebeek) ou au-delà, dans le Brabant wallon (Braine l'Alleud, Waterloo...). Les écoles du secondaire attirent même des élèves du Brabant Flamand nord (Wemmel, Meise, Vilvorde par exemple). Cet attrait des écoles uccloises à une large échelle n'est pas sans impact sur la mobilité quotidienne.

¹⁴ Source Ibsa – Année scolaire 2019-2020. Il s'agit du nombre d'élèves ou d'étudiants inscrits de manière régulière dans un établissement scolaire ucclois (selon l'emplacement du siège principal de l'établissement scolaire).

¹⁵ Des communautés françaises et flamandes, les élèves suivant un enseignement hors Communautés (écoles européennes, écoles internationales ou privées) ne sont plus comptabilisés ici.

¹⁶ Source Ibsa – Année scolaire 2019-2020

¹⁷ Liste des 8 établissements : Athénée Royal d'Uccle I et II, Ecole Decroly, Collège Saint Pierre, Notre Dame Des Champs ; Institut Saint Vincent De Paul, Athénée Ganenou et l'Ecole Active - Source : Fédération Wallonie Bruxelles via Cellule Ferroviaire - SPW

4.2.2 L'ÉVALUATION DU PROFIL MODAL DES DÉPLACEMENTS VERS L'ÉCOLE

Afin de mieux comprendre les habitudes de déplacements liées aux activités scolaires, les données issues des plans de déplacements scolaires (PDS) ont été analysées. Il est à noter que sur les 50 établissements scolaires d'Uccle, seuls 20 ont réalisé un PDS (avec 8 PDS relativement anciens car antérieurs à 2016) et 16 ont réalisé seulement un pré-diagnostic, cette démarche étant volontaire. Les parts modales sont représentées dans le graphique Figure 16 ci-dessous. Il convient toutefois de préciser qu'il s'agit d'une moyenne de l'ensemble des résultats des établissements, quelle que soit leur année de réalisation (de 2014 à 2020). Ainsi, les valeurs sont à considérer avec précautions car la moyenne cache des différences selon les sites et surtout, certains comportements ont pu évoluer ces dernières années (usage de la marche, du vélo...).

Les jeunes élèves ucclois se déplacent majoritairement en voiture...

Les élèves du fondamental se font majoritairement conduire à l'école en voiture (52 %), cela montre qu'il reste encore une nette marge de progression pour le report modal de la voiture vers les modes alternatifs. Les transports en commun (28 %) et la marche (17 %) constituent les deux autres modes de déplacement les plus utilisés par les plus jeunes. En revanche, le vélo (3 %) est faiblement utilisé.

Une prédominance des transports en commun au secondaire...

Le renversement de la tendance est notable à partir du secondaire avec seulement 19 % des déplacements domicile-écoles effectués en voiture contre 70 % en transports en commun. À noter que la part des transports en commun est ici pour moitié issue de l'offre en bus scolaires organisée par l'École Européenne, le Lycée Français et l'IRSA. La part de la voiture sur ces déplacements n'est pas négligeable (plus d'un déplacement sur quatre). La marche (9 %) et le vélo (2 %) constituent des modes de transports relativement peu utilisés par les élèves du secondaire, ce qui peut s'expliquer en partie par les lieux de résidences des élèves mais aussi par des itinéraires et espaces publics encore insuffisamment sécurisants.

Ces valeurs révèlent qu'il existe encore un **important potentiel de report modal auprès du public scolaire**, tout au moins pour le niveau fondamental mais également au niveau du secondaire (opportunité de report modal vers le vélo par exemple, pour décharger les transports en commun). La récente accélération des changements de comportement de mobilité à la suite du confinement apparaît comme un signal intéressant, à conforter.

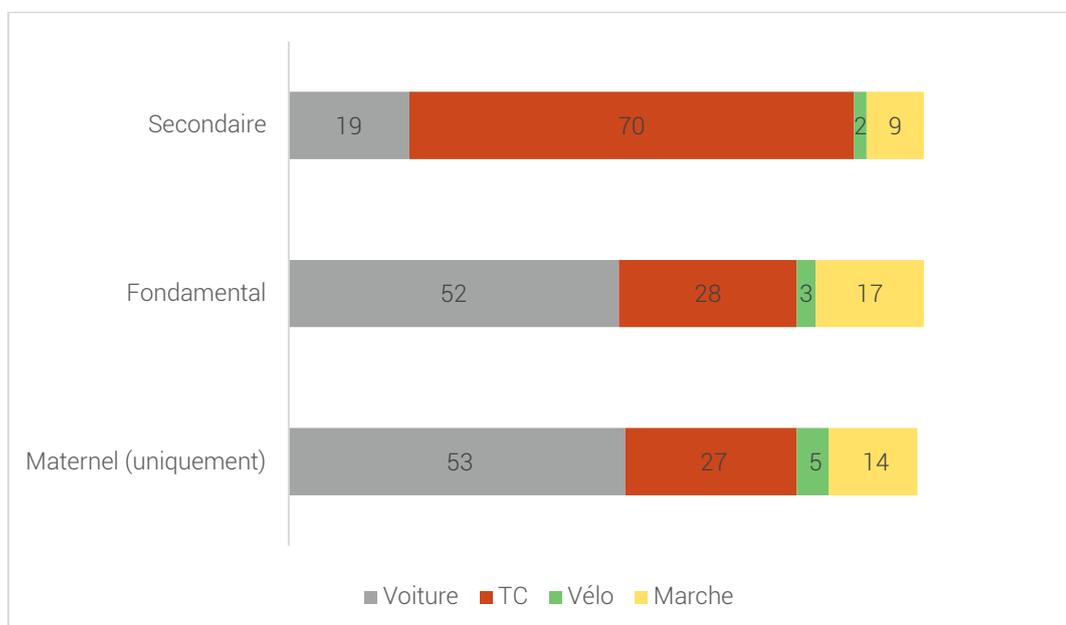


Figure 16 - Répartition modale des déplacements des élèves des établissements PDS de Uccle, selon le niveau. Source : Bruxelles Mobilité

4.2.3 LES INITIATIVES ET PROJETS

Pour limiter les nuisances liées à la dépose des élèves en voiture et renforcer la sécurité, la Commune a réalisé depuis 2020 et réalisera prochainement, quelques réaménagements aux abords des écoles :

- Ecole libre « Plein air » (Dieweg)
- Ecole communale primaire du « Val Fleuri » (rue Gatti de Gamond)
- Ecole fondamentale Decroly (bâtiment Hamoir, 5 Avenue Hamoir).

Pour cette dernière, une rue scolaire a été testée à l'occasion de la Semaine de la Mobilité 2021 dans la Drève des Gendarmes.

Pour l'école du Val Fleuri, un test de rue scolaire est effectué entre septembre et décembre 2021 sur le tronçon final de l'avenue du Vossegat.

Il n'y a pas d'autres rues scolaires en activité ou en projet à Uccle (NB : la commune a envoyé un formulaire aux écoles qui avaient porté un intérêt afin d'organiser au mieux le dispositif).

D'autres aménagements visant à sécuriser l'espace public aux abords des écoles sont prévus dans les années à venir. Il s'agit notamment de l'école communale du Longchamp (rue E. Cavell), de l'école Montjoie et du Koninklijk Atheneum Ukkel (rue Molenvelt). Par ailleurs, plusieurs voiries accueillant des établissements scolaires sont passées en zones de rencontre (20 km/h). C'est par exemple le cas de la rue du Doyenné (école du centre et collège Saint-Pierre) ou du dernier tronçon de l'avenue Dolez (école de Verrewinkel).



À l'occasion de l'enquête tout comme lors de l'atelier, la problématique de la mobilité scolaire apparaît nettement dans les problèmes rencontrés à Uccle :

- ⇒ manque de sécurité aux abords des écoles qui empêche de se rendre à pied ou à vélo
- ⇒ trop de parents qui conduisent encore leurs enfants à l'école alors qu'ils habitent à proximité, indiscipline des parents (voitures mal garées voire en double-file...)
- ⇒ congestion aux horaires scolaires dans des zones pourtant résidentielles (Dieweg, Saint-Job, Lycée français, etc.)
- ⇒ manque de places de stationnement pour les bus scolaires qui peuvent générer des embouteillages (quartier Hellevelt et Calevoet par exemple)
- ⇒ manque de sensibilisation des écoles
- ⇒ nécessité d'aménager des rues scolaires aux abords d'écoles (rues scolaires permanentes).

5 AXE 1 : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

5.1 DÉFINITION ET OBJECTIF



Figure 17 - Principes de la spécialisation des voiries et de la protection des quartiers - Source Plan Régional de Mobilité Good Move

Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces

La Mobility Vision du nouveau Plan Régional de Mobilité présente 6 ambitions parmi lesquelles celle de garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces. L'objectif est celui de l'optimisation des réseaux de transport en vue de garantir des services et cheminements performants et de qualité.

5 réseaux hiérarchisés en 3 niveaux

Le Plan Régional de Mobilité définit 5 réseaux qui seront ici analysés : le réseaux piéton, vélo (et autres formes de micromobilité), transport public, auto, et poids lourds.

Les réseaux ainsi définis s'appuient sur une spécialisation en trois catégories (pour chacun de ces réseaux), chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- **PLUS** : itinéraires principaux, rapides, performant et confortables destinés aux déplacements de longues distances au sein de la zone métropolitaine et de la Région ;
- **CONFORT** : itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional ;
- **QUARTIER** : desserte de proximité des quartiers.

Le réseau piéton comporte un niveau supplémentaire composé de **MAGISTRALES PIÉTONNES** qui sont des axes spécifiques du réseau Piéton-PLUS. Il n'y a cependant pas de Magistrales sur le territoire uclois.

Ces niveaux sont identifiés quel que soit le gestionnaire de la voirie : la Commune ou la Région. La carte ci-dessous représente la répartition des voiries pour ces deux gestionnaires :

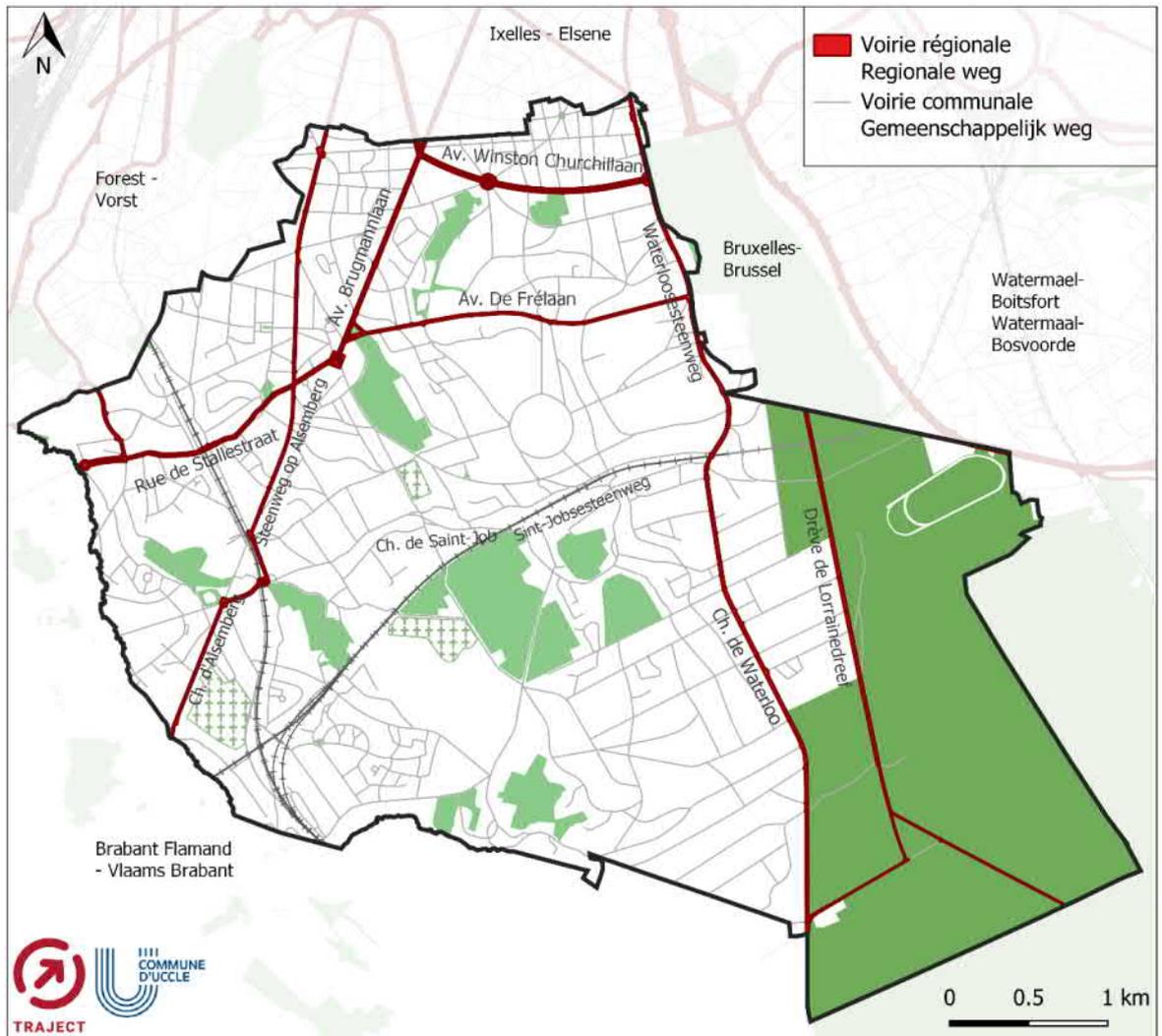


Figure 18 - Voiries régionales à Uccle

5.2 RÉSEAU PIÉTON

5.2.1 ITINÉRAIRES PIÉTONS

Le réseau d'itinéraires piétons définit dans le cadre du PAVE

Dans le cadre de la mise en place de son Plan Piéton, Bruxelles Mobilité a élaboré des Plans d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE) sur l'ensemble du territoire régional, en partenariat avec les 19 communes, afin de déterminer les espaces piétons structurants communaux et de faire un état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics.

Une analyse détaillée de l'accessibilité de l'ensemble du réseau des voiries de Uccle a donc été réalisée en 2017 et selon de multiples critères (pentes, largeur de trottoir, dévers, présence de signalisation, contrastes des couleurs, zone de repos en cas d'attente et/ou cheminements longs, hauteurs d'accès des équipements,...). Le présent diagnostic n'a donc pas pour objet le recensement exhaustif des non-conformités puisqu'il a été fait à l'occasion du PAVE. Il pourra néanmoins, en phase de plan d'actions notamment, entrer dans une échelle de proposition plus poussée.

Le réseau défini par le PAVE est structuré autour de trois types d'itinéraires piéton :

- **Les itinéraires piétons principaux** qui sont « *des lieux de grand afflux potentiel* » et qui ont été définis « *sur base d'une analyse des pôles d'attraction de piétons* ». Ces pôles correspondent aux noyaux d'identité locale défini par le PRDD¹⁸, comme l'illustre la carte ci-après.

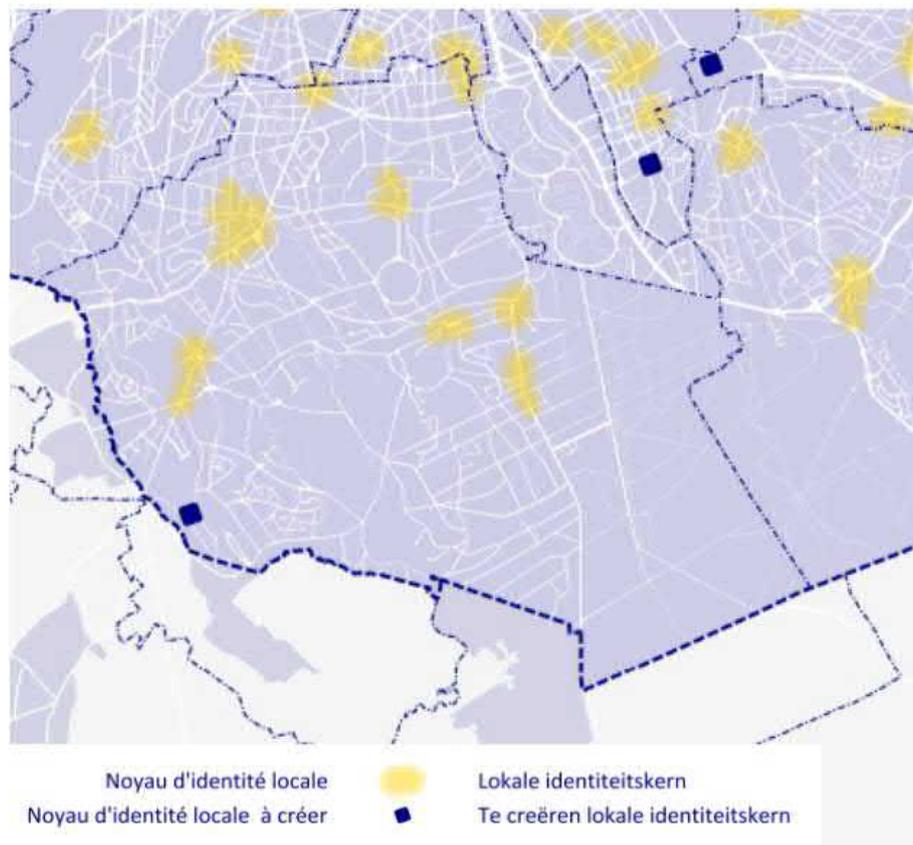


Figure 19 - Extrait de la carte des noyaux d'identité locale du PRDD– Source : Perspective.brussels

¹⁸ Les noyaux d'identité locale (NIL) sont l'élément structurant de la ville de proximité. Repérés sur la carte, ils répondent à plusieurs critères, pas forcément cumulatifs, en fonction de plusieurs logiques complémentaires :

- centres anciens ; cœurs des liserés de noyaux commerciaux et/ou lieux où se tiennent des marchés ;
- présence d'équipements importants ou d'ensemble d'équipements importants ;
- présence de la maison communale ou encore d'espace public ou d'espace vert important en termes d'usage par les habitants.

- Les **itinéraires piétons de liaison** : ces itinéraires sont définis « *comme des itinéraires d'accès vers les zones d'itinéraires piétons principaux, dans un rayon d'environ 500 m. Entre des zones à une distance d'environ 1 km ou moins, ces itinéraires sont enchaînés pour connecter deux zones. Les flux piétons y sont moins importants que dans les zones d'itinéraires piétons même [...]».*
- Le **maillage piéton de base** qui reprend toutes les autres voies non desservies par les itinéraires structurants.

Ces trois niveaux ont été transposés dans le PRM Good Move en PLUS (principaux), CONFORT (liaison) et quartier (maillage de base).

La « ville 30 », favorable aux déplacements des piétons

Depuis le 1^{er} janvier 2021, Bruxelles est une zone 30. La vitesse maximale est désormais limitée à 30km/h sur toutes les voiries de la Région, à l'exception des grands axes où la limite reste fixée à 50km/h ou 70km/h.

À Uccle, seul un court tronçon permet encore une vitesse de 70km/h : il s'agit du sud de la chaussée de Waterloo, à la frontière de la région flamande, car elle est hors agglomération.

D'autres artères permettent une circulation à 50 km/h maximum. Or certaines sont localisées à l'intérieur des quartiers/mailles¹⁹ (les avenues du prince d'Orange, Dolez, des Hospices, de Messidor et Van Bever), il conviendra dès lors d'assurer la sécurité et le confort des cheminements piétons (et des cyclistes par ailleurs) sur ces axes.

Le nord de la chaussée de Waterloo, également maintenue à 50 km/h, est en réseau Piéton-PLUS. Elle doit former à ce titre une zone d'attention spécifique, notamment en matière de traversées pédestres.

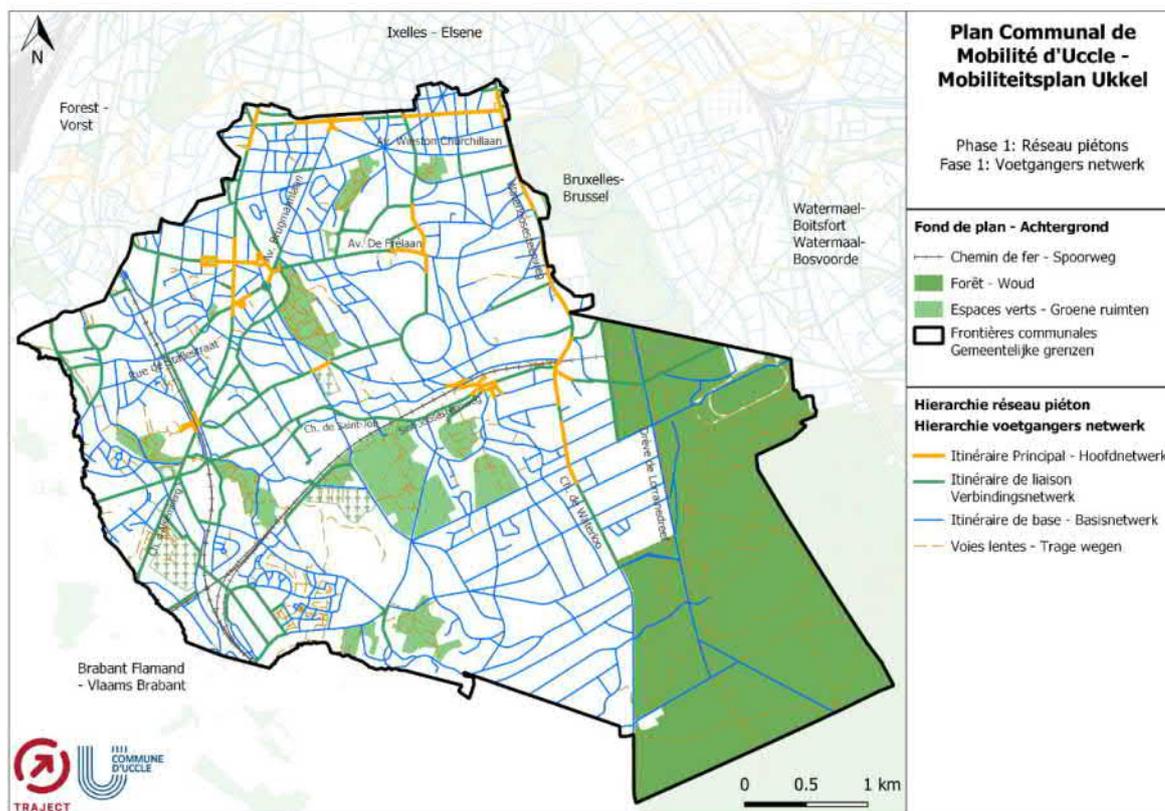


Figure 20 - Hiérarchie du réseau piéton issue du PAVE

¹⁹ Les « mailles » sont, au sens de Good Move, les périmètres délimités par les axes Auto-CONFORT et Auto-PLUS. L'objectif visé par la région est de limiter le trafic de transit à l'intérieur des mailles.

5.2.2 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU PIÉTON

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau piéton définie par le PRM - Good Move. Cette hiérarchie se calque intégralement sur celle définie par le PAVE.

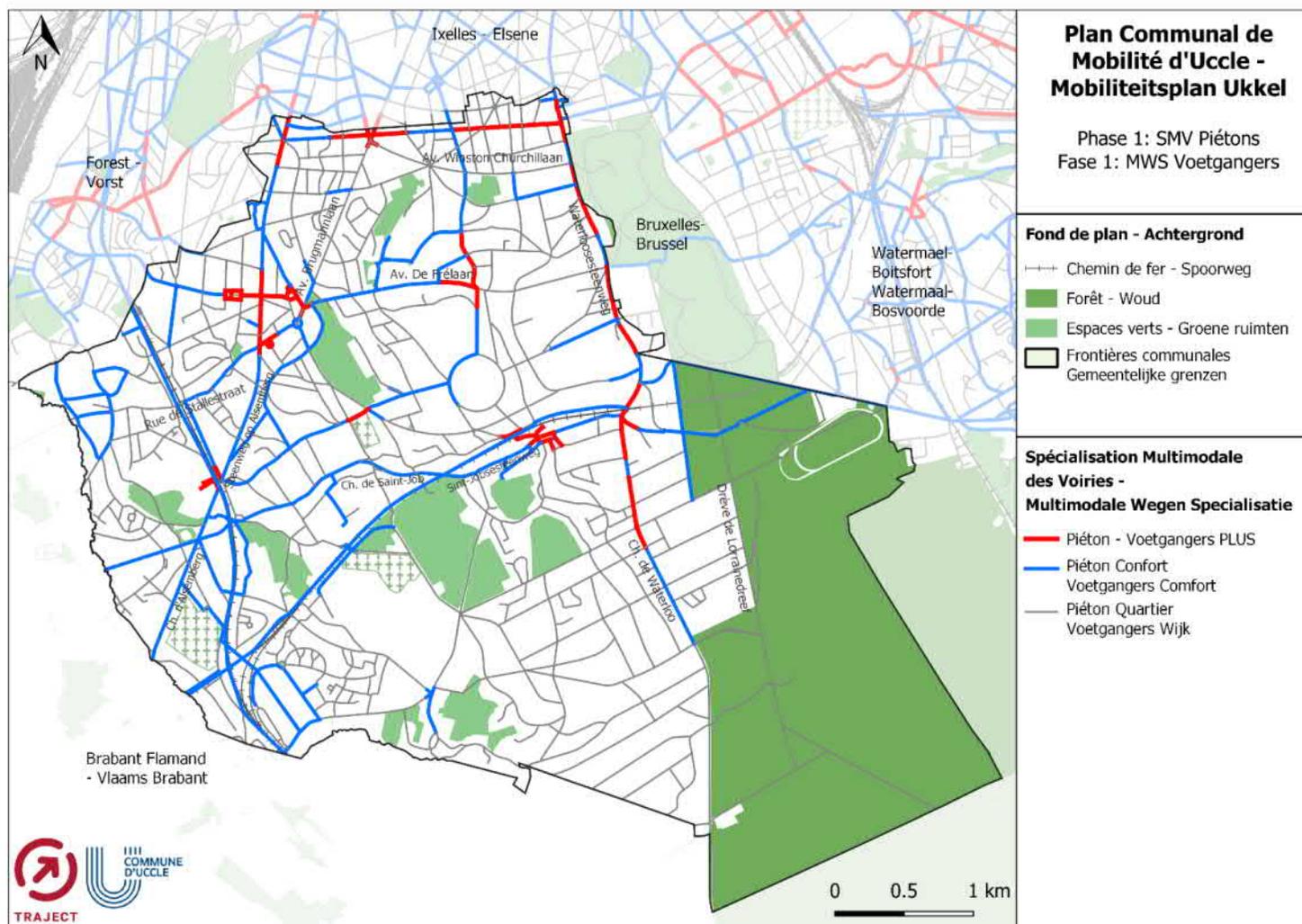


Figure 21 - Spécialisation multimodale de la voirie -Piétons

5.2.2.1 RÉSEAU PIÉTON-PLUS

Présentation du réseau

Les principaux itinéraires piétons repris dans le réseau PLUS

L'ensemble des itinéraires piétons principaux définis par le PAVE sont repris dans le réseau Piéton PLUS. On peut également noter que le réseau Piéton-PLUS à Uccle ne comporte pas de magistrale piétonne.

Selon le PRM, les voiries PLUS « *offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR* ».

Performance du réseau Piéton - PLUS

Un réseau piéton-PLUS répondant partiellement au standard souhaité

L'analyse de la performance du réseau se base sur les critères d'accessibilité définis dans le cadre de l'élaboration du PAVE cités ci-avant (pentes, largeur de trottoir, dévers, etc.). Les relevés de terrain, mais également le processus de participation citoyenne (atelier et enquête) permet de pointer qu'aucun des axes PLUS à Uccle ne répond aux différents critères énoncés ci-dessus.

Le PAVE comptabilise l'ensemble des points à améliorer afin de rendre ces espaces accessibles : il dénombreait près de 960 points à traiter sur le réseau Piéton-PLUS ucclois. La Région a également mené récemment un audit (critères similaires au PAVE) des itinéraires PLUS localisés sur les voiries dont elle a la gestion.

Ces bases de données constituent une manne d'informations précises qui sera utilement exploitée en phase 3 – plan d'actions ; pour référencer les interventions selon leur type et priorité.

La CCCPSH a par ailleurs mené une étude pour expérimenter une « boucle piétonne » visant une accessibilité intégrale dans le centre de Uccle (rue Xavier de Bue – Parvis Saint-Pierre – rue du Postillon - Square Georges Merlow – Avenue Brugmann – rue de Stalle). Les enseignements de celle-ci pourront également enrichir la phase de plan d'actions.

Les relevés de terrains complémentaires de notre bureau permettent de mettre en lumière plusieurs constats :

- La majorité des voies du réseau PLUS dispose de trottoirs d'une largeur de plus de 2 mètres ce qui correspond aux standards définis par le PAVE (jusqu'à 4 mètres). Or, l'espace de circulation est régulièrement fortement réduit par la présence de terrasses et/ou d'échoppes. C'est par exemple le cas rue Vanderkindere :



Figure 22 - Photos de la rue Vanderkindere – Source : Traject

- On relève toutefois que sur certaines voies du Réseau Piéton-PLUS, les trottoirs présentent une largeur inférieure à 2 mètres. C'est le cas notamment à Saint-Job, où la largeur de la voie n'est pas suffisante pour accueillir le flux piéton (cumulé avec la présence d'étals). À noter toutefois qu'un réaménagement du carrefour Saint-Job x Carsoel a été lancé début novembre pour sécuriser les traversées piétonnes ;
- Le réseau ne répond pas toujours aux critères d'accessibilité universelle (pour tous, en situation de handicap ou non). Il manque par ailleurs les aménagements de guidage des personnes à mobilité réduite, en particulier pour les passages piétons (lignes guides, dalles podotactiles, etc.).
- En revanche, on peut noter que la qualité des revêtements au sol est plutôt bonne sur ce réseau.

Un manque de convivialité de l'espace public

En raison des niveaux importants de circulation automobile, de nombreux espaces publics de niveau PLUS manquent d'attrait et de convivialité. En effet, plusieurs axes du réseau Piéton-PLUS sont également repris dans les réseaux Auto-CONFORT et PL-CONFORT sur lesquels circulent de nombreux véhicules (Waterloo, Alsemberg, Stalle, De Fré), qui génèrent des nuisances (bruit, pollution, sentiment d'insécurité) qui ne sont pas souhaitables à ce niveau de hiérarchie ; l'inconfort étant accentué en cas de largeur de trottoir insuffisante.



Figure 23 - Carrefour « Globe » - Source Traject

La cartographie du bruit du trafic routier en Région de Bruxelles-Capitale ci-après montre que l'essentiel des axes du réseau PLUS subissent des niveaux sonores importants (« bruyant » voire « très bruyant »).

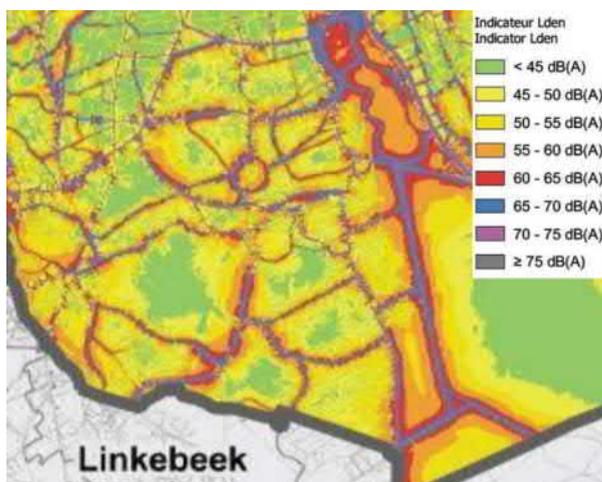


Figure 24 - Cartographie du bruit routier (extrait) – source : Bruxelles-Environnement

5.2.2.2 RÉSEAU PIÉTON-CONFORT

Présentation du réseau

Le réseau piéton-CONFORT complète et connecte les zones piétons-PLUS

Le réseau piéton-CONFORT complète le réseau Piéton-PLUS (dans un rayon de 500 m) et assure une connexion entre les différents pôles (rayon de 1 km ou moins).

Comme pour le réseau présenté ci-avant, l'ensemble des voies Piéton-CONFORT reprennent les « itinéraires piétons de liaison » définis par le PAVE.

Performance du réseau Piéton-CONFORT

Un réseau qui compte encore de nombreux points à améliorer

Selon Good Move, les mêmes critères que le réseau PLUS s'appliquent sur le réseau Piéton-CONFORT, excepté pour la largeur des trottoirs, qui peut être moins importante (le flux piéton étant moindre). Le PAVE mentionne qu'au total ce sont près de 2 560 points qui sont à traiter sur ce réseau.

Voici les principaux constats qui se dégagent pour ce réseau :

- De nombreux trottoirs sont trop étroits. C'est le cas de la chaussée de Saint-Job par exemple.



Figure 25 - Cheminements étroits de la chaussée de Saint-Job

- Le réseau Piéton-CONFORT se superpose par endroit à des axes du réseau Auto ou PL-QUARTIER.
- La vitesse est limitée à 30 km/h sur la majorité des axes du réseau Piéton-CONFORT (sauf sur l'avenue De Fré et la chaussée de Waterloo), ce qui est plus confortable pour le piéton.
- De nombreux aménagements manquent pour favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite, notamment pour les traversées piétonnes.
- Les pôles de la place Vanderkindere et d'Uccle-Centre / Square des Héros sont situés à un peu plus d'un kilomètre, pourtant ils ne sont pas connectés par un réseau piéton structurant via l'avenue Brugmann (PLUS ou CONFORT).

- La chaussée de Waterloo pourrait être intégrée au réseau PLUS dans son intégralité, en effet, on ne note pas, dans les usages et fonctions, de réels changements entre les sections PLUS et les sections CONFORT le long de la chaussée.

5.2.2.3 RÉSEAU PIÉTON-QUARTIER

Présentation du réseau

Un réseau qui comprend toutes les autres voies non desservies par les voies structurantes

Le réseau QUARTIER comprend les « voiries, chemins, voies lentes ou sentiers accessibles aux piétons » non desservies par les réseaux structurants (PLUS, CONFORT). Selon le PRM, les voiries du réseau « sont aménagées de manière à être accessibles à tous ».

L'ensemble du réseau est défini par le PAVE comme « maillage piéton de base ».

Performance du réseau

Un réseau de QUARTIER pour être accessible à tous

L'enjeu principal du réseau QUARTIER est d'être accessible à tous, dans une conception universelle de l'accessibilité, que l'on soit porteur de handicap ou non, de manière permanente ou temporaire. Ainsi des aménagements pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite – PMR devraient être présentes sur l'ensemble de ce réseau, ce qui n'est pas le cas actuellement. Comme on peut le voir sur la photo ci-dessous, sur un passage piéton avenue des Hospices, aucun aménagement n'est mis en place pour faciliter la traversée des PMR.

Le réseau Piéton-QUARTIER comporte près de 7 600 points qui sont à traiter d'après le PAVE afin d'améliorer son accessibilité.

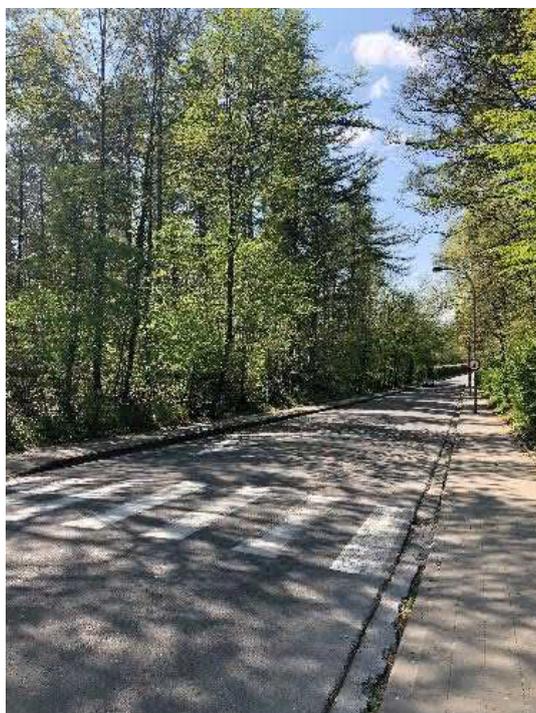


Figure 26 -Avenue des Hospices – Source Traject



La place du piéton a été l'un des principaux enjeux soulevés par les habitants durant le processus de participation citoyenne de la phase 1 :

- ⇒ La place accordée au piéton est considérée comme insuffisante ;
 - ⇒ Les aménagements pour les piétons sont parfois manquants (passages piétons), non sécurisés ou non adaptés (trottoirs impraticables ou trop étroits)
 - ⇒ les trottinettes et vélos en free-floating mais également parfois les voitures stationnées sur le trottoir gênent les cheminements piétons
 - ⇒ non-respect des passages piétons par les automobilistes (vitesse, ...)
 - ⇒ la problématique de l'accessibilité universelle

La Commune présente pourtant une série d'aménités pour la pratique de la marche au quotidien, notamment la série de venelles et chemins piétons (Sukkelweg, Lijkweg, Crabbegat, Bosveldweg, ...) et un environnement agréable, avec des distances souvent réalisables à pied.

L'atelier a été l'occasion de renouveler l'expression des attentes **en matière d'un partage de l'espace public plus favorable aux piétons** : sécuriser le quartier d'Uccle-Centre, réduire la pollution, aménager les passages pour piétons jugés dangereux (quartier Bascule, ch. de Saint-Job,...) pour les rendre visibles et éclairés, revoir l'état des revêtements et la qualité générale des trottoirs, créer un piétonnier dans le centre, mieux gérer la cohabitation piétons/cyclistes sur les trottoirs ou encore réduire les temps d'attente des piétons aux feux (par exemple, ch. de Waterloo au niveau de Vivier d'Oie).

Comme l'a rappelé un participant du groupe n°1 « *nous sommes tous piétons, cyclistes, utilisateurs de transports en commun, automobilistes, PMR* » ; il y a un réel souhait d'une meilleure prise en compte des besoins de chacun à commencer par les piétons, la marche étant un mode universel.

5.2.3 PROJETS ET PERSPECTIVES SUR LE RÉSEAU PIÉTON

La commune entend développer de nouvelles zones de rencontre/zone résidentielle, un aménagement qui vise à sécuriser/ légitimer la place du piéton dans l'espace public. En effet, dans ses zones, l'espace public est partagé et apaisé, avec priorité donnée aux piétons : la vitesse maximale de circulation est limitée à 20km/h et les piétons, prioritaires, peuvent circuler librement sur toute la largeur de la chaussée.

Un ensemble de voiries uccloises sont éligibles à cet aménagement avec notamment :

- l'absence de trottoirs ou la présence de trottoirs trop étroits au regard des flux piétons ;
- la présence d'une école aux abords ;
- une configuration adaptée (cul-de-sac) :
- ou encore un cadre verdoyant ou pittoresque (rues pavées), invitant à la promenade.

Une sélection a été opérée sur base d'un avis du service Voirie-Mobilité et de la Police. Le Collège communal a ainsi marqué son accord de principe en novembre 2020 pour le passage de près d'une soixantaine de voiries (ou tronçons de voirie) en zone résidentielle/de rencontre. L'implémentation est prévue entre 2021 et 2023, avec un rythme moyen de 2 rues par mois.

5.3 RÉSEAU CYCLABLE

5.3.1 ITINÉRAIRES CYCLABLES

Une pratique cyclable en constante augmentation depuis 10 ans...

De façon générale, la pratique cyclable n'a cessé d'augmenter ces dix dernières années dans la Région Bruxelles-Capitale. Les quelques points de comptages de cyclistes à Uccle et les retours de terrains permettent d'affirmer que cette dynamique est présente également à Uccle.

... pouvant être renforcé par l'aménagement à venir de nombreux itinéraires cyclables régionaux (ICR) et RER vélo

Déjà définis par le précédemment PCM de 2006, de nombreux itinéraires cyclables ont été pensés pour le territoire ucclois. Alors qu'ils sont aujourd'hui peu concrétisés sur le terrain, le présent PCM représente une vraie opportunité de réinterroger leur pertinence et tracés, d'évaluer les possibilités de développement de cette offre et ainsi participer à l'essor de la pratique cyclable à Uccle.

Ainsi, plusieurs axes ont été définis :

- **4 itinéraires du Réseau Express-Régional (RER) Vélo** - dont l'ambition est de connecter Bruxelles à sa périphérie périurbaine de manière très rapide via des pistes les plus droites et plates possibles, notamment en longeant canaux ou lignes de chemin de fer. Ainsi, deux itinéraires sont prévus à Uccle le long des voies de chemin de fer et font aujourd'hui l'objet d'études de faisabilité : l'un vers Forest au nord et Linkebeek au sud (L124), l'autre vers Watermael-Boitsfort (L26). L'idée principale étant à terme de connecter le sud d'Uccle à ses deux communes adjacentes Forest et Watermael-Boitsfort et au-delà. En complément, deux itinéraires RER sont prévus, l'un radial, empruntant la Drève de Lorraine et le second, de rocade, se partageant entre les avenues W. Churchill et Molière. Le tronçon ouest de la rue de Stalle forme un itinéraire RER de liaison afin de connecter le RER du Canal au futur RER de la ligne 124.
- **7 Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR)** – qui correspondent à des cheminements de moyenne et longue distance recommandés pour des déplacements à vélo à l'échelle de la Région Bruxelles-Capitale.
 - **2 ICR de rocade** : déjà bien définis, les ICR B (dans le nord) et C (dans le sud) permettent des connexions avec les communes voisines de Forest et Watermael-Boitsfort, mais aussi les communes de seconde couronne ;
 - **5 ICR radiaux** : le 6 (passant par la gare de Saint-Job) qui connecte Uccle à Ixelles, Saint-Gilles et Bruxelles-Ville et le 7 (passant par la gare de Calevoet) et connectant Saint-Gilles, Ixelles et qui se termine rue de la Loi. Le 8, passe au sud d'Uccle Stalle et se dirige vers la commune de Forest. Deux autres ICR se trouvent aux extrémités est et ouest de la commune : respectivement le MM pour le ruisseau Maelbeek, reliant Uccle à Ixelles, Schaerbeek et Neder-Over-Heembeek et le SZ pour la Senne, le long du canal, qui passe à Forest, Bruxelles-ville, Evere jusque Haren. Cet itinéraire à un bras qui se termine à Uccle Stalle.

Des itinéraires aujourd'hui majoritairement concentrés dans la partie nord de la commune

La carte des RER et ICR de la commune (voir Figure 28 ci-dessous) permet de remarquer une concentration de ces réseaux dans les parties nord et ouest de la commune, ce qui s'explique par les niveaux de densités et le nombre de polarités à connecter dans ces parties du territoire. Les quartiers du sud d'Uccle font partie des moins denses de Bruxelles, avec un nombre de pôles d'activités plus réduit/diffus dans la zone (cf. chapitre 4), et par conséquent une plus faible desserte en itinéraires cyclables.

Un réseau cyclable communal pour compléter le maillage régional, partiellement mis en œuvre

Afin de compléter le maillage régional, le PCM de 2006 avait identifié différents itinéraires cyclables communaux (ICC) potentiels afin de « profiter de l'infrastructure existante telle que les impasses, les

rues résidentielles, les chemins, etc., et d'aménager des jonctions sécurisées entre ces tronçons actuellement discontinus ». En pratique, ces ICC ont été peu concrétisés, que ce soit par rapport à leur balisage ou leur aménagement sur le terrain. L'actualisation du PCM formera l'occasion de réinterroger l'opportunité et la faisabilité de ces itinéraires :

- **ICC Nord (Brugmann – Waterloo)**: itinéraire de rocade, du square des Héros à Bascule, son tracé a aujourd'hui été revu avec une superposition à l'ICR de rocade B - avenue Montjoie. Validé, il est en cours de réalisation. Le Iijkweg a notamment été pavé.
- **ICC Sud (parallèle à la chaussée de Saint-Job)** : également itinéraire de rocade connectant les deux gares Calevoet et Saint-Job. L'itinéraire n'a pas changé et passe par des tronçons de rues pavées. Il est en cours de réalisation. Certains tronçons ont déjà été équipés de pavés sciés.
- **ICC Rayonnant (Churchill – Saint-Job)** : son itinéraire, orienté nord-sud n'a pas changé, mais manque de lisibilité et de confort (pavé et chemin en terre). Il nécessite aménagements et balisage.
- **ICC gare de Linkebeek – chaussée de Drogenbos** : cet ICC n'est pas toujours intégré dans les réflexions au sein de la commune. Son trajet reste opportun en tant que petit itinéraire de rocade.

Selon le précédent PCM, deux liaisons ont par ailleurs été réalisées : avenue Houzeau et avenue du Prince d'Orange. Sur le terrain, ils sont parfois balisés (à la marge) mais pas nécessairement aménagés.

Très peu de données exhaustives sur l'utilisation actuelle de ces itinéraires cyclables

Le chapitre suivant relatif aux besoins de déplacements pointe l'essor de la pratique du vélo à Uccle, avec une accélération depuis les dernières années. Les traces GPS issues des applications vélos/sportives (Strava, Bike citizens), cartographiées dans le cadre du « Bike data project » apportent une première visualisation du phénomène, bien que la source tende à sur-représenter la pratique « loisir » du vélo et non pas « utilitaire / au quotidien » (voir ci-contre, notamment l'intensité au niveau du Bois de la Cambre / Forêt de Soignes).

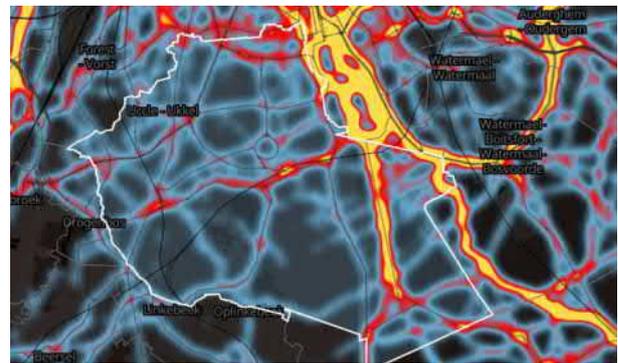


Figure 27 - Itinéraires empruntés par les cyclistes – Source : Bike data project

Très peu de données exhaustives existent néanmoins pour objectiver les itinéraires préférentiels empruntés par les cyclistes : il n'existe pas de comptages réguliers des cyclistes à Uccle. Le seul point de comptage disponible est fourni par l'Observatoire du vélo de la région ; localisé au croisement de l'avenue De Fré et de la chaussée de Waterloo. Il est à noter que la commune a fait l'acquisition d'un compteur automatique de vélos spécifique afin de pallier ce manque d'informations chiffrées.

La promenade verte, itinéraire complémentaire particulièrement favorable aux déplacements des modes actifs

Située au sud de la commune, la promenade verte constitue un parcours paysager destiné à la mobilité active (cyclistes et marcheurs), reliant les espaces verts naturels et semi-naturels de seconde couronne. Cet itinéraire est plus ludique, de loisir et n'est donc pas pensé pour des déplacements utilitaires à pied/vélo. La promenade verte permet de faire le tour entier de la Région (dans les deux sens) de manière sécurisée et balisée et dans un cadre verdoyant.

