



TRITEL
TRANSPORT
INFRASTRUCTURE
& TELEMATICS



PLAN COMMUNAL
DE MOBILITE

UCCLE

Rapport de phase 3



Phase 3 : Plan d'Actions

Version définitive - Juin 2006

TRITEL SA

Avenue du Port 86C, boîte 206
1000 Bruxelles

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	6
1.1. Qu’est-ce qu’un plan communal de mobilité ?	6
1.2. Déroulement de l’étude	6
1.3. Structure du document	8
2. LE SCENARIO DE MOBILITE DURABLE : VUE D’ENSEMBLE	9
2.1. Principes d’intervention	9
2.2. Mise en oeuvre du scénario de mobilité durable : un scénario évolutif	10
3. LE PLAN DE CIRCULATION POUR TOUS LES MODES	12
3.1. Introduction	12
3.2. Vue d’ensemble des actions pour chaque mode de transport	13
3.2.1. Les équipements pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite	13
3.2.2. Les transports en commun	15
3.2.3. Les zones 30	24
3.2.4. Les axes structurants	32
3.2.5. Connexion des mailles résidentielles aux axes structurants	36
3.2.6. Le plan de stationnement	36
3.3. Plans de circulation au niveau local	39
3.3.1. Maille 1 : Uccle-Centre	41
3.3.2. Maille 2 : Etoile – Vanderkindere	45
3.3.3. Maille 3 : Bourgmestre Herinckx	48
3.3.4. Maille 4 : Kamerdelle – Statuaires	51
3.3.5. Maille 5 : Fauvette – Château d’Eau	54
3.3.6. Maille 6 : Stalle – Neerstalle	57
3.3.7. Maille 7 : Bascule – Vanderkindere	60
3.3.8. Maille 8 : Floride – Gobert	63
3.3.9. Maille 9 : Hamoir – Pêcherie	66
3.3.10. Maille 10 : Homborch – Verrewinkel	69
3.3.11. Maille 11 : Bourdon	73
3.3.12. Maille 12 : Lorraine	77
3.3.13. Maille 13 : Saint-Job – Fort-Jaco	80
3.3.14. Maille 14 : Fond’Roy	84
3.4. Proposition d’aménagements de carrefours	88
3.4.1. Globe	88
3.4.2. Square Marlow et square des Héros	89
3.4.3. Place Vanderkindere	90
3.4.4. Carrefour Stalle – Wagon – Gatti de Gamond	90

3.4.5. Carrefour Stalle – Neerstalle – Etoile	91
3.4.6. Chaussée de Waterloo	92
3.4.7. Carrefour de la Plaine du Bourdon	97
3.4.8. Carrefour entre la chaussée de Saint-Job, la rue du Château d’Or et la rue Engeland	98
3.4.9. Carrefour entre la chaussée de Saint-Job et la rue Basse	98
3.4.10. Carrefour entre le Dieweg, la rue Jean et Pierre Carsoel et l’avenue Wolvendael	99
3.5. Détail des actions à entreprendre en faveur des piétons, cyclistes et des personnes à mobilité réduite	101
3.6. Détail des actions à entreprendre en rapport avec les transports en commun	130
3.7. Détail des actions à entreprendre dans le cadre de la mise en œuvre du plan de circulation et de stationnement	177
4. LES MESURES RELATIVES A LA COMMUNICATION ET L’ÉDUCATION	194
5. AUTRES MESURES ORGANISATIONNELLES	210

LISTE DES FICHES D’ACTIONS

1. Les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite

- A1. Plan de signalisation pour les piétons
- A2. Prise en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite dans les aménagements publics
- A3. Généralisation des sas vélos aux carrefours à feux
- A4. Accroissement de la sécurité des cyclistes aux débouchés des sens uniques limités
- A5. Développement du réseau d’itinéraires cyclables régional (ICR) et communal (ICC), et autres infrastructures pour les cyclistes
- A6. Aménagements pour réduire les effets de barrière

2. Les transports en commun

- B1. Amélioration de l’accessibilité multimodale et de l’attractivité des gares SNCB
- B2. Construction de nouvelles gares RER au Vivier d’Oie et au Verrewinkel
- B3. Aménagement des arrêts de transports en commun
- B4. Mesures VICOM
- B5. Création d’une nouvelle voirie réservée aux transports en commun entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle
- B6. Demande de prolongement de certaines dessertes
- B7. Demande de création d’une nouvelle relation autobus entre Forest, Uccle et l’ULB
- B8. Prolongement du métro à Uccle
- B9. Harmonisation de l’offre des différents exploitants
- B10. Demande d’augmentation des fréquences de passage sur les réseaux STIB et SNCB
- B11. Demande d’amélioration de l’intégration tarifaire entre la STIB, De Lijn, les Tec et la SNCB

3. Le plan de circulation et de stationnement

- C1. Mise en œuvre de plans de stationnement
- C2. Installation de stations de car-sharing
- C3. Intensification du contrôle et de la répression des infractions de roulage
- C4. Aménagement des périmètres d’intervention prioritaire

4. Les mesures relatives à la communication et à l’éducation

- D1. Amélioration de la communication sur les réalisations communales et régionales favorisant une mobilité plus durable
- D2. Réalisation de fiches d’accessibilité multimodales
- D3. Réalisation de plans de déplacements scolaires
- D4. Création de rangs à pied ou à vélo à la sortie des écoles
- D5. Réalisation d’un plan de déplacement d’entreprise volontariste pour l’administration communale
- D6. Accompagner le processus d’élaboration des plans de déplacements d’entreprise des établissements implantés à Uccle

5. Autres mesures organisationnelles

- E1. Création d’un service et d’une cellule de la mobilité interne à l’administration communale
- E2. Création d’une cellule de collaboration et de concertation entre la commune et les acteurs extra-communaux.

1. INTRODUCTION

1.1. Qu’est-ce qu’un plan communal de mobilité ?

Le Plan Communal de Mobilité est un outil de planification et d’aide à la décision pour l’organisation et la gestion des déplacements sur le territoire communal. Il permet de développer une **politique globale, cohérente et coordonnée prenant en compte les besoins en mobilité à court, moyen et long terme**. En ce sens, il apporte une vision d’ensemble permettant une utilisation efficace des ressources et une meilleure coordination des actions jusque là menées de façon ponctuelle ou sectorielle.

Le Plan Communal de Mobilité pose les choix politiques et techniques nécessaires pour atteindre un équilibre :

- entre les différentes activités humaines coexistantes sur le territoire et les déplacements qu’elles engendrent ; il doit poser les arbitrages nécessaires entre les besoins sans cesse croissants de la mobilité et du respect du cadre de vie ;
- entre les différents modes de déplacements en rendant à chacun la place qui lui est due et en renforçant leur complémentarité.

Le Plan Communal de Mobilité s’inscrit dans la continuité du Plan Régional de Développement et du Plan Iris, et poursuit :

- des objectifs d’**accessibilité et de mobilité**, favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture particulière (transports en commun, vélo et marche à pied), le ralentissement du trafic local et le maintien du trafic de transit sur les grands axes ;
- des objectifs de **sécurité routière**, pour réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation ;
- des objectifs de **qualité du cadre de vie**, pour améliorer la qualité des espaces publics et diminuer les nuisances dues au trafic.

1.2. Déroulement de l’étude

L’élaboration du Plan Communal de Mobilité a débuté en 2005, et s’est déroulée en trois grandes étapes :

- la première phase (premier semestre 2005) a été consacrée à **l’état des lieux et au diagnostic de la situation actuelle**, et a conduit au **choix des objectifs** et des options de principe pour la suite de l’étude ;

- la deuxième phase (automne 2005) a été consacrée à l’élaboration de scénarios contrastés de maîtrise du trafic et de diversification des modes de déplacements, menant à la **construction d’un scénario de mobilité durable** ;
- enfin, la troisième et dernière phase (début 2006) constitue le **plan d’actions**, et contient les actions concrètes à entreprendre pour mettre en oeuvre le scénario de mobilité durable.

Le rapport de phase 1 (diagnostic et choix des objectifs) a fait l’objet d’une période de consultation publique, qui s’est tenue en septembre 2005. Par ailleurs, l’ensemble du Plan Communal de Mobilité sera soumis à enquête publique à la fin du premier semestre de l’année 2006.

Suivi de l’étude

Des contacts ont été pris tout au long du processus avec de nombreux acteurs institutionnels et de la société civile. Le suivi direct de l’étude a été assuré par les services des Travaux et des Voiries de l’Administration Communale.