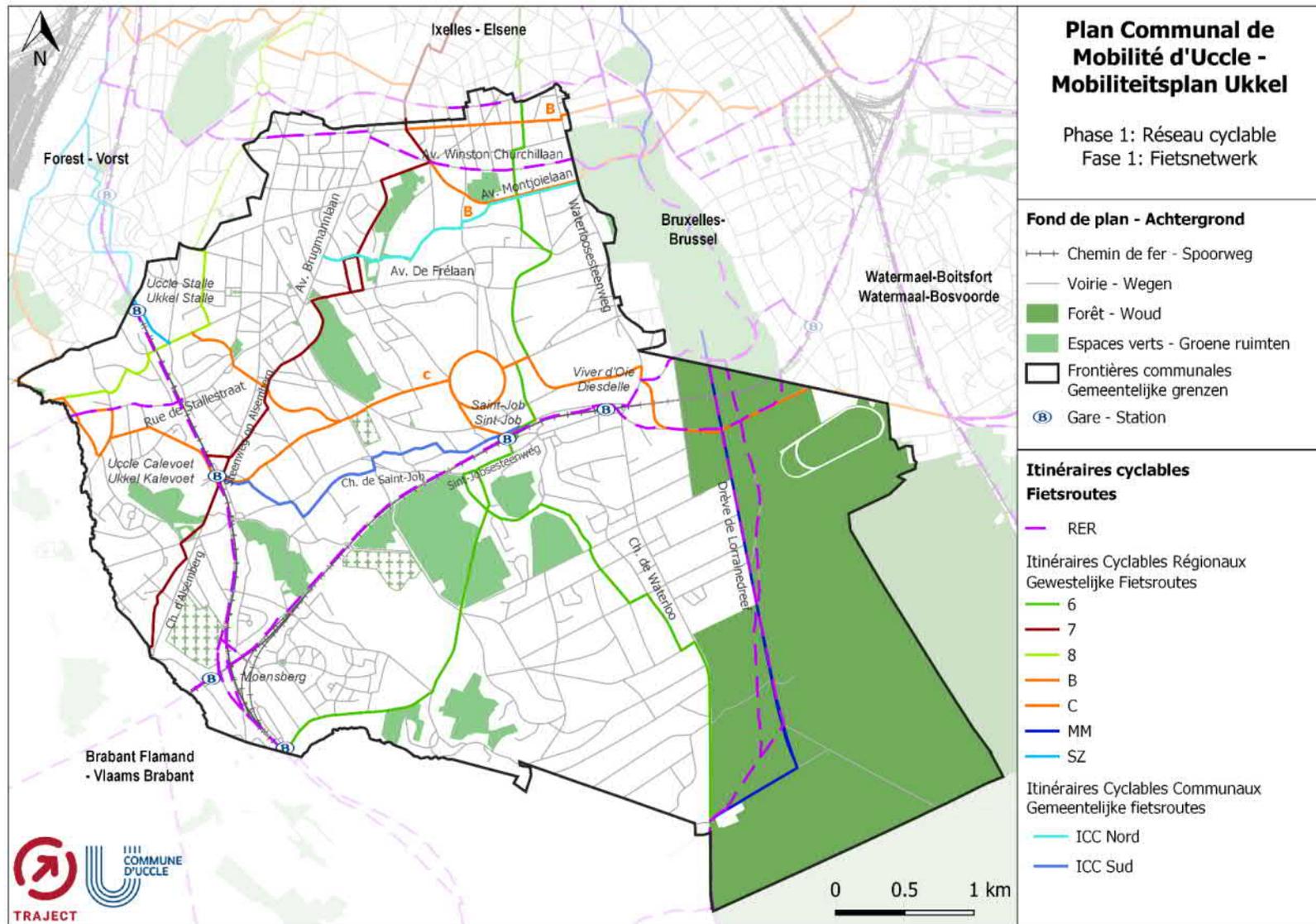


Figure 28 - Itinéraires cyclables à Uccle

5.3.2 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU VÉLO

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau vélo dans la commune d'Uccle telle que définie par le PRM-Good Move (PLUS - CONFORT - QUARTIER) et qui forme le cadre réglementaire.

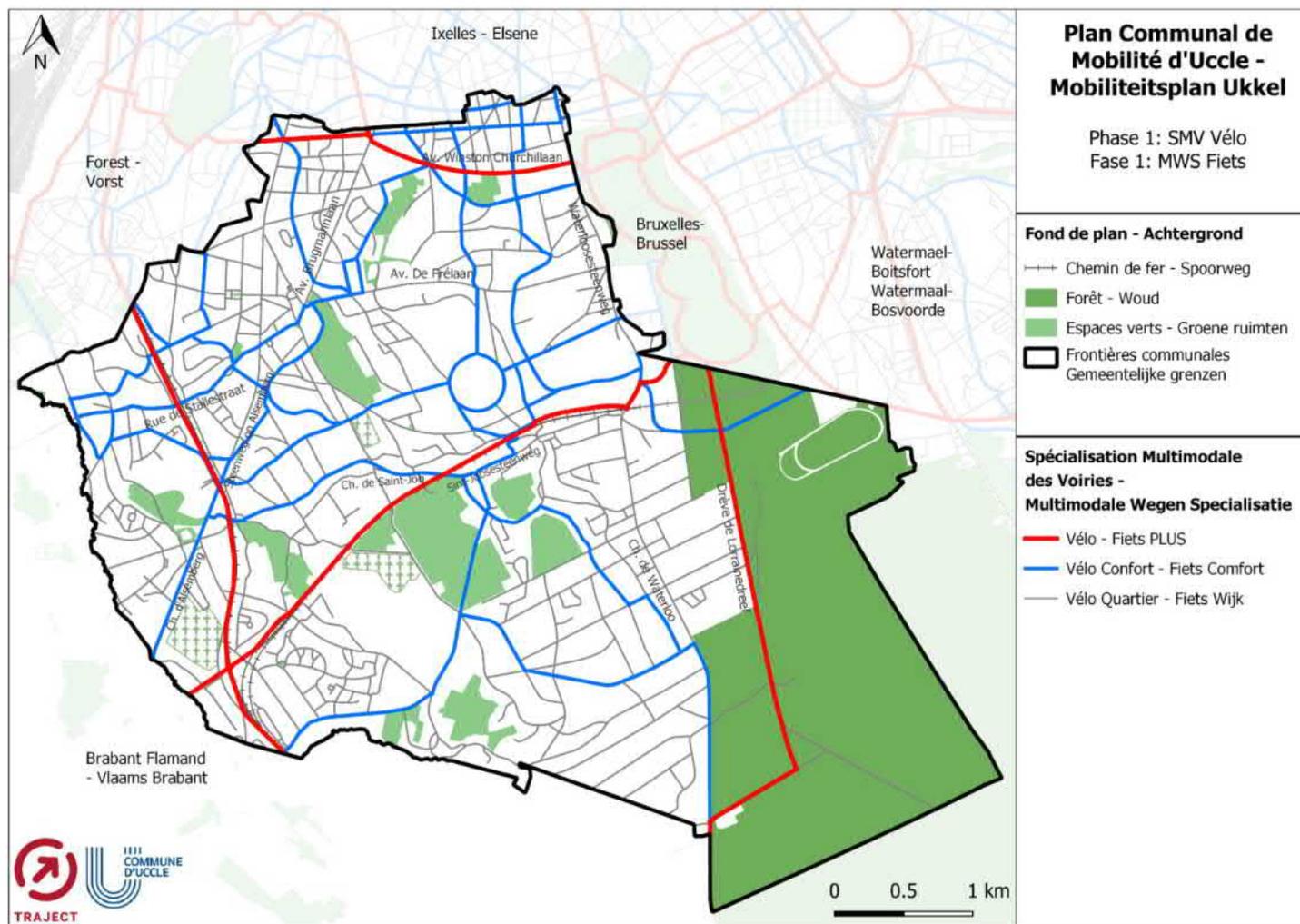


Figure 29 - Spécialisation multimodale de la voirie - Vélos

5.3.2.1 RÉSEAU VÉLO-PLUS

Présentation du réseau

Good Move explique que « la catégorie Vélo-PLUS est destinée prioritairement aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine ».

À Uccle, le niveau Vélo-PLUS correspond essentiellement aux itinéraires RER-vélo présentés ci-avant. Toutefois, à la marge, certains tronçons de RER vélo ne sont pas repris en Vélo-PLUS :

- la partie dédoublée du RER de rocade : si l'avenue Churchill est bien en Vélo-PLUS, l'avenue Molière est reprise en Vélo-CONFORT ;
- le RER de liaison empruntant le tronçon ouest de la rue de Stalle (vers Canal via Drogenbos et Ruisbroek) : la rue de Stalle ayant le statut Vélo-CONFORT ;
- le RER de la ligne 26, qui au niveau du Vivier d'Oie quitte les voies ferroviaires pour emprunter :
 - au nord la chaussée de Waterloo puis les avenues de Montana et Boitsfort, toutes les trois en Vélo-PLUS ;
 - mais également en se dédoublant au sud, via la Drève du Sénéchal puis l'avenue des Chênes et la (Petite) Drève du Maréchal : or la Drève du Sénéchal a le statut Vélo-QUARTIER et l'avenue des Chênes et la Drève du Maréchal a le statut Vélo-CONFORT.

⇒ dès lors, il conviendra de fixer définitivement l'itinéraire et les statuts hiérarchiques en conséquence, une fois remises les conclusions de l'étude de faisabilité de ce RER.

- les tracés « bis » du RER axial empruntant les sentiers autour de la drève de Lorraine notamment le chemin du Réservoir, le sentier des Sables ou le sentier de la Petite Espinette, ces sentiers sont repris en niveaux QUARTIER.

Performance du réseau Vélo-PLUS

Le réseau cyclable PLUS doit être de très haute qualité avec des cheminements cyclables séparés au dimensionnement adapté (permettant notamment les dépassements entre cyclistes), sauf s'il est localisé sur la voirie de type Auto-QUARTIER ou CONFORT avec un trafic faible et/ou limité à 30 km/h. Si les conditions de vitesse et niveau de trafic sont réunies, la rue cyclable peut être envisagée. Dans les autres cas, un aménagement séparé du trafic automobile (piste cyclable marquée ou couloir bus et vélo) demeure recommandé – voir ci-dessous la grille décisionnelle établie par Bruxelles Mobilité.

		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
				
Auto PLUS		Aménagement cyclable séparé ² ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparé ² ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparé ²	Aménagement cyclable séparé ² ou piste cyclable marquée ³ (ou couloir bus et vélo ⁴)	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparé ² ou piste cyclable marquée (ou couloir bus et vélo) ³	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparé ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER ≤ 2.000 véh./H ¹ /sens		Rue cyclable ³	Partage de la voirie ³ ou rue cyclable ³ ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie ³ ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre

¹ largeur : 2,50m
² largeur : 1,80 m (cf. p.19)
³ Dans le cas de rues cyclables en SUL, le stationnement, le cas échéant, est aménagé à gauche par rapport au sens de circulation, et la largeur carrossable ≥ 3,50m.
⁴ une réduction de la vitesse à 30km/h est dans ce cas souhaitable

Figure 30 - Grille décisionnelle, extraite du hors-série « Le bon aménagement cyclable au bon endroit » du Vadémécum vélo en RBC - Source : Bruxelles Mobilité (Octobre 2021)

Un réseau Vélo-PLUS qui ne répond pas encore aux critères de performance attendue

AXE RER RADIAL NORD-SUD – DRÈVES SAINT-HUBERT ET DE LORRAINE :

La **drève Saint-Hubert** ne possède aucun aménagement cyclable, ce qui est d'autant plus dangereux que la vitesse maximale y est de 50km/h (avec des excès de vitesses probables dans la pratique, vu le caractère rectiligne et le contexte – forêt – de cet axe) et que par ailleurs, l'état de la route est dégradé. Toutefois, le sentier de la petite Espinette qui passe dans la forêt à proximité peut former un itinéraire « bis » plus agréable pour les cyclistes. Les accès à ce sentier mériteraient donc, dès lors, d'être mieux identifiés. La qualité du sentier (revêtement, largeur) est substandard.



Figure 31 - Absence d'aménagement cyclable - Drève Saint-Hubert en Vélo-PLUS - Source : Traject

La **drève de Lorraine** possède une piste cyclable séparée bidirectionnelle mais celle-ci est substandard :

- pas assez large (< 4 m) ;
- utilisée par des piétons ce qui peut créer de nombreux conflits, notamment avec le différentiel de vitesse (un cycliste qu'il soit équipé ou pas d'un vélo à assistance électrique peut rouler à 25 km/h !).

Toutefois, il reste assez agréable de l'emprunter, sous réserve que le flux automobile aux abords n'y soit pas trop élevé.

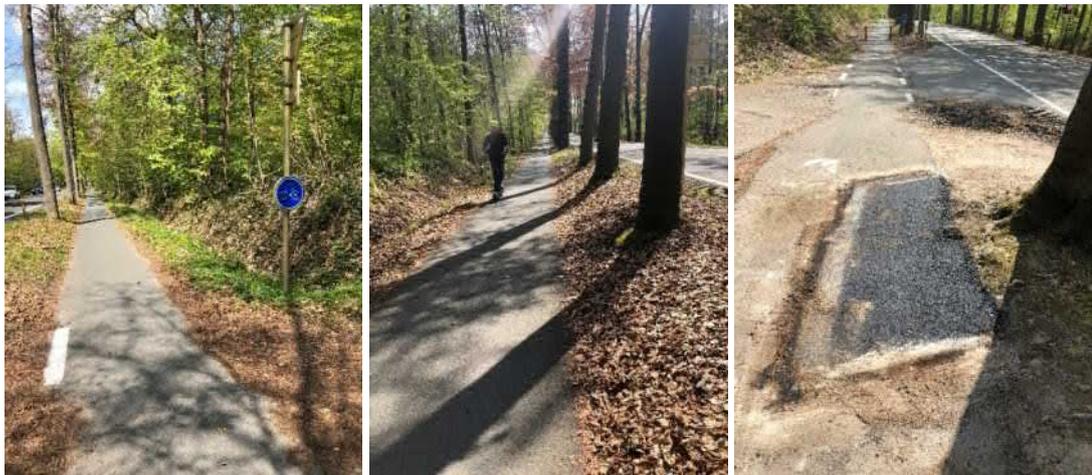


Figure 32 - Aménagement cyclable (piste cyclable bidirectionnelle) Drève de Lorraine - Source : Traject

AXE RER DE ROCADE EST-OUEST : AVENUE WINSTON CHURCHILL – RUE VANDERKINDERE

L'axe sur Winston Churchill accueille depuis mai 2019 une piste cyclable marquée dans chaque sens, avec une distance de sécurité de chaque côté. Cet aménagement est relativement confortable et sécurisant pour les cyclistes mais au regard du référentiel régional, c'est une piste cyclable séparée qui serait davantage adaptée dans ce cas (Vélo-PLUS sur un axe Auto-CONFORT à 50 km/h). Un projet de réaménagement de cet axe a été esquissé par les services de la Région il y a quelques années. IL comprend plusieurs scénarios d'aménagement avec toujours un élargissement des trottoirs et une piste cyclable séparée.



• **Figure 33 - Aménagement cyclable (pistes cyclables marquées) av. Winston Churchill (vers Vanderkindere photo de gauche, vers Longchamps photo de droite) – Source : Traject**

L'ouest de la rue Vanderkindere, prolongement de l'itinéraire RER, en Vélo-PLUS au-delà du rond-point Brugmann, ne possède aucun aménagement cyclable mais est devenue une rue cyclable depuis l'été 2021.



Figure 34 - Rue Vanderkindere avant son passage en rue cyclable - Source : Traject

Dès lors, aucun axe Vélo-PLUS de la commune ne répond, dans son intégralité, aux critères de dimensionnement/équipement recommandés par Good Move. Il est à noter que mis à part la rue Vanderkindere (Vélo-PLUS dans son tronçon ouest), les axes Vélo-PLUS sont sur des voiries régionales

ou dépendent de projets portés à une échelle régionale. Des travaux de réaménagement et de sécurisation des carrefours de la rue Vanderkindere entre la chaussée de Waterloo et l'avenue Brugmann sont prévus en 2022.

5.3.2.2 RÉSEAU VÉLO-CONFORT

Présentation du réseau

Tous les itinéraires cyclables régionaux - ICR -, qu'ils soient de rocade ou radiaux, sont repris en niveau Vélo-CONFORT à Uccle.

Pour augmenter la cyclabilité et le maillage cyclable entre les quartiers et/ou les ICR, d'autres axes sont repris en Vélo-CONFORT :

- l'axe nord-sud parallèle à l'ICR n°6 : rue Edith Cavell et avenue Houzeau ;
- l'avenue Coghen : comme autre axe nord-sud entre l'avenue de Fré (square des Héros) et l'Altitude 100 à Forest ;
- la rue de Stalle : axe de rocade est-ouest ;
- la chaussée de Saint-Job, suivie par les avenues de l'Observatoire et du Vert Chasseur : autre itinéraire de rocade est-ouest ;
- et l'avenue Prince d'Orange : liaison de rocade au sud entre les deux branches de l'ICR n°6.

Performance du réseau Vélo-CONFORT

Les différents aménagements recommandés sur les voiries Vélo-CONFORT dépendent de la hiérarchie automobile (cf. grille décisionnelle - Figure 30), des vitesses et charges de trafic en présence.

À Uccle, on dénombre une diversité d'aménagement cyclables sur le réseau CONFORT, de la bande cyclable suggérée, à la piste cyclable (uni- ou bidirectionnelle) ou encore le chemin forestier.

Dans la plupart des cas cependant, il n'existe aucun aménagement. Il est important de rappeler qu'un aménagement n'est pas toujours nécessaire lorsque que la charge et la vitesse du trafic sont limités (seuil indicatif de circulation inférieure à 200 véhicules, par sens, et en heure de pointe).

Pour citer quelques exemples de manquements, selon les typologies :

- Axes maintenus à 50 km/h :
 - L'avenue de Fré (ICR 7 du square des Héros à l'avenue Elleboudt) : en Auto-CONFORT et les véhicules peuvent y circuler à 50km/h maximum, or sur sa partie ouest il n'existe aucun aménagement cyclable; une piste cyclable séparée serait idéalement nécessaire. La Commune la demande depuis plusieurs années à la Région.
 - L'avenue de Messidor (ICR 7 du rond-point Churchill à Avenue Bourgmestre Herinckx) : certes elle contient une piste cyclable bidirectionnelle, dans le standard mais son accès au niveau de Churchill pourrait-être amélioré (lisibilité/traversée du carrefour) ;
 - L'avenue des Hospices : bien qu'elle soit de statut Auto-QUARTIER, les vitesses de circulation et la charge de trafic important nécessite un aménagement séparé, or il n'y en a aucun dans sa partie sud, puis le trottoir partagé (D10) ne rencontre pas le niveau de performance attendu, en raison de l'importance des conflits créés entre piétons et cyclistes ;
 - L'avenue Dolez, dans le prolongement de l'avenue des Hospices, offre aussi un trottoir partagé substandard.
- Axes avec des charges de trafic importantes ou en Auto-CONFORT :
 - La rue de Stalle : en Auto-CONFORT, elle devrait donc accueillir un aménagement séparé (piste cyclable séparée ou marquée, couloir bus + vélo), or elle offre uniquement une bande cyclable suggérée intermittente.

- La chaussée d'Alseberg (tronçon sud jusqu'à Calevoet) : également en Auto-CONFORT, elle devrait donc être aménagée de la même manière. Sur le terrain il n'existe qu'une bande cyclable suggérée, par ailleurs positionnée entre les rails de trams, ce qui augmente l'insécurité des cyclistes.

Le permis²⁰ pour l'aménagement des ICR 7, 8, B et C dans leur traversée ucloise, soit près de 15 km d'ICR, a été obtenu en avril 2019 par Bruxelles Mobilité. Les travaux, en partie réalisés par la commune, seront prochainement lancés et participeront à une nette amélioration de la performance du réseau Vélo-CONFORT.

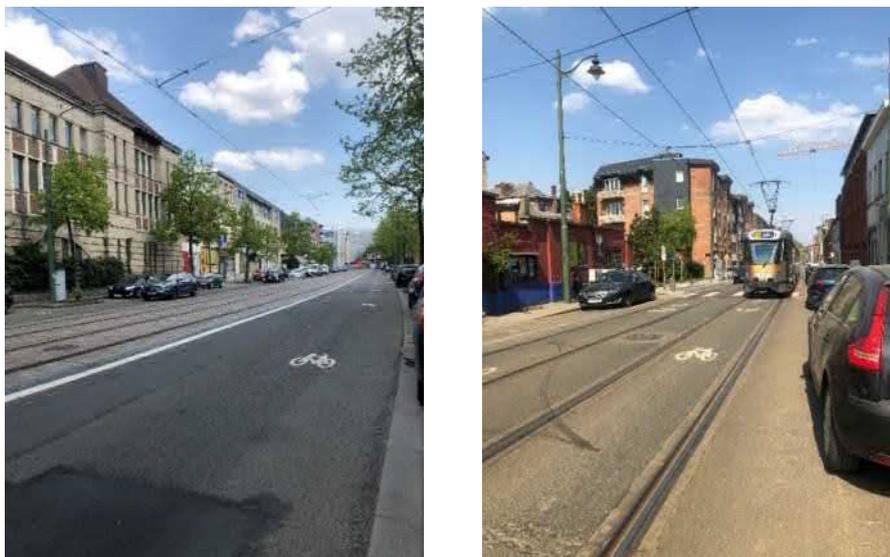


Figure 35 - Aménagements cyclables (bande cyclable suggérée) rue de Stalle photo de gauche, ch.. d'Alseberg photo de droite - Source : Traject



Figure 36 - Absence d'aménagement cyclable avenue De Fré-ouest (gauche) et au sud de l'avenue des Hospices (droite) - Source : Traject

²⁰ cf. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/projets/icr-7-8-b-et-c-infrastructure-cycliste-sur-ucle>

5.3.2.3 RÉSEAU VÉLO-QUARTIER

Présentation du réseau

Les itinéraires cyclables communaux qui complètent ce maillage se trouvent exclusivement sur le réseau de quartier. Par ailleurs, le reste du réseau viaire ucclinois est de niveau QUARTIER, en cohérence avec l'objectif d'une cyclabilité à 100% des voiries en région Bruxelles Capitale.

Si la plupart des voies du réseau Vélo-QUARTIER emprunte des axes du réseau Auto-QUARTIER, donc à priori au trafic automobile plus apaisé, il y a quelques exceptions avec des superposition de Vélo-QUARTIER et Auto-CONFORT :

- avenue de Fré : Vélo-QUARTIER après l'avenue Elleboudt ;
- avenue J. et P. Carsoel ;
- chaussée de Waterloo ;
- avenue Brugmann ;
- chaussée d'Alseberg entre Calevoet et rue de Stalle ;
- rue Gatti de Gamond ;
- rue du Roetaert ;
- rue du Château d'Or – rue Engeland.

Performance du réseau Vélo-QUARTIER

Le plan régional de mobilité Good Move rappelle ce qui est attendu derrière la cyclabilité à 100% du réseau : « *Il s'agit d'offrir les conditions de sécurité et de confort standard partout, adaptées au type de rue et à l'importance du trafic. Le principe de base est : la mixité tant que possible et la séparation là où c'est nécessaire* ».

Aujourd'hui, il est d'usage de considérer que la cyclabilité des voiries ucclaises est largement perfectible, en témoigne les nombreux retours reçus lors des moments participatifs :



Le vélo représente un enjeu important pour les Ucclais et nombreux sont ceux qui pensent que la circulation à vélo est dangereuse à Uccle. Outre le manque de pistes cyclables et de stationnement vélo sur le territoire communal, les pistes existantes sont jugées peu sécurisées face aux automobilistes.

L'atelier a permis d'exprimer une série de points de vue diversifiés, allant de la demande de créer des pistes cyclables séparées partout, à celle de travailler de manière intelligente (« pas n'importe où et pas n'importe comment »), en commençant par finir les tronçons de pistes cyclables et s'assurant de la protection des cyclistes en sortie de pistes cyclables séparées ou en réfléchissant au développement de rues cyclables.

Les projets listés ci-après et ceux qui seront proposés dans le cadre du PCM devraient permettre d'améliorer la performance du réseau quartier.

5.3.3 PROJETS ET PERSPECTIVES SUR LE RÉSEAU VÉLO

Outre les études en cours étudiant la faisabilité des RER vélo le long des lignes de chemins de fer, la commune travaille à l'amélioration et au développement du réseau cyclable, via notamment :

- **le développement de rues cyclables**, dans lesquelles la circulation est limitée à 30 km/h et les automobilistes ne peuvent pas dépasser les cyclistes, prioritaires : rue Vanderkindere (Vélo-CONFORT), la rue Roberts Jones - section entre l'avenue Cavell et l'avenue Léo Errera (Vélo-QUARTIER), l'avenue Brunard (Vélo-QUARTIER) sont notamment passées en rues cyclables à l'automne 2021.

- **la création de nouvelles pistes cyclables marquées** dans la rue Gatti de Gamond et dans les avenues Henri Helleboudt et du Prince d'Orange, **et de pistes cyclables séparées** prochainement dans les rues Van Ophem, Verrewinkel et Baron Van Hamme et les avenues Bourgmestre Herinckx et de la Chênaie.
- **la concrétisation d'aménagements favorables aux cyclistes** : passerelle cyclo-piétonne au pont de Verrewinkel dont l'inauguration est prévue en mai 2022, le passage cyclo-piétons sous voies à la gare de Calevoet, et la liaison cyclo-piétonne entre la chaussée de Saint-Job et la rue Benaets.
- **la rénovation des marquages cyclables et création de pistes cyclables** (partagés ou non, marquées ou séparées) : notamment sur les itinéraires cyclables communaux et régionaux, via des fonds propres et/ou des subsides régionaux (« Équipements et infrastructures vélo 2021 »).
- **le marquage de nouveaux sas vélos** : par exemple au niveau de 7 carrefours du territoire en 2020
- **l'installation de panneaux de signalisation B22 et B23 aux feux tricolores**, qui permettent aux cyclistes de franchir le feu rouge pour effectuer une manœuvre de tourne à droite ou pour poursuivre un mouvement tout droit (59 panneaux de signalisation B22 et 4 panneaux de signalisation B23 sont en cours d'installation sur le territoire de la commune en 2021).

5.4 RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

5.4.1 DESSERTE EN TRANSPORT PUBLIC

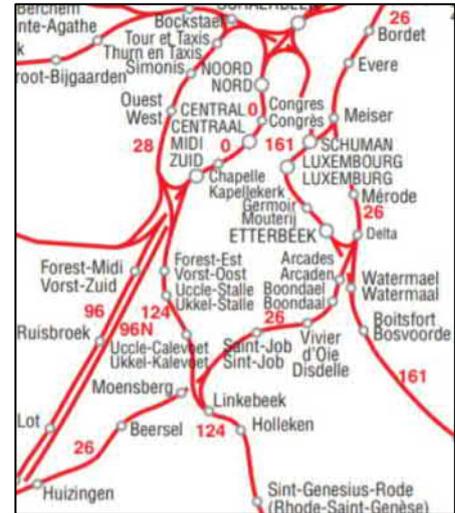
Une commune desservie par deux lignes ferroviaires et de nombreuses gares

La commune d'Uccle est desservie par deux lignes ferroviaires comportant chacune trois stations sur le territoire ucclais :

- La ligne 124 : elle connecte le centre-ville aux gares de Forest est – **Uccle Stalle** – **Uccle Calevoet** - Linkebeek – Holleken et continue ensuite vers Rhode-Saint-Genèse et Waterloo. Cette ligne est desservie par le train S1 (Nivelles – Malines).

La gare de Linkebeek a la particularité d'être positionnée à la fois sur la commune du même nom et à Uccle.

- La ligne 26 : elle connecte les gares de **Moensberg**, **Saint Job** et **Vivier d'oie** à Uccle soit vers Watermael, Etterbeek jusque Bordet et Haren dans un sens, soit vers Beersel et Huizingen dans l'autre. Cette ligne est desservie par les trains S5 (Grammont - Hal – Malines), S7 (Hal – Vilvorde), S9 (Louvain – Braine-L-Alleud).



Une analyse des descentes aux différentes gares d'Uccle nous apprend que la gare de Calevoet est la plus utilisée, à l'inverse de celle de Stalle qui est la moins plébiscitée.

Une commune sans métro mais avec plusieurs lignes de trams et de bus

La commune d'Uccle, tout comme ses voisins de Forest et de Watermael-Boitsfort n'est pas desservie par le métro. Elle possède cependant 6 lignes de trams (parmi lesquelles 2 lignes de pré-métro, T3 et T4), une dizaine de lignes bus STIB ainsi que quelques lignes TEC et De Lijn.

La ligne de pré-métro 3 (Churchill – Esplanade) ne dessert que très partiellement le territoire communal dans sa partie nord. Les axes Stalle – Brugmann – Wolvendaal constituent des axes de transport public majeurs, empruntés par la ligne de pré-métro 4 (Stalle – Gare du Nord), le tram 51 (Stade – Van Haelen), le tram 92 (Fort-Jaco – Schaarbeek gare) et le tram 97 (Louise – Dieweg), alors que la ligne 82 (Gare de Berchem – Drogenbos) ne traverse que brièvement la partie sud-ouest du territoire au niveau de la rue de l'Étoile.

Un ensemble de lignes de bus viennent compléter cette offre, exploitées par la STIB (37, 38, 41, 43, 48, 50, 60, 74 et 75), le TEC (40, 123-124, 365A et W) ou De Lijn (136,137, 153, 154, 155).

Plusieurs modifications ont été réalisées dans le cadre du nouveau plan bus déployé par la STIB à l'issue de l'été 2021, impliquant notamment quelques changements dans la commune d'Uccle. Depuis avril 2021, la nouvelle ligne 74 circule ainsi sur le territoire communal. Elle fera l'objet d'une réorganisation après 2022, à l'instar des lignes 41 et 43.

La carte suivante affiche le tracé des lignes des différents opérateurs de transport public. Pour la STIB, il s'agit de la desserte une fois que sera finalisé le déploiement du Plan Bus c'est-à-dire la desserte à l'horizon 2022-2023.

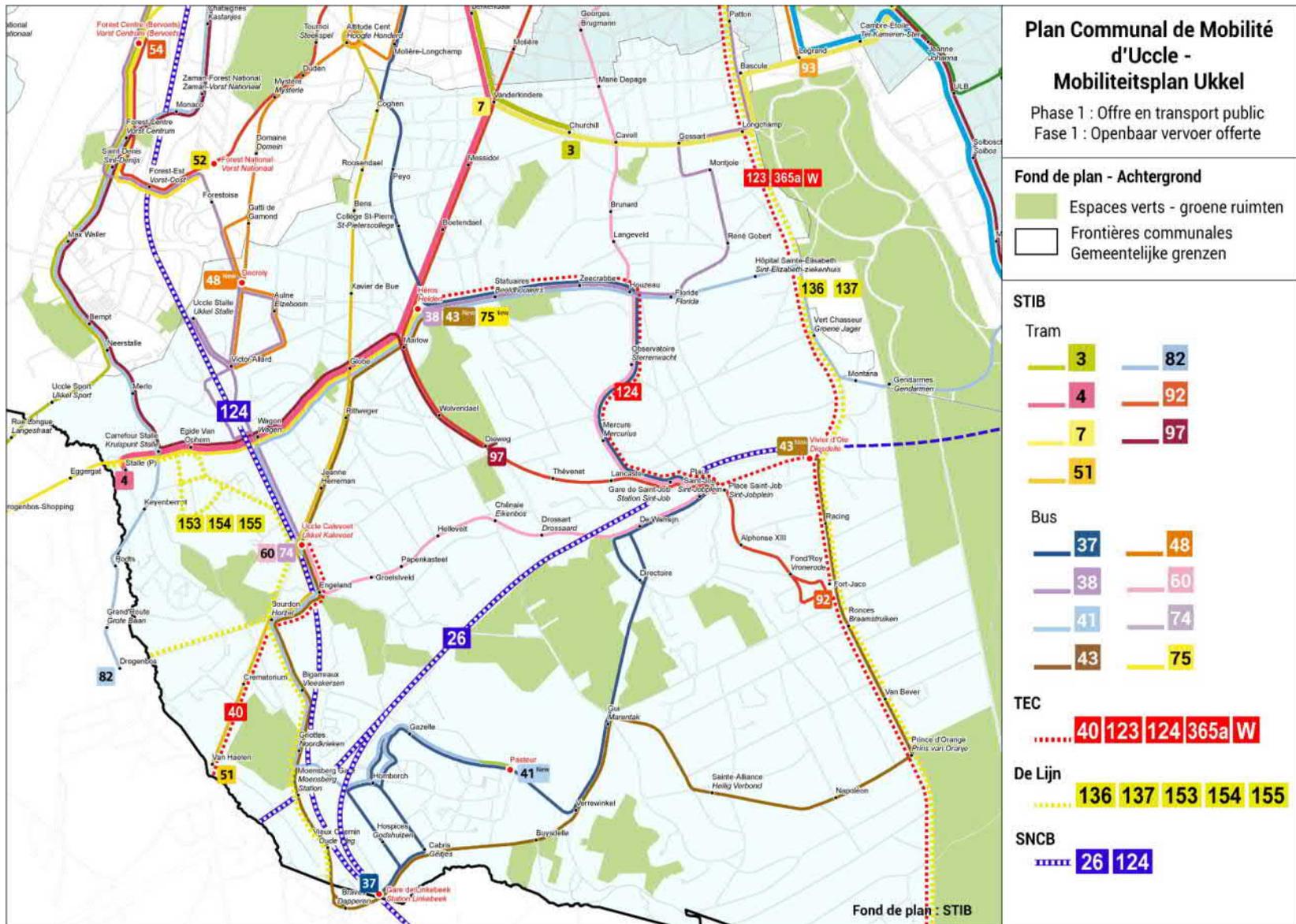


Figure 37 - Desserte en transport public à Uccle. Sources : Carte du Plan Bus STIB et tracé des lignes SNCB, De Lijn et TEC (via Mobigis)

5.4.2 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU TRANSPORT PUBLIC

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau de transport en commun telle que définie par le PRM-Good Move pour accompagner le développement territorial au sein de la Région et offrir une alternative à l'utilisation de la voiture.

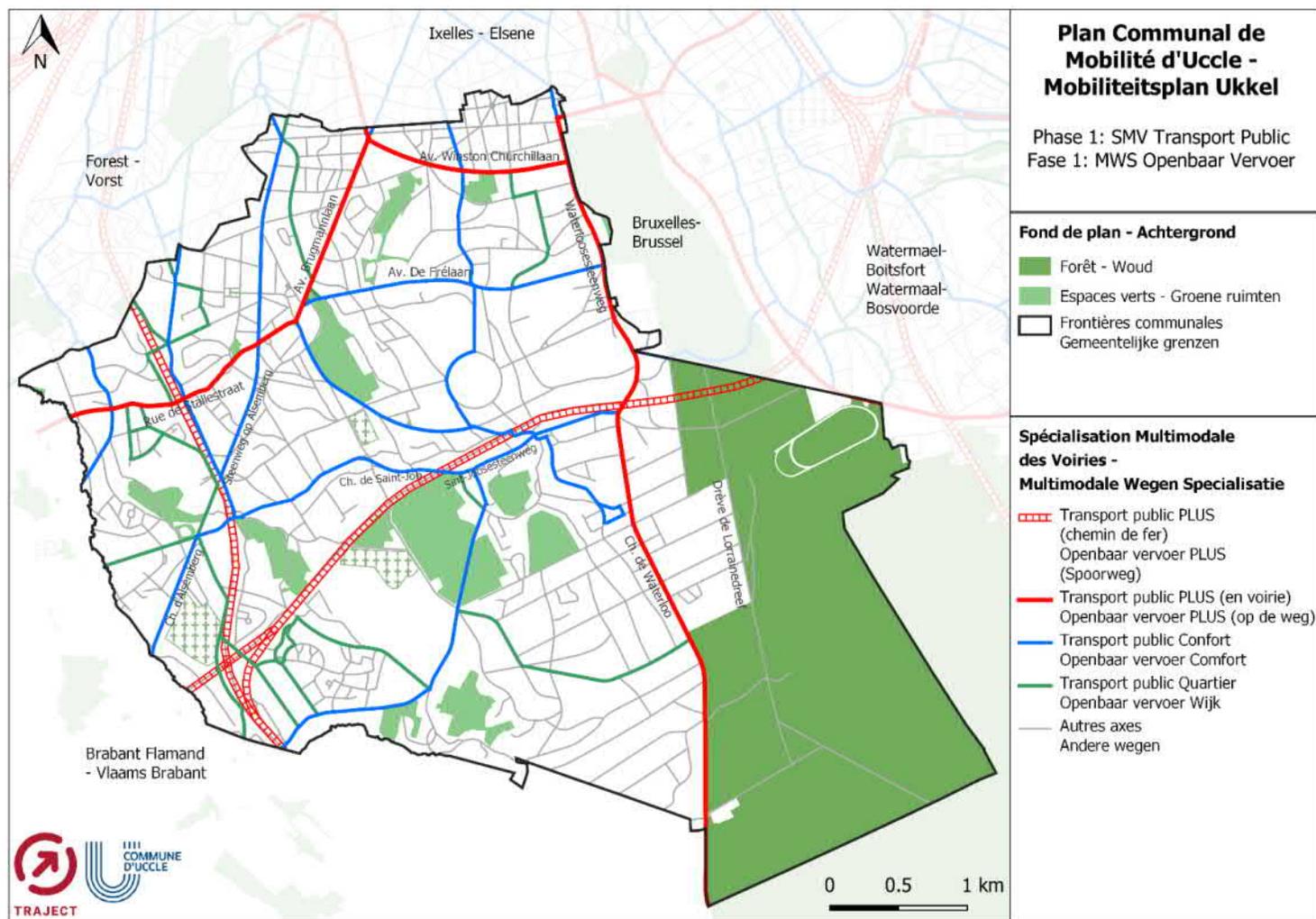


Figure 38 - Spécialisation multimodale de la voirie - Transport public

5.4.2.1 RÉSEAU TP-PLUS

Présentation du réseau TP-PLUS

Le nouveau Plan Régional de Mobilité mentionne que les axes TP-PLUS « *permettent des déplacements de longue distance entre les grands pôles existants ou en développement à l'échelle métropolitaine, avec des temps de parcours attractifs, des fréquences et des capacités élevées* ». Sur ce réseau ; « *déjà très largement séparé de la circulation automobile, l'enjeu est d'abord de garantir le maintien des performances actuelles et d'améliorer la régularité* ».

Les deux lignes de chemins de fer et une partie des lignes de tram reprisent en niveau PLUS...

Les lignes ferroviaires 26 et 124 ainsi que plusieurs lignes de trams (3, 4, 7) sont reprises en niveau TP-PLUS. Les tronçons de trams repris en niveau PLUS sont usuellement ceux en site propre (à quelques exceptions près). Certaines lignes de trams ne sont donc pas reprises en niveau PLUS (ou du moins pas dans leurs totalité). On peut par exemple pointer la ligne 92 en CONFORT de Fort-Jaco à Marlow (bien qu'elle soit en site-propre entre Vanderkindere et Ma Campagne) ou la ligne 51 qui est de niveau CONFORT sur l'intégralité de son parcours.

Le projet de nouveau pont Carsoel initié par Infrabel et la STIB facilitera la progression des tramways de la ligne 92 et permettra d'assurer la fonctionnalité CONFORT de l'axe. Une étude a également été lancée par la commune, mandatant le bureau d'étude Arter, quant au réaménagement de la place Saint-Job. Il y sera notamment question de convivialité, de stationnement, d'espaces récréatifs, de verdurisation mais aussi du tracé et de la vitesse commerciale du tram 92.

L'axe TP-PLUS de Winston Churchill ainsi que la ligne ferroviaire 26 offrent des liaisons de rocade vers le nord de Forest d'une part, et d'autre part vers Ixelles, Watermael-Boitsfort et Etterbeek. L'axe TP-PLUS de la rue de Stalle et de l'avenue Brugmann ainsi que la ligne ferroviaire 124 servent plutôt d'itinéraires radiaux entre l'entrée de ville à Stalle et le centre de la région vers la gare du Midi, ils desservent plutôt l'ouest de la commune.

... mais aussi des axes de bus de niveau PLUS.

La chaussée de Waterloo est reprise en niveau PLUS, avec non pas une desserte tram mais uniquement en bus : en fonction des tronçons, on dénombre entre 3 et 5 lignes du bus avec les réseaux STIB, TEC et De Lijn combinés. L'axe est parfois équipé de bandes bus-taxi-vélo.

Performance du réseau TP-PLUS

La chaussée de Waterloo ne correspond pas actuellement à un niveau PLUS

Aujourd'hui, la chaussée de Waterloo n'atteint pas un niveau de performance cohérent avec son statut PLUS. Les bus circulant chaussée de Waterloo ne présentent pas une régularité voire des fréquences attendues.

La STIB souligne notamment un point noir bus sur le tronçon de la ligne 41 sur cet axe, connu depuis de très longues années, entre les arrêts Gendarmes (chaussée de la Hulpe) et Hôpital Ste Elisabeth, la vitesse et la régularité sont problématiques aux deux heures de pointes :

- entre Gendarmes et Montana la vitesse moyenne des bus est de 4,33 km/h en pointe soir (tronçon chaussée de la Hulpe).
- entre Montana et Vert Chasseur la vitesse moyenne des bus était de 5,73 km/h en matin (tronçon chaussée de Waterloo en entrée de ville).

Les données transmises par De Lijn, sur base du suivi GPS des bus des lignes 136 - 137 rejoignent ces constats : les indicateurs de vitesse commerciale et d'efficacité (différentiel entre le temps de parcours moyen aux heures de pointe et aux heures « creuses », généralement avant 7h ou après 19h30). La carte ci-après illustre les tronçons qui doivent être améliorés car ils ne répondent pas aux deux critères de qualité attendus pour ce niveau hiérarchique (leur efficacité est inférieure à 75 % et leurs vitesses commerciales inférieures à 20 km/h).

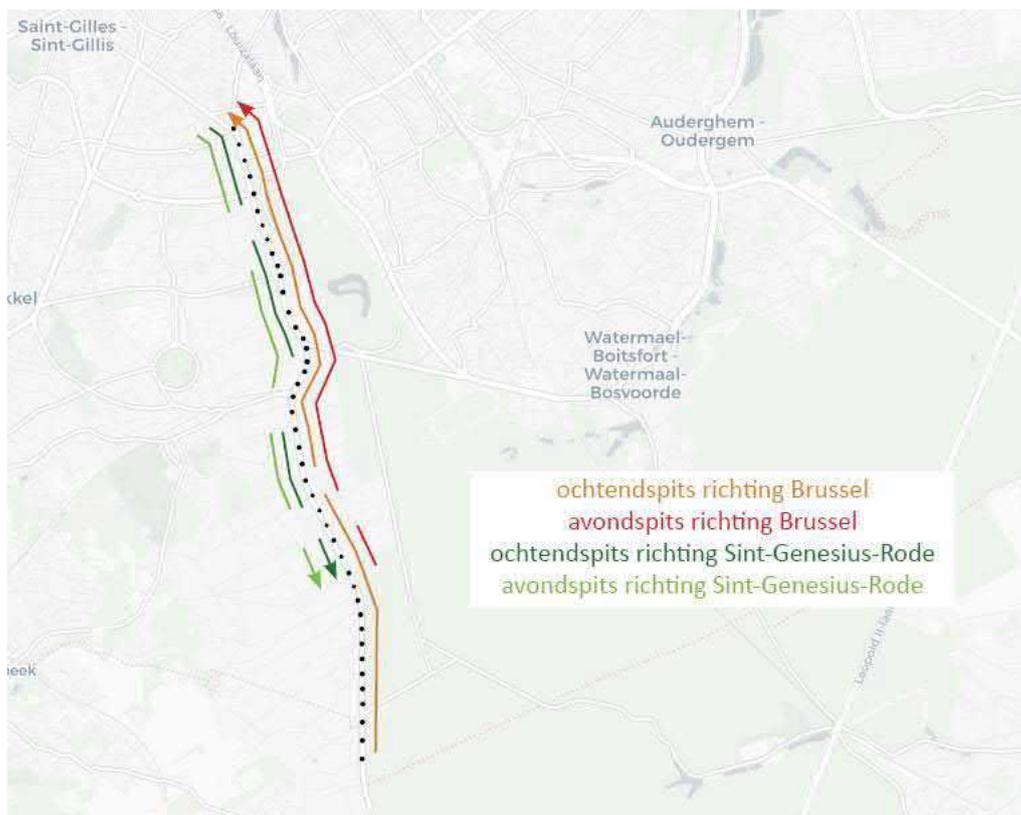


Figure 39 - Tronçons à améliorer pour améliorer la performance des bus De Lijn

Le TEC partage le même diagnostic pour la chaussée de Waterloo. L'analyse de la progression des bus de la ligne W effectuée en septembre 2021 témoigne d'une vitesse moyenne des bus très impactée aux heures de pointes (2 sens confondus) :

Origine	Destination	Distance (en km)	Tranche horaire	Vitesse aller	Vitesse retour
RH-ST-GENESE Espinette Centrale	UCCLE Prince d'Orange	2,36	Heures creuses	34,4 km/h	34,4 km/h
			Heures de pointe	27,2 km/h	28,4 km/h
UCCLE Prince d'Orange	UCCLE Vivier d'Oie	1,73	Heures creuses	21,5 km/h	23,2 km/h
			Heures de pointe	18,4 km/h	20,3 km/h
UCCLE Vivier d'Oie	UCCLE Bascule	2,34	Heures creuses	17,2 km/h	17,5 km/h
			Heures de pointe	14,1 km/h	14,7 km/h
UCCLE Bascule	SAINT-GILLES Ma Campagne	1,32	Heures creuses	16,5 km/h	14,8 km/h
			Heures de pointe	15,2 km/h	12,8 km/h

Figure 40 - Temps de parcours des bus de la ligne W

À noter que le prolongement récent de la bande de présélection vers le Bois de la Cambre (en venant du Vert Chasseur) au carrefour Waterloo / De Fré, devrait avoir un effet positif pour les temps de parcours des bus.

Cet axe métropolitain doit être, selon le plan Good Move, renforcé, en concertation avec la région Wallonne et la Région Flamande. TEC et De Lijn partagent aussi cette ambition : la chaussée de Waterloo est d'ailleurs renseignée comme ayant un potentiel pour un corridor à haut niveau de service (« *Potentie voor HOV-Corridor* ») dans le Masterplan De Lijn 2020.

Les pôles d'échange multimodaux liés à l'offre TP-PLUS à renforcer

Les gares du réseau S sont considérées comme des pôles d'échange stratégique, dans le PRM, au même titre que les grandes gares accessibles à l'échelle du pays : « *Les gares, stations et pôles* »

d'échange notamment, constituent des points de centralité à part entière dont l'aménagement fait l'objet d'une attention particulière».

Avec ses 6 gares ferroviaires auxquelles s'ajoute le P+R de Stalle qui s'inscrit également comme un pôle d'échanges, Uccle possède donc 7 pôles d'échanges dont les suivants sont en développement :

- l'arrêt Moensberg : un nœud de correspondance va être créé (d'ailleurs selon les prescriptions du PRM), au croisement des deux axes PLUS ferroviaires : Urban Brussels a délivré à Infrabel et à la SNCB le permis d'urbanisme relatif à l'aménagement de la plateforme d'échange intermodal d'Uccle Moensberg le 14 octobre 2021 dernier ;
- le P+R Stalle, qui verra sa capacité nettement augmenter à l'avenir, afin qu'il puisse assurer pleinement sa vocation de rabattement vers les transports publics et modes actifs (voir paragraphe 8.3.1. ci-après) ;
- la gare de Uccle-Calevoet, dont l'accessibilité piétonne, cyclable et transport public sera renforcée à l'occasion du projet de la STIB de réaménagement de la rue du Wagon, et où un projet de passage sous voies cyclo-piéton à Calevoet est prévu dans les années à venir ;
- et la gare de Saint-Job, qui sera réaménagée entre 2023 et 2025 afin de renforcer son accessibilité piétonne (rénovation des abords et des quais, accès PMR pour les deux côtés des voies de chemin de fer), en transport public (création d'arrêt de la STIB) et à vélo (parking de 72 places vélo, RER vélo).



Figure 41 - Réaménagement de l'arrêt Saint-Job. Source : SNCB - Plan de transport 2020 – 2023

L'entrée ouest de la rue de Stalle, malgré les aménagements dédiés (couloir bus puis site-propre tramway), non performante pour les bus De Lijn en réseau du blocage du carrefour Stalle

Comme l'illustre la Figure 44 ci-après, les bus De Lijn (lignes 153, 154 et 155) voient leur vitesse commerciale et leur efficacité se réduire dans la traversée de la rue de Stalle. À l'heure de pointe du matin, entre l'arrêt « Drogenbos Eggergat » et l'arrêt « Ukkel Kruispunt Stalle » soit les 400 mètres de traversée du rond-point Stalle, la vitesse commerciale tombe à 8 km/h de moyenne, soit 40% de la vitesse commerciale des heures creuses. Les bus empruntant la plateforme de tramway doivent en effet attendre que le carrefour se libère (voir ci-après le point noir de la STIB pour les T82 et T07 au carrefour Stalle).

5.4.2.2 RÉSEAU TP-CONFORT

Présentation du réseau

Des trams et des bus repris dans le réseau TP-CONFORT...

Selon le plan Good Move : « *Les axes TP-CONFORT complètent le maillage du réseau PLUS et permettent des déplacements entre quartiers. Assurant des déplacements de moins grande échelle et circulant sur des voiries de gabarit plus restreint que le réseau TP-PLUS, le réseau CONFORT n'a pas vocation à assurer le même type de performance en matière de temps de parcours. En revanche, l'enjeu de la régularité est essentiel* ».

Sur le territoire uclois, divers axes sont repris dans le réseau TP-CONFORT (cf. carte ci-avant) :

- il s'agit notamment des axes empruntés par les lignes de **trams** : la chaussée d'Alseberg (51), l'axe Neerstalle-Étoile (32-82-97) et l'axe Wolvendael-Carsoel-Ham (92).
- la plupart des axes empruntés par des lignes de **bus** sont également repris dans ce réseau CONFORT : le tracé nord/sud du bus 60 via l'Observatoire, l'axe Hospices-Dolez desservi par le 43 et/ou 37 ; la rue Gatti de Gamond (48 – 74). Le choix des axes en niveau TP-CONFORT répond à une logique de maillage de réseau.

Enfin, l'axe TP-CONFORT au niveau de la rue du Wagon correspond au projet de la STIB, projet soutenu par la commune dès le PCM de 2006, actuellement à l'instruction par les instances régionales. L'objectif est que la rue du Wagon puisse accueillir à terme les lignes de bus 41 et 74 afin de leur permettre d'éviter le tronçon de la chaussée d'Alseberg entre la gare de Calevoet et de Globe, pour lequel la vitesse commerciale des autobus est inférieure à 10 km/h, mais également de renforcer l'accessibilité cyclo-piétonne de la gare de Calvoet depuis la rue de Stalle. Cette voirie n'est pas destinée à la circulation automobile et sera réservée aux transports en commun et aux usagers doux.



On relève une nette dualité dans les avis sur le projet de la rue du Wagon au sein du panel des personnes ayant participé à l'enquête et à l'atelier participatif : il y a ceux qui demandent que soit enfin réalisés ces aménagements (pour faciliter la connexion au transport en commun) « *quand la rue du Wagon sera-t-elle ouverte?* » et ceux qui le redoutent (riverains de la voirie concernée) : crainte d'un risque de trafic de transit important, projet non respectueux de l'environnement et dépassé, projet coûteux et inutile.

Performance du réseau TP-CONFORT

Des ralentissements sur les axes Neerstalle et Étoile qui nuisent aux temps de parcours attractifs

La rue de Stalle apparaît comme l'un des principaux points noirs de vitesse/ régularité pour la STIB en raison de la congestion automobile chronique liée aux flux d'entrée/sortie de la région. Ces ralentissements arrivent particulièrement lors des heures de pointes du matin et du soir et nuisent aux temps de parcours du tramway (phénomènes de blocages aux carrefours). Autour du carrefour Stalle-Neerstalle la vitesse des trams chute parfois en dessous des 6 km/h.

Les soucis rencontrés par la STIB sont principalement localisés au carrefour Neerstalle/Stalle dans l'axe Neerstalle / rue de l'Étoile. Les trams 82 et 97 sont bloqués dans les remontées de files et patientent aux feux. La gestion du carrefour est complexe puisque le tram 4 (ligne chrono) traverse également le carrefour mais en flux contradictoire au 82 et 97.

En heure de pointe du matin la situation est plus problématique en entrée de ville : le tram 82 roule en moyenne à 3,9 km/h sur le tronçon de la rue de l'Étoile entre Keyenbempt et le carrefour Stalle. En heure de pointe du soir c'est en direction de Faubourg que la situation est la plus compliquée : pour le 82 et 97 entre Merlo et le carrefour Stalle (chaussée de Neerstalle), la vitesse moyenne en pointe du soir est de 3,45 km/h.

Rue de l'Étoile, un projet de site propre partiel de tramway (dans un sens), entre Keyenbempt et le carrefour Stalle est prévu dans le sens entrée de ville avec un maintien de la circulation automobile dans les deux sens et suppression du linéaire de stationnement avec contreparties dans le P+R voisin. Ce projet a fait l'objet d'un accord de principe du Collège et d'un avis positif de la STIB.



Le constat est très largement partagé par les participants à l'enquête et à l'atelier qui reprennent la rue de Stalle dans les principaux problèmes rencontrés à Uccle :

- ⇒ embouteillages / congestion permanente, importance du trafic de transit (navetteurs) qui génère des nuisances (bruits, pollution)
- ⇒ passages trop étroits pour les vélos voire dangereux (site propre des trams apparaît dangereux quand il faut doubler les véhicules arrêtés sur la chaussée pour une livraison), nécessité de créer des pistes cyclables sécurisées
- ⇒ incivisme, nécessité de plus de contrôle

La chaussée d'Alseberg et la rue Engeland...autres points noirs du réseau CONFORT

Trois zones apparaissent lorsqu'on s'intéresse aux problèmes de régularité ou de vitesse des lignes STIB à l'échelle d'Uccle (en niveau CONFORT) : **la chaussée d'Alseberg** au niveau de l'arrêt Crématorium, la **rue Engeland**, et la chaussée d'Alseberg entre la gare et l'arrêt Jeanne Herreman. Ces trois zones font en fait partie d'un seul axe qui connecte le sud et le nord de la commune, et qui est emprunté par le tram 51.

Cet axe accueille des charges de trafic importantes et donc des problèmes de congestion en conséquence. Les trams ne sont pas en site propre (ou du moins pas totalement) sur cet axe et sont donc naturellement impactés par le trafic (automobiles et poids lourds, mais aussi par les cyclistes qui doivent rouler entre les rails). Tout embarras de circulation (accident, etc.) impacte la régularité des transports publics, et en particulier celle des trams (déviation impossible).

Le plus difficile pour le 51, en termes de vitesse et de régularité, est l'approche d'Uccle-Calevoet : la vitesse moyenne du tram en pointe soir sur l'inter arrêt Jeanne Herreman – Uccle-Calevoet était de 5,75 km/h. En pointe matin la congestion crée des soucis pour rentrer en ville, le 51 particulièrement des soucis de vitesse et régularité entre Crématorium et Bourdon. La vitesse moyenne du tram sur ce tronçon était de 6,25 km/h en pointe matin.

Sur cet axe la vitesse des trams descend donc en deçà des de 9km/h ce qui est problématique, sachant que le plan Good Move vise à atteindre une vitesse de 18km/h d'ici 2030 pour les bus et les trams.

La rue Engeland et la chaussée de Saint-Job, deux axes à réaménager

Comme pointé ci-dessus pour les trams, la rue Engeland et la chaussée de Saint-Job entre l'Avenue Dolez et la Place Saint-Job voient également des perturbations (régularité, vitesse) pour les bus, notamment les lignes 43 et 60. Les trams rue Engeland sont en partie en site propre (dans le sens de la montée) tandis que les bus, chaussée de Saint-Job, ne possèdent pas de site propre, ce qui perturbe la progression des bus en heure de pointe. Sur l'inter-arrêt Jeanne Hermann – Uccle-Calevoet, la STIB a enregistré une vitesse moyenne de 5,92 km/h en pointe soir sur le 43. Dans le plan Good Move, cet axe **doit voir ses performances améliorées**.

La prolongation/création de la rue du Wagon en voie réservée aux transports publics (bus) devrait déjà offrir une alternative performante. Par ailleurs, un projet de mise en site propre des TC dans les deux sens, rue Engeland, est en discussion avec les autorités régionales.

Une amélioration de la performance attendue sur l'axe nord-sud Houzeau – Cavell – Circulaire

Enfin l'axe nord-sud Houzeau – Cavell – Circulaire est dans la même mesure repris comme un axe dont les performances doivent être nettement améliorées (voies théoriquement Auto-QUARTIER mais avec un trafic intense). Certes la zone est moins problématique que les points noirs précédemment listés mais la STIB y constate toutefois quelques problèmes de vitesse commerciale, surtout à l'heure de pointe du matin comme le souligne les cartes ci-dessous.

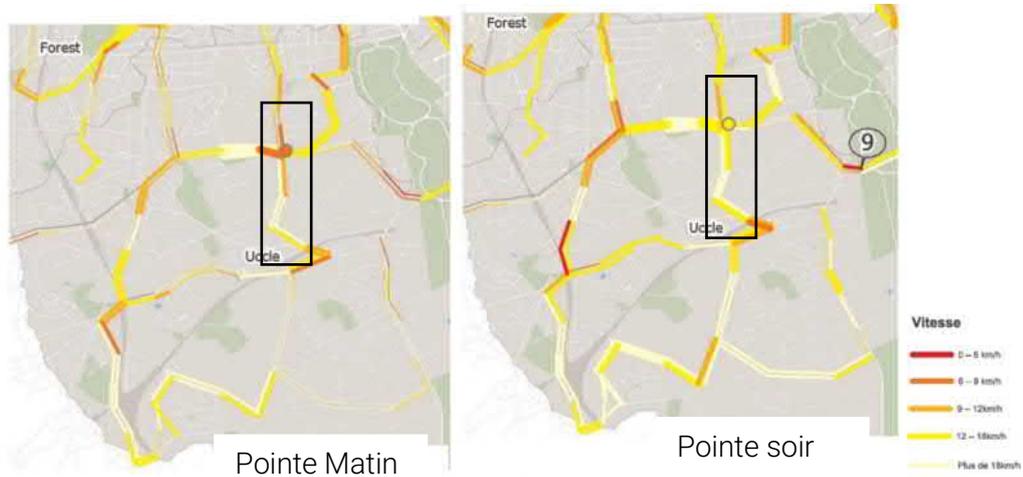


Figure 42 - Vitesse de pointe le matin sur le réseau bus. Source : STIB (Network)

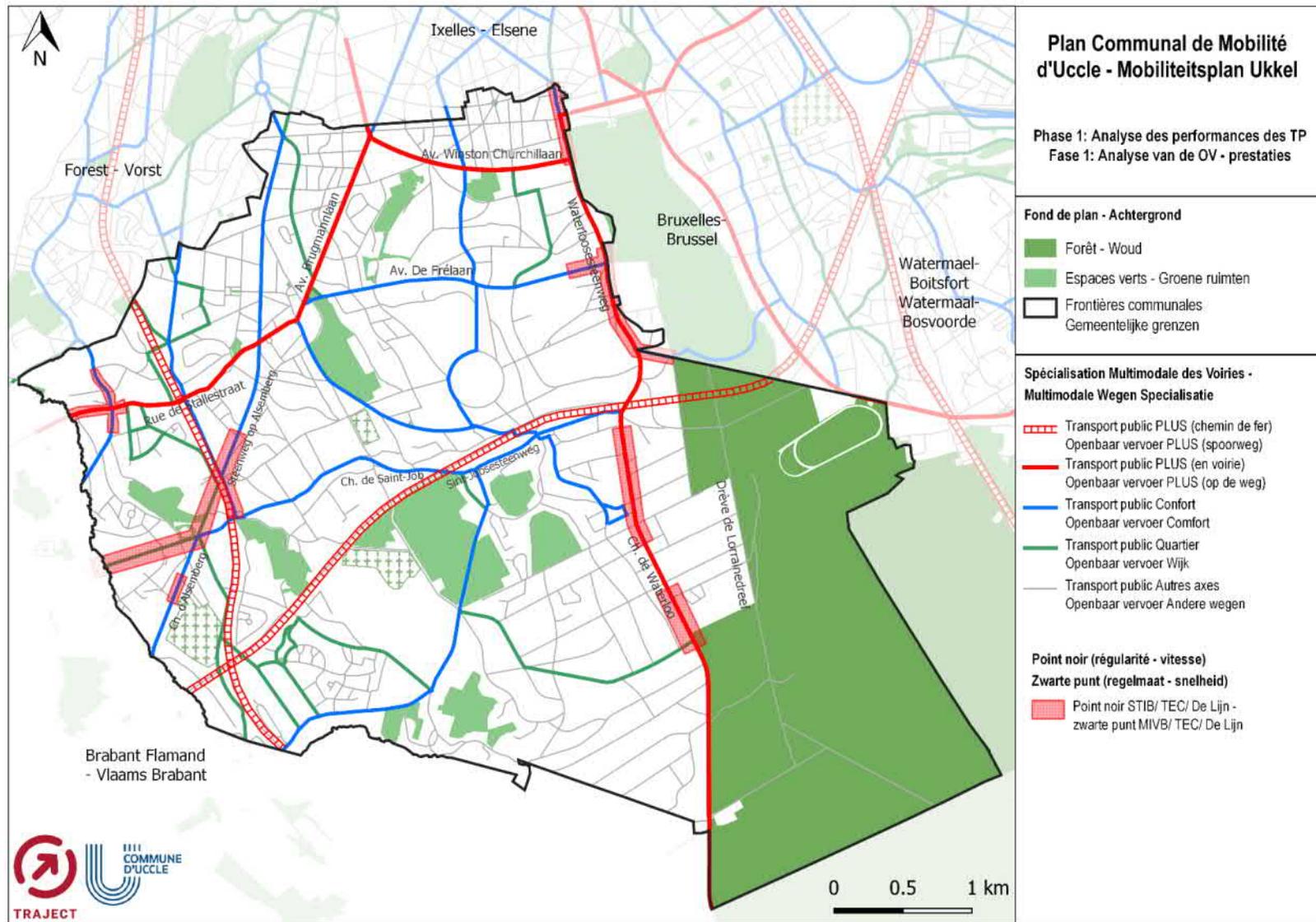


Figure 43 - Analyse de la performance du réseau de transports publics : points noirs de la STIB, TEC et De Lijn

5.4.2.3 RÉSEAU TP-QUARTIER

Présentation du réseau

Quelques axes empruntés par les réseaux de bus repris dans le réseau QUARTIER

Selon le Plan Good Move, « *Le réseau TP QUARTIER assure la desserte fine des quartiers et le service de proximité à la population. Constitué aujourd'hui de lignes de bus à vocation de desserte locale, l'exploitation de ce segment de l'offre peut être amenée à évoluer progressivement vers d'autres types de modalité, sans préjudice de la nécessité de maintenir une offre de transport public accessible à tous : fonctionnement à la demande, autres types de véhicules, etc.* ».

La majorité des axes de transports publics qui ne sont desservis que par le bus sur le territoire communal sont repris dans le réseau QUARTIER. Il s'agit par ailleurs uniquement de voiries communales.

Performance du réseau

Trois rues de niveau QUARTIER devant faire l'objet d'un réaménagement

À l'occasion de l'élaboration du projet de PRM, les rues du Roetaert, du Merlo et Victor Allard, de niveau QUARTIER, avaient été identifiées comme nécessitant un « réaménagement mineur ». Il s'agit d'un réaménagement projeté pour, entre autres, accompagner l'arrivée du bus 74, nouvelle ligne lancée en avril 2021 pour connecter la gare d'Uccle Stalle à Forest, et qui sera prolongée, à terme, jusqu'à la gare de Calevoet via la rue du Wagon.

L'itinéraire chaussée de Drogenbos – chaussée d'Alseberg et rue Égide Van Ophem, non performants pour les bus De Lijn

La figure ci-dessous illustre les segments où la performance des lignes 153, 154 et 155 des bus De Lijn aux heures de pointe du matin comme du soir (vitesse commerciale inférieure à 20 km/h). L

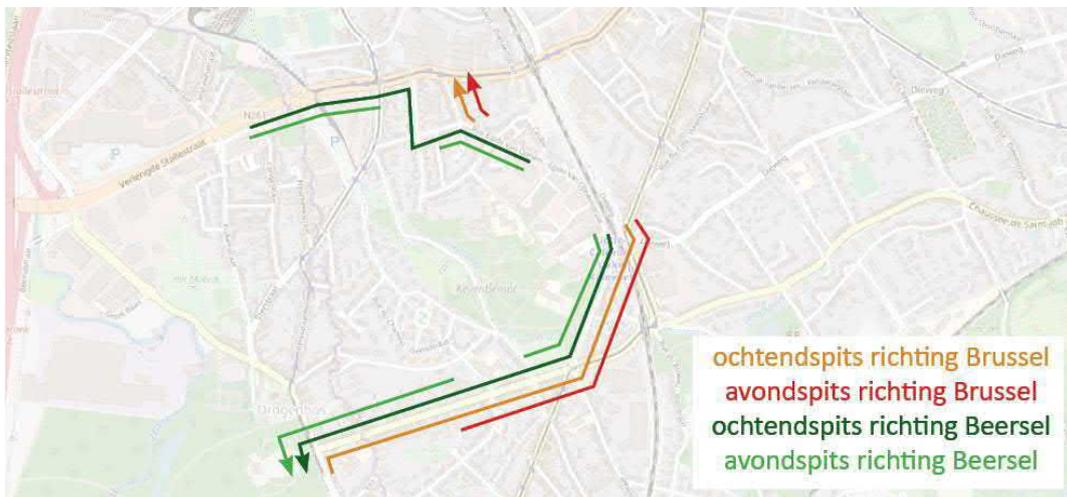


Figure 44 – Segments non performants pour les bus De Lijn des lignes 153, 154 et 155, rue Van Ophem et chaussée de Drogenbos avec une vitesse commerciale inférieure à 20km/h



Les personnes ayant participé à l'enquête et à l'atelier estiment globalement positive la desserte en transport public de la commune (trams, gares ferroviaires, bus...) et sa structure : « *Le tram 92 qui donne accès au tram 3 et 4* » ; « *les bus TEC et De Lijn sur la chaussée de Waterloo* », « *il existe beaucoup d'alternatives de transport public* », « *sites propres des tronçons de tram* », « *quartier bien desservi* », ...

Le niveau d'attente est néanmoins élevé vis-à-vis de l'offre et les constats ou demandes sont précis :

- ⇒ impact de la congestion sur les lignes de transport public / pas assez de sites propres
- ⇒ absence d'une offre STIB ch. de Waterloo vers le centre,
- ⇒ amélioration des fréquences du bus 60
- ⇒ manques de connexion directe vers certaines communes bruxelloises (Anderlecht, Ixelles, Molenbeek)
- ⇒ gabarit de certaines voiries qui rend problématique le passage des cars et autobus de la STIB, bus trop larges
- ⇒ manque d'équipement aux arrêts de tram (bornes d'achat de tickets par exemple) et prise en compte des piétons insuffisante,
- ⇒ interrogation sur des bus qui circuleraient à vide,
- ⇒ difficulté de déplacements entre les différents quartiers d'Uccle (déviation, travaux, etc.)
- ⇒ etc.

5.5 RÉSEAU AUTOMOBILE

5.5.1 DESSERTE AUTOMOBILE

Une particularité structurelle

Il est important de noter que la commune d'Uccle est une commune particulière eu égard à la structuration du réseau routier dans laquelle elle s'insère, impactant ainsi le trafic automobile :

- le ring bruxellois est incomplet dans sa partie sud, ce qui ne permet pas d'offrir une rocade pour les flux nationaux et métropolitains et donc, un risque que ces derniers percolent au sein des voiries locales, non adaptées ;
- la sortie n°18 du ring (Ruisbroek) est directement accessible depuis la commune via la rue de Stalle ;
- il n'existe pas d'itinéraire de rocade qualitatif à Uccle (avec des axes de circulation capacitaires à plusieurs bandes comme le R21 (« Moyenne ou Grande ceinture » qui emprunte les Avenues des croix du Feu/ Van Praet, boulevard Lambert au nord jusqu'au boulevard Général Jacques) ou le R22 (« Troisième ceinture » à savoir les boulevards de la Woluwe et du Souverain) ;
- les lignes de chemin de fer, si elles sont un atout d'un point de vue de la mobilité en transport public génère également des coupures du système viaire ainsi qu'une concentration des flux sur les uniques points de passages (ponts ou tunnels) ;
- par ailleurs, la présence du Bois de la Cambre – Forêt de Soignes limite les points de passage pour rejoindre les communes de seconde couronne ouest, avec une congestion à ces points notamment chaussée de la Hulpe, situation par ailleurs problématique pour trouver des espaces de passage pour les transports en commun.

Avec une circulation automobile qui est structurée par les axes régionaux...

Au-delà des particularités évoquées ci-avant, la commune d'Uccle est traversée par un ensemble de voiries régionales qui participent également à la structure du flux automobile sur le territoire communal, tels que l'avenue Brugmann, l'avenue de Fré, la rue de Stalle, etc. La carte au début du présent rapport (cf. Figure 18) reprend l'ensemble des axes régionaux présents à Uccle.

De façon générale, ces axes enregistrent quotidiennement plus de 10.000 véhicules dans les deux sens confondus. Certains absorbent jusqu'à plus de 18.000 véh./jour (2 sens confondus), comme la chaussée de Waterloo et la rue de Stalle.

Et des voiries communales parfois très sollicitées

Certaines voiries communales enregistrent elles aussi un flux de trafic important, pouvant atteindre plus de 10 000 véh./jour dans les 2 sens comme la chaussée de Saint-Job, celui-ci permettant de traverser le territoire communal dans sa largeur.

La carte ci-après (Figure 45) donne un aperçu des comptages réalisés par Bruxelles Mobilité sur un ensemble de voiries régionales et communales, ainsi que des zones à concentration d'accidents.

La carte suivante (Figure 46), illustre une modélisation du trafic automobile quotidien à Uccle, obtenue grâce au modèle multimodal Musti. Cette carte permet de confirmer les axes routiers régionaux et communaux structurant, qui accueillent chaque jour d'importantes charges automobiles comme annoncé précédemment.

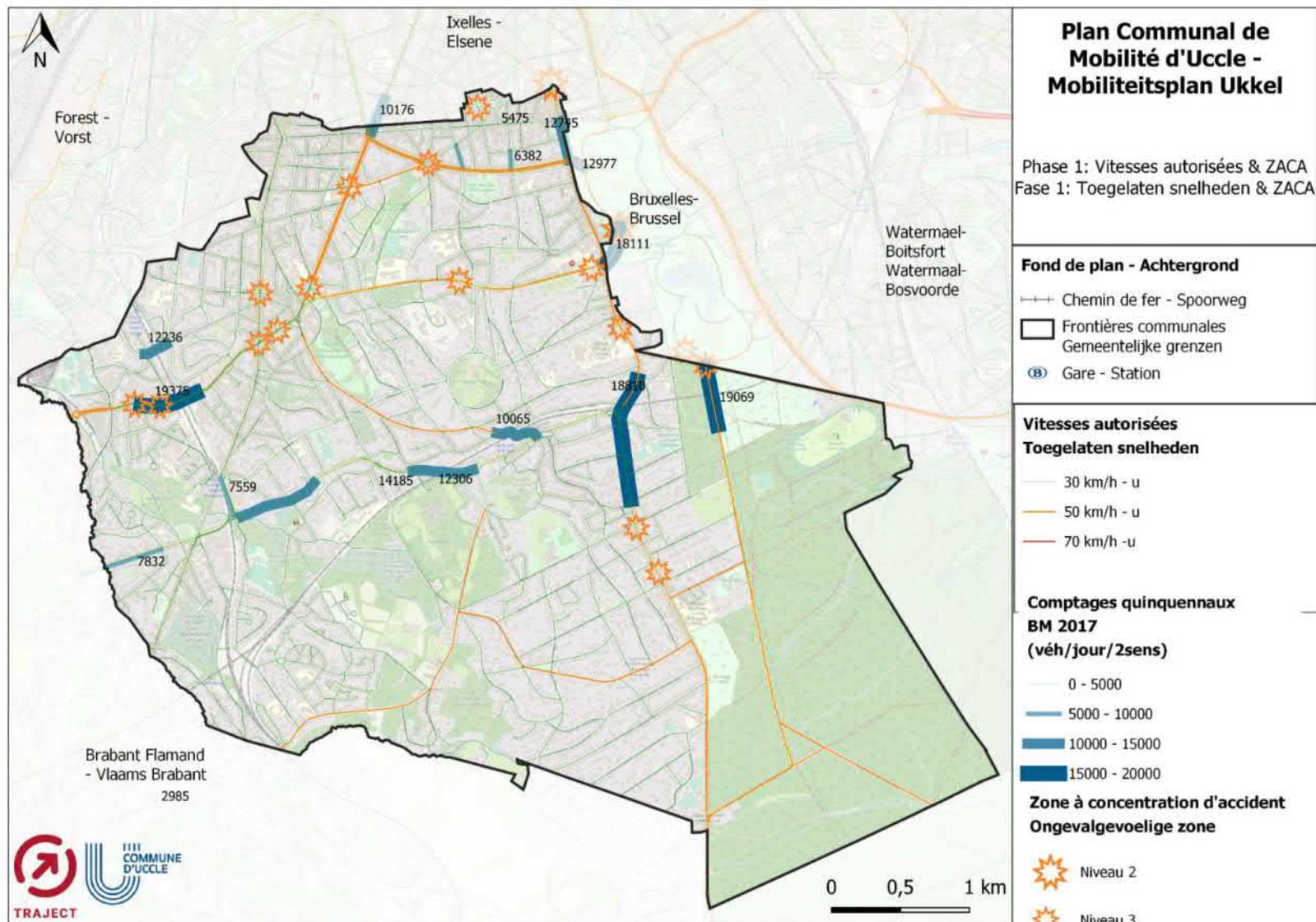


Figure 45 - Réseau automobile à Uccle : croisement des charges de trafic, régimes de vitesse et accidentologie

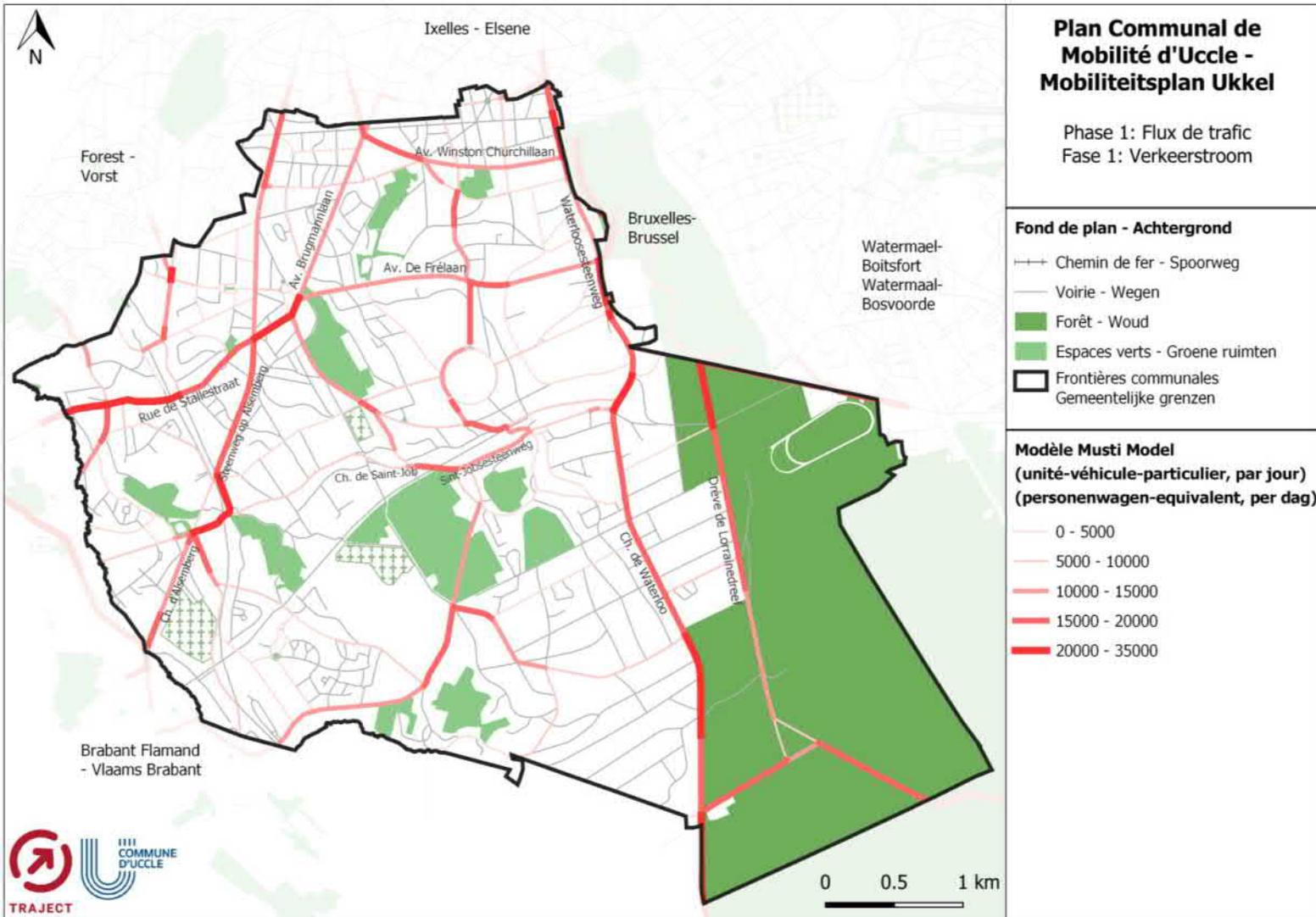


Figure 46 - Modélisation des charges de trafic quotidienne. Source : Bruxelles Mobilité - Modèle Musti

Les voiries qui n'apparaissent pas en rose/rouge ne figuraient pas dans le modèle (dans la réalité, certaines d'entre elles peuvent ainsi supporter un trafic supérieur à ce qui est attendu d'une voirie locale/résidentielle).

5.5.2 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU AUTO

La carte ci-dessous représente la hiérarchie du réseau Auto selon le Plan régional de Mobilité :

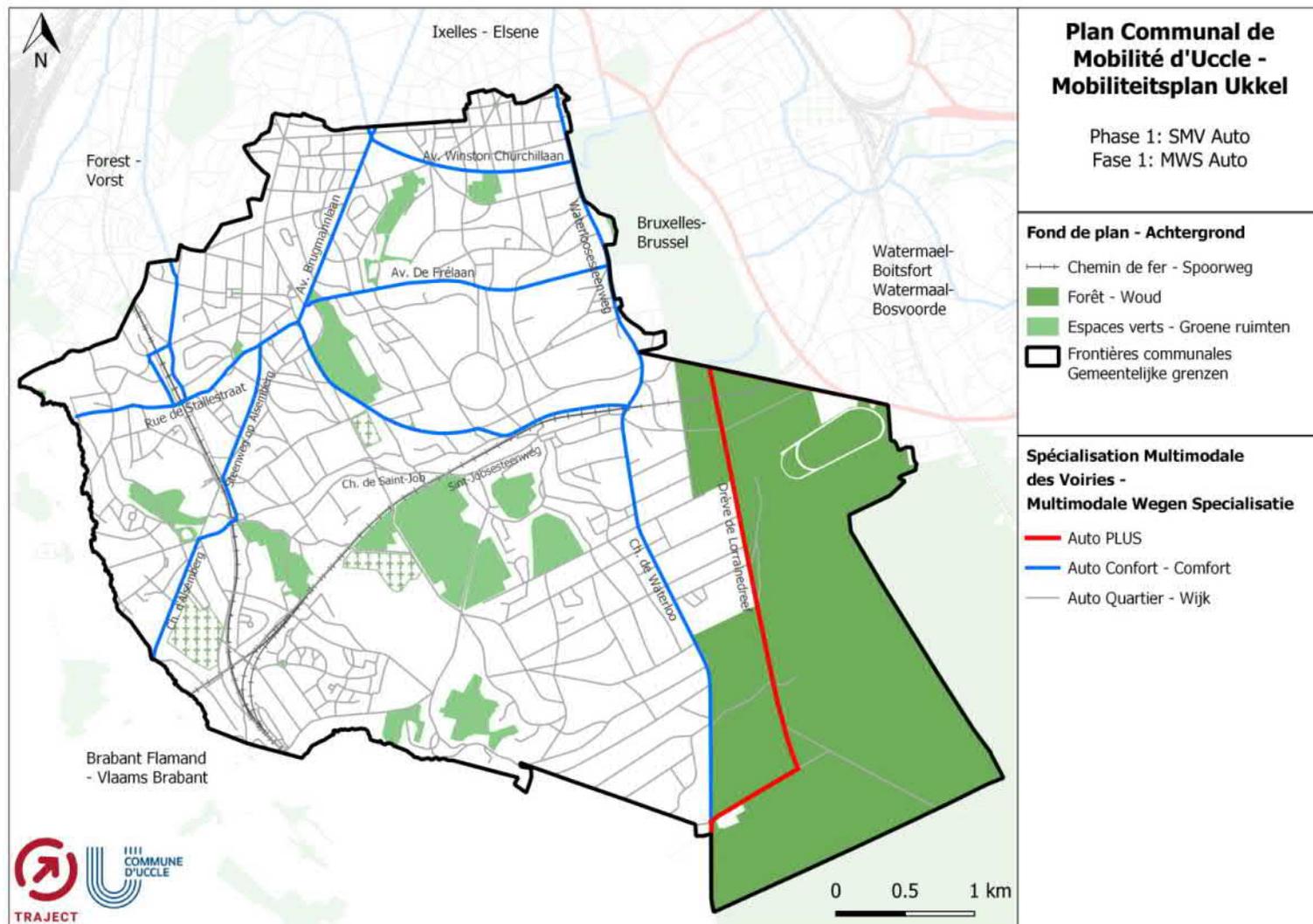


Figure 47 - Spécialisation multimodale de la voirie : réseau Auto. Source : PRM Good Move

AVANT-PROPOS MÉTHODOLOGIQUE :

Pour analyser la performance des réseaux, plusieurs sources ont été croisées :

- le retour d'expérience des services communaux et de la Zone de Police (congestion, accidentologie, conditions de circulation...);
- les données de comptages disponibles notamment ceux réalisés par Bruxelles Mobilité (voir Figure 49) ;
- la modélisation des flux issue du modèle multimodal Musti (voir Figure 46) ;
- ou encore les conditions de trafic issues de planificateurs d'itinéraires (Google Trafic).

5.5.2.1 RÉSEAU AUTO-PLUS

Présentation et performance du réseau

Un réseau Auto-PLUS en ligne droite... et en pleine forêt

Le réseau Auto-PLUS comprend la drève de Lorraine ainsi que la drève Saint-Hubert dans l'extrême sud de la commune qui ont le statut de radiales. La chaussée de la Hulpe, limite entre Uccle et la Ville de Bruxelles, a également le statut Auto-PLUS. Selon Good Move : « *Ce réseau canalise les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la Région* ».

Ces axes possèdent plusieurs caractéristiques qui facilitent leurs performances :

- en lignes droites
- peu d'intersections
- rares sorties de véhicules (commerces, accès privés, etc.)
- peu de passages pour piétons.

En revanche ces deux axes possèdent uniquement une seule bande dans chaque sens ce qui limite tout de même leur capacité globale au regard d'autres axes Auto-PLUS pénétrants.

D'après les comptages quinquennaux fait par Bruxelles Mobilité en 2017, les charges de trafic quotidiennes sur la drève de Lorraine sont supérieures à 20.000 véh. /j (cf. carte ci-après - Figure 49).

Un itinéraire non intuitif

En venant du Brabant Flamand (Rhode-Saint-Genèse) ou du Brabant Wallon (Waterloo, Braine-l'Alleud) et en voulant se rendre dans le centre de Bruxelles ou à Ixelles, le trajet intuitif est davantage celui qui emprunte la chaussée de Waterloo. Le mouvement tournant à droite dans la Drève Saint-Hubert, au carrefour de l'Espinette, pourrait apparaître comme un changement de direction qui éloigne de la destination. Des réflexions ont lieu depuis 2017 au sein des régions bruxelloise et flamande, pour faciliter les mouvements tournants vers la Drève Saint-Hubert et marquer davantage un « effet de porte ».

Ce constat du besoin de renforcer la lisibilité de cet itinéraire a été accentué lors de la fermeture partielle du Bois de la Cambre au trafic routier en 2020 (chaussée de la Hulpe étant congestionnée). Aussi, la Direction Projets et Voiries de Bruxelles Mobilité a travaillé à l'élaboration de plan « test », pour rallonger la voie de présélection en tourne à droite vers la Drève Saint-Hubert. Cet aménagement doit faire l'objet d'une validation par les différentes instances.

Par ailleurs, une étude de mobilité dans le secteur du Bois de la Cambre, pilotée par la Ville de Bruxelles avec le suivi des communes voisines (dont Uccle) est prévue en 2022. Il conviendra dès lors de pouvoir suivre les analyses et recommandations de celle-ci dans le cadre de l'élaboration du PCM.

Une étude a déjà été menée en septembre 2020 pour évaluer les différents schémas de circulation envisagés pour le Bois de la Cambre, dont les résultats sont disponibles sur le site : <https://www.cambre.brussels>.

Le plan de circulation actuel est celui qui maintient, en semaine, la circulation ouverte dans les deux sens dans l'avenue de Boitsfort et dans l'avenue de Diane, jusqu'à l'avenue de la Belle Alliance, et dans celle-ci également pour rejoindre le carrefour de Fré / chaussée de Waterloo :



Figure 48 – Plan de circulation en vigueur pour le Bois de la Cambre. Source : cambre.brussels

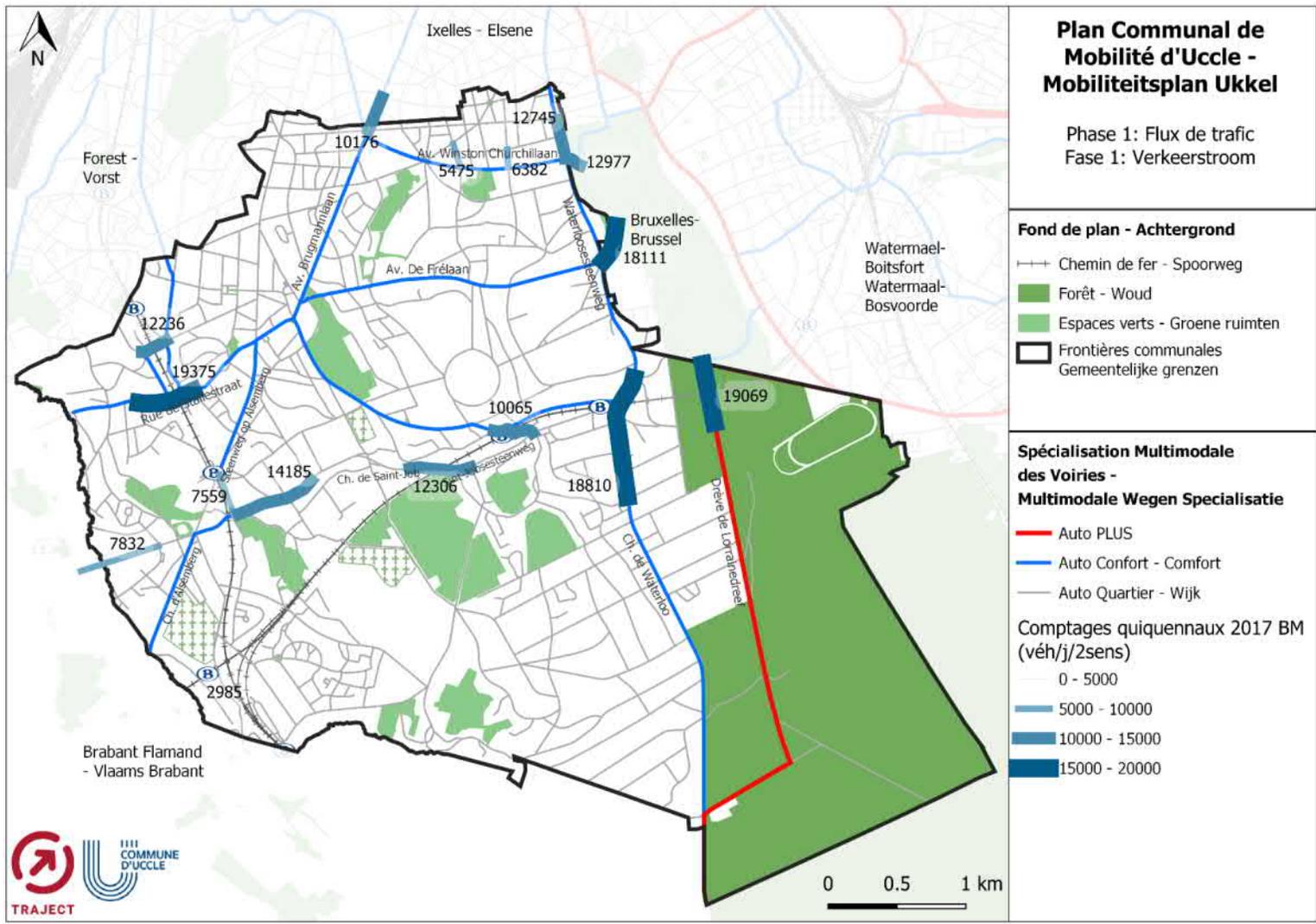


Figure 49 - Évaluation des charges de trafic. Source : Bruxelles Mobilité Comptages quinquennaux

5.5.2.2 RÉSEAU AUTO-CONFORT

Présentation du réseau

Un réseau Auto-CONFORT qui se superpose essentiellement aux voiries régionales...avec quelques exceptions

Le PRM indique que « *Les voiries CONFORT du réseau Auto sont les voiries **assurant, à l'échelle régionale, la mobilité entre les quartiers des véhicules automobiles et motorisés, tout en limitant le trafic au sein des mailles, et en assurant une bonne connexion aux voiries PLUS du réseau Auto*** ».

À Uccle, dès lors, la majorité des voies régionales sont incluses dans le réseau Auto-CONFORT :

- avenue Winston Churchill
- avenue de Fré
- avenue. Brugmann
- chaussée de Waterloo
- chaussée d'Alseberg
- rue de Stalle

Deux voiries en revanche, pourtant régionales, ne sont pas dans le réseau Auto-CONFORT : la chaussée d'Alseberg (au-delà de la rue de Stalle vers Forest / Saint-Gilles) et la chaussée de Neerstalle.

À l'inverse, l'axe des avenues Wolvendael – Carsoel – Latérale sont des voiries communales mais qui sont reprises en Auto-CONFORT en raison de la nécessité d'offrir un axe de rocade (parallèle à la ligne de chemin de fer). Le constat est le même pour l'axe Gatti de Gamond – Globe, ici pour une fonction de radiale vers Forest.

Performance du réseau

Chaussée de Waterloo ou Drève de Lorraine ?

Le réseau PLUS de la drève de Lorraine est parallèle à l'itinéraire CONFORT de la chaussée de Waterloo. Tout comme la drève de Lorraine ne performe pas en tant que réseau PLUS, la chaussée de Waterloo accueille un trafic qui n'est pas cohérent avec sa fonction de réseau CONFORT : on comptabilisait un nombre équivalent de véhicule sur ces deux axes en 2017. La modélisation des flux issue du modèle multimodal Musti montre des charges de trafic identiques (voir Figure 46 ci-avant).

Le précédent PCM avait déjà pointé la charge considérable sur les deux axes nord-sud : « *avec un total dépassant 25.000 équivalents voitures particulières²¹ [...] la **chaussée de Waterloo et la drève de Lorraine** représentent les deux principales voies d'accès à Bruxelles depuis le sud d'Uccle et les communes de Rhode-Saint-Genèse et de Waterloo* ».

Le constat est toujours le même 15 ans plus tard, bien que les chiffres soient un peu moins élevés : d'après les comptages quinquennaux fait par Bruxelles Mobilité en 2017 la charge de trafic quotidienne sur les axes CONFORT est souvent supérieure à 10.000 véh. /jour (les 2 sens confondus). Certaines enregistrent mêmes des charges de trafic supérieur à 15.000 véh. /jour.

L'axe de la rue de Stalle et les alentours du rond-point Engeland fortement ralentis

Selon les données issues de Google Maps Trafic²², l'axe ucclois le plus congestionné est la rue de Stalle et plus particulièrement le tronçon à l'ouest du chemin de fer. Cet axe se prolonge sur l'avenue Brugmann, elle aussi fortement ralentie à l'arrivée du rond-point Marlow. Le rond-point Engeland – Saint-Job et ses environs rencontrent également de nombreux problèmes de congestion. Ces ralentissements impactent la chaussée de Saint-job, mais aussi les rues Engeland ou du Château d'or ;

21 Total du sens entrant pour ces deux axes

22 Trafic habituel le mardi à 8h30 et 17h30 ainsi que le jeudi à 8h30 et 17h30. Trafic mesuré début avril 2021 et mi-juin 2021.

or plusieurs projets immobiliers importants sont prévus dans le quartier dans les années à venir, ce qui devrait accentuer le phénomène.

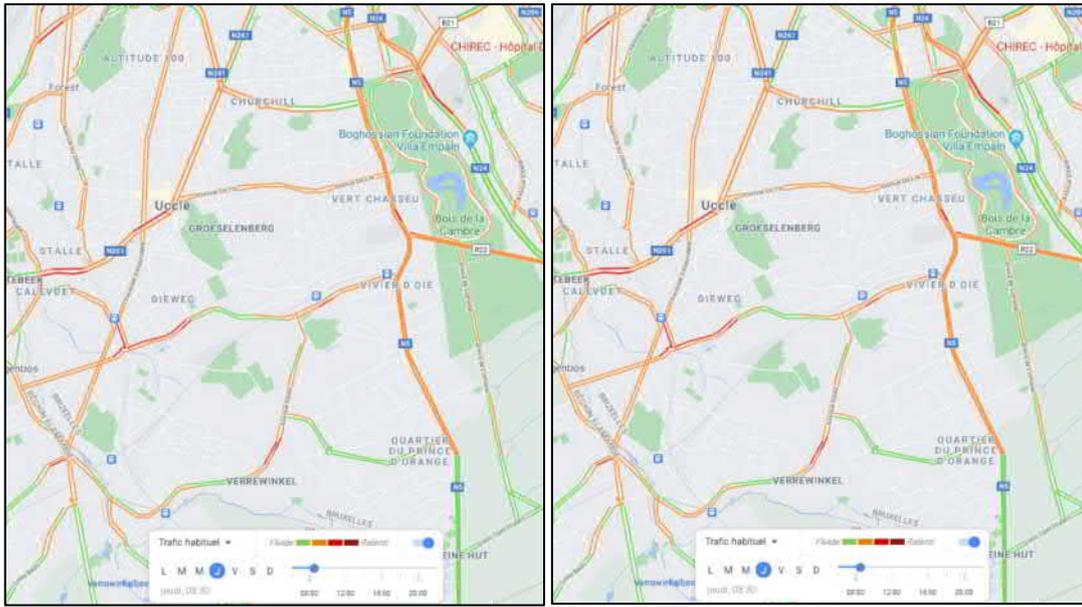


Figure 50 – Conditions de circulation un jour ouvrable de base – jeudi- aux heures de pointes du matin et du soir. Source : Google Traffic (avril 2021)

Des axes sur-utilisés

La chaussée de Waterloo ne rencontre pas de lieu, ni de moment de congestion forte (véhicules à l'arrêt) mais présente plutôt un niveau de charge importante et continue, de la Bascule au quartier du Prince d'Orange. La situation est semblable au niveau de l'avenue Brugmann (quoiqu'une fois passé le square Marlow, le trafic redevient légèrement plus fluide vers Saint-Gilles), la chaussée de la Hulpe, ou le sud de la chaussée d'Alsemberg.

Des charges de trafic à la fois locales mais aussi supracommunales

Les charges de trafic mesurées sur ces axes traduisent la superposition du trafic de transit et du trafic local.

Le PCM de 2006 pointait déjà ce phénomène pour la rue de Stalle : « Avec près de 16.000 evp par jour en 2003, la **rue de Stalle** constitue la principale voie d'accès vers Uccle et vers Bruxelles, depuis l'ouest. Ce constat s'explique aisément par la localisation de l'échangeur n° 18 du Ring de Bruxelles, situé dans la continuité directe de cet axe. ». Aujourd'hui la rue de Stalle atteint encore en moyenne plus de 11.000 véhicules par jour vers Bruxelles.

Vu les charges de trafic mesurées et/ou les itinéraires qu'ils offrent, d'autres axes Auto-CONFORT accueillent un trafic de transit supra-communal : l'avenue Brugmann, l'avenue de Fré et l'avenue Winston Churchill, ou encore la chaussée d'Alsemberg permettant des connexions avec Saint-Gilles et le centre de Bruxelles depuis la périphérie sud.

Des charges de trafic qui génèrent des nuisances (bruit, pollution, accidentologie...)

La région a fait un travail d'identification des « zones à concentration d'accidents » sur l'ensemble du réseau des voiries de la Région. À Uccle, il n'y a pas de zones de 1^{ère} catégorie nécessitant une intervention urgente mais une série de carrefours ou zones en section considérées comme accidentogènes qu'il conviendra de considérer lors des projets de voirie.



Les personnes ayant participé à l'enquête et à l'atelier ont particulièrement insisté sur les nuisances induites par le trafic automobile : bruit, pollution, insécurité et accidents

5.5.2.3 RÉSEAU AUTO-QUARTIER

Présentation et performance du réseau

Des voiries déclassées dans le réseau Auto-QUARTIER avec parfois des flux de circulation conséquents

Sur le réseau Auto-QUARTIER, le plan Good Move rappelle que « *la circulation automobile y est possible, mais uniquement pour l'accessibilité locale et à vitesse réduite* ». L'idée est donc d'y éliminer (autant que possible) le trafic de transit.

Le réseau Auto-QUARTIER comprend donc le reste des voiries Auto qui ne sont ni en PLUS ni en CONFORT.

Avant le plan Good Move, il existait dans le plan Iris II, un niveau hiérarchique intermédiaire pour les liaisons d'échanges entre quartiers : les voies « interquartier » ou « collecteur de quartier ». Par exemple à Uccle :

- chaussée de Saint-Job ;
- chaussée d'Alseberg (partie nord) ;
- rue Edith Cavell ;
- avenue Dolez ;
- avenue des Hospices ;
- chaussée de Drogenbos ;
- (...).

Aujourd'hui, elles sont devenues réseau Auto-QUARTIER or, sur certaines de ces voiries le flux de trafic reste relativement important, avec parfois des phénomènes de ralentissements de la circulation permanent (chaussée de Drogenbos par exemple).

Des charges de trafic beaucoup trop importantes pour un niveau QUARTIER

Ainsi, la chaussée de Saint-Job supporte une charge de trafic et de la congestion (à hauteur de la gare) qui n'est pas conciliable avec une voirie QUARTIER (et communale). D'autres voiries communales absorbent également un flux de trafic relativement conséquent, qui peut aller au-delà de 10.000 véh. /j comme sur la rue du Merlo.

Deux petites zones à concentration d'accidents sur le réseau de QUARTIER...

- croisement Alseberg – Xavier de Bue
- croisement Molière – rue Gabrielle

À noter que le réaménagement de la chaussée d'Alseberg permettra de résoudre cette zone à concentrations d'accidents.

Des voiries de niveau QUARTIER circulées à 50 km/h

Trois axes du réseau Auto-QUARTIER n'ont pas été limités à 30 km/h à Uccle lors de la mise en place de la Ville 30 en Région de Bruxelles-Capitale le 1er janvier 2021 : avenue Dolez, avenue Prince d'Orange ou encore avenue Van Bever. Ce choix s'explique par la configuration de ces axes ou les faibles densités (d'habitations) qui rendent difficile le respect de la limitation de vitesse, au vu de la faible fréquentation des piétons et cyclistes de ces espaces publics. Par ailleurs, il existe une piste cyclable séparée dans l'avenue Van Bever, une piste cyclable marquée dans le sens montant de l'avenue Prince d'Orange et une piste cyclable sur le trottoir dans l'avenue Dolez. Il conviendra dès lors de porter une attention particulière à cet égard dans le cadre de la mise en œuvre des quartiers/mailles apaisées, en particulier aux voies de circulation qui avaient la fonction de voirie interquartier.

Le sud de l'avenue Dolez, aux alentours de l'arrêt Verrewinkel présente par ailleurs des phénomènes de congestion aux heures de pointes, en partie liés à la superposition de flux scolaires (école de Verrewinkel et Domaine Latour de Freins) et de flux de navetteurs.

Des voiries de niveau QUARTIER pouvant accueillir un transit supra-communal

Le transit est un phénomène difficile à objectiver. À ce stade, l'étude des itinéraires proposés par le planificateur d'itinéraires Google Maps donne la possibilité de mettre en lumière des itinéraires pouvant connecter le sud d'Uccle aux différents pôles de la région via des voiries de réseau QUARTIER. On notera par exemple un itinéraire de rocade via le Dieweg et l'avenue de l'Observatoire et un itinéraire radial qui passe rue de l'Étoile et chaussée de Neerstalle (vers Forest). Un autre choix alternatif pour connecter le sud-ouest de la commune avec Boitsfort passe par l'avenue Jean et Pierre Carsoel et l'avenue Hamoir.

5.6 RÉSEAU POIDS LOURDS

5.6.1 LES DÉPLACEMENTS DE POIDS-LOURDS DANS LA COMMUNE

Des concentrations d'arrêts de poids lourds faibles ...

De façon générale, la commune d'Uccle ne présente pas de zone d'industrie urbaine (cf. Figure 6).

Les données du Dashboard trucks de Bruxelles Mobilité nous indiquent une répartition des zones d'arrêts des poids lourds assez diffuse sur le territoire communal d'Uccle. Il existe certes quelques points d'arrêts d'importance moyenne mais pas de très forte concentration comme cela peut être le cas dans des zones industrielles de communes voisines telles que Forest ou Anderlecht.

... principalement localisées à proximité des polarités commerciales

Ces concentrations d'arrêts se retrouvent principalement à côté des polarités commerciales. Les deux principales polarités qui attirent des flux poids-lourds (livraisons) sont la rue de Stalle et le quartier Bascule. Dans une moindre mesure on retrouve aussi la chaussée de Waterloo, le centre de l'avenue de Fré, la place Saint-Job, ou encore la place Vanderkindere.

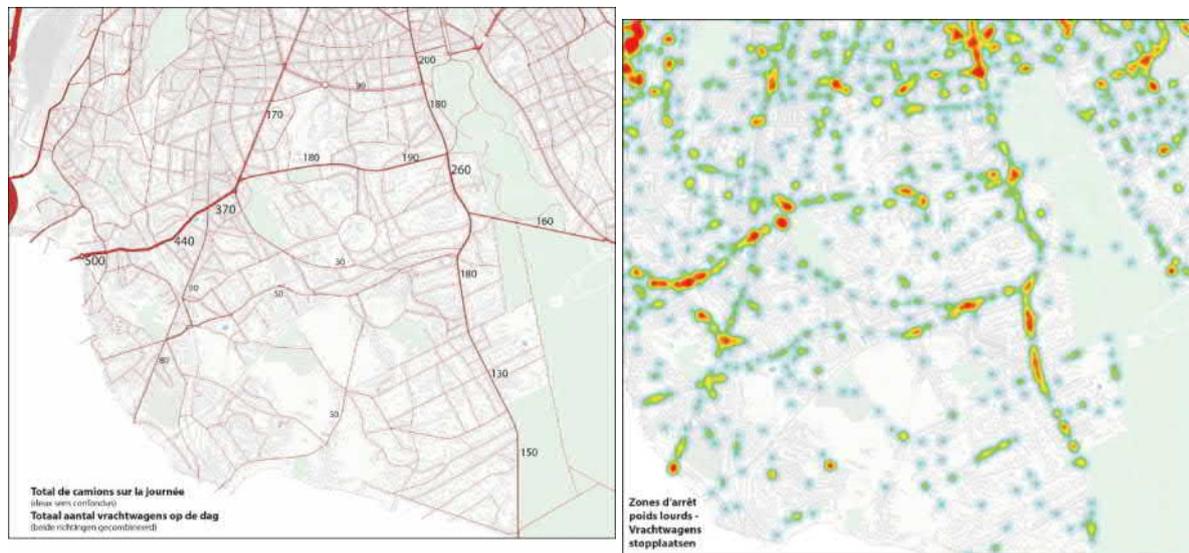


Figure 51 - Évaluation du nombre de camions en circulation et zone d'arrêt des poids lourds. Source : Bruxelles Mobilité - Dashboard trucks

5.6.2 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU POIDS-LOURDS

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau poids lourds telle que définie par le PRM-Good Move :

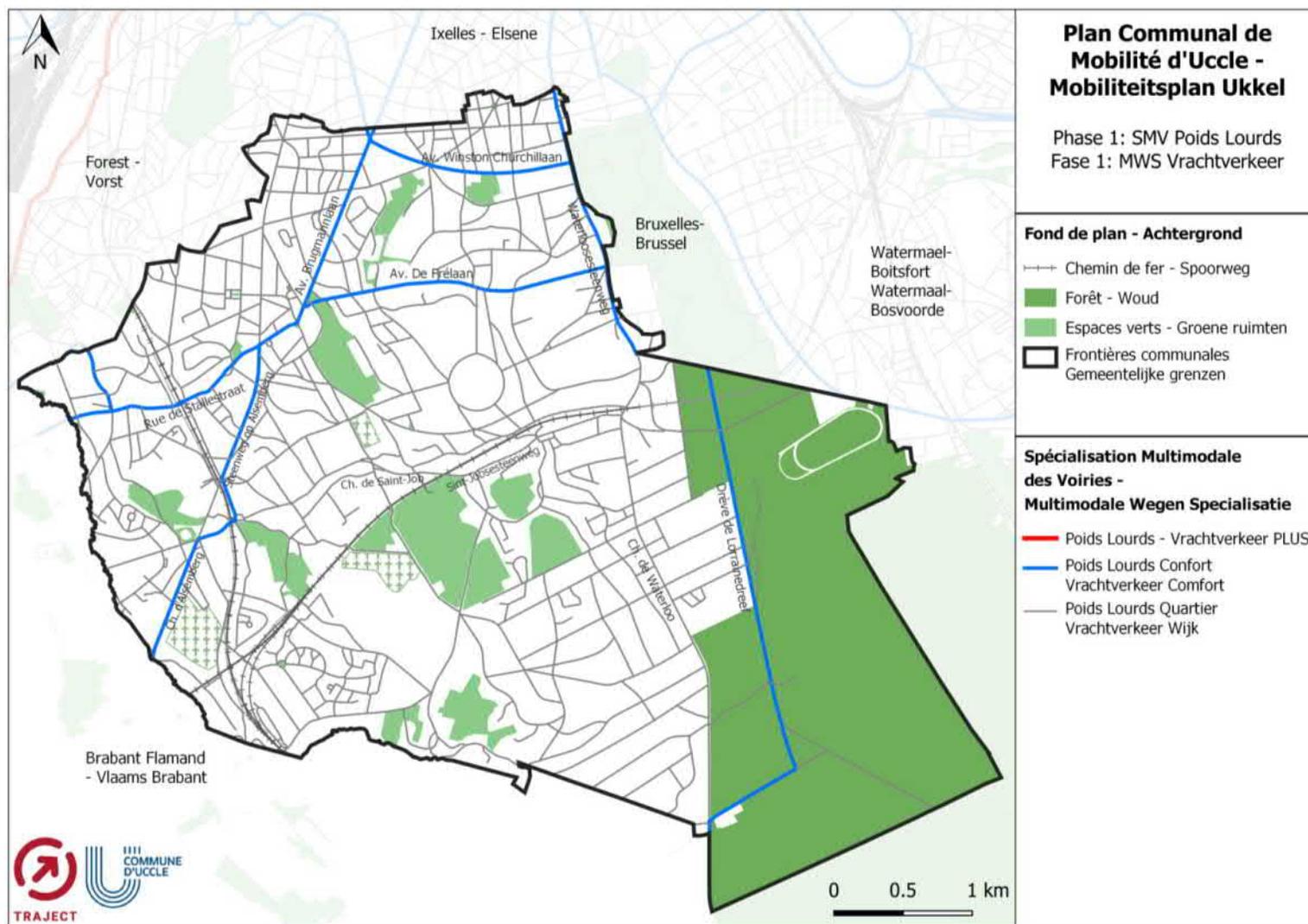


Figure 52 - Spécialisation multimodale de la voirie - réseau Poids lourds. Source : Plan Good Move

5.6.2.1 RÉSEAU PL-PLUS

Absence de niveau PL PLUS à Uccle

Le niveau PL-PLUS à l'échelle régionale est localisée sur le ring et les voies d'accès à la zone industrialoportuaire du Canal.

Au départ une petite partie de la rue de Stalle (jusqu'au croisement avec la chaussée de Neerstalle) avait été reprise en réseau PL-PLUS, mais aujourd'hui ce choix a été revu pour davantage de cohérence et l'axe a le niveau PL-CONFORT.

5.6.2.2 RÉSEAU PL-CONFORT

Présentation et performance du réseau PL-CONFORT

Un réseau CONFORT parfois surchargé.

Le réseau CONFORT emprunte uniquement des voiries régionales. Comme l'explique le plan Good Move : « *Les voiries CONFORT du réseau Poids lourd canalisent la distribution urbaine des marchandises au sein de la Région, ainsi que la circulation des autocars vers les gares routières et touristiques.* »

Il se superpose globalement à la hiérarchie du réseau Auto- CONFORT, avec comme exception notable la chaussée de Waterloo jusqu' au croisement avec la chaussée de la Hulpe : **le niveau PL-CONFORT est renvoyé sur la drève de Lorraine. Or, celle-ci n'assure manifestement pas sa fonction** avec seulement une vingtaine de poids lourds par jour comptabilisés lors d'une journée classique contre 260 chaussée de Waterloo (voir ci-après).

Ce réseau CONFORT accueille par endroit des charges de trafic importantes. En termes de flux c'est la rue de Stalle qui absorbe la plus grande charge de trafic. On y recense jusque 500 poids lourds par jour (deux sens de circulations comprises) lors d'une journée dite « classique ». ²³ La chaussée de Waterloo occupe la deuxième place avec jusque 260 poids lourds à proximité de la chaussée de la Hulpe. L'avenue de Fré clôture le podium avec près de 200 poids lourds par jour.

À titre de comparaison, le boulevard de la Deuxième Armée Britannique à Forest (de niveau PLUS) accueille seulement 300 poids lourds par jour alors qu'il est censé être la porte d'entrée sud de Bruxelles. Toujours à Forest l'avenue Reine Marie Henriette (de niveau CONFORT) recense environ 100 poids lourds par jour, et l'avenue Albert (CONFORT) moins de 100.

L'ensemble des voiries uccloises du réseau PL-CONFORT présente par ailleurs des largeurs de chaussée qui permettent une circulation des poids lourds. Quelques difficultés sont toutefois constatées à hauteur de certains quais de tramway (arrêts « Messidor »- Avenue Brugmann ou « Van Ophem »- rue de Stalle par exemple).

5.6.2.3 RÉSEAU PL-QUARTIER

Présentation et performance du réseau PL-QUARTIER

Le PRM précise que « *Toutes les autres voiries accessibles aux véhicules poids lourds sont des voiries de QUARTIER du réseau Poids lourds, lesquelles permettent d'assurer l'accessibilité de chaque voirie aux véhicules d'urgence, aux services de collecte des déchets et aux mouvements ponctuels de marchandises à destination des quartiers* »c.

Dès lors, le solde des voiries qui ne sont pas en réseau PL-CONFORT sont reprises dans le réseau PL-QUARTIER, dont il conviendra d'assurer l'accessibilité locale. Or les rues sont parfois déjà trop étroites pour assurer le croisement des véhicules dans les deux sens (Dieweg par exemple cité lors de l'enquête, avec des blocages entre le bus 60 lorsqu'il est dévié ou les bus scolaires et des camions qui circulent dans l'autre direction).

²³ Données issues du monitoring des camions soumis à la taxe kilométrique. Données d'un mardi moyen du mois de mai (mardi 18 mai 2021) jugées comme représentative du trafic poids lourds de ces derniers mois.

Le constat le plus problématique concernant ce réseau a déjà été abordé ci-dessus. En effet tout le sud de la chaussée de Waterloo est de niveau QUARTIER, or elle absorbe jusque 180 poids lourds par jour, avec des flux transitant manifestement dans les rues adjacentes (Fond' Roy par exemple).



L'enquête a permis de faire remonter des situations particulières notamment le croisement des poids lourds au Dieweg ou le transit sur la chaussée de Waterloo et les voiries adjacentes (Fond'Roy). Il y a une demande forte de limiter (voire interdire) la circulation des poids lourds sur les voiries non adaptées comme le Dieweg et dans le quartier résidentiel voisin

5.7 ZONES GRISES DE LA SPÉCIALISATION MULTIMODALE

5.7.1 DÉFINITION

Les « zones grises » de la spécialisation multimodale sont des tronçons de voiries qui cumulent plusieurs réseaux de niveaux CONFORT et/ou PLUS, mais dont la configuration (étroitesse) et/ou les aménagements existants **ne permettent pas d'envisager un fonctionnement « satisfaisant »**.

Les chapitres précédents, avec leur entrée modale, ne permettent pas forcément d'apprécier entièrement la situation de manière multimodale. Ce volet constitue dès lors **une synthèse permettant d'identifier les zones/ axes à enjeux multimodaux à Uccle**.

5.7.2 IDENTIFICATION

Une identification en trois étapes

Afin d'identifier les zones grises potentielles à Uccle, une méthodologie en trois étapes a été suivie :

1. Identification des tronçons de voirie PLUS et CONFORT pour chacun des modes : piéton, vélo, transport public, automobile (par ailleurs, déjà évoqués ci-avant)

2. Sélection des tronçons avec une superposition des niveaux PLUS et CONFORT pour les réseaux :

- Auto et Vélo
- Auto et TP
- Auto et Piéton

Remarque : à noter que la hiérarchie du niveau Poids-Lourds n'est pas reprise dans cette étape puisque la circulation des poids-lourds est mixte avec celle des automobiles, il n'y a donc pas d'impact sur l'emprise disponible.

3. Enfin, prise en compte de deux autres paramètres :

- Dans le cas d'une superposition des niveaux PLUS et/ou CONFORT du réseau vélo et du réseau TP : la qualité de l'infrastructure existante (aménagements adaptés à la hiérarchie projetée sur le tronçon en question) selon les recommandations de Bruxelles Mobilité (via son guide « Le bon aménagement cyclable au bon endroit », cf. Figure 30)
- Si le tronçon fait l'objet de flux de transit avec une charge de trafic importante (cf. Figure 49 et Figure 50). Ainsi, un axe peut être de niveau Auto-QUARTIER mais subir une charge de trafic conséquente.

Remarques :

- La largeur de façade à façade des différents tronçons rentre également en ligne de compte : plus l'espace disponible est limité, plus il sera difficile d'assurer des hauts niveaux de performance et assurer à chaque mode son espace dédié (pistes cyclables, voies bus, etc.).
- La présence (ou l'absence) de linéaire de stationnement ainsi que son taux d'occupation peut constituer une marge de manœuvre par la suite, dans l'évaluation des scénarios pour traiter ces « zones grises » de la spécialisation multimodale.

Une série de zones grises à traiter à Uccle

La carte et les tableaux ci-après (Figure 53 à Figure 55) mettent en évidence les zones grises identifiées. Cela concerne aussi bien des voiries régionales que communales. Il apparaît évident que les voiries régionales, c'est-à-dire des axes accueillant des fonctions métropolitaines (niveau PLUS et CONFORT) se retrouvent, de fait, inscrites comme des zones grises potentielles.

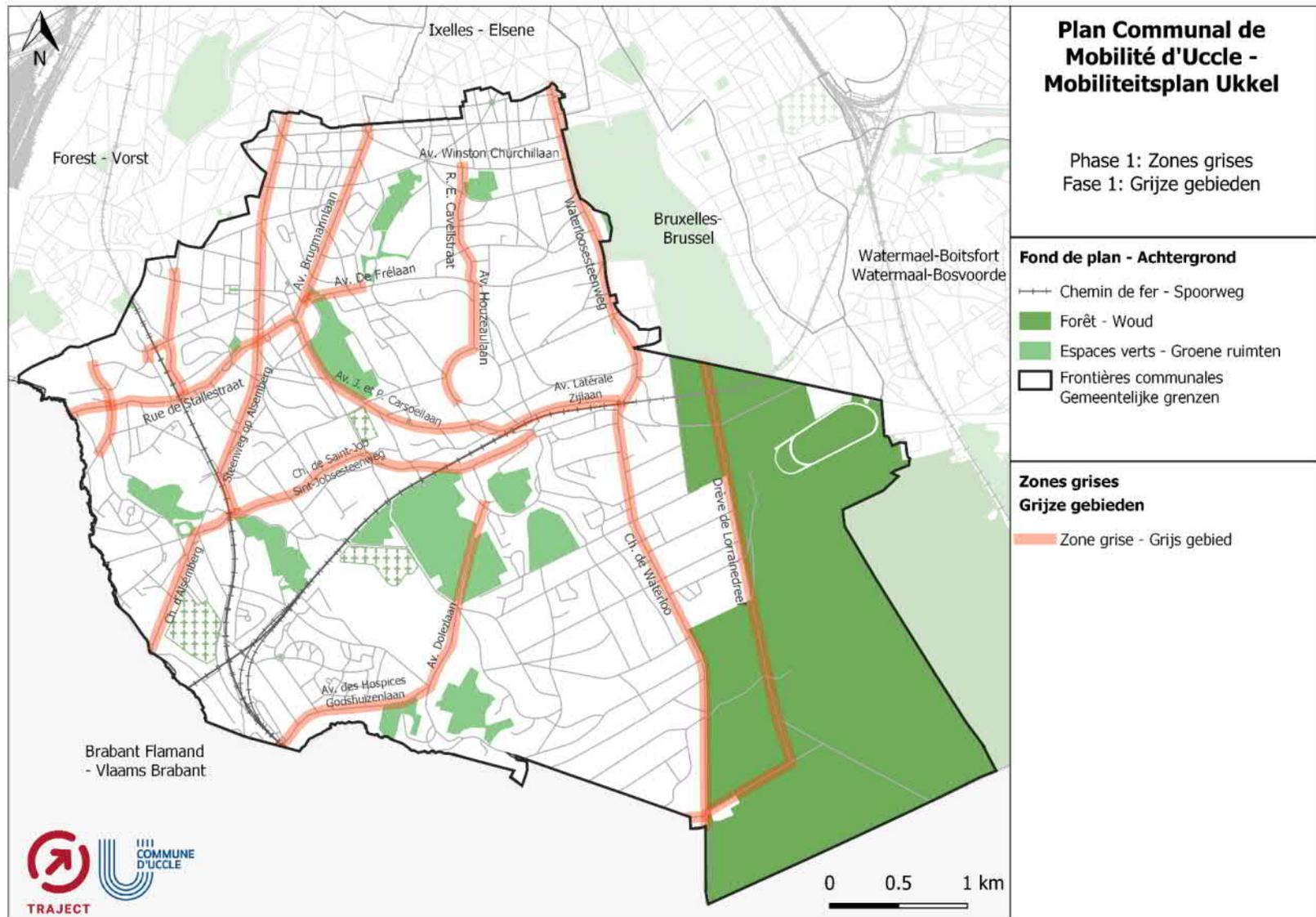


Figure 53 - Synthèse des « zones grises » de la spécialisation multimodale de la voirie

VOIRIES RÉGIONALES					
	Niveaux hiérarchiques par mode (SMV)				Raison(s) de l'identification comme « zone grise »
	Piéton	Vélo	TP	Auto	
Drève de Lorraine	QUARTIER	PLUS	QUARTIER	PLUS	Piste cyclable étroite et partagée avec les piétons
Chaussée de Waterloo	<i>Selon le tronçon</i> PLUS / CONFORT	<i>Selon le tronçon</i> PLUS / CONFORT	PLUS	CONFORT	- Quelques tronçons Piéton-PLUS avec une largeur non conforme ; - Très peu d'aménagements cyclables : quelques mètres de bande bus-vélo ou de bandes cyclables suggérées ; - Pas d'aménagement dédié aux bus : quelques bandes bus + vélo anecdotiques ; - Forte charge de trafic impactant TP-PLUS et Auto-CONFORT ; - Chaussée étroite (largeur d'environ 11 à 13 m).
Chaussée d'Alseberg (de Linkebeek à Calevoet)	CONFORT	CONFORT	CONFORT / QUARTIER	CONFORT / QUARTIER	- Superposition de tous les modes avec un niveau CONFORT – mixité des circulations ; - Présence de points noirs trams en lien avec les charges de trafic.
Chaussée d'Alseberg (de Calevoet à Forest)	PLUS / CONFORT	QUARTIER	CONFORT	CONFORT / QUARTIER	- Travaux en cours dans le centre historique de Uccle pour améliorer le confort des piétons, cyclistes et trams ; - N'impacteront peut-être pas les charges de trafic actuellement importantes (impact réseau TP et niveau Auto-QUARTIER non assuré ?).
Rue de Stalle	<i>Selon le tronçon</i> CONFORT	CONFORT	PLUS	CONFORT	- Uniquement une bande cyclable suggérée (non conforme à un niveau CONFORT) ; - Forte charge de trafic impactant TP-PLUS (points noirs STIB et De Lijn).
Avenue Brugmann	<i>Selon le tronçon</i> PLUS / CONFORT	<i>Selon le tronçon</i> CONFORT	PLUS	CONFORT	Certains tronçons Piéton-PLUS non conformes (terrasses, commerces, ...).
Avenue de Fré	<i>Selon le tronçon</i> PLUS / CONFORT	<i>Selon le tronçon</i> CONFORT	CONFORT	CONFORT	- Piste cyclable marquée dans un seul sens et tronçon manquant entre Héros et Statutaires ; - Forte charge de trafic.
Chaussée de Neerstalle	<i>Selon le tronçon</i> CONFORT	QUARTIER	CONFORT	QUARTIER	- Superposition circulation vélos, trams, automobiles - Point noir tram ; - Forte charge de trafic.

Figure 54 – Tableau de synthèse des zones grises de la spécialisation multimodale sur les voiries régionales uccloises

VOIRIES COMMUNALES					
	Niveaux hiérarchiques par mode (SMV)				Raison(s) de la sélection en zone grise
	Piéton	Vélo	TP	Auto	
Avenue Wolvendael et J. et P. Carsoel	Quelques tronçons CONFORT	QUARTIER	CONFORT	CONFORT	- Superposition TP-CONFORT et Auto-CONFORT – mixité des circulations ; - Pas d'aménagement pour les cyclistes, à l'exception des trottoirs partagés à l'arrière des arrêts de tramway ; - Forte charge de trafic et vitesse maximale à 50 km/h.
Chaussée de Saint- Job	CONFORT	CONFORT	CONFORT	QUARTIER	- Trottoirs peu larges ; - Superposition des modes piétons, vélo et TP CONFORT – mixité des circulations ; - Pas d'aménagement dédié aux bus ; - Avec un trafic important.
Avenue Latérale	QUARTIER	PLUS	QUARTIER	CONFORT	- Piste cyclable non conforme et non continue pour un niveau Vélo-PLUS.
Rue de l'Étoile	CONFORT	CONFORT	CONFORT	QUARTIER	- Cyclistes au centre des rails du tramway 82, pas de surlargeur ; - Mixité de la circulation automobile et TP ; - Charge de trafic importante.
Avenue Houzeau – rue E. Cavell	PLUS CONFORT	CONFORT	CONFORT	QUARTIER	- Pas d'aménagement pour les cyclistes ; - Pas d'aménagement dédié aux bus ; - Charge de trafic importante.
Avenue Circulaire (ouest, côté av. de Mercure / av. Houzeau)	CONFORT	CONFORT	CONFORT	QUARTIER	- Pas d'aménagement pour les cyclistes ; - Pas d'aménagement dédié aux bus ; - Charge de trafic importante.
Rue Engeland (partie nord entre St-Job et Dieweg)	QUARTIER	QUARTIER	CONFORT	CONFORT	- Pas d'aménagement dédié aux bus ; - Mixité des circulations ; - Charge de trafic très importante ne permettant pas un niveau Auto-CONFORT et TP-CONFOR.
Rue Gatti de Gamond	CONFORT	QUARTIER	CONFORT	CONFORT	- Pas d'aménagement dédié aux bus ; - Piste cyclable marquée sur le tronçon Stalle > Allard seulement - Charge de trafic importante.
Avenue des Hospices – Av. Dolez	QUARTIER	CONFORT	CONFORT	QUARTIER	- Trottoirs partagés avenue Dolez ; - Pas d'aménagement dédié aux bus ; - Charge de trafic importante, vitesse maximale à 50 km/h.

Figure 55 – Tableau de synthèse des zones grises de la spécialisation multimodale sur les voiries communales ucloises

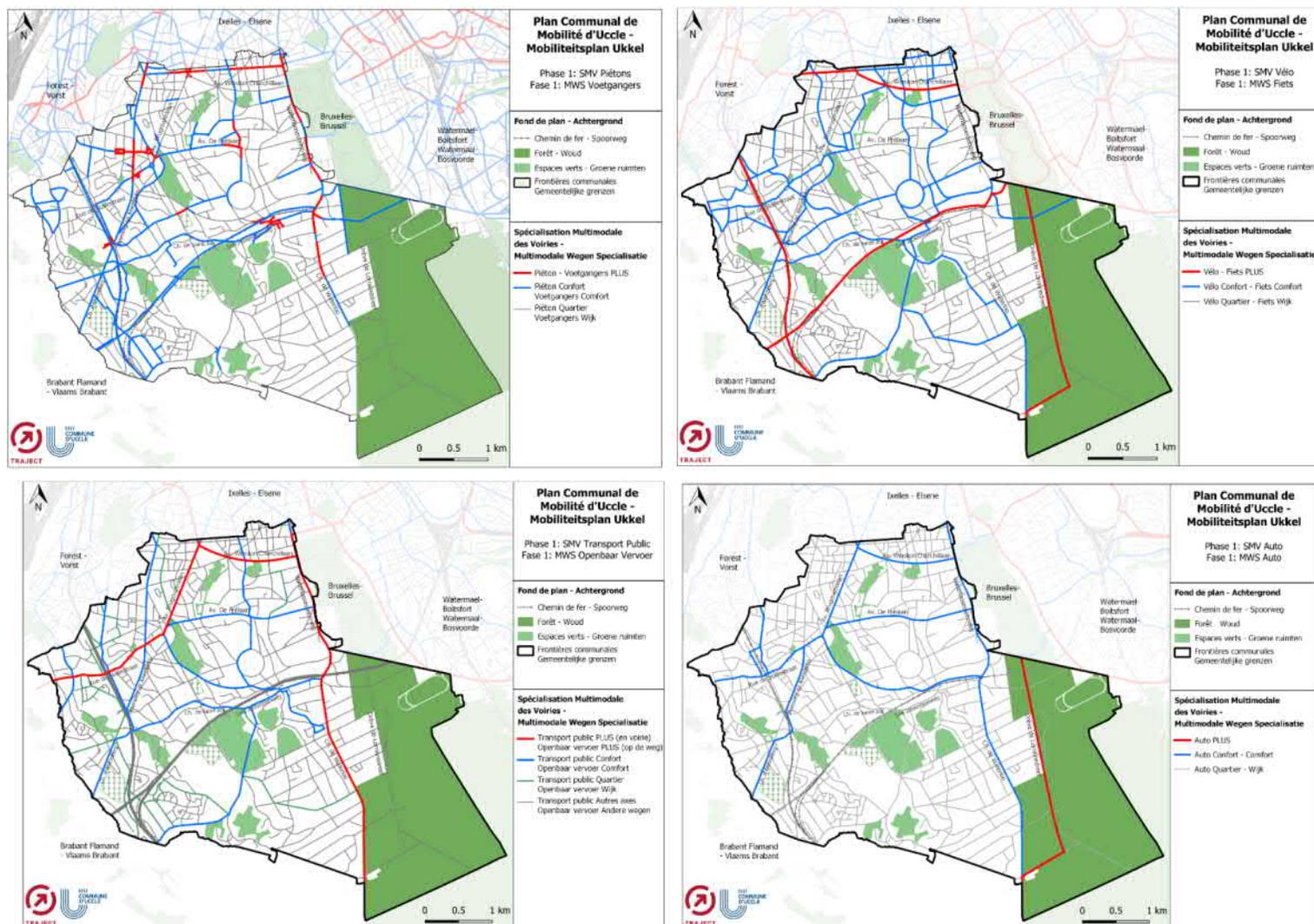


Figure 56 - Vue d'ensemble de la Spécialisation multimodale de la Voirie pour les 4 réseaux

5.7.3 **SYNTHÈSE**

En résumé, plusieurs tronçons de voiries correspondent à des zones grises qui ne peuvent donc répondre aux standards de qualité attendus pour chacun des modes de transport eu égard à leur hiérarchie respective. Des priorités devront être données, particulièrement aux endroits les plus étroits où peuvent se rencontrer les modes Vélo, TP et Auto de niveau CONFORT, tel que notamment sur l'avenue de Fré, la chaussée de Saint-Job (tronçon entre De Wansijn et la place notamment) ou bien encore la chaussée d'Alseberg.

Le stationnement, l'un des leviers

À l'inverse, certaines voiries présentent des largeurs suffisantes, mais la réalisation de réseaux performants pour l'ensemble des modes nécessitera de faire des choix dans l'utilisation de l'espace public, à ce titre, le maintien ou la suppression des bandes de stationnement devra être envisagé. La pression en stationnement à laquelle peuvent être soumises ces zones sera pris en compte.

Une régulation du trafic automobile nécessaire

Par ailleurs, une régulation du trafic de transit sera nécessaire, pour apaiser la zone et réduire les nuisances impactant les riverains et activités commerciales (bruit, pollution). Cette régulation du trafic permettra par ailleurs aux piétons et cyclistes de gagner en confort et sécurité.

L'attention à porter au niveau des carrefours

Enfin, une attention particulière devra aussi être portée au droit de certains carrefours, afin d'y garantir dans la mesure du possible la performance des différents réseaux de transport – sachant toutefois qu'il s'avèrera particulièrement délicat de pouvoir offrir le standard de qualité souhaité pour chacun des modes de transport. Parmi ceux-ci le carrefour Stalle/Alseberg/Brugmann.

D'autres aménagements à l'approche des carrefours seront nécessaires. Ainsi, chaussée de Waterloo, le TEC a soulevé notamment le cas de l'arrêt Van Bever (IRSA) en direction de Bruxelles : jusqu'à cet arrêt il y a une bande réservée aux bus qui se termine par des feux de signalisation. Les bus ont beaucoup de mal à se réinsérer sur la bande de gauche occupée par les autres véhicules aux heures de pointe. La proposition serait de placer une signalisation adéquate (mât de feu) permettant aux bus de démarrer quelques secondes avant les autres usagers.

6 AXE 2: STRATÉGIE DE RÉALISATION DES MAILLES APAISÉES

6.1 DÉFINITION ET OBJECTIFS



Figure 57 - Illustration du concept de quartiers apaisés et du report du trafic routier
Source : Good Move

Les mailles sont de vastes zones d'un diamètre de 1 km à 2,5 km délimitées par les voiries Auto-PLUS et Auto-CONFORT du réseau Auto de la spécialisation multimodale (cf. ci-avant).

Au sein de celles-ci, « *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 ou à vélo. Le trafic automobile de transit y est en revanche fortement découragé* ».

Les mailles sont donc de vastes périmètres « *au sein desquels des mesures sont mises en œuvre pour réduire le trafic automobile et dissuader le transit* ». Et ce, en vue :

- « **d'améliorer le cadre de vie :**
 - en réduisant les nuisances dues au trafic ;
 - en améliorant la qualité de l'espace public ;
 - en assurant la sécurité de tous les modes de déplacement ;
- **d'assurer la mise en œuvre et garantir le bon fonctionnement des réseaux**, définis dans la spécialisation multimodale des voiries »

À noter encore que le PRM vise à l'horizon 2030, la création de 250 km de zones apaisées (au cœur des mailles) sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles ou de zones de rencontre.

6.2 PRÉSENTATION DES MAILLES UCCLOISES

Au regard de la structuration du réseau Auto-PLUS et CONFORT, la commune d'Uccle est constituée de **onze mailles** (cf. carte ci-après) :

4. **Maille Brugmann** : maille intercommunale partagée avec Ixelles, sa partie uccloise s'étend au nord de l'avenue Winston Churchill et comprend le tronçon est de la rue Vanderkindere et le tronçon ucclois de l'Avenue Molière ;
5. **Maille Legrand** : seules quelques portions de rues uccloise appartiennent à cette maille (amorces des rues Praetere et Emile Clause ou de l'Avenue Legrand soit un peu moins de 2 hectares), la majorité de cette maille appartenant à Ixelles et Bruxelles-Ville (dernière séquence de l'avenue Louise avant la Cambre) ;
6. **Maille Churchill** : encadrée par les avenue Churchill au nord et De Fré au sud, sa limite ouest est l'Avenue Brugmann quand la chaussée de Waterloo forme sa limite est ;
7. **Maille Observatoire** : au sud de l'avenue de Fré, elle est délimitée à l'est par la chaussée de Waterloo, à l'ouest par l'avenue J. et P. Carsoel et au sud par l'Avenue Latérale, elle comprend donc l'avenue circulaire en son cœur ainsi que l'extrémité est du Dieweg ;
8. **Maille Cambre** : ici aussi, seules quelques îlots ucclois appartiennent à cette maille qui couvre dans sa grande partie le Bois de la Cambre notamment l'îlot autour de l'avenue Casalta et chemin des oiseleurs ;
9. **Maille Lorraine** : bordant la Forêt de Soignes, elle est délimitée à l'ouest par la chaussée de Waterloo et à l'est par la Drève de Lorraine, au nord par la chaussée de la Hulpe et au sud par la Drève Saint-Hubert ;
10. **Maille Forêt de Soignes** : il s'agit de la partie uccloise de la Forêt de Soignes, il s'agit d'une maille particulière en ce sens qu'elle n'est pas habitée ;
11. **Maille Uccle-Sud** : cette maille très étendue avec une surface de près de 9 km² couvre le sud de la commune au-delà de l'avenue J. et P. Carsoel, elle est encadrée à l'ouest par la chaussée d'Alseberg et à l'ouest par la chaussée de Waterloo ;
12. **Maille Calevoet** : à l'ouest de la commune, elle est frontalière avec Drogenbos et est délimitée au nord par la rue de Stalle et à l'est par la chaussée d'Alseberg ;
13. **Maille Neerstalle** : maille intercommunale partagée avec Forest, dans sa partie uccloise elle couvre le quartier Merlo ;
14. **Maille Globe-Altitude 100** : également maille intercommunale partagée avec Forest, elle s'étend, dans sa partie uccloise de part et d'autre de la chaussée d'Alseberg et est délimitée à l'ouest par la rue Gatti de Gamond et à l'est par l'avenue Brugmann. Cette maille inclue le centre-ville de Uccle (Saint-Pierre - Xavier de Bue)

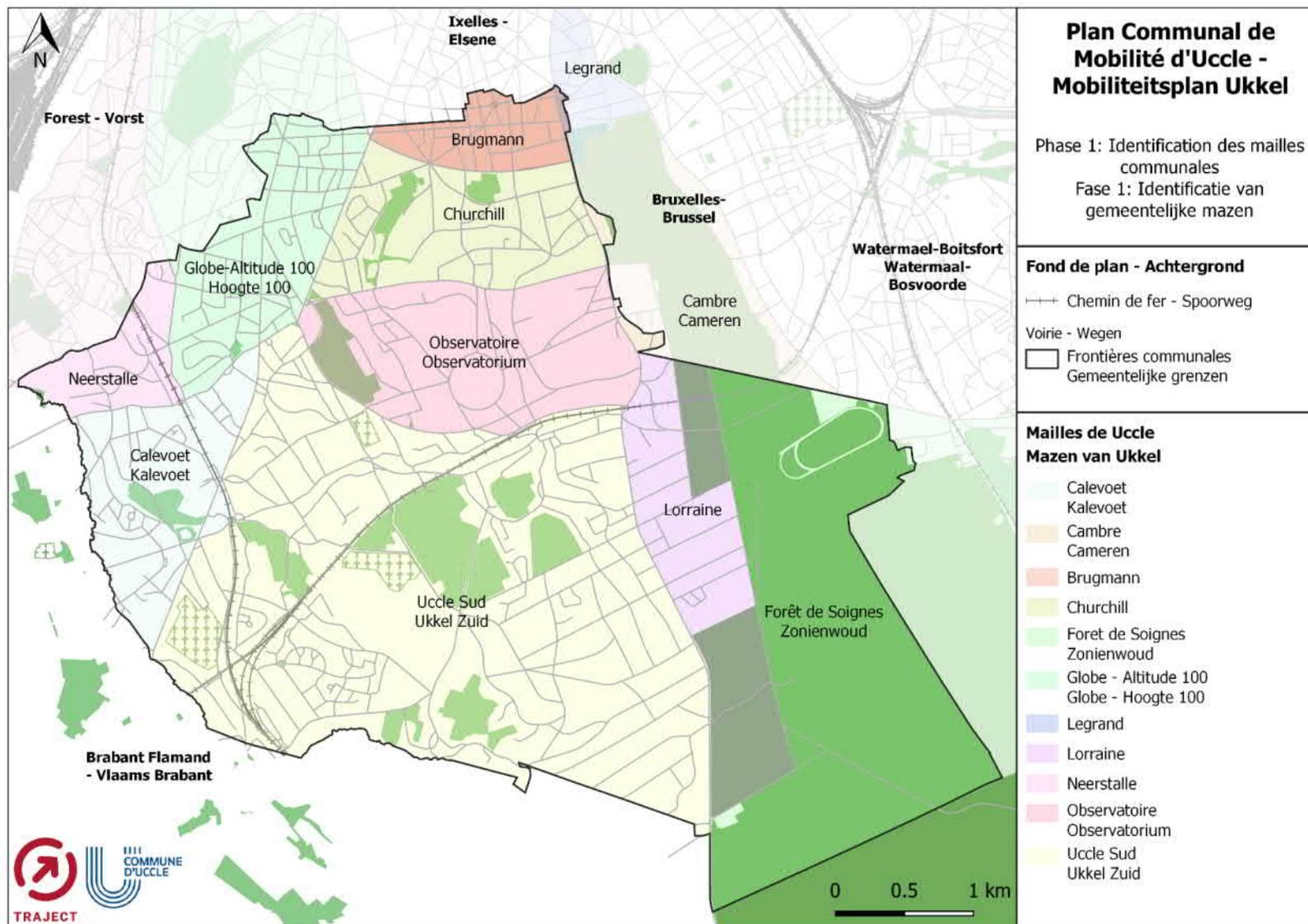


Figure 58 - Identification des mailles communales

Ainsi, parmi les 11 mailles communales, 6 sont intercommunales et partagées avec d'autres communes de la Région bruxelloise²⁴ :

- deux s'étendent vers Forest (Globe – Altitude 100 et Neerstalle) ;
- deux vers Ixelles (Brugmann et Legrand) ;
- une vers Bruxelles (Cambre)
- et une vers Watermael-Boitsfort (Forêt de Soignes).

Parmi ces dernières, deux mailles couvrent par ailleurs une très faible partie du territoire uclois (quelques portions de rues) : les mailles Legrand et Cambre.

La maille Forêt de Soignes a, quant à elle, un statut à part en ce sens qu'elle n'est pas habitée et que seules deux voiries (Drève du Haras et une partie de la drève Saint-Hubert) la traverse. Elle sera prise en compte dans le cadre de l'étude de mobilité autour du Bois de la Cambre qui va être lancée.

En excluant ces trois dernières mailles, on atteint **un total de 8 mailles** résidentielles pour lesquelles il convient d'établir les caractéristiques et d'évaluer les enjeux en matière d'apaisement.

En effet, en phase de plan d'actions, le PCM :

- **se concentrera de manière plus approfondie sur deux mailles (ou sous-mailles) aux enjeux prioritaires**, pour établir un programme d'intervention détaillé et phasé afin d'y améliorer le cadre de vie et de dissuader le trafic de transit ;
- **et dressera, pour les autres mailles ucloises, les lignes directrices de la stratégie d'apaisement à adopter** en adéquation avec la vision développée dans le PCM.

Il pourrait toutefois être décidé d'étendre légèrement, si cela s'avère pertinent, le périmètre d'une des deux mailles retenues.

Les sections suivantes synthétisent pour **chacune de ces 8 mailles** – en complément des éléments présentés ci-avant en ce qui concerne la spécialisation multimodale des voiries – les principaux constats et enjeux en matière de :

- dynamiques et localisation de pôles ou équipements générateurs/émetteurs de flux de déplacements ;
- charge de trafic et/ou d'itinéraires de trafic de transit ;
- et de sécurité routière (accidentologie).

Méthodologie :

Sur les cartes de synthèse ci-après apparaissent des itinéraires de transit *potentiels*. Le transit est un phénomène difficilement mesurable à l'échelle d'une commune complète (et ses 8 mailles), cela nécessiterait une campagne de comptages conséquente avec des comptages de type « enquête cordon automobile » (monitorant la part de trafic entrant/sortant/traversant et sans toutefois connaître les itinéraires empruntés). Ici, en phase de diagnostic, les itinéraires potentiels résultent ainsi d'une analyse croisée :

- des données de comptages disponibles : pour identifier les axes fortement empruntés malgré leur statut résidentiel (Auto-QUARTIER) ;
- du retour d'expérience des services communaux et de la Zone de Police : connaissance de terrain, plaintes reçues pour excès de vitesse ou nuisances, etc.
- des remarques pointées par les habitants et usagers lors des temps forts de la participation et/ou via les contributions ;
- ou encore des applications de planification d'itinéraires de type Google Maps ou Waze qui permettent de mettre en évidence des logiques d'itinéraires alternatifs (plus court chemin, évitement de feux ou zones structurellement encombrées...)

²⁴ Par ailleurs, les analyses et potentielles interventions sur les mailles Neerstalle, Calevoet et Uccle-Sud devront être concertées avec les communes du Brabant flamand limitrophe : Drogenbos, Linkebeek et Rhode-Saint-Genèse.

Avant de présenter plus en détail chacune des 8 mailles, il s'agit de rappeler enfin que certaines d'entre elles sont éligibles à la mise en place d'études ciblées à savoir les « Contrats locaux de mobilité ». **Le Contrat Local de Mobilité (CLM)** est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité Good Move. Il vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers en renforçant la collaboration entre les communes et la Région. Les CLM prennent tout leur sens pour les mailles intercommunales puisque ce dispositif est conçu pour répondre aux enjeux mobilité à la bonne échelle, qui dépasse souvent les frontières administratives.

Dans cette perspective, la Région a lancé un appel à projet en 2019 pour la réalisation de CLM. Dans son appel, la Région pointait **les mailles éligibles** à la démarche CLM (mailles non résidentielles ou marginalement résidentielles étant exclues du champ d'application), reprises dans la carte ci-après :

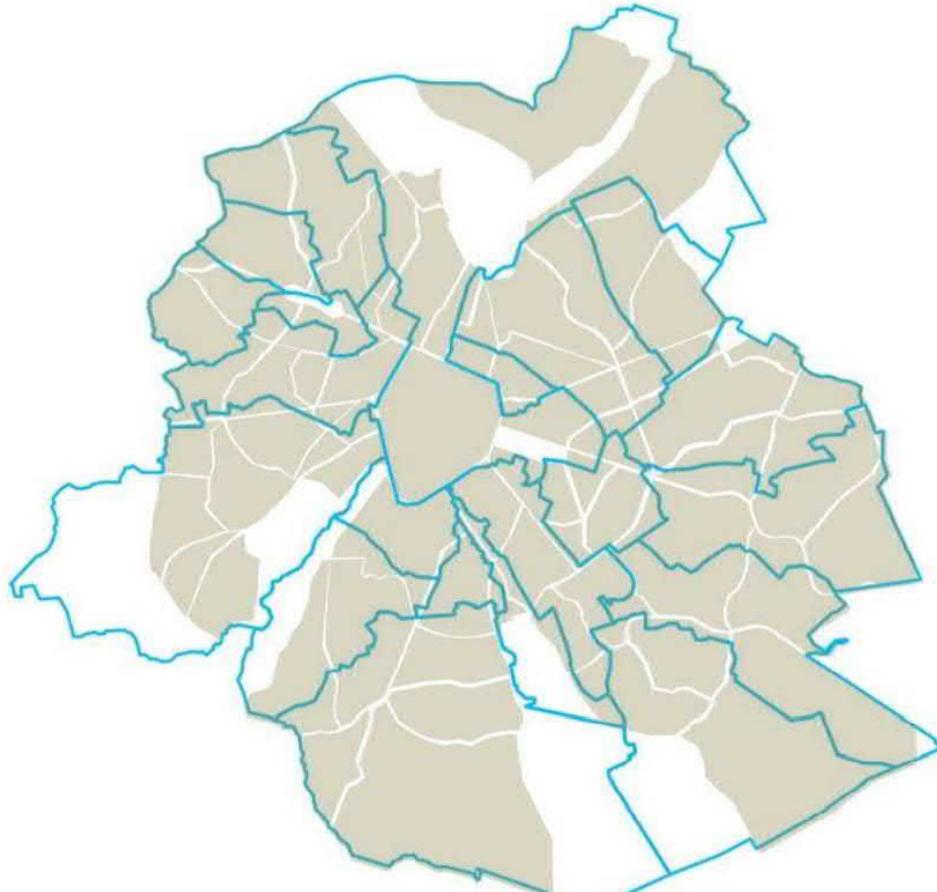


Figure 59- Localisation des mailles éligibles - Source : Bruxelles-Mobilité - Contrats Locaux de Mobilité 2019-2024

À noter que la maille Neerstalle (Forest/Uccle) dont une petite partie se trouve à Uccle (rue de Merlo, du Roetaert, Victor Allard, Avenue du Jonc, etc.) se verra dotée d'un CLM qui devrait être prochainement lancé (début 2022).

6.3 SYNTHÈSE DES ENJEUX PAR MAILLE

6.3.1 MAILLE « GLOBE – ALTITUDE 100 »

Une maille densément peuplée, caractérisée par la présence du centre historique et névralgique d'Uccle et de noyaux commerciaux qui rayonnent au-delà des limites communales

La maille Globe – Altitude 100, maille intercommunale partagée entre Forest et Uccle, est délimitée dans sa partie ucquoise par les axes Auto – CONFORT suivants : avenue Brugmann, rue de Stalle, rue Gatti de Gamond, rue du Roetaert et avenue du Globe.

Cette maille intègre le centre historique et névralgique d'Uccle avec la chaussée d'Alseberg, le Parvis Saint-Pierre et la rue Xavier De Bue. Cette zone constitue à la fois un pôle commercial important mais également un noyau d'identité locale à préserver, avec ses écoles (Collège Saint-Pierre, École du Centre, École de Messidor, Institut Saint-Vincent de Paul, Sint-Vincentius, École du Val Fleuri) et équipements socioculturels (Maison des Arts). Or comme cela a été souligné précédemment, la chaussée d'Alseberg présente des charges de trafic importantes. Dans son extrémité nord, elle comprend le noyau commercial de la rue Vanderkindere et borde celui de l'Altitude 100, dans une zone par ailleurs également densément peuplée. À l'ouest, vers la gare d'Uccle Stalle, elle compte quelques équipements générateurs de flux : établissements d'enseignement (EAFC, Val Fleuri) ou encore supermarchés (carrefour Market Gatti).

La chaussée d'Alseberg fait actuellement l'objet d'un réaménagement en profondeur piloté par Bruxelles Mobilité entre les arrêts Globe (rue de Stalle) et Coghén (rue Vanderkindere), Le projet permettra de supprimer la « zone à concentration d'accidents » identifiée au croisement Alseberg/Xavier de Bue.



Figure 60 - Simulation du réaménagement de la chaussée d'Alseberg - Source : Bruxelles Mobilité

Par ailleurs, les dynamiques en présence vont également évoluer avec le déménagement de l'administration communale en 2022 dans l'ancien site de Fabricom au croisement des rues Gatti de Gamond et Stalle soit à la pointe sud de la Maille.

Enfin, il s'agit de préciser que la partie forestoise de cette maille a été traitée dans le PCM de Forest – actuellement en phase d'enquête publique - avec notamment la définition d'un schéma précis de circulation et le détail des interventions nécessaires. Il conviendra de définir, une fois le projet de PCM forestois arrêté et validé, quelles sont les implications concrètes de ce schéma de circulation pour la partie ucquoise de la maille.

Une maille intercommunale qui attire et génère un trafic important et du transit

Différents itinéraires de transit potentiels ont été identifiés :

- Des axes nord-sud :
 - chaussée d'Alseberg, axe Auto-QUARTIER au-delà de la rue de Stalle (le réaménagement complet en cours devrait néanmoins avoir un impact sur ce transit) ;
 - avenue Coghen : par ailleurs axe Vélo-CONFORT (sans aménagement dédié) et axe TP-QUARTIER, l'avenue est bordée par le Collège Saint-Pierre ;
 - et rue du Doyenné ;
- Des axes est-ouest, itinéraires de « rocade » au travers de la maille :
 - rue Vanderkindere, axe Vélo-PLUS : son récent passage en rue cyclable améliore en partie la circulation des cyclistes mais le trafic motorisé demeure néanmoins important ;
 - avenue de Messidor > rue Roosendael (itinéraire vers Forest-Est) ;
 - rue X. De Bue > Avenue Decroly (idem, itinéraire vers Forest-Est), par ailleurs axe TP-QUARTIER, à noter que cet itinéraire de transit emprunte la place Vander Elst, place qui constitue pourtant, avec la rue Xavier de Bue et le Parvis Saint-Pierre, un espace public structurant, classé piéton-PLUS ;
 - rue Victor Allard, axe Vélo-CONFORT (ICR) et TP-QUARTIER qui permet de rejoindre le quartier Merlo (maille Neerstalle).

La rue Gatti de Gamond, bordure sud de la maille et axe Auto-CONFORT présente aussi un enjeu de pacification notamment parce qu'elle dessert l'école communale Val Fleuri. Le Collectif de Riverains d'Uccle Centre – CRUC, a pointé la nécessité d'améliorer la mobilité et sécuriser les abords de l'école. Dans ce contexte, la commune a lancé l'expérimentation d'une rue scolaire dans l'impasse de Vossegat.

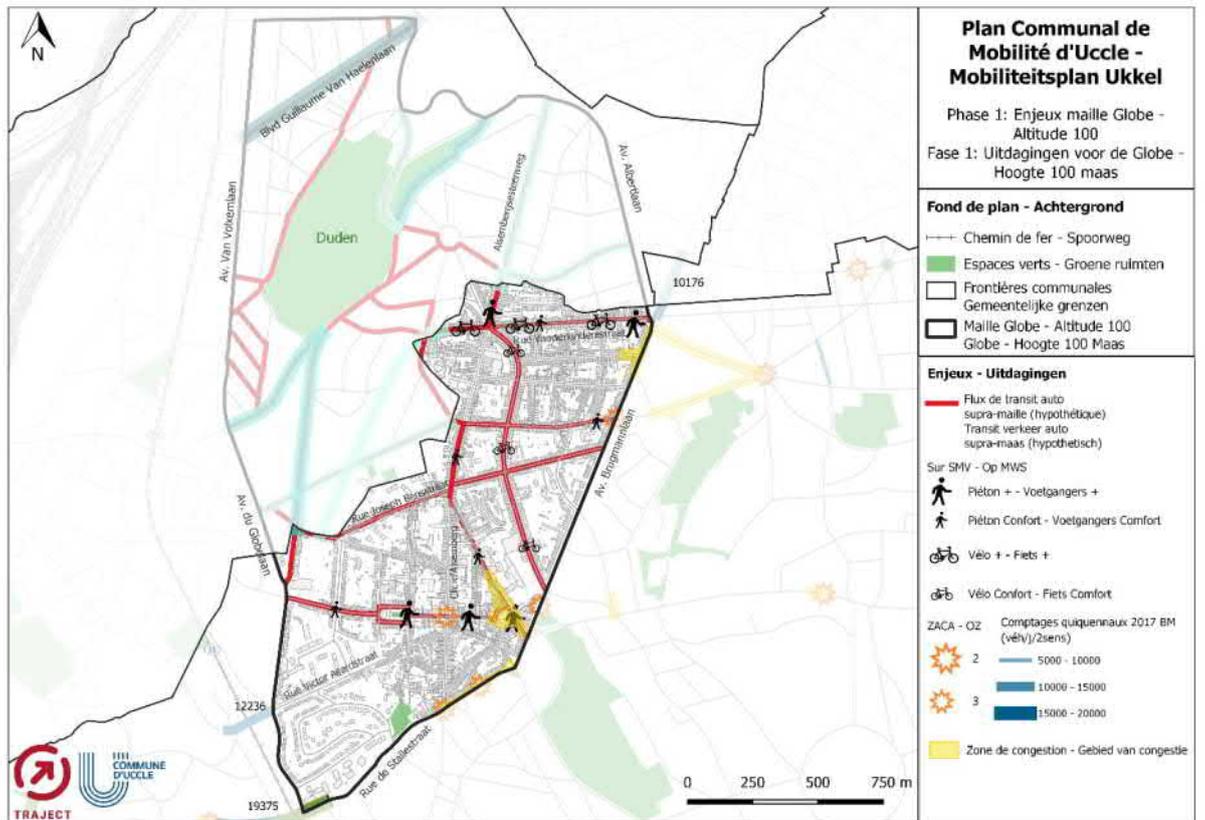
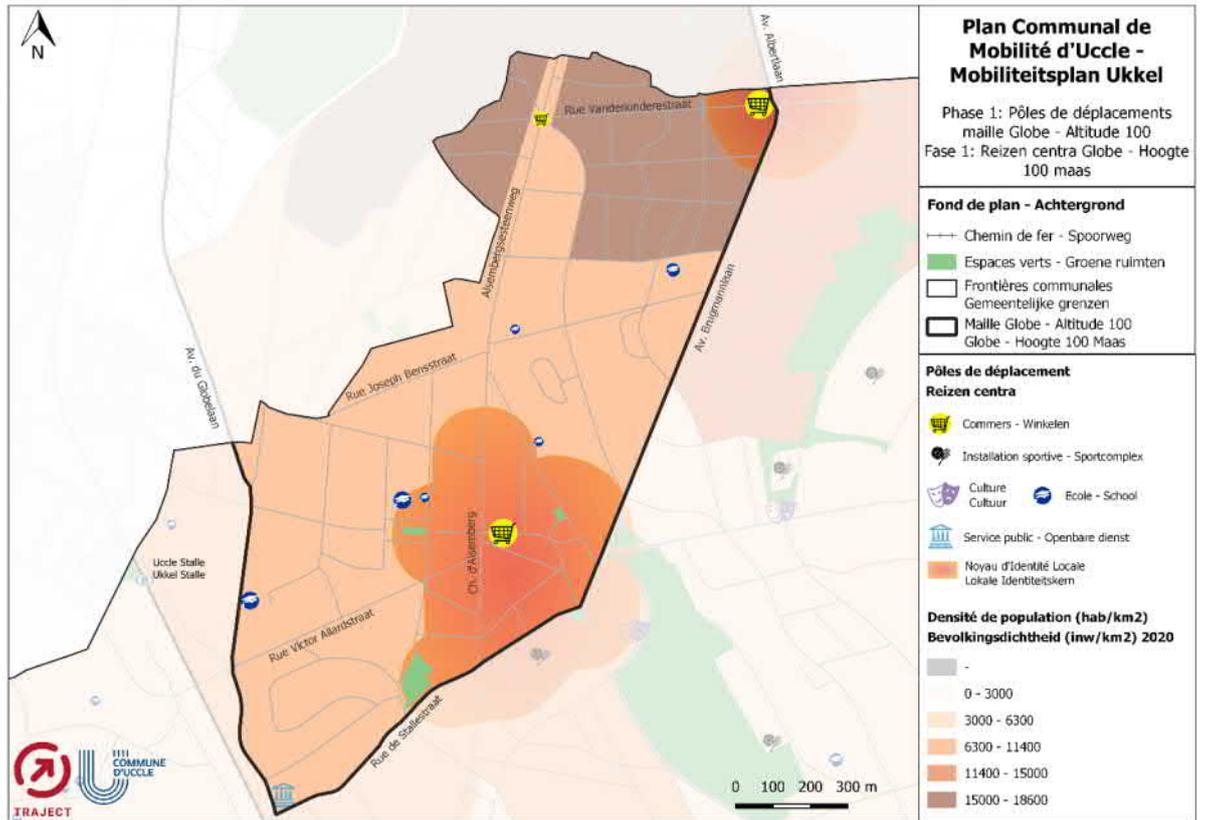


Figure 61 - Analyses de la maille Globe - Altitude 100

6.3.2 MAILLE « BRUGMANN »

Une maille intercommunale densément peuplée

La maille Brugmann se partage entre Ixelles et Uccle, la partie ucquoise de la maille étant comprise entre l'Avenue Molière (en Auto-QUARTIER) et l'avenue Churchill. Elle est bordée à l'ouest par l'avenue Brugmann et à l'est par la chaussée de Waterloo. Maille très résidentielle, elle comprend néanmoins deux polarités commerciales, le pôle Bascule dans son extrémité nord et la rue Vanderkindere. Elle comprend deux établissements scolaires : l'école du Longchamp (rue Marie Depage/Edith Cavell) et l'école secondaire confessionnelle (dans l'ancien bâtiment de l'ISTI, rue Joseph Hazard).

Sa structure intercommunale en fait une maille éligible à une démarche de Contrat Local de mobilité, comme évoqué précédemment.

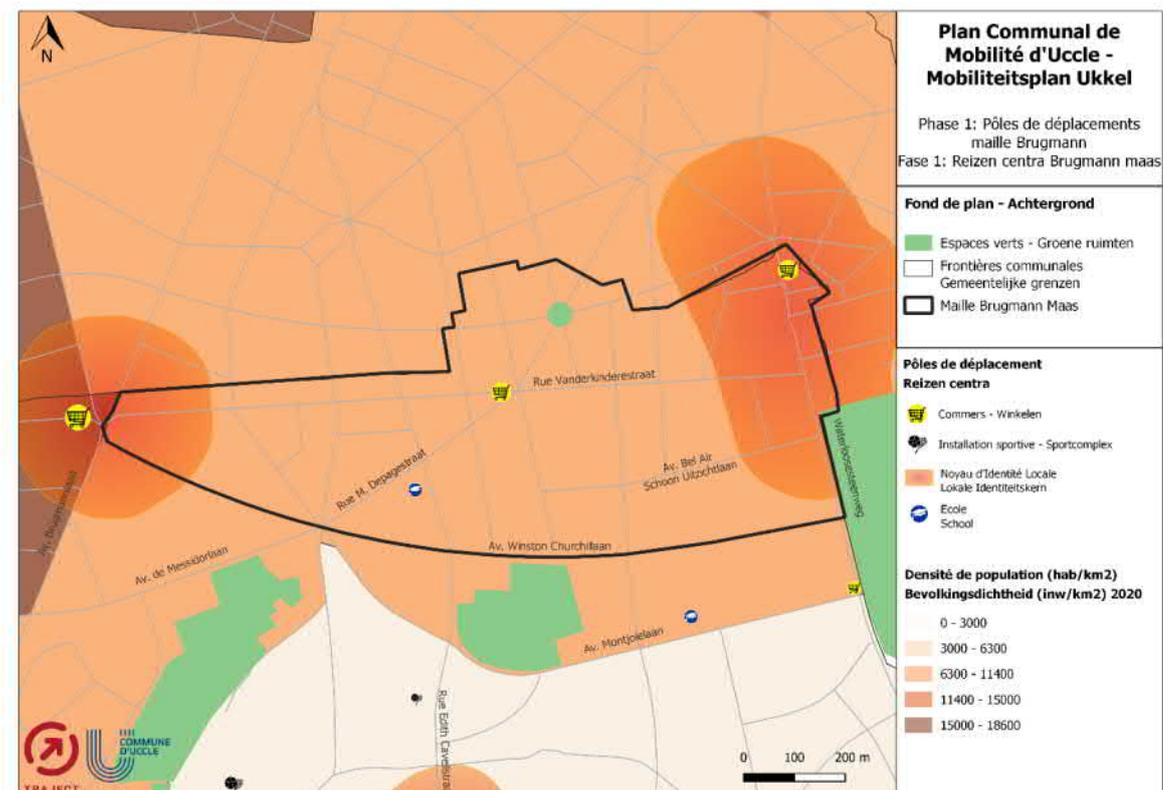
La rue Vanderkindere, un axe rectiligne et de rocade, fortement emprunté

Les principaux enjeux d'apaisement au sein de la partie ucquoise de cette maille portent sur :

- la rue Vanderkindere : de statut piéton et Vélo-CONFORT, cet axe est néanmoins fortement emprunté par les automobilistes. La création récente d'une rue cyclable permet de redonner la priorité aux cyclistes mais n'impacte pas le niveau de trafic. À noter qu'un test est en cours afin de sécuriser et d'apaiser le carrefour Vanderkindere-Gabrielle-Depage en le passant à sens unique. ;
- la rue Edith Cavell, également axe piéton et Vélo-CONFORT, avec un transit nord-sud important, impactant pour l'école du Longchamp.

L'avenue Molière, axe de rocade très emprunté et accidentogène malgré son statut Auto-QUARTIER

L'avenue Molière (le tronçon entre les rues Général Lotz et Lincoln étant ucquois), également axe de rocade est-ouest parallèle à la rue Vanderkindere et l'avenue Churchill, rencontre un trafic important, bien qu'il soit de statut Auto-QUARTIER (nuisance pointée lors de l'atelier participatif). Par ailleurs, le carrefour entre la rue Gabrielle et l'avenue Molière est référencé comme zone à concentration d'accidents.



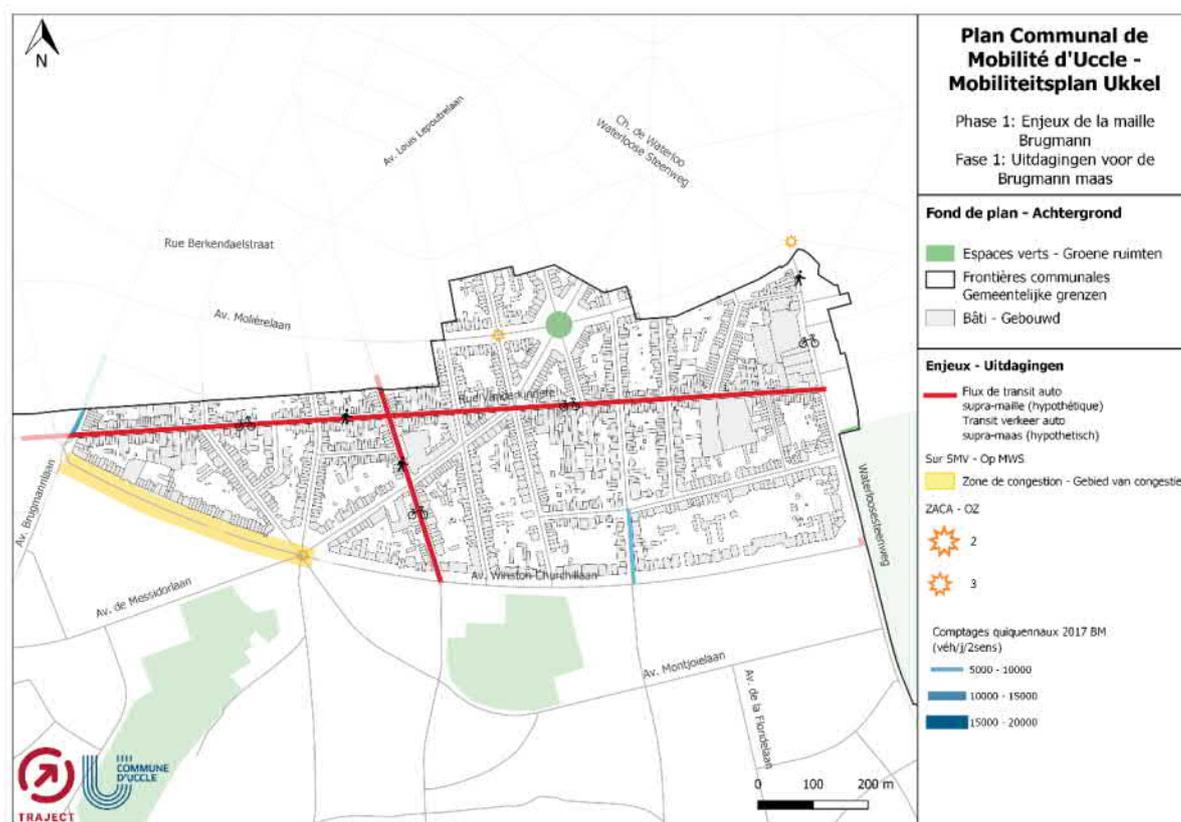


Figure 62 - Analyses de la partie uccloise de la maille Brugmann

6.3.3 MAILLE « CHURCHILL »

Une maille mixte : résidentielle et arborée mais accueillant également des équipements structurants générateurs/attracteurs de flux

La maille Churchill est relativement dense, en comparaison aux autres mailles de la commune. Elle comprend néanmoins plusieurs espaces verts / récréatifs attracteurs (Parc Montjoie, Parc Brugmann), avec aux abords, des installations sportives structurantes (Royal Léopold club, tennis Montjoie, tennis Churchill, piscine Longchamp...). À noter par ailleurs que le réseau de sentiers dans ces parcs ou autour des installations sportives participe au maillage du réseau de cheminements piétons et à la perméabilité cyclo-piétonne des sites. Située à l'ouest du Bois de la Cambre, il y a également un enjeu de perméabilité cyclo-pédestre de la chaussée de Waterloo.

La maille comporte par ailleurs 3 établissements scolaires importants : Notre-Dame des Champs avec plus de 1.000 élèves, l'école Montjoie (500 élèves) et la Haute École Bruxelles-Brabant (campus Defré). Elle comprend également un pôle commercial (Shopping De Fré, le long de l'avenue de Fré), un équipement culturel (la Ferme Rose) ainsi qu'un hôpital (Clinique de l'Europe – Ste Elisabeth). Le long de la chaussée de Waterloo, limite est de la maille, il existe aussi quelques commerces mais en plus petit nombre et plus diffus spatialement.

La diversité des équipements en présence étend la temporalité de fonctionnement de cette maille : son « rythme » couvre les différentes heures de la journée et l'ensemble des jours de la semaine, avec parfois des conflits de partage de l'espace ou des nuisances liés à cette superposition des fonctions (riverains et usagers des équipements sportifs par exemple).

L'avenue Bourgmestre Jean Herinckx, axe Vélo-CONFORT (itinéraire cyclable régional n°7) est en cours de réaménagement se verra dotée à terme d'une piste cyclable séparée bidirectionnelle.

Avenue de la Floride et rue Edith Cavell, deux axes nord-sud traversant supportant un transit

Différents itinéraires de transit potentiels ont été identifiés (voir carte), itinéraires d'évitement de la chaussée de Waterloo. Ces itinéraires se superposent parfois à des axes piéton et Vélo-CONFORT ou PLUS et TC-CONFORT, particulièrement sur la rue Edith Cavell²⁵ (Piéton-PLUS devant l'école Notre-Dame des Champs) et avenue de la Floride (avec des vitesses excessives).

Avenue Montjoie, itinéraire cyclable régional (Vélo-CONFORT) accueillant également du trafic de transit

Outre les axes nord-sud précités, l'avenue Montjoie constitue également un itinéraire fortement emprunté, pour éviter la chaussée de Waterloo. Ce transit Floride > Montjoie > Gossart se superpose au trajet des bus et passe devant l'Institut Montjoie.

Une congestion et un trafic important sur les bordures de la maille

Plusieurs zones de congestions automobiles ont été identifiées, principalement en lisière de maille mais aussi sur l'avenue Messidor. Cette voirie maintenue à une vitesse maximale de 50km/h, fait office de by-pass au rond-point de la Place Vanderkindere ; elle dispose néanmoins d'une piste-cyclable bidirectionnelle en cohérence avec le statut Vélo-CONFORT (ICR n°7). Il n'existe pas de zone à concentration d'accident (Zaca) au sein de la maille, mais sur ses bordures. Des flux de trafic importants ont été mesurés sur les axes Brugmann et chaussée de Waterloo. Ainsi, reporter le trafic intérieur de la maille sur ses extrémités devra se faire en tenant compte de la pression déjà existante sur ces tronçons. Sur deux des quatre arrêtes de cette maille il existe néanmoins des trams en sites propres, offre en transport en commun structurantes (tram 3 et 7 avenue Churchill, tram 4 avenue Brugmann) constituant une bonne alternative à la voiture personnelle pour les habitants du quartier.

²⁵ La rue Edith Cavell avait le statut « interquartier » dans le précédent plan régional de mobilité Iris 2.

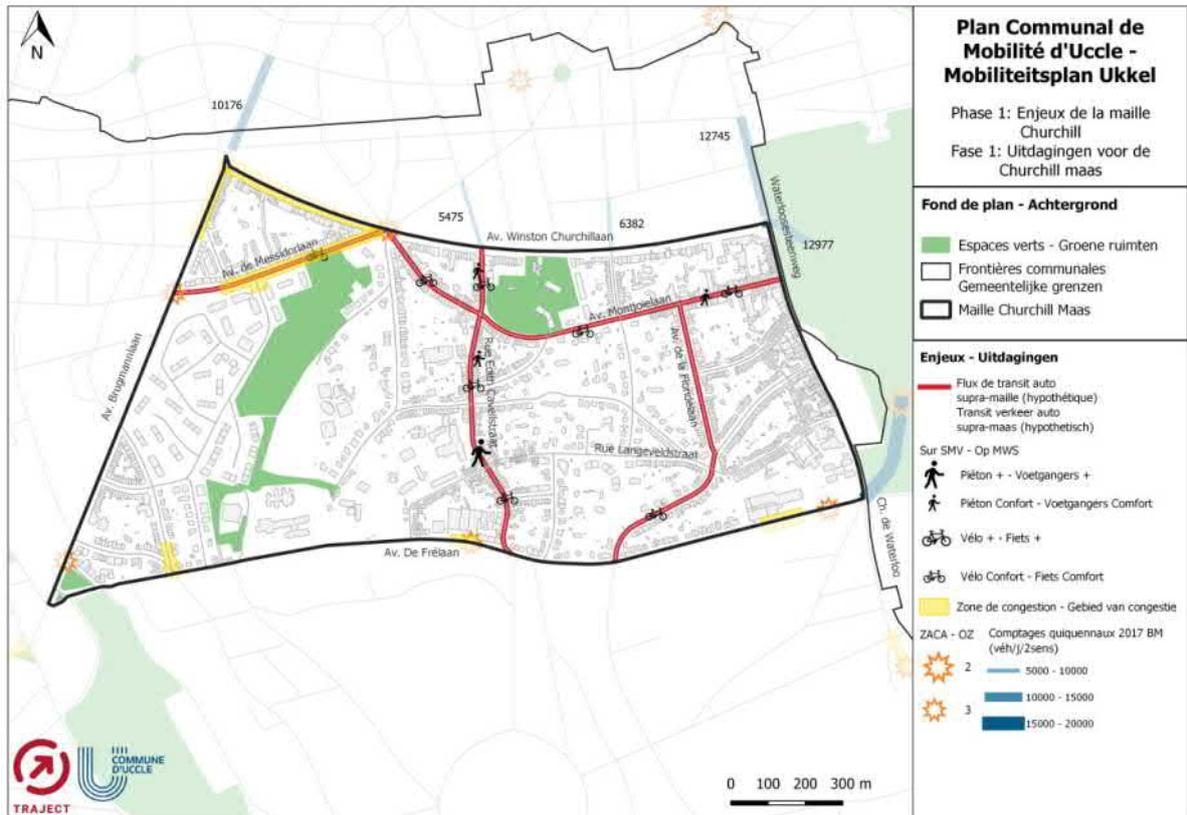
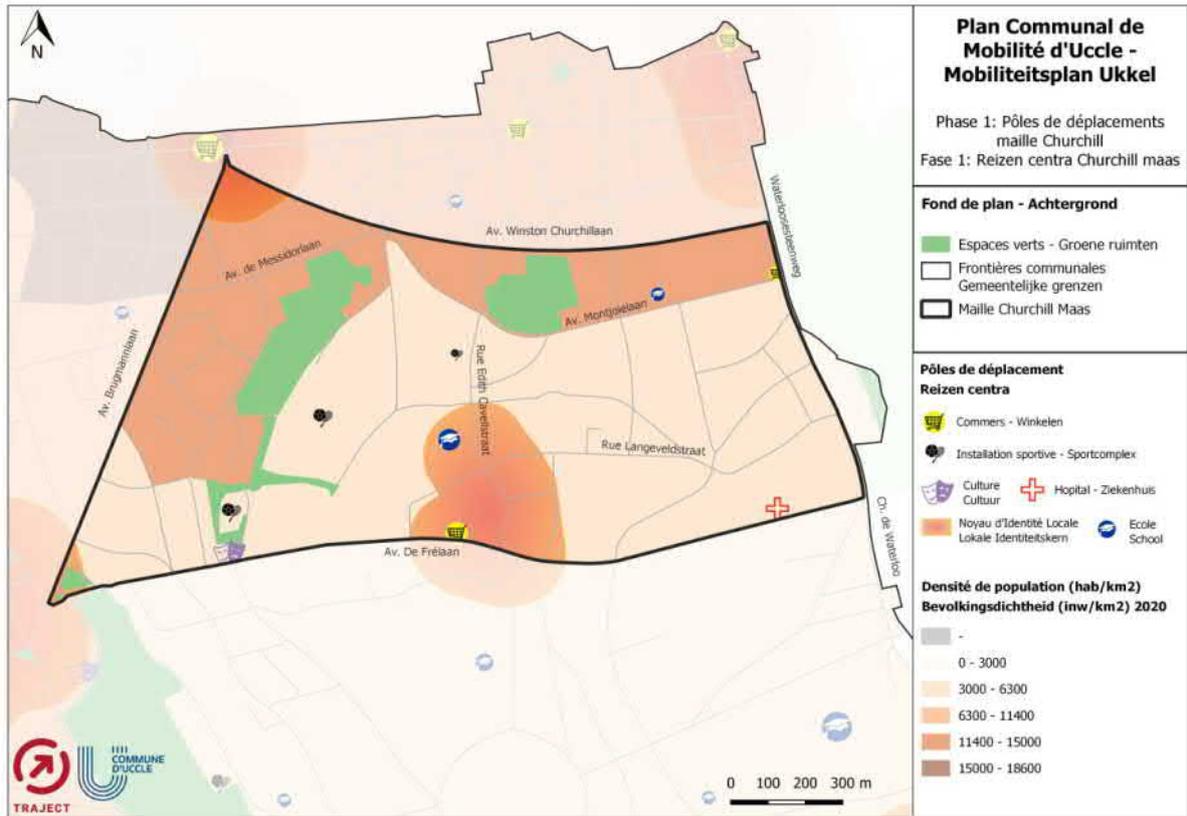


Figure 63 - Analyses de la maïlle Churchill

6.3.4 MAILLE « OBSERVATOIRE »

Une maille résidentielle avec des équipements structurants, localisés dans son pourtour

La maille Observatoire est de densité moyenne à l'échelle de la commune. Elle comprend plusieurs établissements scolaires, dont le plus important est celui de l'Ecole Européenne à l'est de la commune avec environ 2.000 étudiants (accès via l'avenue du Vert Chasseur et chaussée de Waterloo). Cette école est, de loin, le pôle qui génère le plus de déplacements vers la maille. L'Athénée royal d'Uccle 1 est implanté en son centre, le long de l'avenue Houzeau. On y trouve aussi le célèbre Observatoire Royal de Belgique.

Au sein même de la maille il n'existe cependant pas de pôle commercial majeur ou de « noyau d'identité locale²⁶ », mais plusieurs pôles voisins étendent leur aire de chalandise dans la maille. Un grand parc se situe aussi à l'ouest de la maille : le parc de Wolvendael, bordé par le Centre culturel d'Uccle.

La limite sud borde les nœuds multimodaux des gares SNCB de Saint-Job et du Vivier d'Oie. À noter que le secteur de Saint-Job fera l'objet d'un réaménagement profond portant sur la place, la gare et ses abords et le Pont Carsoel (création d'un nouvel ouvrage).

L'avenue Circulaire, échangeur et diffuseur de flux avec les branches nord (Houzeau) et ouest (Dieweg) très empruntées

Concernant les enjeux liés à cette zone, il est évident que l'avenue Circulaire fait office d'échangeur entre les différents points de la commune (et même potentiellement supra-communal). C'est ainsi que la plupart des flux de transit identifiés passent par ce disque. Sa partie ouest avait déjà le statut de voirie « interquartier » dans le précédent plan de mobilité régional Iris II. L'essentiel de ces flux se superposent à des réseaux piéton et Vélo-CONFORT, et Piéton-PLUS dans le cas du nord de l'avenue Houzeau (pôle De Fré), ainsi qu'aux itinéraires des bus de la STIB (37, 60) et du TEC (124), ce qui impacte la vitesse moyenne et la régularité, à l'heure de pointe du matin notamment. Aucune zone à concentration d'accidents ou zone de congestion particulière n'ont été reportées au sein de la maille. Des flux de trafic très importants ont été néanmoins mesurés à l'est le long de la chaussée de Waterloo (environ 18.000 véhicules par jour) ce qui explique certainement en partie le trafic de transit nord-sud au sein du quartier Observatoire. Sur l'axe sud-ouest de la maille (Carsoel) se trouve un réseau de tram (lignes 92 et 97 à partir du Dieweg) dont la performance est correcte avec néanmoins quelques problèmes de régularité au niveau du Parc de Wolvendael (inter-arrêt Marlow – Wolvendael - Dieweg).

Figure 4 : Vitesse pointe matin

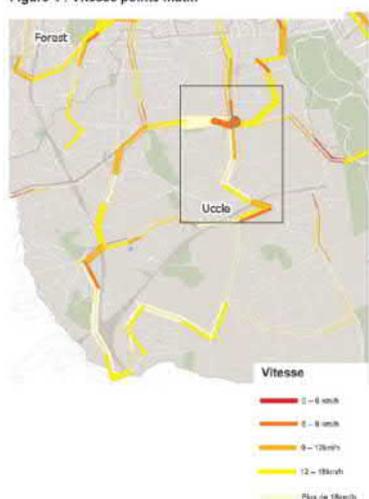


Figure 5 : points noirs régularité pointe matin



Figure 64 - Vitesse moyenne et points noirs de régularité des bus STIB à l'heure de pointe du matin

²⁶ voir définition dans la présentation du réseau piéton, chapitre 5.2

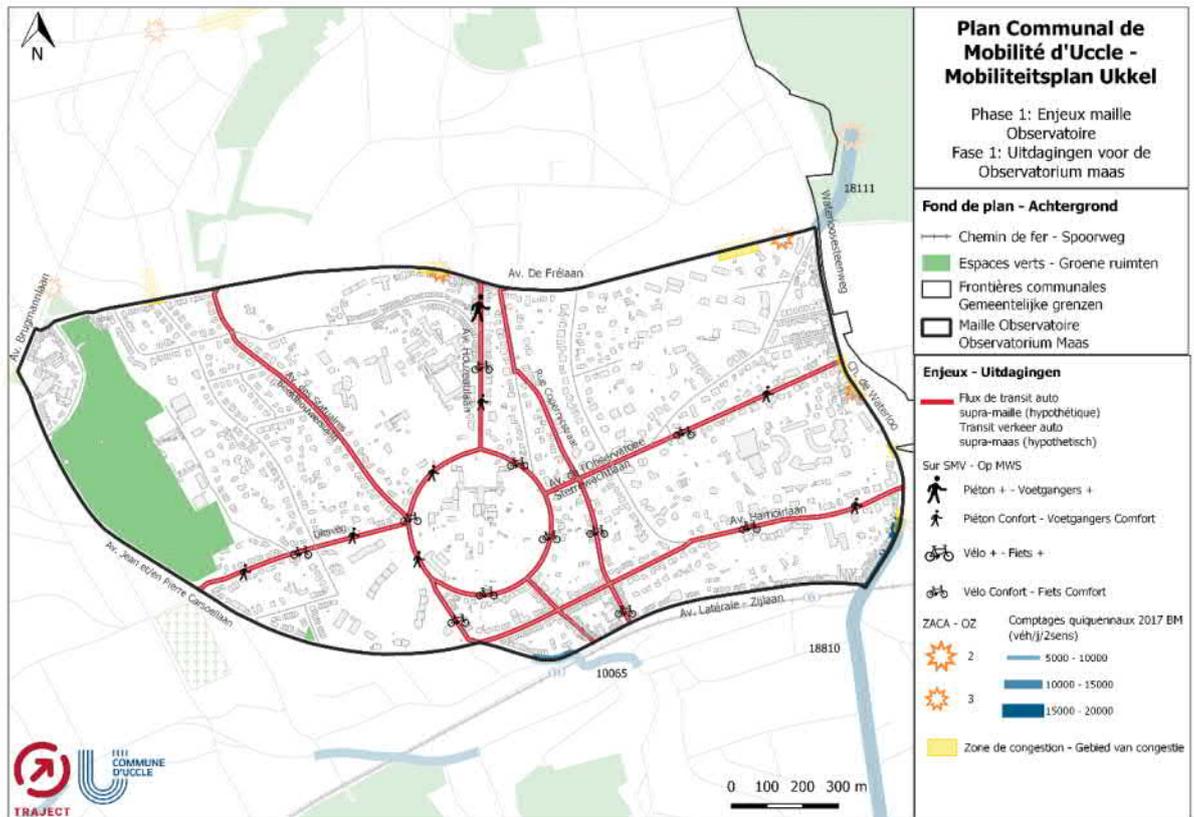
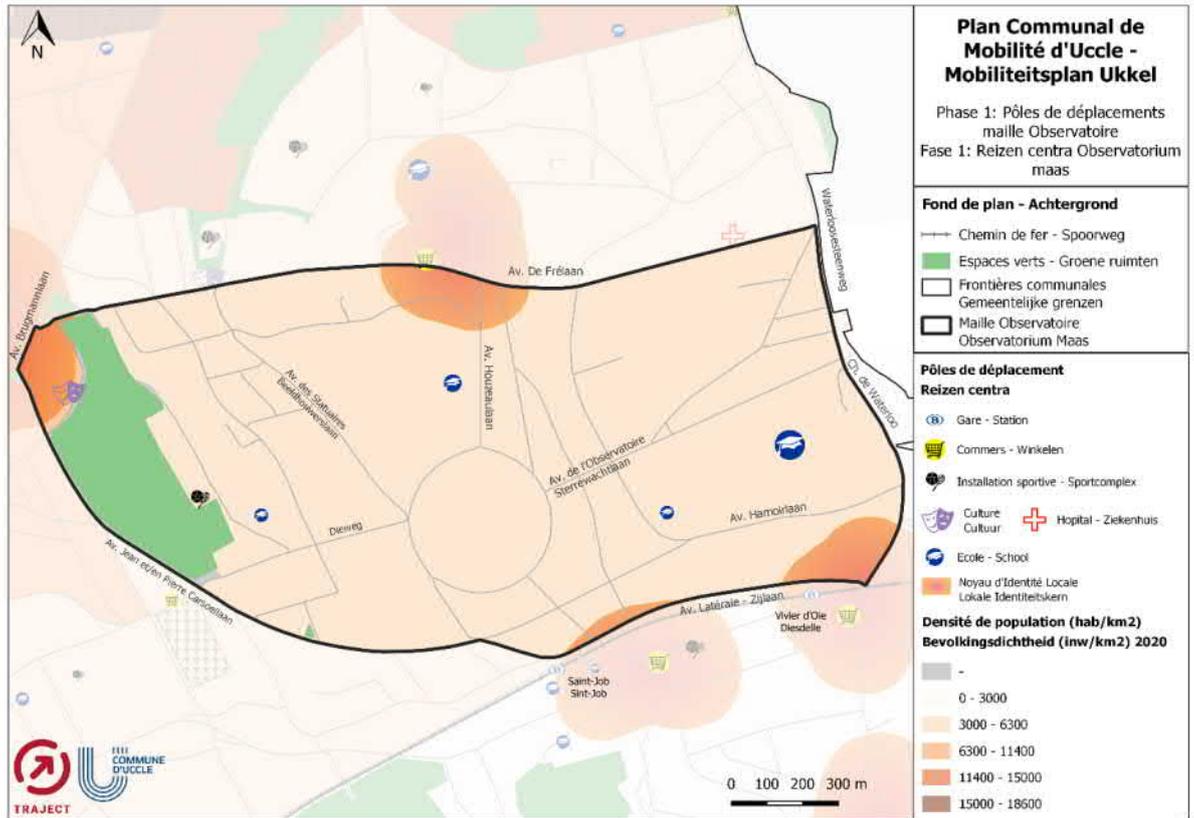


Figure 65 - Analyses de la maillle Observatoire

6.3.5 MAILLE « LORRAINE »

Une maille très peu dense, en lisière de la Forêt de Soignes

La maille Lorraine est une maille particulière pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il s'agit d'une maille très peu dense (moins de 3.000 hab./km²), ensuite elle a une forme singulièrement allongée verticalement (dont toute la partie est forme la lisière de la forêt de Soignes), et pour finir, elle comprend seulement une douzaine de rues traversant la maille presque exclusivement d'est en ouest.

L'école Decroly est située dans le nord de la maille et génère de nombreux déplacements avec ses 1.300 élèves. Deux zones commerciales sont présentes sur son arête ouest, à Vivier d'Oie et à Fort-Jaco (ces lieux coïncident également avec des noyaux d'identité locaux). Enfin, la maille accueille des équipements attracteurs : le Royal Racing club au nord et l'Institut Royal pour les Sourds et Aveugles (IRSA) en lisière sud-ouest de la maille.

Au regard des deux polarités qu'elle borde (l'Ecole Decroly et le Royal Racing Club) mais surtout de son faible niveau qualitatif, la Drève des Gendarmes, seul axe orienté nord-sud au sein de la maille (et par ailleurs Piéton-CONFORT) va faire l'objet d'un réaménagement complet au second semestre 2022 : passage en zone de résidentielle limitée à 20km/h, projet de mise en sens unique, avec des sens opposés (montant de Fort-Jaco à Maréchal et descendant de Chênes à Maréchal). Ce projet de nouveau plan de circulation est en phase de test depuis l'automne 2021.

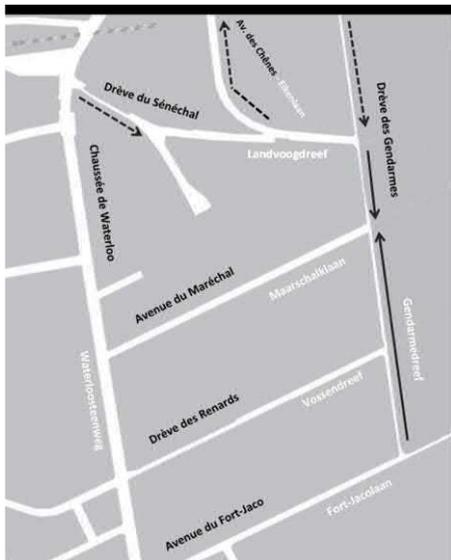


Figure 66 - Nouveau de plan de circulation proposé pour la Drève des Gendarmes - source : Commune d'Uccle

Une maille avec un trafic traversant est-ouest notable, connectant la chaussée de Waterloo à la drève de Lorraine.

Trois itinéraires de transit principaux ont été identifiés (voir cartes) : avenue Montana, drève du Caporal et avenue Van Bever. Ceux-ci permettent une connexion entre la chaussée de Waterloo et la drève de Lorraine et la chaussée de la Hulpe. Ces flux de transit ne se superposent toutefois pas à des réseaux piéton et Vélo-CONFORT ou PLUS, excepté l'avenue Montana qui a est vélo-PLUS (itinéraire RER vélo), équipée d'une piste cyclable descendante et d'une bande cyclable séparée dans le sens montant.

L'avenue Van Bever a été maintenue à 50km/h, cela n'est en soi pas forcément dangereux pour les piétons ou cyclistes mais on peut toutefois pointer un risque vu le manque de passage pour piétons (par exemple pour accéder aux places de stationnement...). La présence de la piste cyclable sur trottoir (D9) pourrait être mieux marquée notamment au droit des entrées/sorties du square Van Bever.

Il n'y a pas de ZACA à l'intérieur de la maille, celles-ci étant localisées sur les axes en bordure (chaussée de Waterloo et chaussée de la Hulpe).

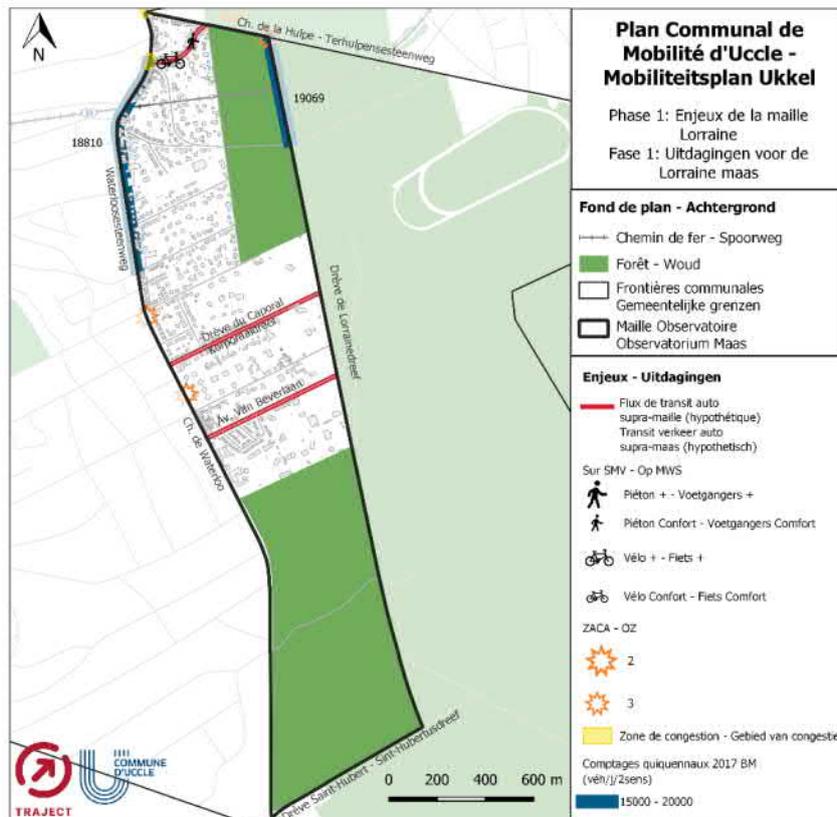
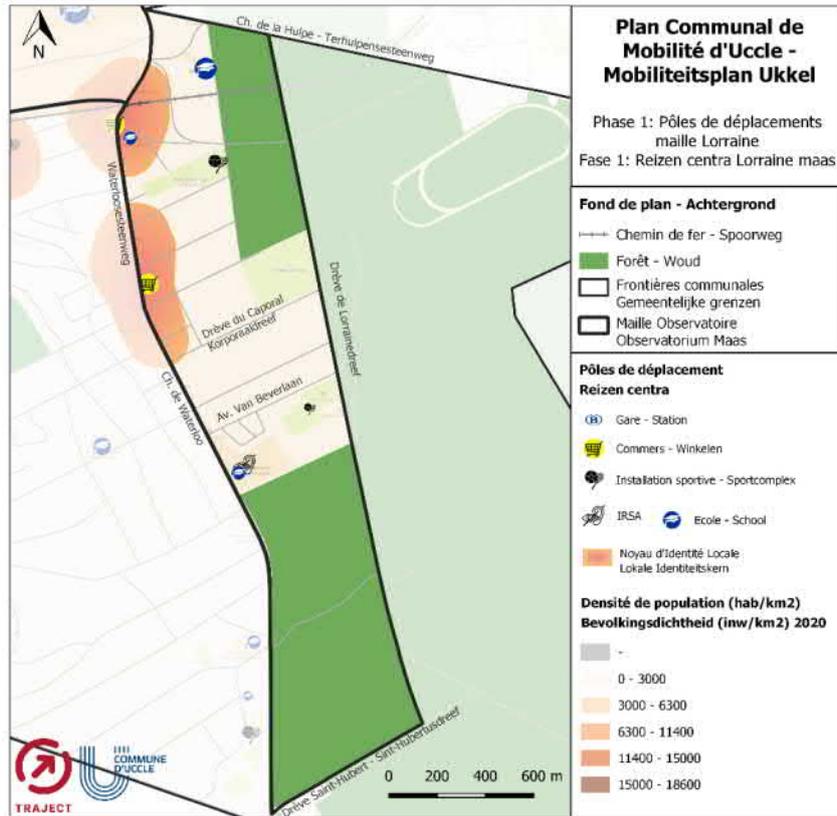


Figure 67 - Analyse de la maille Lorraine

6.3.6 MAILLE « UCCLE SUD »

Maille étendue, regroupant plusieurs quartiers aux identités marquées

La maille Uccle Sud est de loin la maille uccloise la plus étendue. Elle est bordée par la chaussée d'Alsemberg à l'ouest, les avenues J. et P. Carsoel et Latérale au nord et la chaussée de Waterloo à l'est. Sa bordure sud correspond à la frontière communale entre Linkebeek et Rhode-Saint-Genèse. Outre sa superficie, ses caractéristiques reposent sur la présence des lignes ferroviaires 26, qui la traverse en est-ouest, et 124 (nord-sud). Les franchissements de la ligne 26 sont néanmoins relativement nombreux et bien distancés. À noter qu'ici aussi le maillage de sentiers (Avijl, Kauwberg, chemin du Puits, Engeland, Kriekenput, Kisendaël, ...) concourt à la perméabilité des itinéraires piétons au sein de la maille. Si la ligne 26 participe à l'accessibilité ferroviaire. Les points d'arrêts sont néanmoins localisés en bordure de maille (Moensberg au sud et Saint-Job et Vivier d'Oie au nord).

Outre les pôles commerçants de Saint-Job et Vivier d'Oie, en bordure de maille, le quartier est marqué par la présence d'un établissement scolaire d'importance, le Lycée Français Jean Monnet et ses 2 750 élèves ainsi que celle de nombreux autres établissements scolaires (Saint-Job, Églantiers, Homborch, Verrewinkel, Saint-Joseph, Sint-Jozef, Notre-Dame de Wolvenberg, etc.), et enfin par des espaces verts structurants (Verrewinkel, Engeland...).

La maille « Uccle-Sud » comprend en définitive plusieurs entités/sous-quartiers divers :

- « Lycée Français » et « Helleveld », au nord de la ligne 26, dans l'aire de chalandises du Dieweg et de la chaussée de Saint-Job
- Griottes et Zandbeek, toujours au nord de la ligne 26, de part et d'autre de la chaussée d'Alsemberg,
- Homborch et Verrewinkel, au sud-ouest, de part et d'autre de l'avenue des Hospices et l'avenue Dolez,
- Moensberg, en connexion directe avec la gare SNCB
- Avijl et Alphonse III, au sud de Saint-Job et Vivier d'Oie
- et Prince d'Orange - Petite Espinette, au sud.

Différents paramètres devront être pris en considération dans le cadre de la définition des modalités d'apaisement de cette maille :

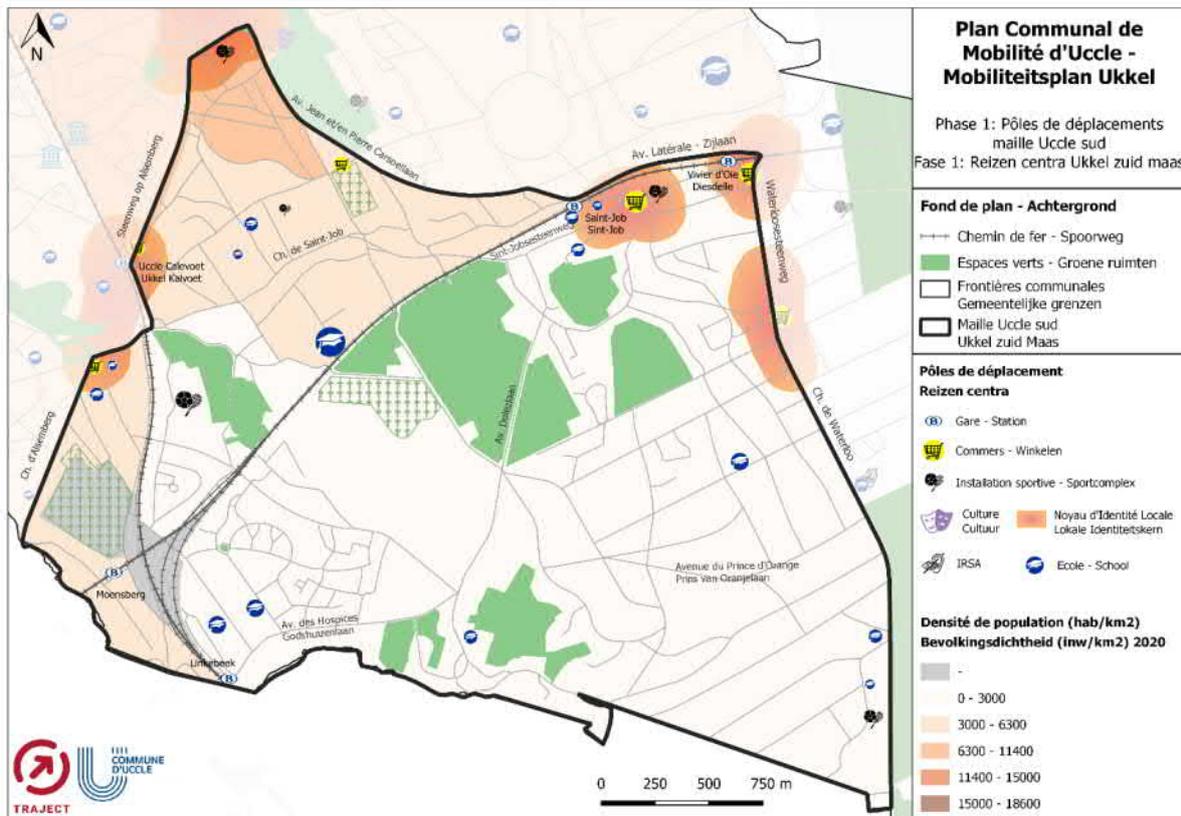
- son étendue et typologie (faible densité) ;
- la situation en bordure de la région, nécessitant une articulation avec la commune de Rhode Saint Genèse et Linkebeek notamment ;
- la présence de la ligne ferroviaire requérant de prendre en considération les points de traversée possible ;
- l'existence d'axes Auto-QUARTIER à 50 km/h : les avenues des Hospices, Dolez et Prince d'Orange ;
- la particularité des flux scolaires liés au Lycée Français (navettes bus et dépose parentale) ;
- ou encore la localisation des pôles intermodaux (train, tram), plutôt en bordure de la maille.

Une maille soumise à un fort trafic de transit

Avec l'absence du bouclage sud du Ring, de l'encombrement des entrées par Espinette/Waterloo ou par Drogenbos/Stalle ou encore de l'éloignement du seul axe radial (drève de Lorraine), cette maille accueille manifestement du transit sur un large ensemble d'axes/itinéraires : Hospices > Dolez ; Prince d'Orange > plaine du Bourdon (proximité de l'Ecole Plein Air) ; ou encore avenue du Prince de Ligne > chaussée de Saint-Job.

Parmi ces axes, **le Dieweg (Vélo-CONFORT), la chaussée de Saint-Job (Piéton-Vélo-TC CONFORT) apparaissent comme les axes à plus fort enjeux d'apaisement** en raison des nuisances constatées (et largement pointées d'ailleurs lors des moments participatifs) et lié à l'intensité du trafic, leur étroitesse

(+/- 10 m) impliquant une difficulté de croisement des véhicules (dont les bus) ou encore la présence d'écoles.



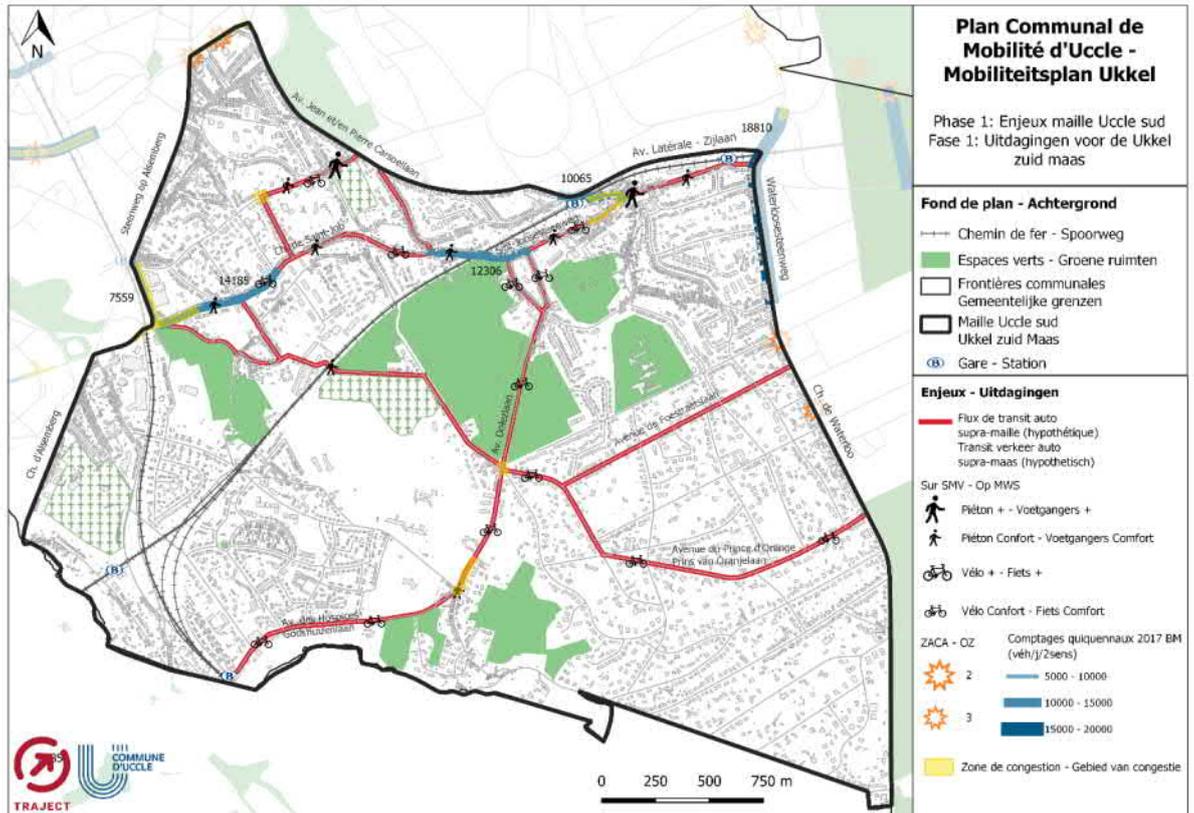


Figure 68 - Analyse de la maille "Uccle-Sud"

6.3.7 MAILLE « NEERSTALLE »

Une maille intercommunale prochainement dotée d'un Contrat Local de mobilité

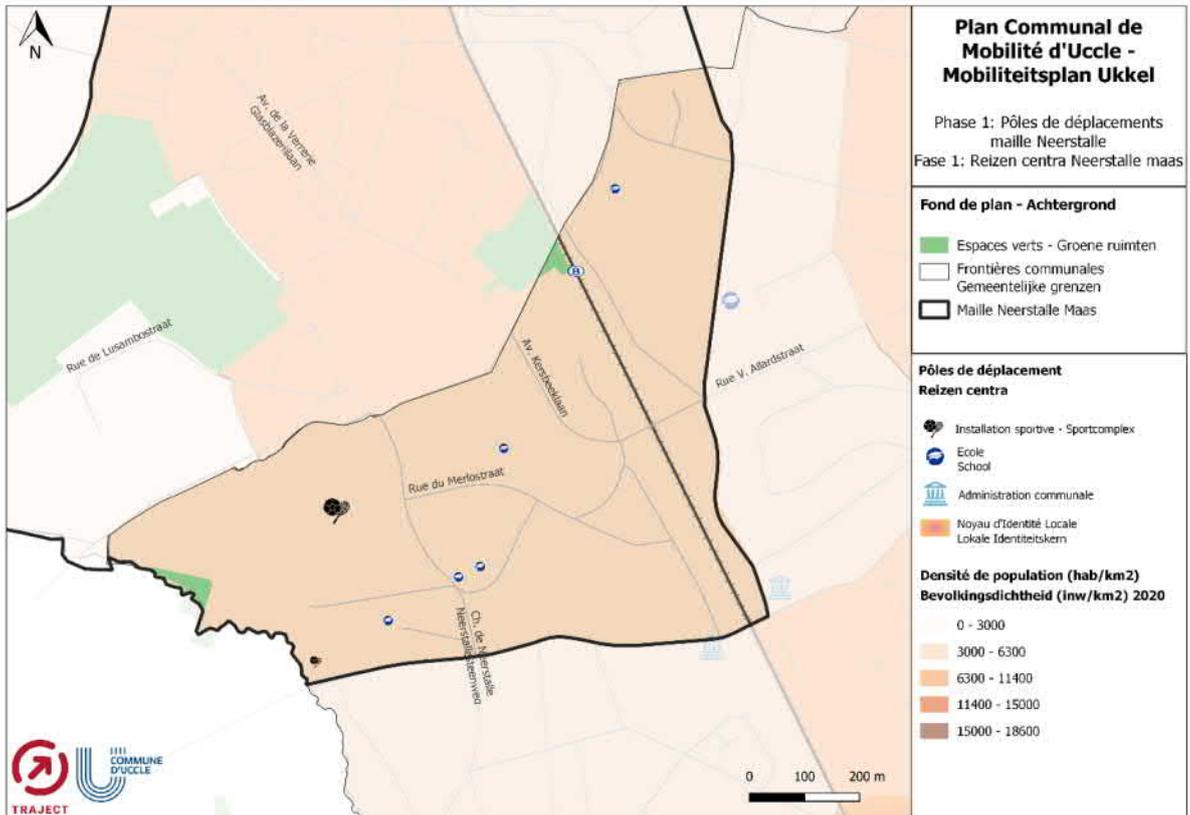
La maille Neerstalle est une maille intercommunale, partagée avec Forest. La partie ucquoise de la maille correspond au quartier du Merlo. Pour rappel, cette maille fera l'objet prochainement d'un Contrat Local de Mobilité.

La maille est délimitée au sud par la rue de Stalle et à l'est par la rue Gatti de Gamond. Frontalière de la commune de Drogenbos et de la sortie 18 du Ring, elle subit un important trafic de transit, principalement sur ses bordures mais également en son sein.

Le shopping de Drogenbos constitue une zone génératrice et émettrice de flux importants pour le secteur. La partie ucquoise de la maille accueille également le club Royal Uccle Sport THC ayant une aire de chalandise étendue. La gare de Uccle-Stalle dessert cette maille.

L'axe rue de l'Étoile – chaussée de Neerstalle, zone grise à enjeux

Comme précédemment évoqué, le carrefour Étoile-Neerstalle x rue de Stalle fait figure d'important point noir pour les transports en commun de la STIB.



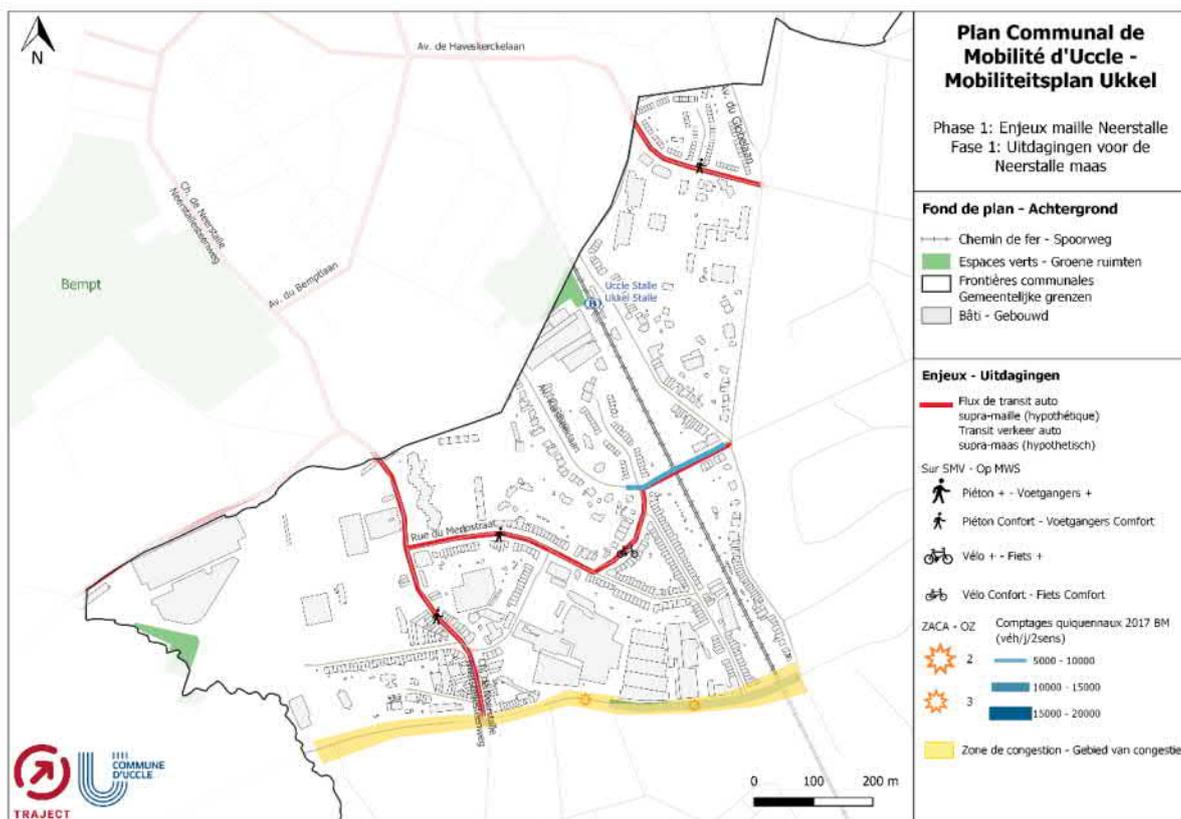


Figure 69 - Analyse de la maille Neerstalle (partie ucquoise)

6.3.8 MAILLE « CALEVOET »

Une maille en entrée d'agglomération

La maille Calevoet est localisée en grande partie à l'ouest de la ligne ferroviaire 124. Située à l'entrée sud-ouest de la région, elle est voisine à la commune de Drogenbos : le bord ouest de la maille est la Grote Baan (Grand' Route). La maille comprend deux polarités majeures à savoir la gare de Uccle Calevoet et la chaussée d'Alsemberg, noyau d'identité locale jusqu'à la plaine du Bourdon. En bordure, la zone commerciale de Drogenbos, tout comme pour la maille Neerstalle, génère également des flux importants et massifiés.

Le quartier, relativement peu dense et disposant de grands espaces naturels (Keyenbempt) va voir se développer de nouveaux programmes immobiliers prochainement (Keyenbempt, Van Ophem, ...).

Une zone congestionnée avec un important transit supracommunal

Sa localisation à la frontière régionale en fait une zone particulièrement soumise aux flux de transit, avec des flux qui percolent sur les axes permettant probablement d'éviter la rue de Stalle, la chaussée d'Alsemberg ou le carrefour du bourdon congestionnés à savoir la rue de l'Étoile, la rue Van Ophem, la chaussée de Drogenbos ou encore la rue Guillaume Herinckx.

Il y a également une problématique de largeur insuffisante de la chaussée à certains endroits, comme sur la chaussée d'Alsemberg ou dans la rue des Myosotis qui génèrent des problèmes de giration des bus. Par ailleurs, dans les rues des Myosotis et Edouard Michiels, des plaintes pour excès de vitesses sont régulièrement envoyées par les riverains à la Cellule Mobilité.

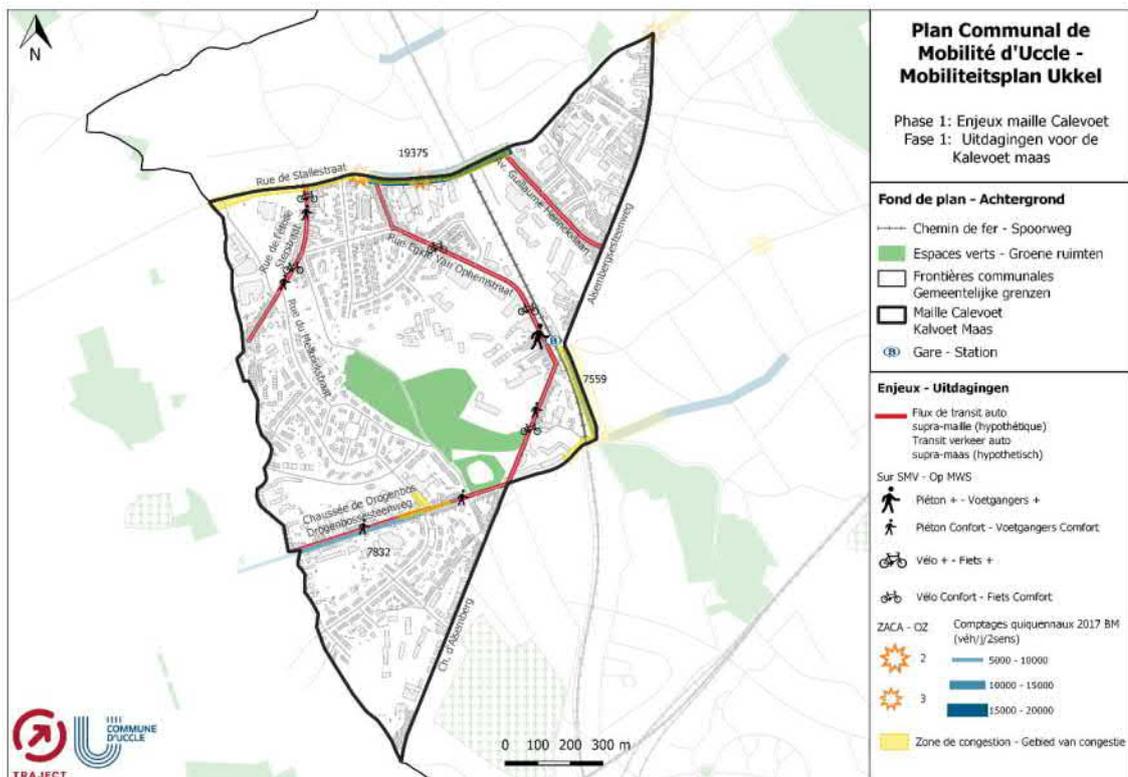
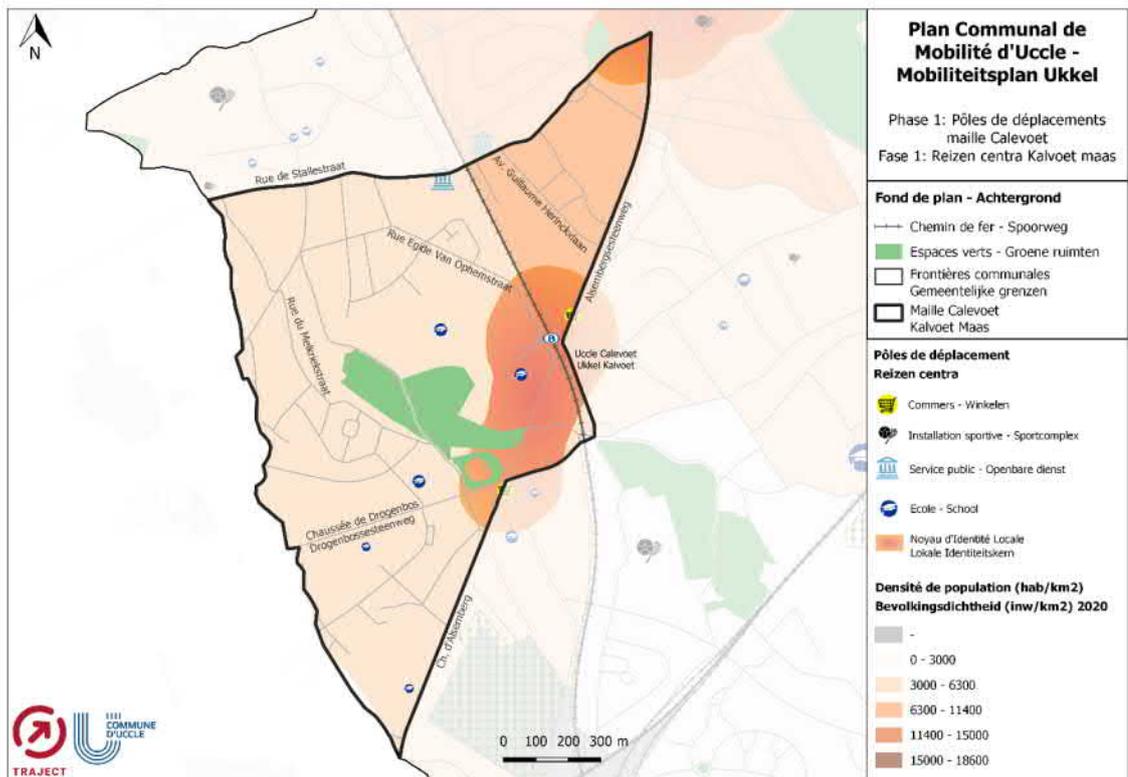


Figure 70 – Analyse de la maïlle Calevoet

7 AXE 3 : INCITATION, COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION À LA MULTIMODALITÉ

7.1 INTRODUCTION

Le troisième axe porte sur une composante de la politique de mobilité communale qui est tout aussi importante que les services offerts ou les infrastructures. Il s'agit de la communication autour de l'offre de services de mobilité existante mais aussi de l'amélioration de la lisibilité de cette offre, quel que soit le mode. Il s'agit dès lors d'évaluer la nécessité de développer à Uccle des actions concernant la communication et la sensibilisation à la multimodalité des usagers. Cet axe est donc en lien avec les actions issues du PRM – Good Move visant à encourager la multimodalité, et donc un usage raisonné de la voiture individuelle (« *Good choice* »).

Ce chapitre a ainsi pour but d'identifier :

- l'accessibilité multimodale globale de la commune ;
- les outils et services déjà mis en place à Uccle, et les éventuels manquements ;
- et les groupes cibles de campagnes visant à encourager à une mobilité (plus) durable.

Par ailleurs, ce chapitre constitue l'occasion de se pencher plus en détail, dans l'objectif d'une gestion logistique plus optimale, sur la manière dont sont actuellement gérées les livraisons sur le territoire communal.

7.2 L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA COMMUNE

En introduction, il s'agit de résumer les caractéristiques, les points forts et/ou les points d'attention liés aux à l'accessibilité multimodale de la commune, déjà esquissés dans les chapitres précédents.

7.2.1 UNE COMMUNE AUX NOMBREUX PARCS ET ESPACES VERTS, OFFRANT UN CADRE PAYSAGER PROPICE À LA MARCHÉ

Plusieurs caractéristiques de la commune génèrent un très haut potentiel pour les déplacements piétons à Uccle :

- le caractère paysagé de la commune avec ses nombreux parcs et espaces verts
- la proximité avec la Forêt de Soignes et le Bois de la Cambre
- la mixité des fonctions avec par exemple la bonne répartition des différents quartiers commerçants (ville des « courtes distances »)
- ou encore la présence d'un maillage important de sentiers, ruelles et venelles (dans les parcs mais également dans les quartiers).

Sur ce dernier aspect, différents guides/brochure existent parmi lesquels :

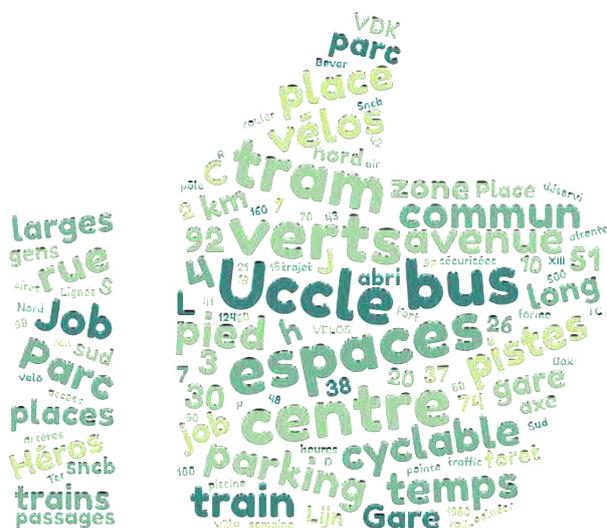
- une brochure « Uccle à la carte » éditée par la Région, mettant en exergue les éléments patrimoniaux et culturels ;
- trois brochures de promenades – découvertes éditées par les services environnement et travaux de la commune, notamment sur le sentier de Grande Randonnée GR 12 qui traverse la commune
- ou encore le site internet ([lien](#)) de la Promenade verte :



Lors de l'enquête parmi les trois points positifs en matière de mobilité/déplacements à Uccle, une très large majorité des répondants a mis en exergue le côté « très vert » de la commune qui rend la marche « très agréable » avec notamment : les nombreux parcs et espaces verts, la promenade verte, les « petits » quartiers commerçants, « où l'on peut tout faire à pied » ou

encore la possibilité d'accéder aux différents services avec « une commune qui se prête aux déplacements courts ».

Le nuage de mots ci-dessous affiche les points positifs selon la fréquence des mots et expressions cités :



Toutefois, le constat, très largement partagé également lors de l'enquête ou de l'atelier participatif comme des contributions reçues (CCCPH, comité de quartiers, ...) **c'est la nécessité et réel besoin d'un saut qualitatif au niveau des cheminements piétons à commencer par les trottoirs**, bien souvent impraticables ou trop étroits et donc peu ou pas accessibles à tous, quel que soit son état de validité : personnes à mobilité réduite permanente ou temporaire (poussettes ; etc.). À noter que les budgets consacrés à la réfection des trottoirs et cheminements piétons ont été augmentés de 50% dès l'entame de cette mandature (2019-2024).

7.2.2 UNE COMMUNE À HAUT POTENTIEL CYCLABLE

Comme déjà pointé par l'audit de politique cyclable - BYPAD²⁷ de 2017 : « *la commune s'organise à une échelle et sur des distances locales parfaitement cyclables pour les déplacements quotidiens* ». Du centre de la commune (centroïde calculé près de Saint-Job et du plateau Avijl) **l'ensemble du territoire Ucclois est atteignable en 20 minutes à vélo** (sauf l'extrême sud-est en forêt de soignes). Il faut néanmoins tenir compte du dénivelé qui peut être assez raide par endroit. Toutefois, avec l'augmentation constante (et même exponentielle ces dernières années) des ventes de vélos à assistance électrique, ces montées ne sont plus forcément toujours rédhibitoires. Il est intéressant de rappeler ici que le vélo peut permettre de compléter le manque de transport en commun (particulièrement dans le sud), surtout avec des combinaisons vélo + tram ou vélo + train, dont les arrêts sont nombreux sur la commune.

Dès lors, les principaux points d'améliorations portent sur **le développement d'une infrastructure dédiée aux cyclistes**, que ce soit en matière :

- d'itinéraires aménagés : pour sécuriser la pratique des cyclistes actuels et rassurer les nouveaux cyclistes potentiels ;
- de stationnement sécurisé, au niveau des pôles attracteurs et des pôles intermodaux (gares, arrêts de transports structurants, écoles, commerces, centres sportifs, etc.)

À ce titre, le Masterplan stationnement vélo de la Région pointe notamment la nécessité de « développer le niveau de services de toutes les gares S et particulièrement celles de deuxième

²⁷ BYPAD pour Bicycle Policy Audit

couronne afin d'en faire de véritables nœuds pour les déplacements internes à la Région bruxelloise ». Le graphique ci-après illustre le nombre de places à créer dans les gares de la région :

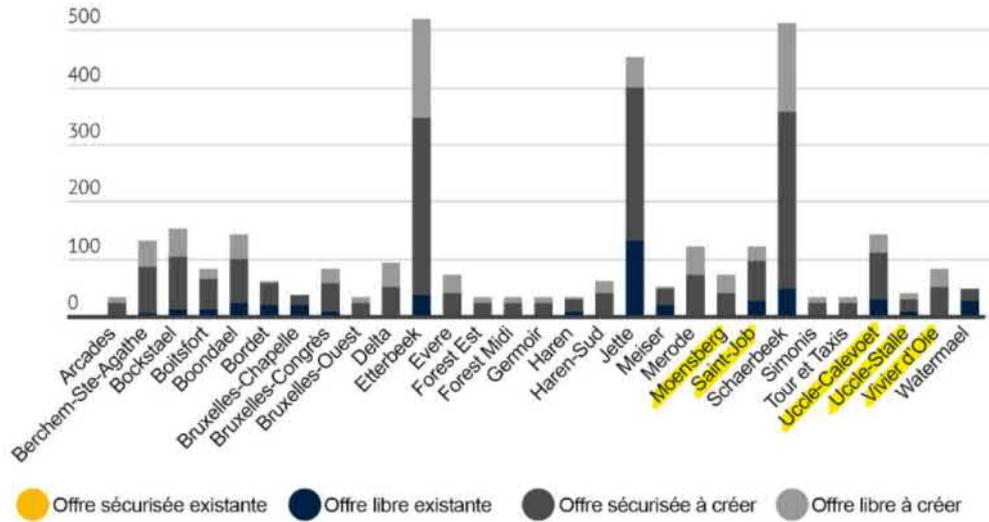


Figure 71 - Besoins en stationnement dans les gares S à Bruxelles selon l'étude préalable au Masterplan - source Bruxelles Mobilité

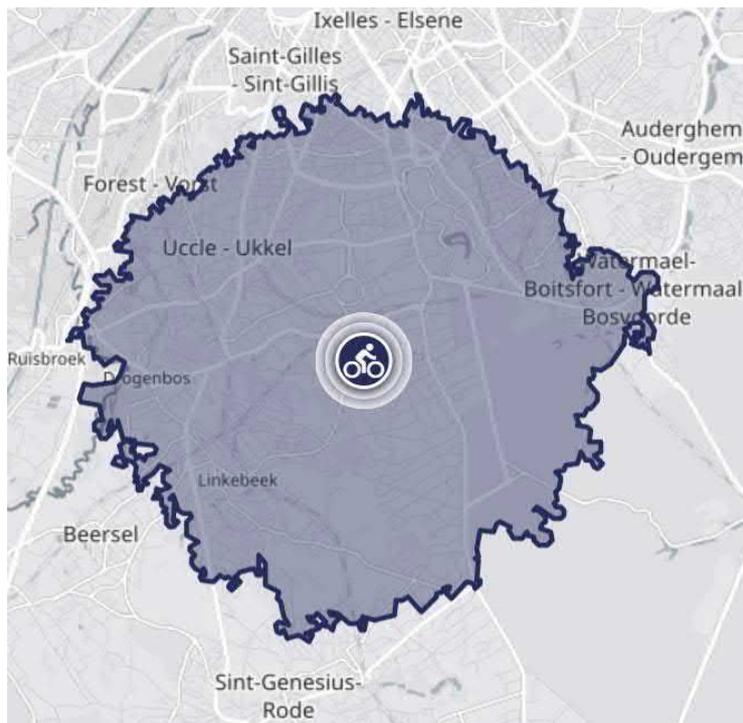


Figure 72 - Isochrone de 20 minutes à vélo depuis le centre d'Uccle – Source : Travel Time map²⁸

²⁸ L'outil modélise la distance pouvant être réalisée à vélo en 20 minutes, selon un ensemble de paramètres croisés (vitesse moyenne de 20 km/h, type et caractéristiques de la voirie, environnement,...)

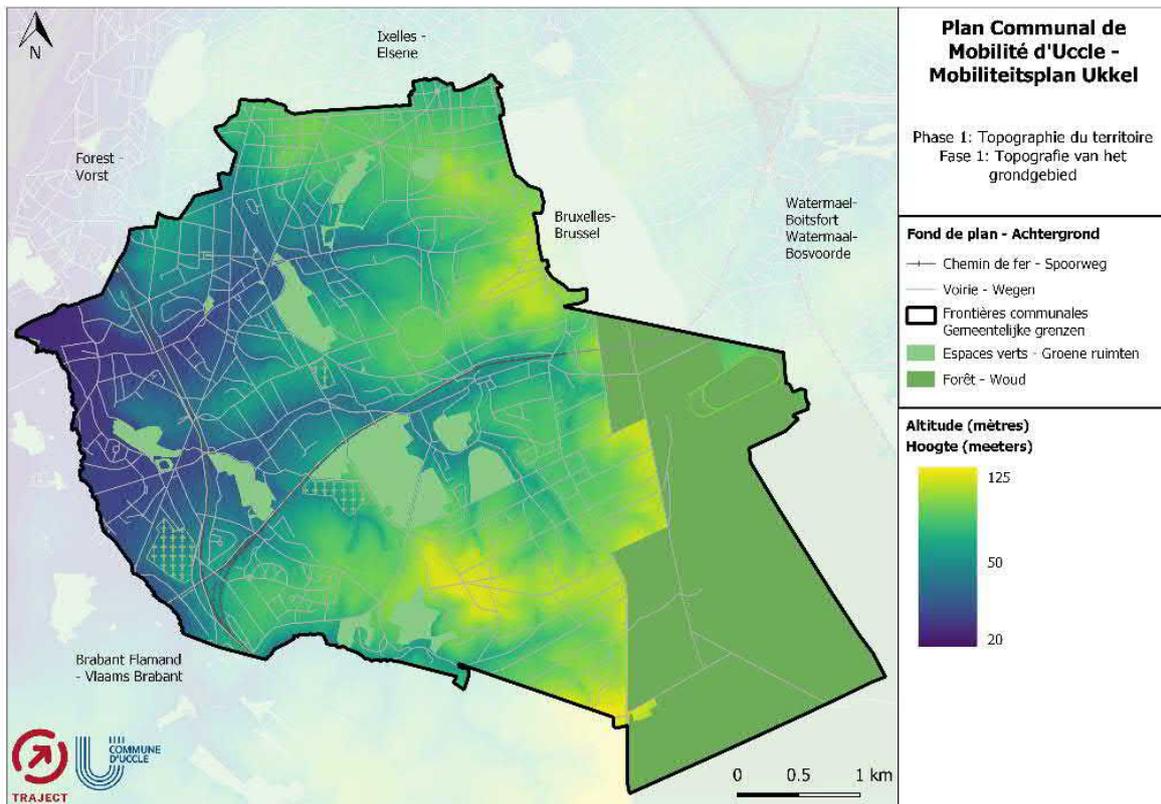


Figure 73 – Topographie du territoire

7.2.3 UNE COMMUNE RELATIVEMENT BIEN DESSERVIE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Une commune de deuxième couronne à l'accessibilité en transport en commun bonne à moyenne

Pour rappel, comme présenté en début de rapport, la carte d'accessibilité définie dans le cadre du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) – voir Figure 4 - ; classe la majorité de la commune en zone d'accessibilité « C » (moyennement desservie en transport public), avec la partie nord de la commune en zone d'accessibilité « B » (bien desservie par les transports publics). Ce niveau d'accessibilité est lié à l'absence de métro et de ligne de tramway de rocade structurante en son cœur, l'axe des tramway 3 et 7, avenue Churchill étant excentré au nord.



97 % des participants à l'enquête ont déclaré disposer d'un arrêt de transport en commun à moins de 10 minutes de leur domicile.

En termes de répartition spatiale, on n'observe pas de zone blanche au niveau de la desserte en transport collectif, le plan bus de la STIB adopté en 2019 a d'ailleurs réalisé quelques ajustements, notamment pour les déplacements entre communes de 2^{ème} couronne ou pour renforcer l'intermodalité bus/tram, par exemple :

- nouvelle ligne de bus 37 depuis mai 2019 pour connecter le sud d'Uccle (gare de Linkebeek et Homborch) à la station Albert à Forest (tram 3 et 4), via l'avenue Coghén ;
- nouvelle ligne de bus 74, ligne de rocade pour connecter Uccle-Calevoet à Anderlecht (hôpital Erasme) via Forest, en exploitation jusqu' à Uccle-Stalle depuis avril 2021 (phase 1, la phase 2 sera déployée en 2022 après l'aménagement de la rue du Wagon) ;

- nouvel itinéraire pour la ligne 41 à terme (2022), par ailleurs prolongé de Héros jusqu'à la rue Engeland, pour mieux desservir le sud de Uccle et offrir une desserte vers Watermael-Boitsfort ;
- nouvel itinéraire pour la ligne 75, prolongée jusqu'à Héros (fusion avec la ligne 98 prévue en mars 2022 – planning indicatif) pour une relation directe entre Anderlecht et le centre d'Uccle ;
- nouvel itinéraire pour la ligne 43 (square des Héros > Vivier d'Oie) pour la rendre à terme (au-delà de 2022) moins sinueuse et plus performante.



Les remarques reçues lors des temps forts de la participation soulignent plutôt un souci, besoin d'améliorer la qualité de l'offre via une augmentation des fréquences et/ou une amélioration des correspondances : « *Bus 60 pas assez fréquents* » ; « *Il faut souvent une à deux correspondances pour un déplacement intra-communal* », correspondances difficiles liées à la configuration des arrêts (rond-point Churchill, arrêt Longchamps) ou encore des « *fréquences de bus aléatoires* ».

Une multiplicité d'opérateurs qui requiert une bonne intégration et le développement du MaaS

L'offre en transport en commun à Uccle est opérée par 4 opérateurs différents : SNCB, STIB, TEC et De Lijn. Il en résulte un réel besoin de coordination voire à terme d'intégration des offres afin que le parcours client soit la plus fluide possible :

- intégration tarifaire : le support billettique est déjà harmonisé (carte Mobib) et l'intégration tarifaire est en cours de déploiement à Bruxelles avec l'arrivée des pass « Brupass » et « Brupass XL » (titres unitaires ou abonnements) qui permettent de profiter de l'offre des 4 opérateurs sur une nouvelle zone tarifaire étendue à une partie des communes du Brabant flamand ; il est toutefois plus cher que le seul abonnement de la STIB donc pourrait ne pas être adopté par tous ;
- harmonisation de la communication autour des services offerts : panneaux d'affichage des temps d'attente aux arrêts de bus incluant les différents réseaux ;
- montée en puissance du concept de MaaS – Mobility as a Service – avec un partage des données mobilité (lié au point précédent), une harmonisation des modalités de paiement (voire un post-paiement, en suivant la logique des forfaits de téléphonie mobile), le développement d'une seule interface... ;
- et à plus long terme, intégration des offres à développer, notamment sur les axes structurants comme la chaussée de Waterloo.

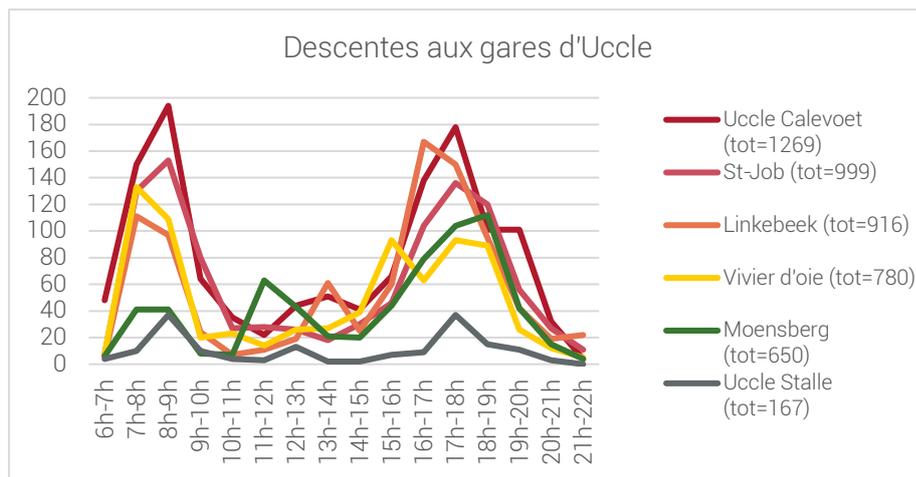
L'offre ferroviaire à Uccle, connue... mais pas nécessairement utilisée



Lors de l'enquête, l'atout de la présence de gares à Uccle a été pointé à plusieurs reprises comme un élément « positif » pour la mobilité uccloise. Une question tentait d'évaluer la connaissance parmi les répondants de l'existence de ces gares SNCB permettant des trajets dans et autour de Bruxelles. Sur les 862 répondants ucclois à l'enquête : 51 % ont déclaré "je connais mais n'utilise pas", 44 % connaissent et utilisent les gares SNCB de la Commune, et enfin 4 % ne connaissent pas.

Le graphique ci-après permet de se faire une idée de l'utilisation ainsi que des horaires des 6 gares uccloises²⁹. Il apparaît que la gare de Calevoet est la plus utilisée tandis que celle de Stalle clôture le classement, loin derrière. Bien que la fréquentation s'effectue essentiellement aux heures de pointe, on remarque également une demande aux heures creuses, sur le temps de midi (Moensberg / Linkebeek) ou dans l'après-midi (Vivier d'Oie).

²⁹ Descentes gares SNCB 2017 – Source : Bruxelles Mobilité



Il est intéressant de pouvoir remettre en perspective ces chiffres avec les descentes dans les deux gares suivantes des mêmes lignes : 194 descentes à Forest-est pour la ligne 124 (soit dans le même ordre de grandeur des arrêts ucclois) mais 1.403 descentes à Boondaël pour la ligne 26 (qui draine toutefois beaucoup d'étudiants).

Les gares S du territoire et le P+R de Stalle, pôles d'échange stratégiques à renforcer

Les gares du réseau S sont considérées comme des pôles d'échange stratégique, dans le PRM, au même titre que les grandes gares accessibles à l'échelle du pays : « *Les gares, stations et pôles d'échange notamment, constituent des points de centralité à part entière dont l'aménagement fait l'objet d'une attention particulière* ».

Avec ses 6 gares ferroviaires auxquelles s'ajoute le P+R de Stalle qui s'inscrit également comme un pôle d'échanges, Uccle possède donc 7 pôles d'échanges parmi lesquels :

- l'arrêt Moensberg : un nœud de correspondance doit y être créé selon le PRM, entre les deux axes PLUS ferroviaires (le permis d'urbanisme pour l'aménagement d'une halte intermodale incluant un parking et la mise à 4 voies a été octroyé le 14/10/21).
- le P+R Stalle, qui verra sa capacité nettement augmenter à l'avenir, afin qu'il puisse assurer pleinement sa vocation de rabattement vers les transports publics et modes actifs (voir paragraphe 8.3.1. ci-après) ;
- la gare de Uccle-Calevoet, dont l'accessibilité piétonne, cyclable et transport public sera renforcée à l'occasion du projet de la STIB de réaménagement de la rue du Wagon, et où un projet de passage sous voies cyclo-piéton est prévu dans les années à venir ;
- et la gare de Saint-Job, qui sera réaménagée entre 2023 et 2025 afin de renforcer son accessibilité piétonne (rénovation des abords et des quais, accès PMR pour les deux côtés des voies de chemin de fer), en transport public (création d'arrêt de la STIB) et à vélo (parking de 72 places vélo, RER vélo).



Figure 74 - Réaménagement de l'arrêt Saint-Job. Source : SNCB - Plan de transport 2020 – 2023

7.3 LES OUTILS ET SERVICES EXISTANTS

7.3.1 LES VECTEURS D'INFORMATION

Des outils usuels qui pourraient plus étoffés, interactifs et/ou ciblés vers un public dédié

Le **site internet** de la commune comprend un volet « Mobilité ». Aujourd'hui, cet onglet est peu accessible (sous-onglets successifs pour atteindre les informations mobilité) ni hiérarchisé (nuisant à la lisibilité des différentes informations). La nouvelle mouture du site internet, en cours de déploiement, devrait offrir une plus grande visibilité à la thématique ainsi que davantage d'interactivité.

La **page Facebook** communale est régulièrement alimentée et transmet également des informations relatives à la mobilité, principalement liées à l'actualité (travaux, etc.). La commune est également présente sur les réseaux sociaux Twitter et Instagram.

Le journal communal, le **Wolvendael magazine**, distribué dans les boîtes aux lettres tous les mois (et disponible en ligne) donne l'occasion, lorsque cela se présente, de diffuser des informations plus étayées en lien avec l'actualité « mobilité » (par exemple, article spécifique sur le lancement de l'actualisation du PCM, ou sur le déploiement de la « scancar » pour assurer le contrôle du stationnement).

À noter que la commune a également des **possibilités d'affichage dans l'espace public ou les bâtiments communaux** : 27 endroits stratégiques ont été identifiés pour la pose de bâches, un affichage A3 est possible dans les différents bâtiments communaux, deux écrans de 6m² permettent la diffusion de messages dans l'espace public (Bourdon et Calvoet), etc.

Ces différents outils de communication en matière de mobilité sont usuels dans les communes et permettent un partage de l'information mobilité « de base » par thématiques et ou en fonction de l'actualité. Ils pourraient être davantage étoffés et dédiés à la mobilité (guides par exemple).

7.3.2 LA MISSION DE CONSEIL

Un travail nécessaire et important mais pouvant être chronophage donc à optimiser

La cellule mobilité de la Commune assure différentes missions d'analyses et de suivi des projets et travaux. Elle réalise aussi, autant que possible, une mission de conseil auprès des habitants et usagers ucclois : joignable par mail et téléphone ; ses coordonnées sont d'ailleurs largement diffusées sur les différents supports de communication. Ce service de conseil est important pour la population et les usagers de la commune mais il implique une forte charge de travail qui pourrait être davantage :

- **valorisée** : par exemple, par le biais d'une diffusion plus large des réponses apportées (principe d'une F.A.Q - Foire Aux Questions -), sur le site internet ;
- **optimisée** : en effet, avec une diffusion plus complète et actualisée des informations liées à la mobilité ; les sollicitations individuelles auprès de la cellule Mobilité pourrait être limitées.

À noter que le service Prévention de la commune est également mobilisé sur le sujet notamment via la mise à disposition des Gardiens de la Paix (voir ci-après).

7.3.3 L'ORGANISATION D'ÉVÈNEMENTS

Divers événements et actions prises par la Commune en vue d'accompagner principalement le public scolaire

Les Cellule Mobilité et Prévention de la Commune (accompagnement des Gardiens de la Paix) mettent en place divers événements afin de promouvoir la pratique du vélo et la sécurité routière auprès du jeune public :

- **Brevet du cycliste** : cette activité destinée au public scolaire, plus précisément les élèves de 5^{ème} primaire, est organisée par Pro Vélo, accompagné par le pôle vélo des Gardiens de la Paix (10 personnes) depuis 2008. Cette année, le service Prévention suit 6 écoles : les écoles de Verrewinkel (1 ou 2 classes) ; Val Fleuri (3) ; Centre (1) ; Saint-Paul (2) ; Saint-Vincent (2 ou 3), Decroly. Soit, 9 à 11 classes qui passent le Brevet du Cycliste chaque année. Depuis 2019, trois nouvelles écoles ont

rejoint la démarche grâce à un financement sur budget communal (en dehors des subventions régionales) : Homborch (2 ou 3 classes), Petite école dans la Prairie (2) et De Iris (1) (soit 5 à 6 classes supplémentaires). Via le brevet, les élèves apprennent la conduite à vélo en sécurité et en autonomie.

Des entraînements, sorties « pré-brevet » et « recyclages » sont également organisées pour les élèves de 3^{ème}, 4^{ème} et de 6^{ème} (comme c'est le cas à l'Institut Saint-Vincent), y compris dans les écoles qui ne suivent pas le Brevet du cycliste.

Les formations vélos s'effectuent parfois en dehors du cadre scolaire : durant l'été 2019, le service Prévention a travaillé avec un Comité de quartier durable pour une formation vélo à destination des enfants. L'expérience a été rééditée en août 2021.

- **Rangs à pied.** les Gardiens de la Paix assistent certaines écoles pour les rangs à pied ou les rangs mixtes (transports en commun et marche) afin d'aider les écoles à diminuer leur usage du bus scolaire et à se déplacer en sécurité à l'extérieur de l'école. Cela, de manière régulière pour l'école Notre Dame de la Consolation (3 fois/semaine après les cours pour se rendre à l'école de devoirs de La Roseraie) ; et de manière plus ponctuelle (pour diverses sorties scolaires) dans les écoles :
 - Plein Air,
 - La Pomme,
 - Notre-Dame,
 - Notre-Dame de la Consolation.
- **Rangs-vélo.** Le pôle vélo des Gardiens de la Paix vient encadrer des groupes d'élèves pour des sorties, notamment pour des questions de sécurité. Ces rangs sont réguliers pour les écoles de :
 - Saint-Paul (2 fois/mois vers la piscine pour 2 classes),
 - Saint-Vincent (1 fois/semaine en sortie du midi, par petits groupes).

De manière ponctuelle (sorties scolaires, déplacement à la bibliothèque, au musée, etc.), les Gardiens de la Paix interviennent également pour les écoles de :

- | | | |
|-----------------|---------------------|---------------------------|
| ▫ Saint-Paul | ▫ Saint-Joseph | ▫ École active |
| ▫ Saint-Vincent | ▫ CSPU | ▫ Lycée Français |
| ▫ Longchamps | ▫ Servites de Marie | ▫ CEFA du CERIA (Stalle). |
| ▫ Decroly | | |
| ▫ Eglantiers | ▫ EFI | |

- **La rue scolaire** : les gardiens de la paix assurent éventuellement une présence dans le cadre du test de la rue scolaire à l'école du Val fleuri.
- **Semaine de la mobilité** : chaque année, diverses activités vélo complémentaires sont menées par les Gardiens de la Paix à la demande des écoles. La commune tient également un stand Mobilité-Prévention lors de la Journée sans voiture avec notamment des jeux sur la sécurité routière pour les enfants et la distribution de dépliants de sensibilisation ou encore des accessoires fluorescents (chasubles et brassards).

En 2018 et 2019, ont été organisés les « Véloce d'Uccle » : il s'agit d'une initiative proposée par le GRACQ Uccle et organisée par la cellule Mobilité, qui a pour but de sensibiliser les élèves à la pratique du vélo par une balade dans la Commune d'environ 10km. Cette action n'a pas pu se tenir, depuis, en raison de la pandémie.

D'autres activités sont menées afin de sensibiliser tous les citoyens...

- Sur la thématique du vélo : la commune a participé au « Bike Repair Day » (révision et réglages gratuits) en 2019 qui était piloté par la Région et qui s'est tenu place Saint-Job ; ainsi qu'à la

campagne « Be Bright, Use a light » en 2020, poussée par le Gracq (avec un subside régional permettant la distribution de lampes à vélo pour les cyclistes n'étant pas équipés). À l'été 2020, des formations vélo parents-enfants, adultes et seniors ont été proposées (5 ateliers d'une après-midi). En août-octobre 2021, le service du 3^{ème} Âge a mis en place 8 formations vélo-seniors. Par ailleurs, la cellule Prévention de la commune a travaillé en 2020 et 2021 avec le Projet de Cohésion Sociale Melkriek pour un atelier mécanique vélo et une sortie. Par ailleurs, durant l'été 2020 et 2021, des sorties à vélo dans le trafic ont été organisées pour différents publics (famille, seniors, ...). La commune est active enfin dans le projet régional « Cairgo bike » avec des développements prévus en mai 2022.

- Présence de stands de sensibilisation à la multimodalité en 2019 lors des journées : Homborch en fête, Fête des Possibles, Bike Repair-Day, apéro-vélo du Gracq.
- La Cellule Prévention est en train de mettre en place une collaboration avec la brigade cycliste de la Zone de Police, à ce stade sur le thème de la lutte contre le vol de vélos (opération conjointe menée le 10 mai 2021) mais d'autres thématiques de collaboration sont déjà à la discussion.

À noter que d'autres actions de sensibilisation, développées à une échelle régionales relayées par la commune parmi lesquelles les événements tels qu'En Ville Sans Ma Voiture, le Mobility Passeport ou la Bike Expérience...

... et à l'adresse des travailleurs de l'administration

La commune a été sélectionnée pour le Bike Project 2021. Cette initiative, subventionnée par Bruxelles-Environnement et suivie par le service Transport, permet aux agents de la commune qui le désirent d'être encadré par un coordinateur Pro Vélo à travers des balades thématiques et formations théoriques.

En conclusion, grâce au dynamisme de ses différents services (Prévention, Mobilité, Transport, Éducation et 3^{ème} âge) ainsi que du tissu associatif et socio-économique local (écoles, GRACQ, Pro-vélo, ASBL Le Pas, etc.) ; une série d'actions de sensibilisation à la mobilité sont organisées à Uccle. Celles-ci sont néanmoins **encore très orientées vers les publics scolaires** et pourraient être davantage structurées (régulières et systématiques, ...).



Lors de l'enquête et de l'atelier participatif, les participants ont également évoqué un effort à en matière de sensibilisation au niveau :

- ⇒ **des écoles** : avec une part des déplacements en voiture encore importante chez les parents ucclois ;
- ⇒ **du respect des différents usagers de la route** : par exemple, via des « *campagnes de sensibilisation pour que les automobilistes soient plus prudents à l'égard des cyclistes* » ou plus généralement, « *pour le respect des autres usagers* », et cela, sans « *monter les uns contre les autres* » ! ;
- ⇒ **du respect du code de la route** : par tous, automobilistes mais également cyclistes et trottinettes ;
- ⇒ **de la sécurité routière** : avec l'exemple proposé d'une « *distribution ou vente à prix coûtant de chasubles jaunes avec un flochage encourageant la sécurité (genre signal imposant de laisser 1m en doublant un cycliste.* »
- ⇒ **de la promotion des différents modes de transports existants à Uccle** : par exemple ; une « *meilleure promotion de l'utilisation du train* ».
- ⇒ **de la prise en compte des tous les profils socioéconomiques ou physiques** : par exemple via « *l'organisation des formations aux modes actifs adaptées aux divers groupes de population uccloise sous représentés dans l'usage du vélo (adapté ou non) : les personnes âgées, handicapées, femmes (cf. « En sElles »), les personnes d'origines étrangères ou paupérisées* »

7.3.4 LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS EXISTANTS

Un panel de services et d'équipements pour accompagner la pratique du vélo

Pour le stationnement vélo longue durée et sécurisé pour les habitants qui ne disposent pas de place suffisante dans leur logement, la Commune met à disposition, **38 boxes à vélo**, c'est-à-dire des boxes sous clé permettant d'accueillir jusqu'à cinq vélos. En 2022, ce sont 33 nouveaux boxes qui seront installés sur la commune grâce aux subsides régionaux. Ils sont gérés par parking.brussels dans le cadre de CycloParking : <https://app.cycloparking.brussels/parkings>



Figure 75 - Box vélos et arceaux – Source : Traject

Pour le stationnement vélo de courte durée, Uccle offre près de 400 places grâce à des arceaux (2 vélos par arceau) disposés à près de 200 localisations différentes (voir Figure 76 ci-après). On note également que l'offre de stationnement vélo est plus conséquente dans le nord de la Commune (Vanderkindere, Churchill, Bascule et le secteur Brugmann/maison communale), le sud est nettement bien moins équipé, mais qui s'explique par le tissu urbain et le nombre plus faible de pôles générateurs.

Pour rappel, le Plan d'Action Communal de Stationnement (2016), fixait comme objectif celui de quadrupler l'offre en stationnement de courte-durée pour atteindre 1.085 arceaux, soit 2.170 places pour vélos d'ici 2020.



L'enquête indique que 76 % des répondants Ucclois ont la possibilité de stationner un ou plusieurs vélos à leur domicile.

De manière générale, la demande fortement exprimée lors de l'enquête et de l'atelier participatif est celle du **développement du stationnement vélo en voirie**, y compris stationnement sécurisé : dans les quartiers pour les riverains, dans les zones commerciales (ch.. d'Alseberg par exemple), à proximité des gares et hubs de transports en commun, devant les services publics...

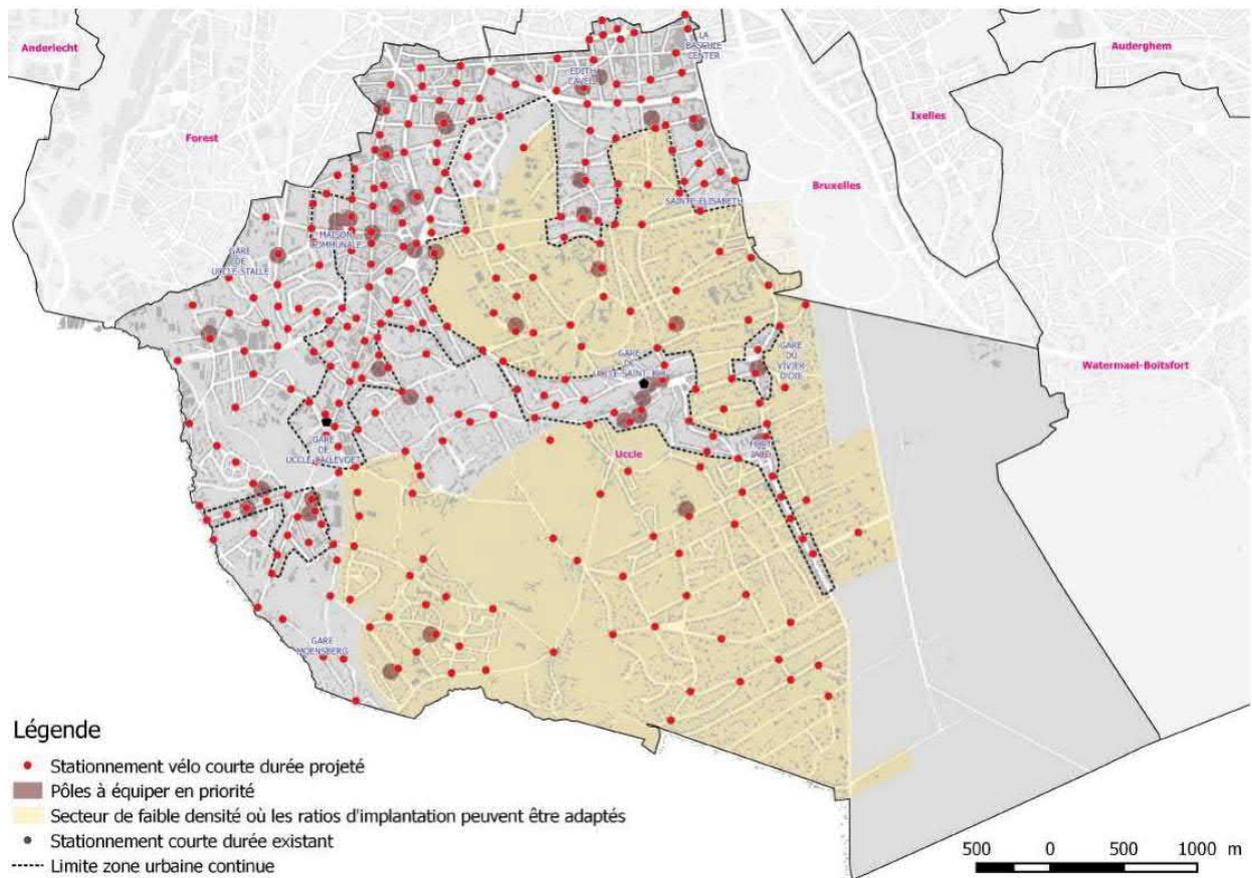


Figure 76 - Plan d'action stationnement vélo courte durée – Source : PACS 2016

Comme service complémentaire pour les cyclistes, la Commune déploie, depuis 2019, un réseau de « tours de réparation vélo », en libre accès et intégrant une pompe. Ces tours, au nombre de 10 actuellement sont visibles par exemple au Rond-Point Churchill ; à Viviers d’Oie ; au carrefour Avenue De Fré et Waterloo (Cf. photo ci-après) à la place Emile Danco ou encore au carrefour Vanderkindere et Waterloo.



Figure 77 - Tour de réparation vélo Avenue De Fré – source : Traject

Par ailleurs, le Service Action Sociale de la Commune propose depuis juillet 2020 un service de location de vélos pour enfants de 8 à 12 ans à prix démocratique, la « Vélothèque d’Uccle ». Ce service est administré par l’ASBL Beweging, sur la base d’un subside du Service Action Sociale, accessible au 43 avenue Stroobant chaque 2^{ème} samedi du mois.



Voici quelques exemples de services vélo complémentaires que les répondants à l'enquête aimeraient trouver à Uccle :

- ⇒ une prime communale aussi pour les vélos classiques (non électriques) et étendre la prime à l'ensemble des membres de la famille,
- ⇒ une subvention à la location vélo,
- ⇒ un service de location de vélos électriques et de vélo cargo ou de vélos adaptés aux seniors et personnes à mobilité réduite,
- ⇒ des vélos électriques en libre-service (sans la location de batterie requise avec Villo !),
- ⇒ un partage de vélo-cargos avec assistance électrique
- ⇒ la création d'ateliers de réparation vélo
- ⇒ l'indication systématique des parkings vélos
- ⇒ ou encore des bornes pour recharge de vélos électriques.

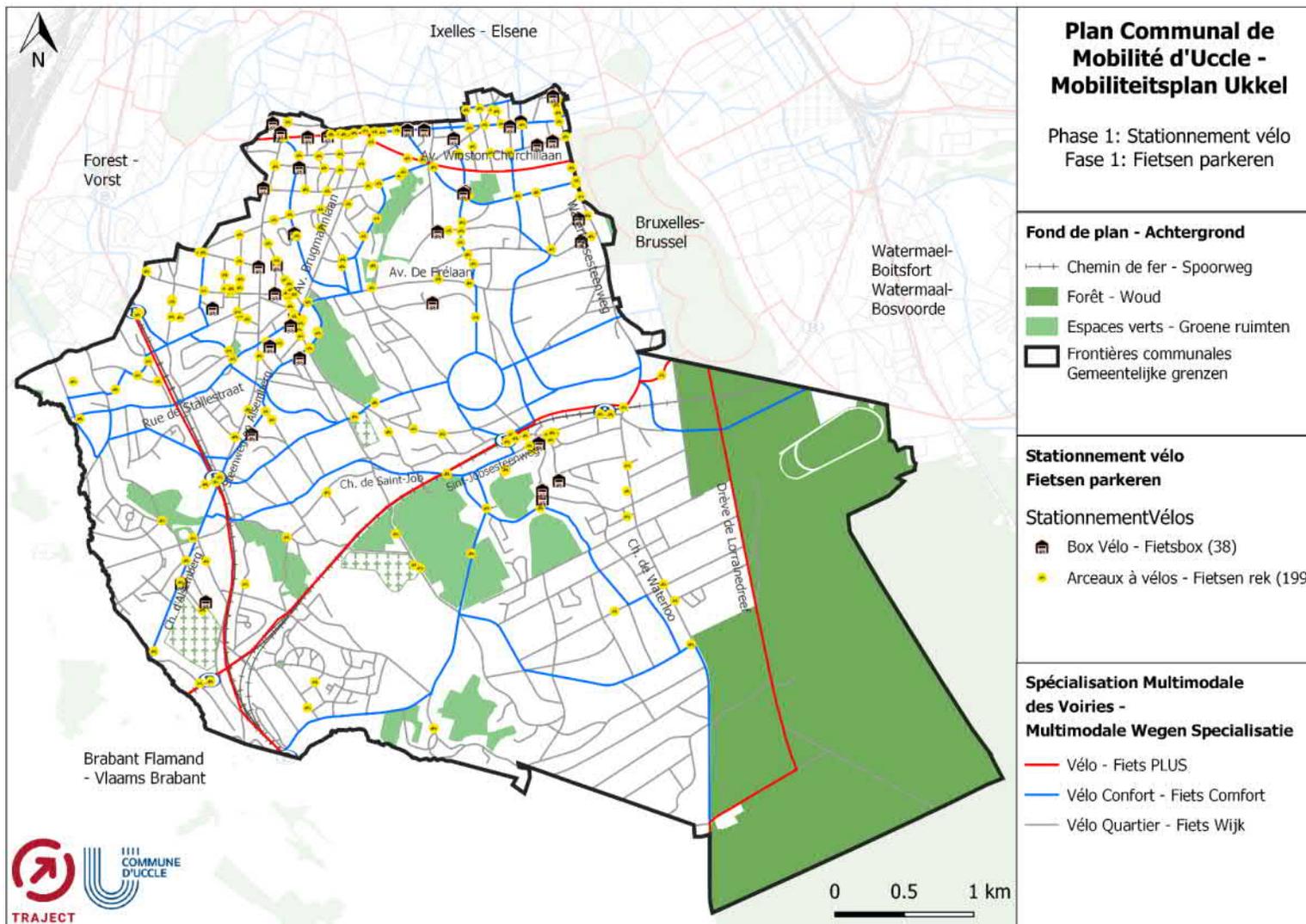


Figure 78 - Répartition et typologie du stationnement vélo à Uccle

Des services complémentaires pour accompagner l'électrification du parc de véhicules

En complément pour inciter à l'usage du vélo et atteindre l'un des objectifs du plan régional de mobilité Good Move, à savoir quadrupler l'utilisation du vélo d'ici 2030, la commune octroie une **prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique, d'un kit d'adaptation électrique pour vélo, d'un vélo-cargo à assistance électrique ou d'un vélo-cargo**. Le montant de la prime a été fixé à 250 €. La demande a explosé ces deux dernières années. Le nombre de primes attribuées a quasiment triplé. En 2021, ce sont 480 primes qui ont été octroyées.

En complément à cette prime accompagnant l'électrification du parc de vélos, la commune participe également à l'essor des voitures électriques, notamment via **l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques**. Plus de 10 bornes sont actuellement disponibles permettant de recharger chacune 2 véhicules simultanément ; le stationnement y est gratuit le temps de la recharge mais devient payant une fois celle-ci terminée. L'offre fait partie du réseau en cours de déploiement à Bruxelles dénommé charge.brussels et une dizaine d'autres bornes sont en cours d'ouverture à Uccle dans ce cadre. Par ailleurs, le projet « ChargeClick » prévoit d'ouvrir encore 29 autres bornes dans le courant de l'année 2022.



L'enquête révèle que **21 %** des répondants ucclois ont la possibilité de recharger un véhicule électrique à domicile et **39 %** possède au moins un vélo électrique au sein du ménage.

Différents services de mobilité partagée présents sur le territoire...surtout dans sa partie Nord

Les services de vélo et voitures partagés Villo ! et Cambio sont présents sur l'ensemble de territoire ucclois. Ils offrent une bonne couverture dans le nord du territoire, qui pourrait être encore étendue dans le sud de la Commune.

Ainsi, on dénombre à Uccle (voir Figure 79 ci-après) :

- 18 stations de vélos partagés (Villo !) : majoritairement localisés dans le nord de la commune (nord d'un quadrant créé par la chaussée d'Alseberg et l'avenue de Fré), alors même que des équipements générateurs/attracteurs de flux (équipements sportifs, parcs et espaces verts) et des zones résidentielles pourraient être desservies au sud de Uccle, d'autant plus avec la possibilité désormais de recourir à un abonnement pour des e-Villo ! ;



60% ont déclaré disposer d'une station de vélo partagé à moins de 10 minutes de leur domicile (et 16% n'en avait aucune idée).

- et 13 stations pour voitures partagées (Cambio) :

L'offre proposée par Cambio fonctionne très bien à Uccle et la demande est présente, ce qui avait déjà conduit à l'inauguration en 2019 de deux nouvelles stations (Cavell et De Fré). Uccle se trouve dans les communes qui présente de bons taux d'occupation moyens de ses stations, avec des stations qui approchent la saturation (Coghen par exemple).

La société Cambio prévoit dès lors à court-terme des agrandissements de stations (2 véhicules supplémentaires à Coghen, Danco et Marlow) ainsi que la création de nouvelles stations (Houzeau et Kauwberg).

Cette offre de véhicules autopartagés en station est complétée par des services d'autopartage entre voisins (Cozywheels) ou entre particuliers (Getaround), mais qui restent encore confidentiels. Peu de communication est faite à la Commune sur l'existence de ces services (site internet par exemple)



L'enquête et l'atelier participatif ont formé l'occasion de rappeler la nécessité **de développer les services de vélos et auto partagées** : « *manque de vélos en libre-service dans le sud d'Uccle (Homborch)* », « *pas de stations Villo et Cambio dans le quartier Griottes* », « *généraliser la*

présence de stations Villo à proximité des gares», « avoir une station Cambio plus proche de chez moi », etc.

En réponse à la question « quels sont les services de mobilité que vous voudriez voir à Uccle ? », il a été par ailleurs suggéré d'optimiser les services déjà existants avant d'en créer de nouveaux.

L'essor de nouveaux services partagés en free-floating

Plus récemment, de nouveaux services de mobilité partagée sont arrivés en région bruxelloise et sont disponibles à Uccle : il s'agit de vélos (Billy Bike, Jump), de scooters (Scooty, Felyx, Poppy), de trottinettes (Dott, Lime, Bird) ou de voitures (Poppy) partagés en *free floating* (non rattachés à une station ou une borne). Les zones de disponibilités (et/ou de restitution des engins-véhicule) demeurent circonscrites à certains axes, essentiellement dans le nord de la Commune.



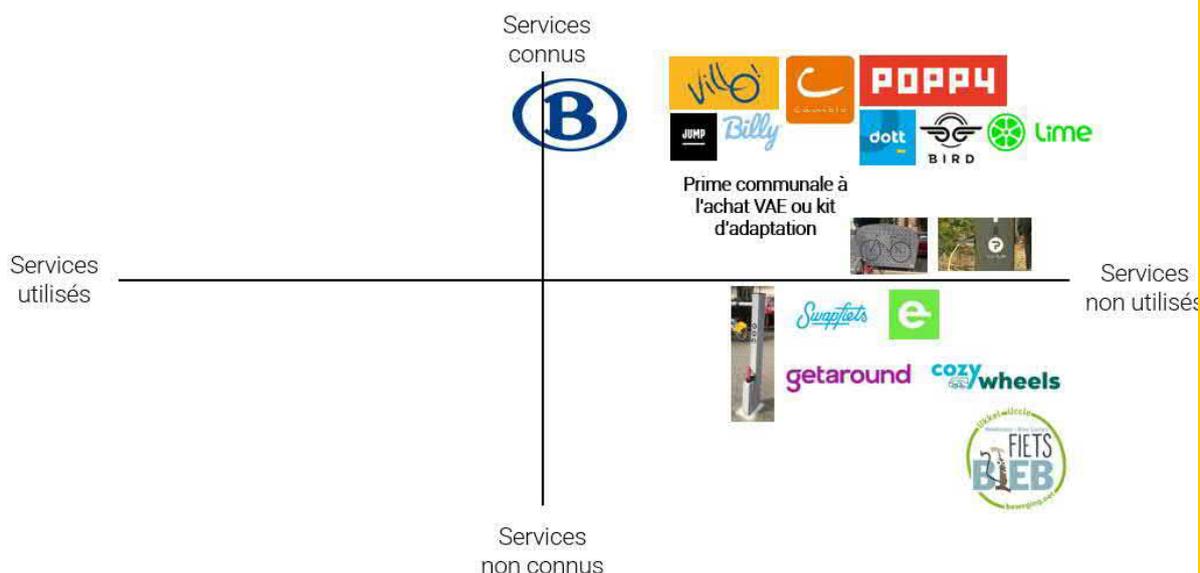
L'essor de ces services partagés forme une opportunité pour ouvrir la gamme de services de mobilité disponibles à Uccle mais n'est pas sans enjeux, pointés notamment par les participants à l'enquête et à l'atelier participatif : enjeu de la connaissance (et respect) du code de la route pour les usagers à trottinette, problématique du stationnement « sauvage » des engins (sur les trottoirs) mais aussi enjeu de réfection des chaussées, les trous et « nids de poule » pouvant former un danger pour les cyclistes et trottinettes.

En définitive :



L'enquête a révélé que la plupart des répondants connaissent relativement bien les services disponibles dans la Commune.

En revanche, elle a également montré que les répondants n'utilisent que très peu voire pas du tout ces services. C'est le cas par exemple, pour Cambio, où 82 % des répondants connaissent mais n'utilisent pas ce service, même phénomène pour Villo ! pour 78 % des répondants ucclois. On note également que certains services sont très peu connus par les ucclois, comme les services de covoiturage Cozywheels et Getaround, la vélothèque, les tours de réparation vélo ainsi que les services de location vélo.



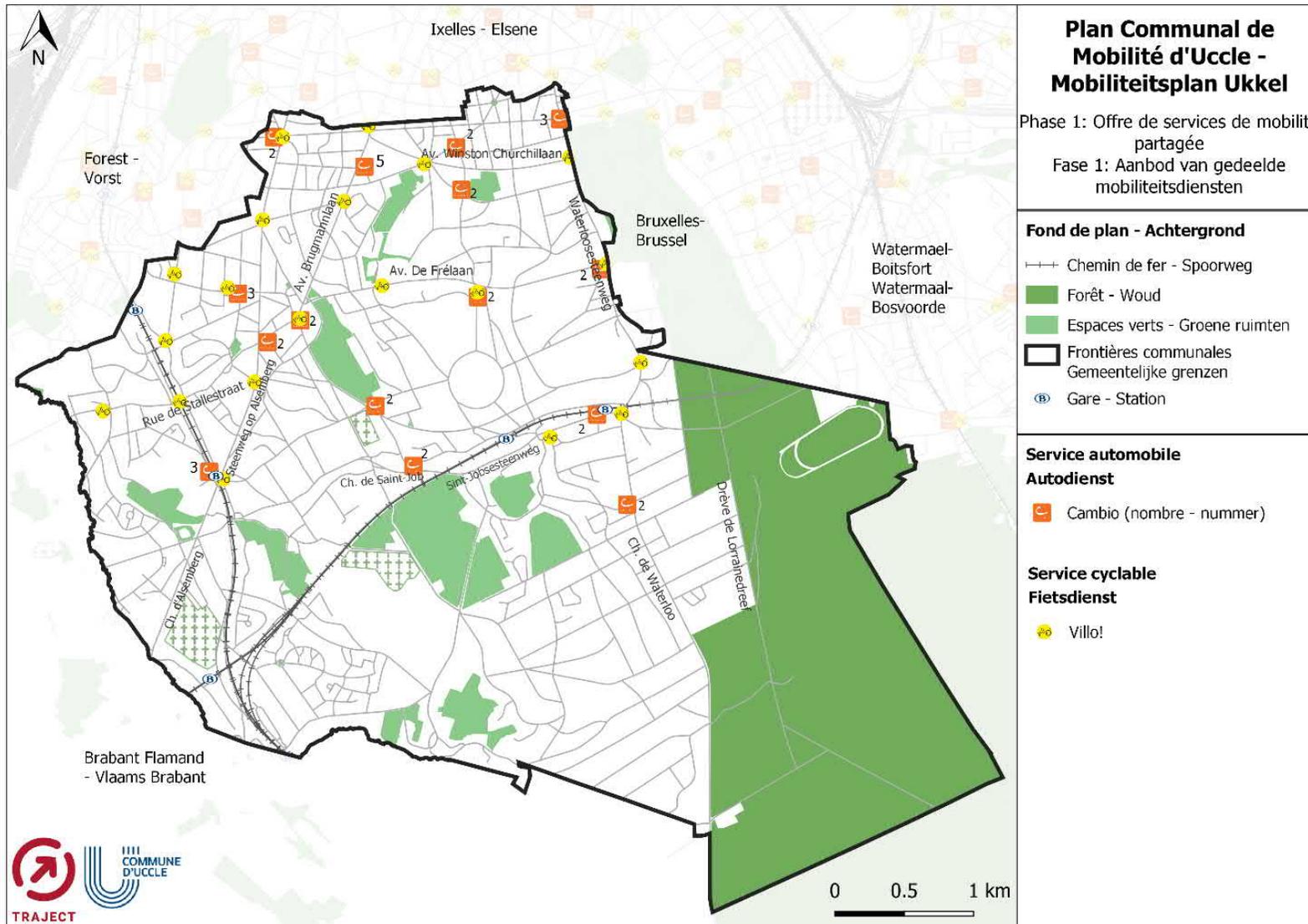


Figure 79 - Localisation des services de mobilité partagée

7.4 LES GROUPES CIBLES POUR LA PROMOTION DE LA MULTIMODALITÉ

Différents groupes cibles identifiés vers lesquels s'orienter afin d'encourager une mobilité plus durable

Le paragraphe précédent a permis de voir que la sensibilisation en matière de multimodalité s'effectuait encore essentiellement à destination du public scolaire. Or, vu la diversité des activités socioéconomiques sur le territoire, les publics cibles vers lesquels s'orienter en vue d'un accompagnement vers une mobilité plus durable sont bien plus larges. On peut citer ainsi :

- **les habitants**, en distinguant leur profils démographique ou économique et leur zone de résidence : actifs, seniors, famille avec enfants, jeunes adultes, etc.
- parmi lesquels il s'agit de distinguer **les nouveaux arrivants dans la commune** : on sait qu'un déménagement forme un bouleversement dans les habitudes de déplacements et une bonne occasion de repenser ses pratiques,
- **les travailleurs et entreprises** présentes sur le territoire, en ce comprise l'administration communale ;
- **les chalandes et commerçants** ;
- **les visiteurs et personnes de passages** (activités sportives, culturelles, visite de proches, touristes, etc.)



Le questionnaire, diffusé sur la plateforme uccle.monopinion, entre le 10 mai et 10 juin 2021, avec ses 1014 réponses et, pour rappel, des participants davantage motorisés que la moyenne ucloise (cf. chapitre 2.3), permet de dégager 5 profils d'uclois, selon leur « aptitude au changement » et donc d'affiner la connaissance des publics cibles :

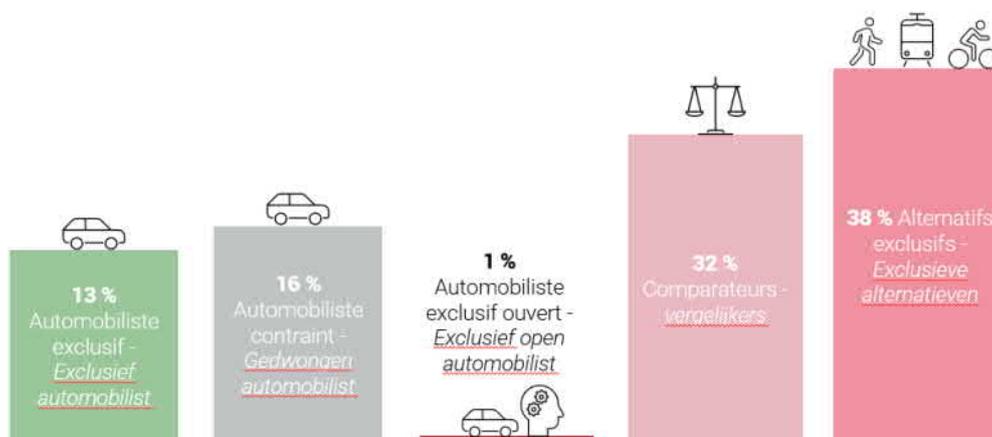


Figure 80 - Aptitude au changement des répondants uclois du questionnaire

- **Les automobilistes exclusifs, 13 % des répondants uclois**, désignent celles et ceux qui utilisent toujours ou presque la voiture pour leurs déplacements et ne souhaitent pas changer leurs habitudes de mobilité.
- **Les automobilistes contraints, 16 % des répondants** désignent celles et ceux qui utilisent toujours ou presque la voiture car ils se sentent obligés (car cela allongerait leur temps de transport ou pour des raisons privées) et ne souhaitent pas changer leurs habitudes :
- **Les automobilistes exclusifs ouverts, 1 % des répondants** désignent la population qui utilise toujours ou presque la voiture comme mode de déplacement mais qui souhaite en diminuer leur utilisation : soit ils connaissent des alternatives à la voiture mais ne les ont pas encore testées ou alors ils n'ont pas eu l'occasion de les étudier.
- **Les comparateurs, 32 % des répondants** désignent celles et ceux qui évaluent leurs trajets au préalable pour définir quel type de transport sera le plus rentable pour eux/elles (coût, temps de

parcours) : ils utilisent la voiture mais quand les circonstances le permettent utilisent des modes alternatifs ou alors utilisent autant la voiture que d'autres modes de transport

- **Enfin, les alternatifs exclusifs, 38 % des répondants** désignent la population ucquoise qui utilise uniquement des modes alternatifs à la voiture pour se déplacer.

C'est donc 16 % des répondants (automobilistes contraints et automobilistes exclusifs ouverts) qui forme une cible à comprendre et à approcher pour les sensibiliser aux modes alternatifs.

Pour les « automobilistes contraints », l'objectif est de comprendre pour quels motifs ils/elles se sentent obligés d'utiliser la voiture comme mode de déplacement principal, notamment pour celles et ceux qui estiment que les modes alternatifs allongeraient leurs temps de parcours. Et de promouvoir des modes alternatifs compétitifs selon leurs besoins. En ce qui concerne les « automobilistes exclusifs ouverts », l'objectif est de les accompagner afin de trouver des modes adaptés à leurs besoins.

C'est tout l'intérêt de structures de type « maison de la mobilité » qui permettent de réaliser un accompagnement individualisé.

Des plans de déplacements d'entreprises et scolaires, un outil à développer

Elèves, parents d'élèves et travailleurs dans la commune sont ainsi deux cibles importantes pour sensibiliser à la multimodalité. Les Plans de déplacements d'entreprise (PDE) et Plans de déplacements scolaires (PDS) sont des outils importants et à développer :

- Conformément à la législation en vigueur, les entreprises de plus de 100 employés doivent établir un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) tous les 3 ans, comme c'est le cas de l'administration communale d'Uccle. La commune a très peu de prises sur ce sujet mais peut néanmoins valoriser les bonnes pratiques des entreprises installées sur son territoire et se montrer à l'écoute des besoins qui pourraient être formulés à cette occasion. Par ailleurs, il est important qu'elle puisse se montrer « exemplaire » et communique largement sur la mise en œuvre de son propre plan de déplacement.
- Seules 25 écoles ucquoises (sur 50) disposent d'un Plan de déplacement scolaire, il y a donc une réelle marge de progression sur cet aspect. Chaque établissement scolaire devrait disposer d'un tel plan, régulièrement mis à jour (bien qu'il n'y ait aucune obligation à le faire).

EN SYNTHÈSE

- Une bonne accessibilité multimodale de la commune, avec encore de grandes marges de progression pour les déplacements réalisés à pied et à vélo ;
- Une offre ferroviaire suburbaine relativement connue mais peu utilisée ;
- Des informations mobilité sont mises à disposition des citoyens ucquois via plusieurs types de canaux (journal communal, page Facebook, etc..) mais une communication qui pourrait être davantage étoffée, mise en valeur et actualisée serait utile ;
- Divers événements et actions sont organisés pour sensibiliser aux enjeux de la mobilité, mais encore principalement à destination du public scolaire ;
- De nombreux services de mobilité sont disponibles à Uccle, relativement bien connus des habitants/usagers mais encore relativement peu utilisés ;
- Des publics à cibler davantage : travailleurs, nouveaux habitants, seniors, etc. ;
- Des marges de progressions notables en matière d'accompagnement des écoles vers une mobilité plus durable (seules 25 écoles ucquoises sur 50 disposent d'un Plan de déplacement scolaire) ;
- Et un profil d'usagers déjà à l'aise avec les déplacements multimodaux mais une cible restant à sensibiliser parmi les automobilistes.

7.5 LA GESTION DES LIVRAISONS

Sur le territoire, les pôles qui génèrent et concentrent le plus de livraisons sont les noyaux commerciaux (voir carte ci-dessous). La commune offre actuellement 78 emplacements réservés pour les livraisons dans les secteurs règlementés (soit près de 1.120 mètres linéaires de stationnement).

On peut néanmoins remarquer que les noyaux de De Fré et Dieweg ne possèdent pas d'emplacements pour livraison à proximité.

Le Plan d'Action Communal du Stationnement PACS de 2016 pointait :

- des problèmes ponctuels liés aux livraisons dans certains noyaux commerçants (chaussée d'Alseberg et de Waterloo ou autour de la rue Vanderkindere)
- une faible homogénéité des horaires de livraison : si elle se justifie par le fait que chaque aire de livraison vise à répondre aux besoins spécifiques des commerces ou des entreprises, cela nuit globalement à la bonne compréhension et au respect de ces aires par les usagers ;
- et la nécessité de mettre en place de nouvelles aires de livraison (Uccle Centre, Fort-Jaco, Place Saint-Job, Gare de Calvoet, Cavell-De Fré, chaussée de Waterloo et Vanderkindere).



La problématique des livraisons n'est toutefois pas ressortie de manière spontanée lors du questionnaire ou de l'atelier participatif.

Conformément aux orientations du PACS, depuis octobre 2019, les zones de livraisons sont dépenalisées et contrôlées par la Commune, ce qui permet un meilleur respect de celles-ci, via la perception de redevances en cas d'infraction (100€ forfaitaires par période de stationnement).

Il conviendra, dans les phases suivantes du PCM (notamment en phase de plan d'actions), d'assurer la bonne mise en œuvre du PACS sur le volet livraisons et d'intégrer les besoins liés à la logistique urbaine dans les quartiers : zone de livraisons, boîtes à colis, accessibilité multimodale des zones commerçantes, intégration des vélos-cargos, etc.

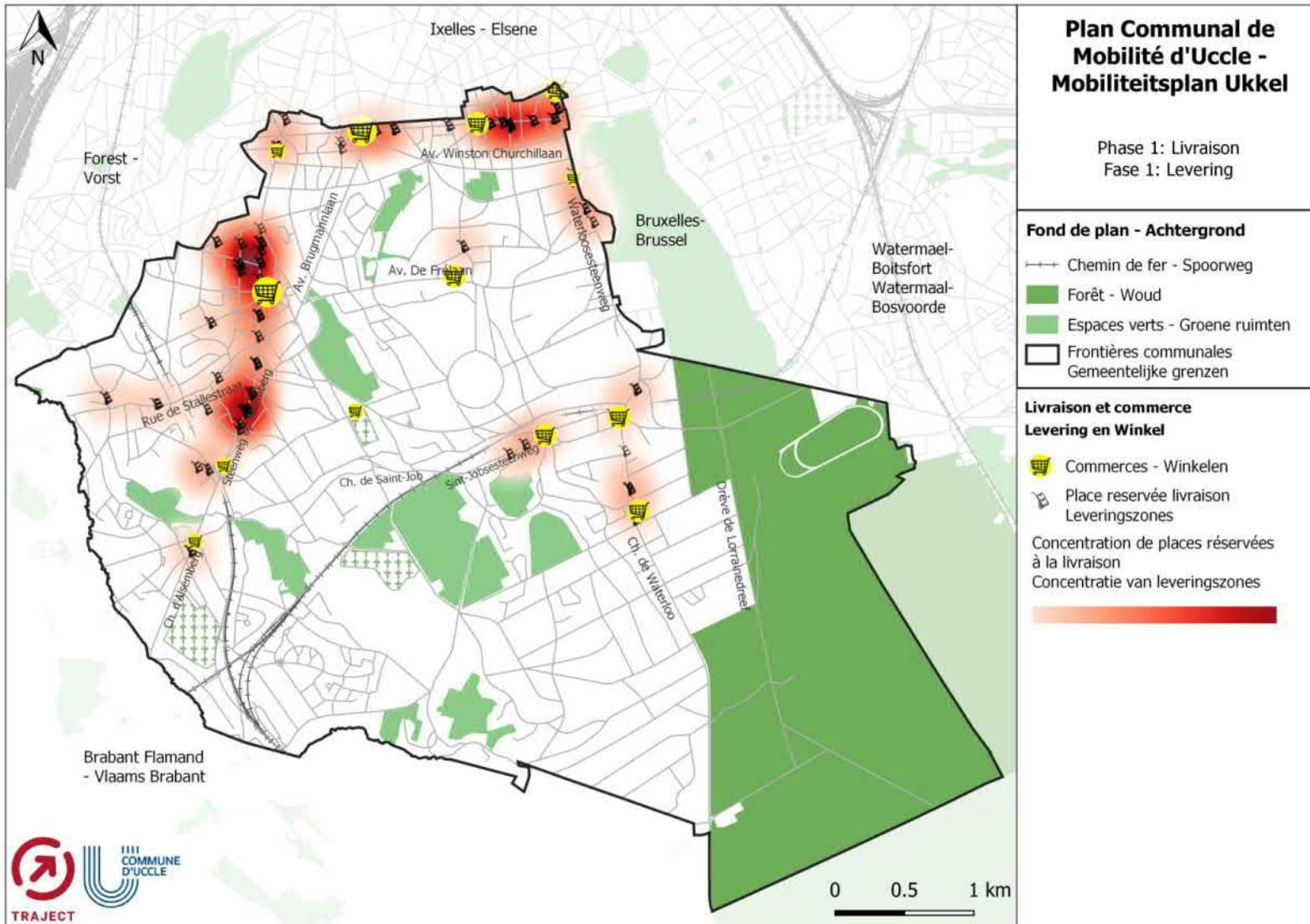


Figure 81 – Localisation des places réservées aux livraison à Uccle

8 AXE 4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT

8.1 PRÉAMBULE

La commune dispose d'un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) qui a été finalisé en 2016.

Ce chapitre a pour objectif :

- de reprendre les principaux constats faits dans le PACS et d'évaluer si ces mesures ont été suivies ;
- de mettre à jour les données afin d'avoir un bilan de l'offre et de la demande actuelle en stationnement à Uccle, en voirie et hors voirie ;
- et d'identifier quels sont encore aujourd'hui les principaux enjeux en matière de stationnement, tenant également compte des ambitions et de la vision du Plan Régional de Mobilité et des constats faits dans le cadre de l'élaboration du présent plan de mobilité (axes 1 et 2).

Au sujet de l'actualisation des données, l'agence de stationnement régionale parking.brussels a mené différents relevés de données en 2019 et 2020 sur l'ensemble des voiries publiques de la Région bruxelloise³⁰. L'offre de stationnement a été relevée entre février et juillet 2020 et la demande de stationnement entre février et juin 2019. Ce sont ces données qui sont utilisées ci-après.

8.2 OFFRE EN STATIONNEMENT EN VOIRIE

D'après les données de parking.brussels (2019), **il existe à Uccle 26.859 emplacements de parking en voirie** (y compris emplacements devant garages et accès carrossables).

Si ce chiffre était de 29.455 lors de l'élaboration du Plan d'Action Communal du Stationnement (PACS) de 2016, on ne peut toutefois pas conclure aussi assurément sur la diminution du nombre de places en voirie à Uccle.

En effet, la méthodologie de relevé par les équipes de Parking.brussels a été adaptée depuis la précédente campagne (2014), afin notamment de rechercher une meilleure qualité. Par ailleurs, dans toute enquête d'une si grande ampleur, il y a toujours une marge d'erreur et des situations particulières imprévisibles soumises à interprétation. Ainsi par exemple beaucoup de voiries présentent des potelets sur le trottoir indiquant théoriquement une impossibilité légale de stationner ; mais dans les faits, ces places sont utilisées comme emplacements de stationnement, (largeur des voiries le permettant ou potelets parfois présents de manière irrégulière...). Dès lors, des questions se sont posées quant au fait de relever ou non ces emplacements lors des deux campagnes de relevé, avec des réponses parfois différentes d'une campagne à l'autre.

Une fois rappelées ces précautions d'interprétation, il n'en demeure pas moins qu'il est probable que l'offre en stationnement ait tout de même diminué à Uccle

Il est intéressant de confronter ce nombre de **26.859 emplacements de stationnement en voirie** avec la demande en stationnement qui peut être approchée via l'évaluation soit :

- du nombre de voitures à disposition des ménages ucclois : c'est-à-dire 32.724 voitures en 2019 (cf. chapitre ci-avant). Les parkings en ouvrage, garages privés et zones de recul permettent ainsi probablement de couvrir la différence (le nombre de maisons de 3 et 4 façades est proportionnellement plus grand dans la commune – 14 % du parc de logements contre 5 % à l'échelle de la Région)³¹, tout du moins dans certains quartiers plus résidentiels.
- ou du taux d'occupation du stationnement en voirie, évaluée par parking.brussels à 60 % (la nuit, entre 5h et 7h comme en journée, entre 10h et 12h).

³⁰ données disponibles via le mapviewer <https://data.parking.brussels/mapviewer/> ou en téléchargement sur le portail open data régional datastore.brussels.

³¹ Source : IBSA 2016

Ces emplacements de parking en voirie peuvent être classés en quatre groupes principaux : les places réglementées (c'est-à-dire payantes et/ou avec une durée de stationnement limitée), les places non réglementées, les places devant un accès carrossable, et les places réservées (par exemple pour les personnes à mobilité réduite, les livraisons, ...).

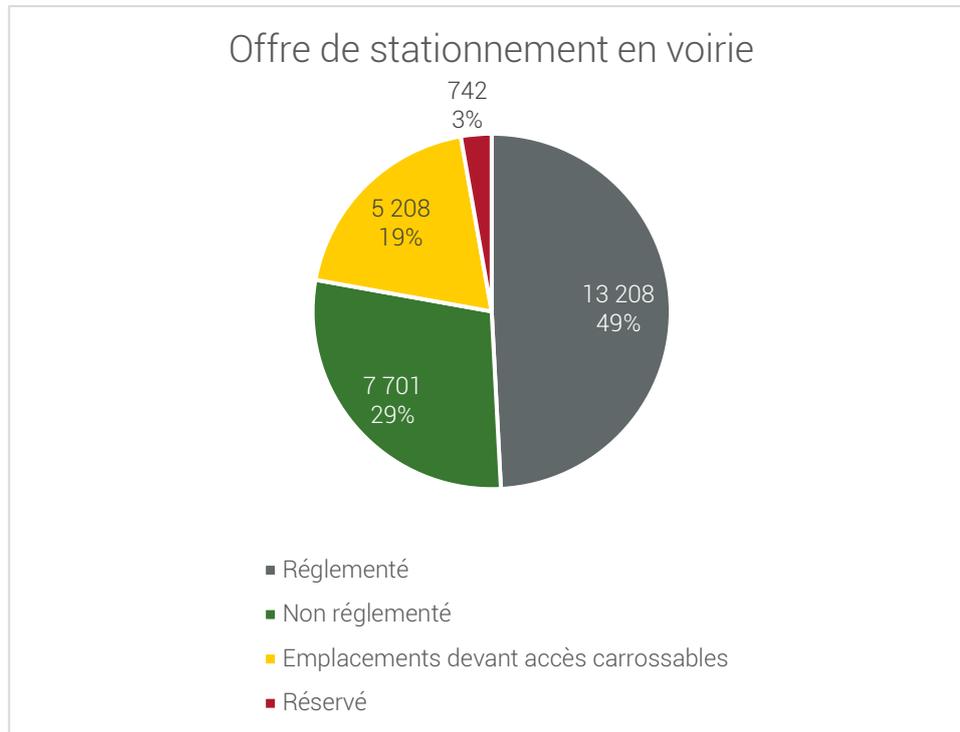


Figure 82 - Répartition de l'offre en stationnement en voirie. Source : parking.brussels (2020)

À Uccle, en 2020 la répartition des 26.859 emplacements de stationnement en voirie est la suivante :

- 49 % des places (13.208) sont réglementées ;
- 29 % des places (7.701) ne le sont pas, en « accès libre » ;
- 19 % des places (5.208) sont des places devant des accès carrossables
- et 3 % (742) sont des places réservées.

Ainsi si l'on exclut les emplacements devant un accès carrossable, on recense donc un total de 21.651 places en voirie, dont 35% en accès libre (ni réglementées, ni réservées).

Les places non réglementées sont essentiellement localisées dans le sud de la commune, dans les secteurs résidentiels moins soumis à une pression sur le stationnement. Il s'agit des voiries représentées en gris sur la carte ci-après (cf. Figure 84 - Stationnement réglementé à Uccle).

Depuis le PACS de 2016, le nombre de places en « accès libre » a donc fortement diminué, passant de près de 18.000 en 2014 à environ 7.700 aujourd'hui. Cette diminution du nombre de places non réglementées au profit des zones bleues et vertes, formait l'une des orientations du PACS. Elle répond en effet au besoin de limiter les « effet de report » depuis les communes limitrophes (notamment au nord et à l'est) ou depuis les quelques zones déjà réglementées (zones bleues le long de la chaussée de Waterloo par exemple).

La commune a mis en œuvre les orientations du PACS en septembre 2016 (1^{ère} phase) puis en novembre 2017 (2^{ème} phase). Des corrections de la phase 2 ont encore eu lieu fin 2018. En octobre 2019, le secteur Fort-Jaco est passé en zone rouge (stationnement limité à 2h maximum, aucune carte de dérogation valable dans le tronçon, pas même pour les riverains) afin d'assurer l'attractivité commerciale de la zone.

Les emplacements situés devant un accès carrossable (5.208 emplacements), sont localisés devant un parking/garage privé. Légalement, ces places ne sont donc pas accessibles à tous, mais uniquement aux véhicules dont la plaque d'immatriculation est celle reprise sur la porte du garage/parking. Puisque 41% de ces accès carrossables sont localisés dans une zone non-réglémentée, il est donc probable que ces derniers soient respectés sans l'apposition de la plaque d'immatriculation (entrées de garages devant des jardins, allées, etc.). En revanche, 59% des accès carrossables sont situés en zone bleue, verte ou rouge et donc soumis à une pression plus forte.

Enfin, les 742 places réservées représentent une part limitée de l'offre en voirie (< 5 %), constat globalement similaire dans les autres communes bruxelloises. Uccle comptait lors de l'élaboration de son PACS 687 emplacements réservés, toutes catégories confondues (PMR, livraison, bus, corps diplomatiques et consulaires, voitures partagées...).

Pour finir, il convient de mentionner que l'inventaire de parking.brussels recense également la « légalité » de l'offre en stationnement à savoir le respect de l'article 24 du Code de la Route stipulant : *« 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 ».*

Or à Uccle, lors des relevés réalisés par Parking.brussels en 2020, ont été recensés :

- 246 emplacements de stationnement localisés à moins de 5 mètres d'un passage piéton ;
- et 57 emplacements localisés à moins de 20 mètres d'un feu.

-

-

8.2.1 STATIONNEMENT RÉGLEMENTÉ

Pour rappel, il existe donc trois types de zones réglementées actuellement à Uccle³² :

- Zone bleue : la pression automobile y est faible (zone résidentielle, bordure de pôles attracteurs, ...), le stationnement y est gratuit mais limité à 2h maximum. L'apposition d'un disque de stationnement est obligatoire du lundi au samedi de 9h à 18h. Les détenteurs d'une carte de dérogation valable dans le secteur peuvent y stationner pour une durée illimitée.
- Zone verte : la zone verte n'entrave pas le stationnement des riverains car les détenteurs d'une carte de dérogation peuvent y stationner gratuitement. De plus, elle permet le stationnement de longue durée (sans limite de temps) à l'inverse des zones bleues et rouges. Elle est généralement déployée dans les quartiers multifonctionnels. Elle est payante du lundi au samedi de 9h à 18h mais sans durée maximale de stationnement.
- Zone rouge : cette zone est propre aux quartiers commerciaux (ou parfois multifonctionnels), où la demande de stationnement de courte durée est très importante durant la journée. Elle est payante avec un maximum de 2h de stationnement. Les cartes de dérogation ici ne sont pas valables.

Le premier quart d'heure de stationnement est gratuit depuis septembre 2014.

La carte ci-dessous représente l'historique des zones réglementées à savoir la situation de 2014 avec 3.300 places règlementées dans la commune, avec 655 emplacements en zone bleue, 2.239 places en zone verte et 419 en zone rouge :

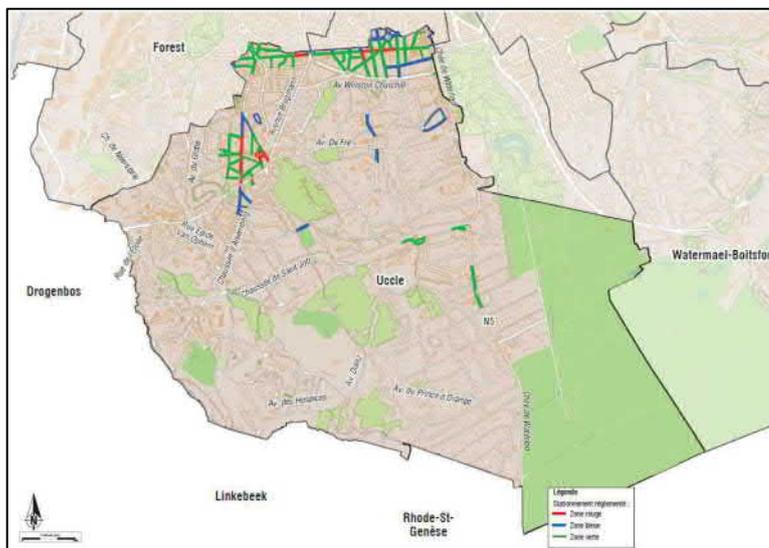


Figure 83 - Zone réglementée à Uccle en 2014 - Selon PACS 2016

Aujourd'hui (situation 2019-2020), on dénombre 13.208 places règlementées. Leur répartition est la suivante : 51 % sont en zone bleue (6.687 places), 46 % en zone verte (6.077 places) et 3 % (421 places) sont en zone rouge.

32 Source : Règlement-redevance sur le stationnement de véhicules à moteur dans un lieu public (2018)

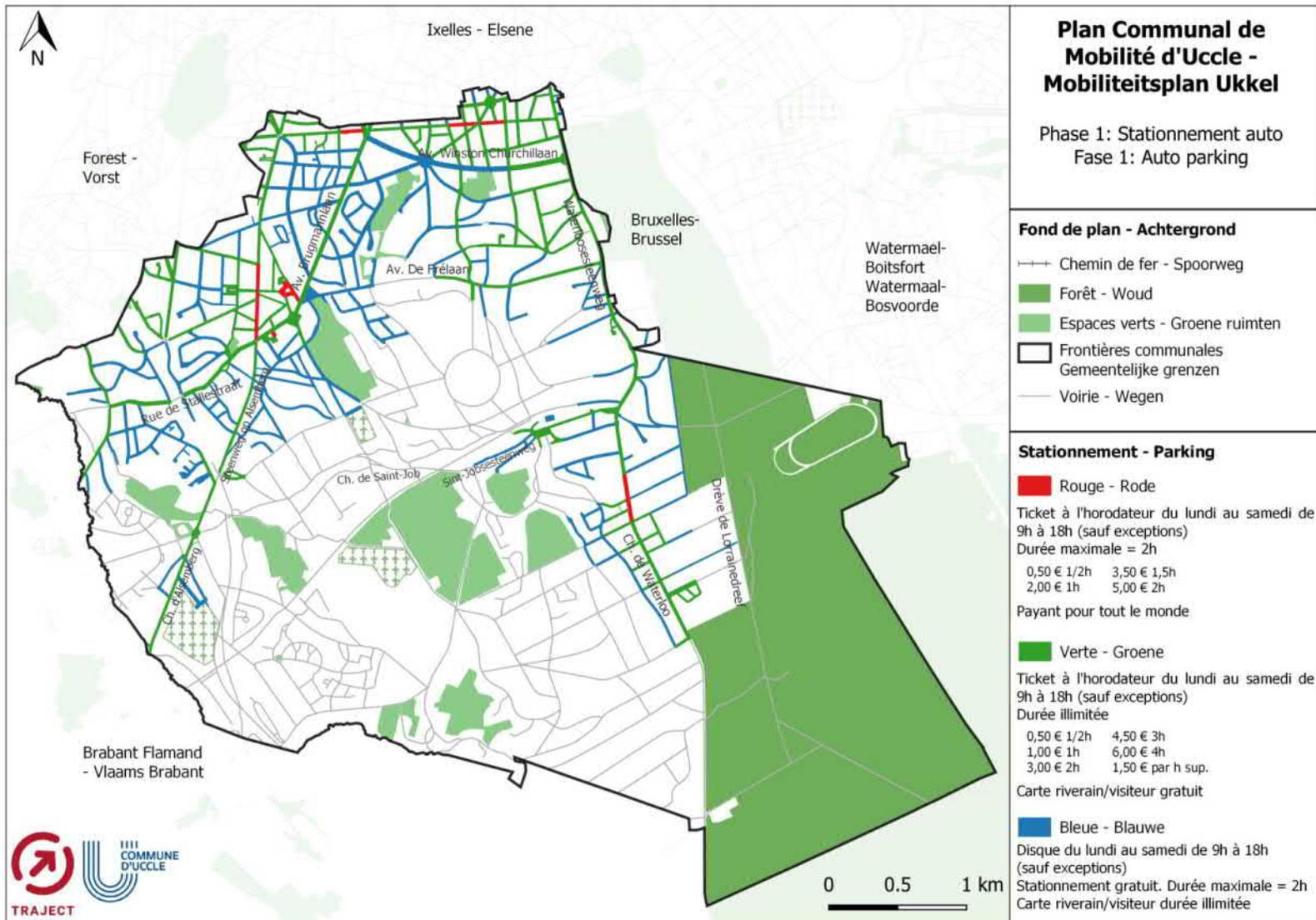


Figure 84 - Stationnement réglementé à Uccle – situation actuelle. Source : parking.brussels

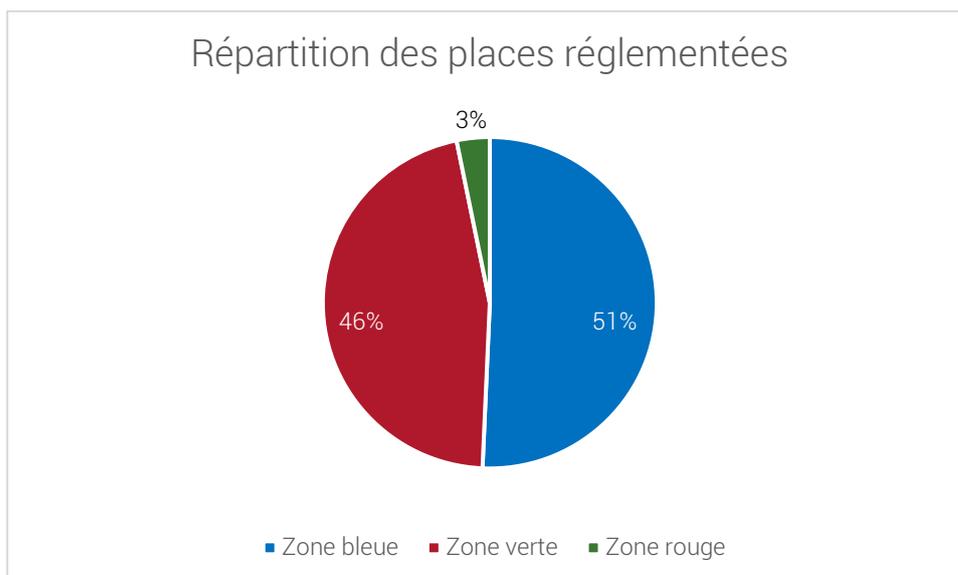


Figure 85 - Répartition actuelle des places réglementées à Uccle. Source : parking.brussels

Depuis la mise en œuvre du PACS, les cellules mobilité et parking de la commune reçoivent régulièrement des sollicitations des riverains sur la nécessité d'adapter la réglementation (création de nouvelles zones bleues et/ou suppressions).

En effet, quel que soit le type de réglementation, on observe toujours un phénomène de report ou un « effet de bord », c'est-à-dire qu'aux franges de la zone réglementée en question, le stationnement se reporte pour éviter une réglementation jugée contraignante (stationnement limité dans le temps ou payant). Parfois, il s'agit aussi d'un report lié à la politique de stationnement d'une commune voisine. En la matière, il convient de pointer que l'ensemble de la commune de Drogenbos (soit près de 1.900 places) est passée en zone bleue (limitée à 3 heures) depuis le 3 mai 2021. Cela semble avoir eu un impact dans certaines rues comme les rues de Linkebeek ou des Trois Rois, et nécessitera peut-être des adaptations.



L'extension de la zone bleue dans les rues à caractère résidentiel est une mesure encore mal comprise et décriée lors de l'enquête. Le stationnement, comme dans les autres communes bruxelloises, est à Uccle une problématique clivante. À noter également la divergence forte dans les points de vue exposés, entre ceux qui souhaitent « Augmenter l'offre de parking en voirie ou ne pas supprimer les offres existantes » ou jugent qu'il y a un « manque de stationnement pour les voitures » et ceux qui trouvent que « l'emprise du stationnement est trop importante » à Uccle.

Face au manque de rotation (lié aussi à la difficulté d'assurer un contrôle suffisant donc impactant), aux enjeux d'accès aux équipements et services et aux dynamiques en présence (nouvelles constructions, etc.), l'évolution de certaines zones bleues en zones vertes devra être nécessairement envisagée. **Ce travail sera mené dans les phases ultérieures du PCM, et sera particulièrement poussé dans les zones à enjeux (mailles prioritaires, abords de pôles multimodaux ou encore zones « grises » de la spécialisation multimodales de la voirie).**

À ce stade, la carte ci-après présente la **synthèse des demandes d'adaptions de la réglementation**, issues :

- en interne, des travaux et analyse du Service Parking de la commune, qui assure un monitoring des reports de stationnements entre zones, de la rotation ou encore des incohérences entre zonages, sur base de l'expérience et des retours des agents contrôleurs ;
- à l'externe, des interpellations citoyennes et demandes envoyées à la commune depuis la 2^{ème} phase de mise en œuvre du PACS.

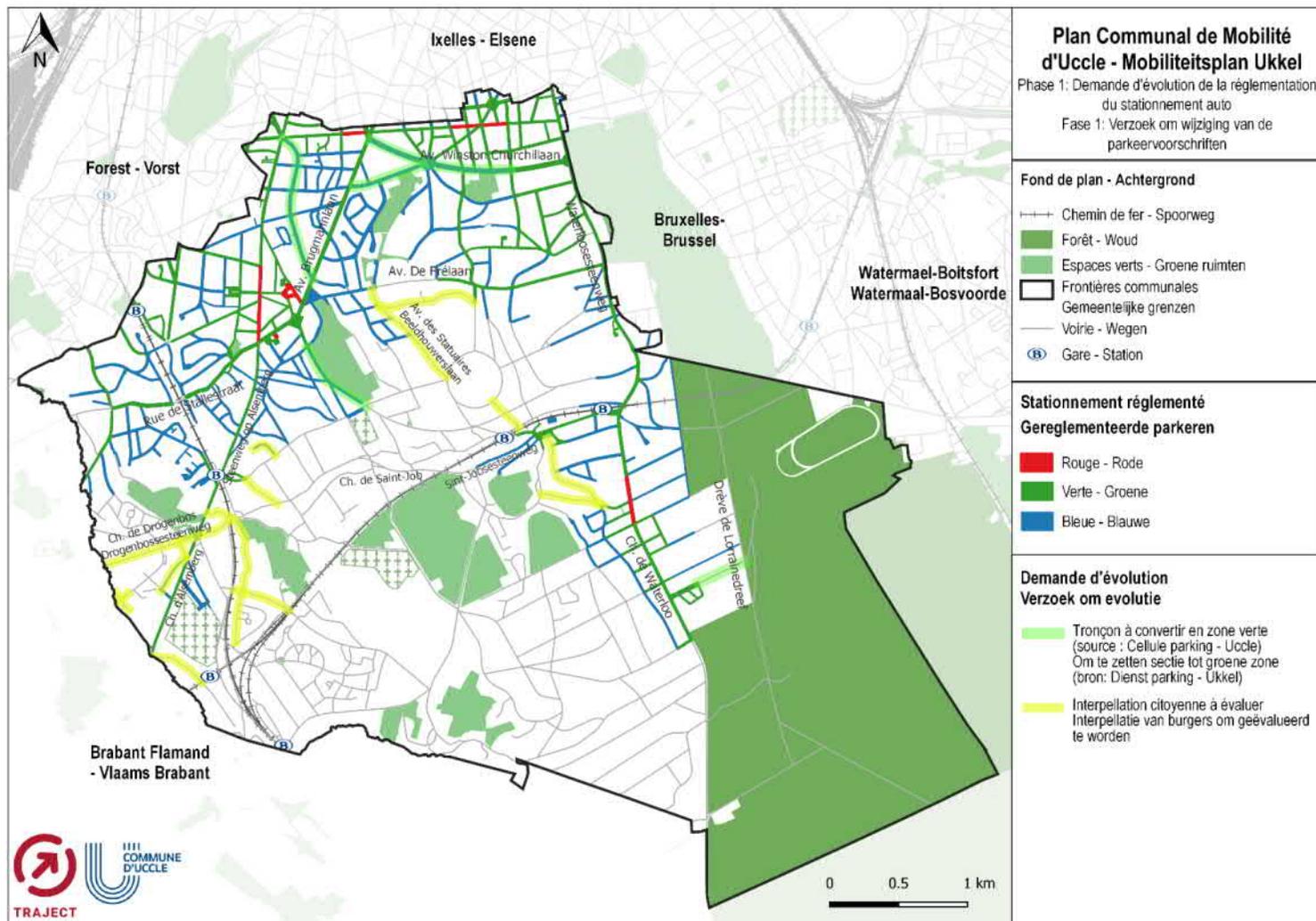


Figure 86 - Demandes d'évolution de la réglementation du stationnement, à évaluer dans les phases suivantes du PCM

8.2.2 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Dans le Plan Régional de Politique du Stationnement, les communes s'engagent à garantir un nombre minimal d'emplacements réservés, correspondant aux capacités relevées en 2004, soit 536 emplacements pour Uccle.

Le nombre de place réservées a augmenté passant de 687 (situation 2014) à 742 places aujourd'hui (2019). Cette augmentation est liée aux nouveaux besoins identifiés :

- zones réservées aux livraisons pour faciliter la logistique urbaine ;
- développement de l'autopartage ;
- emplacements réservés au chargement des véhicules électriques (une dizaine de places devraient d'ailleurs être créées prochainement) ;
- ou encore emplacements réservés aux autocars.

De ces 742 emplacements, 26 % sont actuellement réservés aux personnes à mobilité réduite, 24 % aux bus et 20 % aux livraisons. Ces trois catégories réunies couvrent donc 70 % des emplacements réservés. Les autres typologies de réservations sont ventilées entre : Corps Diplomatiques et consulaires – CD - 14 %, Taxi 4 % et Kiss & Ride 1,2 %. Enfin les places réservées pour la Police, les vélos ou motos concernent moins d'1,5 % de l'effectif.

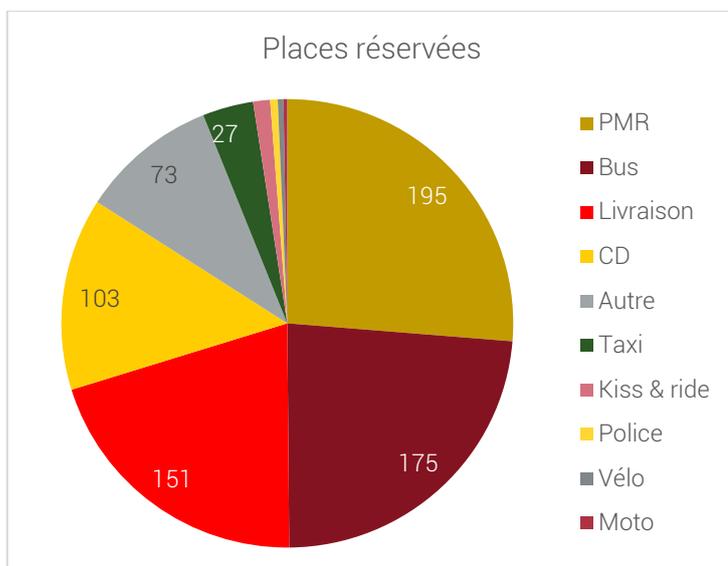


Figure 87 - Répartition des places réservées à Uccle

L'évaluation de la mise en œuvre du plan d'action du PACS au niveau des places réglementées conduit aux conclusions suivantes :

- malgré l'augmentation du nombre de places réservées aux personnes à mobilité réduite dans les quartiers, encore un déficit au niveau des pôles gares (Calevoet, Saint-Job et Stalle), du quartier commerçant de Fort Jaco et du Cimetière de Saint-Gilles (avenue du Silence) ;
- des objectifs atteints sur le nombre total d'aires de livraisons à déployer dans les quartiers commerçants avec néanmoins quelques secteurs encore déficitaires (Fort-Jaco par exemple) - cf. aussi le chapitre précédent ;
- un objectif à poursuivre en matière d'autopartage : aujourd'hui, 34 places sont réservées aux véhicules partagés ; en comptant les ouvertures/agrandissements prochains, l'objectif de 37 places à déployer d'ici 2020 selon le PACS semble atteint. Mais au regard des tendances actuelles (par exemple, changement du rapport à la passation du permis chez les jeunes) et de l'objectif d'une

valorisation du transfert modal, il convient de poursuivre le développement de l'autopartage (voir également Axe 3) ;

- l'absence de création d'une station de taxis de 2 places à la gare de Calevoet ;
- l'absence de création de zone de stationnement réservés aux poids-lourds, malgré les sites potentiels identifiés : rue de Stalle à Uccle et chaussée de Ruisbroek, chaussée Neerstalle ou avenue Paul Gilson, selon l'accord avec les communes de Forest et Drogenbos ;
- le besoin de développer encore des zones réservées aux bus scolaires et autocars ou de Kiss & ride aux abords des établissements scolaires ;
- ou enfin la nécessité d'intensifier le développement du stationnement réservé pour les vélos et les deux-roues motorisés (cf. Axe 3).

8.2.3 POCHE DE PARKING EN VOIRIE

Uccle accueille également des « poches » de stationnement dans la continuité du stationnement en voirie, ils sont réglementés et contrôlés au même titre que l'offre en voirie par les agents de contrôle du Service Parking :

- Parking dit « Séquoia » (sur la chaussée de Saint-Job, à hauteur de la rue Wansijn, devant l'arrêt des bus 37 et 60) : 52 places voitures, 2 places réservées PMR, 1 place pour les motos et 1 emplacement autocar ;
- Parking Saint-Job (chaussée de Saint-Job, 795, à l'arrière de la Place) : 49 places, en zone bleue ;
- Place Homère Goossens, à proximité du Parvis Saint-Pierre, et sa petite quinzaine de places offertes, en zone rouge ;
- Place Vander Elst, près d'une centaine de places de stationnement en zone verte ;
- Place Saint-Job : poche 104 places³³ : pour ce parking, à noter que le permis d'urbanisme de 1996 y interdit le stationnement et qu'une étude de réaménagement est en cours, qui fera probablement évoluer cette offre ;
- Vivier d'Oie : 30 places en zone verte, au croisement de l'avenue Prince de Ligne et de la chaussée de Waterloo
- et le parking jusqu'à côté de la gare de Vivier d'Oie, avenue Latérale, d'une quinzaine de places.

8.2.4 LE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT

Une politique de stationnement efficace requiert un contrôle adapté. La commune a le souci d'adapter / améliorer continuellement le processus, conformément à l'action n°6 du PACS qui est d'« Adapter les ressources dédiées à la surveillance du stationnement ».

Voici les grandes étapes entreprises par la commune depuis l'adoption du PACS :

- septembre 2019 : mise en place et création des équipes de contrôle en horaire décalé (7h00 à 18h30)
- octobre 2019 : dépenalisation et contrôle de zones livraison ;
- mai 2020 : dotation et création des patrouilles spécifiques pour le contrôle de zones de livraison en scooters électriques ;
- 1^{er} juillet 2021 : mise en œuvre et contrôle par caméras intelligentes ANPR avec l'acquisition d'une « ScanCar » - véhicule électrique, pour améliorer le contrôle des zones de stationnement, principalement dans les zones bleues (détection des voitures ventouses via la reconnaissance de plaques).

³³ Source : diagnostic réalisé par le bureau Brat (sous-traitant d'Arter) dans le cadre de la mission d'étude pour la place de Saint-Job



Comme l'énonçait le PACS, « *Pour être respectée, une règle doit être visible, lisible et comprise.* » ...Les remarques émises lors de l'enquête laissent à penser qu'il est **nécessaire de poursuivre la communication et pédagogie autour de la politique de stationnement communale** (voir axe précédent).

Vu le caractère récent de la mise en place du contrôle par la ScanCar, nous ne disposons pas du recul nécessaire et des données pour évaluer l'efficacité du contrôle ; il est d'usage en effet de considérer au moins une année de fonctionnement avant de tirer les premières conclusions. Celles-ci permettront de définir les taux de rotation dans les zones soumises à forte pression : un taux de rotation important étant le signal d'une politique de contrôle efficace. Néanmoins, les premiers retours informels des agents en charge de la ScanCar indiquent que celle-ci aurait permis de diminuer la pression sur le stationnement dans plusieurs secteurs. Par ailleurs, à la suite de la mise en service de la ScanCar, le service Parking a constaté une hausse de près de 10% de la demande de cartes de dérogation (cartes riverains, cartes professionnelles), une régularisation qui témoigne de l'efficacité de la dématérialisation du contrôle des zones bleues.

8.3 STATIONNEMENT HORS-VOIRIE

8.3.1 LE P+R STALLE

Uccle accueille l'un des 7 parkings de transit de la Région, le P+R Stalle, à proximité du terminus de la ligne de tramway 4. Ce parking offre actuellement 380 places pour voitures (10 emplacements vélos sécurisés et 6 emplacements vélos en accès libre). Actuellement, il est en accès libre et gratuit, il ne remplit donc pas à proprement parler sa fonction de parking-relais.

Il fait l'objet d'un projet d'extension³⁴, via la création d'un bâtiment de 3 à 4 étages, avec à minima, sa capacité doublée. Le projet intègre également un local pour les vélos (88), vélos électriques (10) et vélos-cargos (8), placé au rez-de-chaussée. Le parking sera géré par parking.brussels, qui travaille par ailleurs à l'élaboration d'un modèle tarifaire unifié pour tous les parkings de la région. Une fois les travaux achevés et sa mise en service, sa plus-value pour la politique de mobilité communale et régionale pourra être évaluée.

Par ailleurs, suivant la logique de développer des parkings-relais dans la périphérie bruxelloise, un permis d'urbanisme a été déposé pour la création d'une halte multimodale à Moensberg et il est prévu d'y créer un parking-relais pour les usagers du train.

La fonction de parking-relais n'est pas souhaitée pour Calevoet, qui doit plutôt renforcer les rabattements en modes actifs (marche, vélo) et en transport en commun.

À noter que les gares de Calevoet et Moensberg attirent parfois des véhicules ventouses dans les rues adjacentes, d'où la nécessité de monitorer l'efficacité des zones réglementées (zones bleues).



Le développement de la fonctionnalité de P+R est demandée dans l'enquête, que ce soit en voiture ou à vélo (demande de « box de stationnement vélo sécurisé auprès des gares, Moensberg notamment »). Le P+R de Stalle apparaît comme un point positif de la commune.

8.3.2 LES PARKINGS PUBLICS

La commune est très faiblement dotée en parkings publics hors-voirie contrairement aux autres communes bruxelloises. On en dénombre seulement deux :

³⁴ demande de permis d'urbanisme déposée non délivrée encore (permis d'environnement accordé), à l'instruction

- Le parking Saint-Pierre, rue du Doyenné (n°63) : parking de 44 places ouvert au public, avec une quantité de places équivalentes actuellement louées à l'année ;
- Le parking de l'Inno Bascule, géré par Q-Park, de 450 places.

Les parkings (privés) de certains commerces, qui sont en accès libre (pas de barrière), absorbent aussi une partie de la demande des usagers, notamment pour de la courte-durée.

8.3.3 LA MUTUALISATION DE PARKINGS HORS-VOIRIE

Le PACS identifie la mutualisation / parksharing comme une action à développer à Uccle : « *Le principe de mutualisation ou « parksharing » consiste à donner la possibilité aux riverains ou à la clientèle HoReCa de profiter des capacités offertes par certains parkings privés (bureaux, commerces, hôtels, écoles...) au moment où ils sont inutilisés, selon les cas, en journée, en soirée et/ou durant les week-ends.* ».

Le potentiel a été évalué au moyen des permis d'environnements et révélait que peu de sites avait un potentiel libérable à court terme.

Aucune mutualisation de parking n'a été formalisée à ce stade, des contacts positifs sont toutefois intervenus avec le gérant du Carrefour Market Gatti de Gamond.

Il sera opportun d'évaluer à nouveau les opportunités de mutualisation, dans le cadre de la politique d'incitation à la multimodalité (axe 3) tout comme, dans le cadre de projets urbains et/ou d'aménagements d'axes pour répondre aux niveaux de la spécialisation multimodale de la voirie, qui entraîneraient une diminution/suppression du stationnement en voirie.

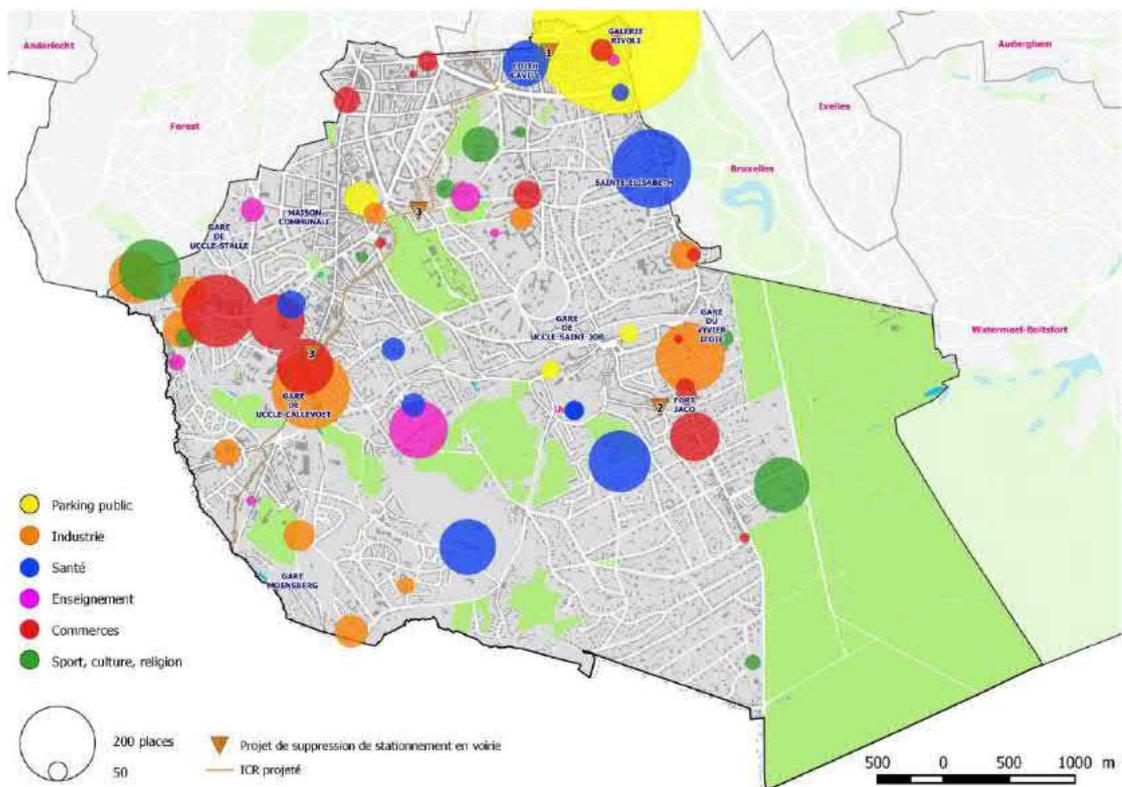


Figure 88 - Localisation des opportunités de mutualisation. Source : PACS, 2016

8.4 LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

Les trois cartes ci-après permettent d'apprécier la demande de stationnement en voirie. Les données proviennent de relevés réalisés par Parking. Brussels en 2019. La demande n'est en effet pas la même en fonction de la journée, elle couvre différents usages/besoins.

Excepté pour dégager quelques informations générales mentionnées ci-après, l'analyse de la demande en stationnement à l'échelle de la commune entière n'est pas relevant. Dans les phases ultérieures de l'élaboration du PCM, celle-ci sera affinée dans les zones à enjeux : zones grises, mailles à enjeux, axes avec projets de réaménagement, etc.

8.4.1 DEMANDE NOCTURNE

La demande nocturne, ici de 5h à 7h correspond à la demande des riverains, la plupart étant encore à leur domicile dans ce créneau horaire. Son analyse permet d'observer les secteurs et rues avec une forte pression la nuit (typologie de logement sans garages et/ou motorisation importante au regard du nombre de places disponibles).

	Taux d'occupation 2014	Taux d'occupation 2019	Evolution taux d'occupation
Uccle	64%	60%	-6,4%
Ixelles	85%	78%	-7,9%
Forest	81%	79%	-2,1%
Watermael-Boitsfort	61%	63%	+3,6%
Région	72%	73%	+1,5%

Figure 89 - Évolution de la demande riveraine nocturne (5h-7h) entre 2014 et 2019 à Uccle et dans les communes voisines. Source : Parking.brussels

La légère augmentation de la demande de stationnement riveraine en région Bruxelles Capitale entre 2014 et 2019 cache des disparités entre les communes : Uccle, comme les autres communes du quadrant sud/ sud-est semblent avoir connu une diminution de la demande riveraine en voirie. À l'inverse, les communes situées à l'ouest du Canal et certainement une partie du territoire de la ville de Bruxelles, rencontrent une nette augmentation.

L'analyse par quartiers du monitoring révèle une corrélation entre augmentation du taux d'occupation nocturne entre 2014 et 2019 et des taux de croissance annuels de la population élevés, par exemple le quartier Calevoet – Moensberg.

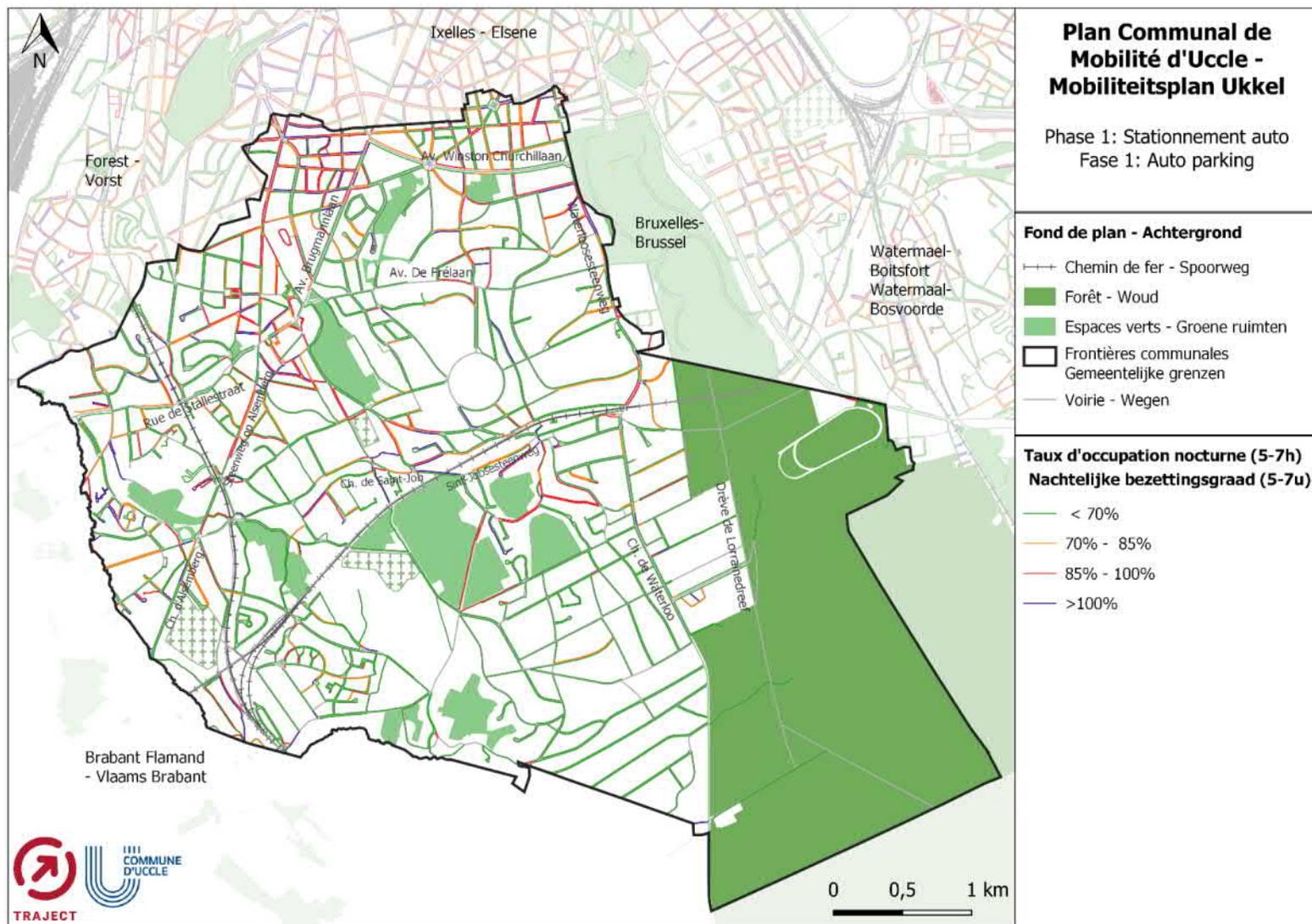


Figure 90 - Taux d'occupation du stationnement la nuit (5-7h). Source : Parking.brussels (2019)

8.4.2 DEMANDE DIURNE

La demande diurne, ici de 10h à 12h couvre la demande des usagers (travailleurs et visiteurs), additionnée de la demande riveraine résiduelle (second voire troisième véhicule du ménage, temps-partiels et vacances, ...), c'est à cette période que les tensions sont parfois les plus fortes.

	Taux d'occupation diurne 2014	Taux d'occupation diurne 2019	Évolution taux d'occupation
Uccle	63%	59%	-7,7%
Ixelles	78%	70%	-10%
Forest	67%	68%	+0,5%
Watermael-Boitsfort	57%	57%	+0,7%
Région	68%	68%	-0,6%

Figure 91 - Évolution de la demande diurne (10h-12h) entre 2014 et 2019 à Uccle et dans les communes voisines. Source : Parking.brussels

Contrairement à la situation nocturne, la demande de stationnement en journée connaît une diminution en 2019 par rapport à 2014 à l'échelle régionale, Ixelles et Uccle connaissent les diminutions les plus importantes.

Néanmoins, à l'échelle des quartiers, la demande diurne est en augmentation dans la partie sud de la commune, quartiers Calevoet-Moensberg, Dieweg ou encore Vert Chasseur, ce qui peut correspondre au développement de certaines activités en 5 ans dans ces secteurs.

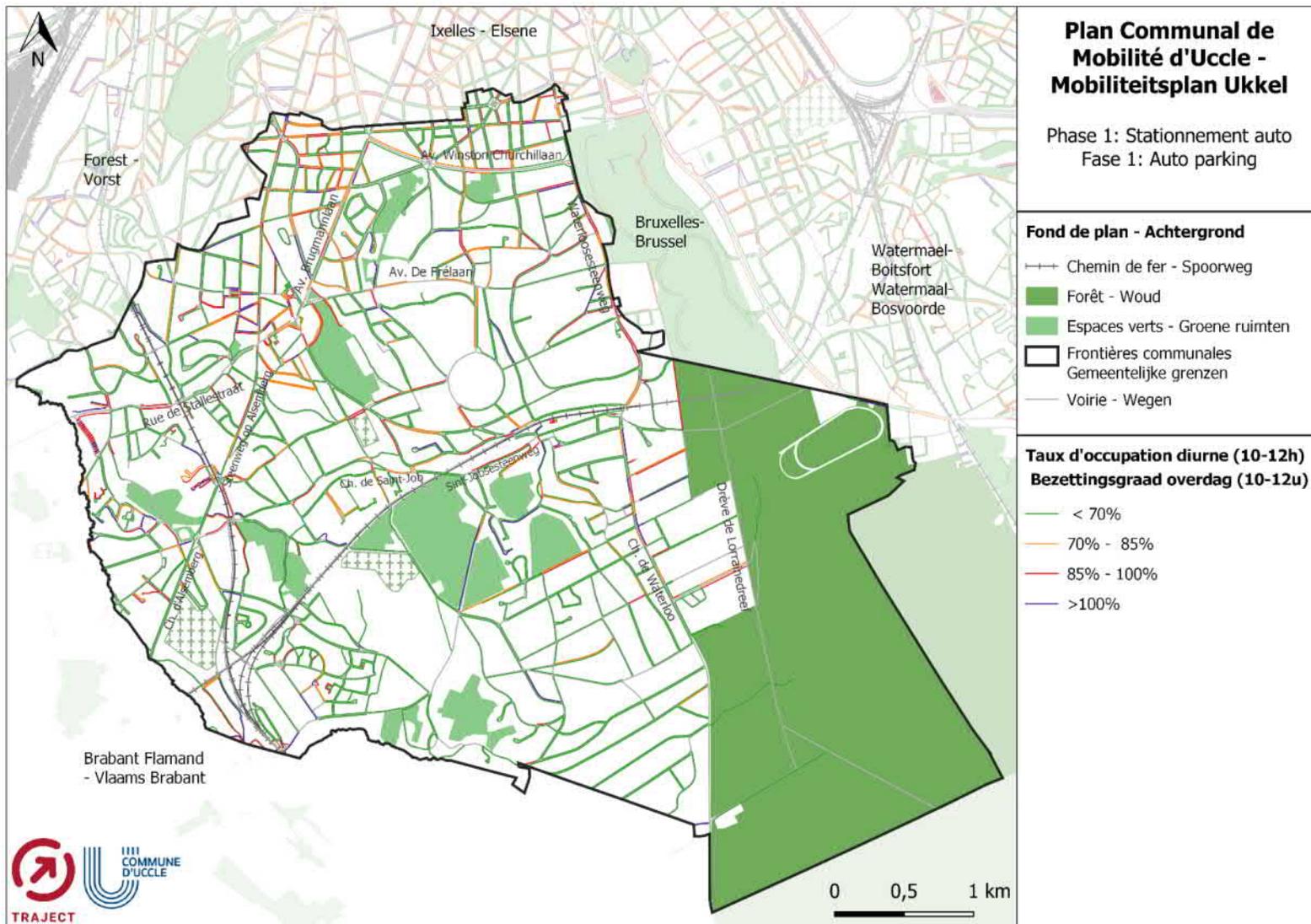


Figure 92 - Taux d'occupation du stationnement en journée (10-12h). Source : Parking.brussels (2019)

8.4.3 **DEMANDE EN SOIRÉE**

La demande de soirée, ici de 20h à 22h permet d'évaluer les zones en tension liée à la cohabitation de la demande riveraine et des usagers de passage, notamment les clients de l'Horeca.

En 2014, seuls quelques quartiers avaient fait l'objet d'un relevé en soirée. Ces secteurs avaient été sélectionnés à l'époque pour leur caractère très animé en soirée ; les quartiers uclois n'ayant pas été retenus, une comparaison de la situation 2014 – 2019 n'est pas possible.

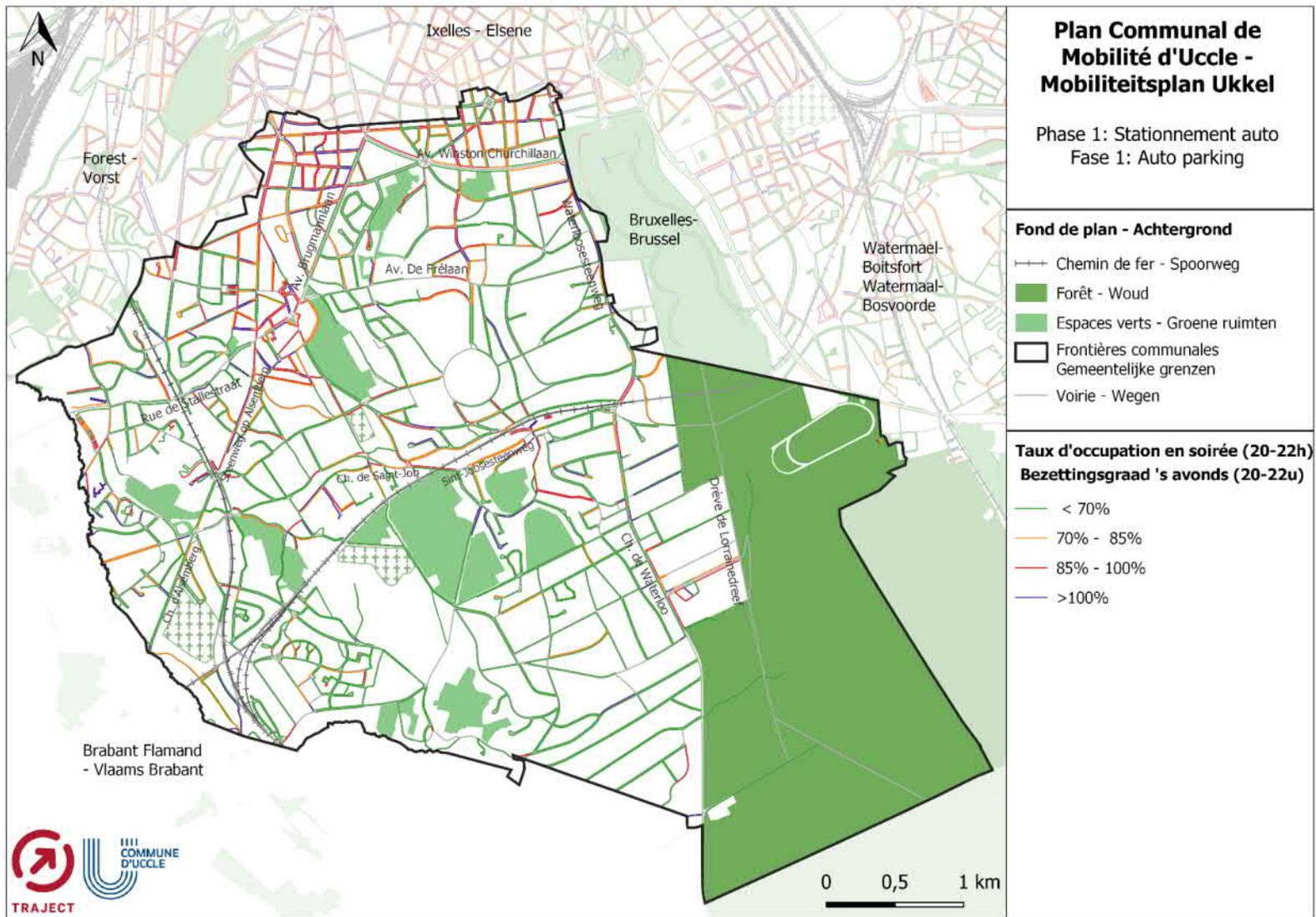


Figure 93 - Taux d'occupation du stationnement en soirée (20-22h). Source : Parking.brussels (2019)

8.4.4 CARTES DE DÉROGATION

En complément des taux d'occupation du stationnement en voirie, les cartes de dérogation permettent de représenter les besoins spécifiques de certaines catégories d'utilisateurs, à commencer par les riverains.

Les cartes de dérogation en vigueur sur la commune et prévues par le PRPS, actives au 31 décembre 2021, sont :

- carte de riverain (15.162 cartes) ;
- carte professionnelle (2.602 cartes) ;
- carte enseignant (289 cartes) ;
- carte personnel communal (152 cartes) ;
- et carte police (142 cartes)

La comparaison du nombre de cartes de dérogation émises/actives dans chacun des secteurs avec le nombre d'emplacements en voirie révèle des secteurs avec de probables fortes tensions :

	Uccle Centre	Etoile Coghen- Brugmann	Vanderkindere	De Fré- Langeveld	Vert- Chasseur-St- Job	For-Jaco	Alseberg- Dieweg	Stalle- Calevoet
Total carte de dérogation actives	2.716	2.689	3.084	3.687	1.516	1.066	1.977	1.612
dont cartes riverains	2.186	2.393	2.605	2.758	1.253	739	1.763	1.465
soit part des cartes riverains	80%	89%	84%	75%	83%	69%	89%	91%
Total emplacements en voirie (evp)	2.110	1.850	1.950	3.040	1.440	1.410	1.430	2.130
Rapport cartes riverains / emplacements disponibles	1,0	1,3	1,3	0,9	0,9	0,5	1,2	0,7
Rapport carte de dérogations /emplacements disponibles	1,3	1,5	1,6	1,2	1,1	0,8	1,4	0,8

Figure 94 - Analyse des cartes de dérogation par secteurs de stationnement au 31/12/21. Source : Service Parking Uccle et Parking.brussels

Dans les secteurs Vanderkindere, Étoile-Coghen-Brugmann, Alseberg/Dieweg et Uccle Centre, le nombre de cartes de dérogation émises pour les riverains est supérieur au nombre total de places de stationnement en voirie. La pression potentielle sur le stationnement s'accroît d'autant plus dans ces secteurs avec les autres cartes de dérogation émises (principalement cartes professionnelles).



Lors de l'atelier, les participants ont exprimé l'enjeu de « résoudre les problèmes de stationnement pour les riverains », et s'interrogent aussi sur la question du « tarif et nombre de carte de stationnement riverains ».

Lors de l'enquête, la thématique des cartes riverains a également été soulevée :

- ⇒ certains aspects de la réglementation autour des cartes riverains sont perçus comme positifs à savoir l'autorisation des cartes riverains dans les zones vertes, la taille de certains secteurs (suffisamment grande) ou encore le prix des cartes ;
- ⇒ un manque de places décrit « Je paie 50€ pour une carte de riverains pour une zone de parking ridiculement petite dans laquelle souvent je ne trouve pas de place », « le manque de stationnement pour voitures s'est fort aggravé »
- ⇒ ou encore une demande d'adaptation de la réglementation (autorisation des cartes riverains en zone rouge).

8.5 CONCLUSION ET PRINCIPAUX ENJEUX

La politique de stationnement est à Uccle, comme dans les autres communes de la Région, une question sensible (qui suscite des avis très divergents). Pour autant, elle est capitale car elle participe pleinement à la stratégie de mobilité.

La commune s'est attachée à mettre en œuvre les actions de son PACS de 2016, notamment les actions 1 « évolution de l'offre réglementée sur voirie » et 6 « adaptation des ressources en matière de surveillance ».

Les principaux enjeux sont ainsi :

- il y a encore un travail important d'information et de pédagogie à mener sur la politique actuelle, soit l'action 5 du PACS (cf. Axe 3) ;
- L'action 3 du PACS, à savoir « l'évolution des emplacements réservés » n'a pas été menée dans son intégralité, notamment pour les emplacements réservés aux vélos, motos, les véhicules partagés ou les zones de livraisons (cf. Axe 3) ;
- une action majeure doit encore être réalisée : la mutualisation du stationnement.

À noter que la région travaille actuellement à l'élaboration d'une nouvelle ordonnance portant organisation de la politique de stationnement et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement. La Commune a rendu un avis à cet égard. Il sera opportun, dans le cadre de l'élaboration du PCM, d'assurer un suivi de cette démarche afin de pouvoir intégrer les éventuels changements apportés et leurs implications pour Uccle.

POSTFACE

Le présent rapport conclut la 1^{ère} phase d'élaboration du Plan Communal de mobilité à savoir la phase de Diagnostic. Via cet inventaire des plans, des mesures et données existantes ainsi que la mise en évidence des atouts, enjeux et dysfonctionnements en matière d'offre et de demande de mobilité dans la commune ; le diagnostic a été l'occasion de faire le "portrait" de la Commune du point de vue de la mobilité.

Le présent rapport a été soumis à l'avis du Comité d'Accompagnement de l'étude (pour analyse, commentaires et amendements éventuels) ainsi qu'à l'approbation du Collège.

La prochaine phase du Plan Communal de mobilité est la phase de définition des objectifs stratégiques. Synthèse du diagnostic, cette phase permettra ainsi de préciser comment les orientations stratégiques issues du Plan régional de mobilité Good Move peuvent se décliner au niveau du territoire communal. Cette phase formera ainsi un moment nécessaire et charnière afin d'identifier les ambitions communales et les actions prioritaires à mener.