Par ailleurs, un Comité d’Accompagnement a été réuni à plusieurs reprises pour valider les grandes étapes et les choix stratégiques du Plan Communal de Mobilité. Celui-ci est composé des personnes, organismes et institutions indiqués ci-dessous :

- le Collège des Bourgmestre et Echevins, représenté par :
 - M. le Bourgmestre Claude Desmedt ;
 - M. l’échevin Marc Cools, chargé des Travaux, des Propriétés Communales et de l’Economie Uccloise ;
 - Mme. l’échevine Chantal de Laveleye, chargée de l’Urbanisme, de l’Environnement et de la Régie Foncière ;
- les services des travaux, des voiries, de l’urbanisme et de l’environnement de l’Administration Communale ;
- la zone de police locale ;
- un représentant du Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux Publics ;
- les représentants du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale : l’Administration de l’Équipement et des Déplacements (directions de la Politique des Déplacements, de l’Infrastructure, des Transports Publics, des Techniques Spéciales et des Voiries) et l’Administration de l’Aménagement du Territoire et des Logements ;
- les représentants des exploitants de transports en commun : STIB, SNCB, De Lijn et Tec ;

- les représentants de l’Institut Bruxellois pour la Gestion de l’Environnement, de l’Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale et de l’Institut Belge de la Sécurité Routière.

1.3. Structure du document

Le Plan Communal de Mobilité forme un tout, et est constitué à part entière des rapports de chacune des trois phases.

Le présent document constitue le **rapport de phase 3 (plan d’actions)**. Il contient les actions à entreprendre pour concrétiser le scénario de mobilité durable, et adopte la structure suivante :

- dans un premier temps (chapitre 2), les **principes d’intervention du scénario de mobilité durable** issus de la deuxième phase sont rappelés ;
- le plan de circulation pour tous les modes est ensuite établi. Le chapitre 3 contient successivement :
 - la **vue d’ensemble des actions à entreprendre** pour chaque mode de transport (§ 3.2) ;
 - le **plan de circulation** proposé à proprement parler (§ 3.3) ;
 - des **propositions d’aménagements de carrefours**, complément nécessaire à la mise en oeuvre du plan de circulation (§ 3.4) ;
 - des **fiches d’actions** reprenant de façon plus détaillée la mise en oeuvre de certaines composantes du plan de circulation, pour les modes doux (§ 3.5), les transports publics (§ 3.6) et pour la circulation automobile et le stationnement (§ 3.7) ;
- enfin, les chapitres 4 et 5 sont consacrés respectivement aux actions à entreprendre dans le domaine la **communication et de l’éducation**, ainsi qu’aux **mesures recommandées sur le plan organisationnel**.

2. LE SCENARIO DE MOBILITE DURABLE : VUE D’ENSEMBLE

2.1. Principes d’intervention

Le scénario de mobilité durable retenu par le Collège et le Comité d’Accompagnement au terme de la deuxième phase du Plan Communal de Mobilité repose sur les principes d’actions suivants :

- une **amélioration qualitative et quantitative de la desserte d’Uccle en transports en commun**, notamment par :
 - la mise en oeuvre du réseau express régional totalisant sept points d’arrêts sur le territoire communal ;
 - la mise en oeuvre du plan tram/bus de la STIB qui prévoit la création d’une ligne de trams à haut niveau de service circulant entièrement en site propre et en tunnel entre le centre d’Uccle et le Pentagone ;
 - des mesures pour améliorer la vitesse commerciale des trams et des autobus en différents endroits de la commune, en particulier tout au long de la chaussée de Waterloo ;
 - plusieurs extensions de réseau, notamment dans le quartier Fond’Roy – Prince d’Orange ;
 - la création d’une nouvelle ligne d’autobus entre Forest, Uccle et l’ULB ;
 - à plus long terme, le prolongement du métro à Uccle ;
- des **aménagements et des équipements pour stimuler la pratique du vélo et de la marche à pied** pour les déplacements utilitaires (notamment, les trajets vers les écoles) et de loisirs :
 - la mise en oeuvre d’un réseau dense d’itinéraires cyclables régionaux (ICR) complété par des itinéraires cyclables communaux (ICC) ;
 - la mise en oeuvre de la promenade verte et des voies vertes ;
 - la création de nouvelles pistes cyclables et la généralisation des aménagements pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes aux carrefours ;
- la mise en oeuvre d’une spécialisation du réseau routier, combinant :
 - la limitation du trafic automobile, notamment par la création d’un cadre propice aux déplacements doux ;
 - le **ralentissement des vitesses et des volumes de trafic dans les quartiers résidentiels**, par la multiplication des zones 30 sur l’ensemble du territoire

communal à l’exception des axes explicitement maintenus à 50 km/h, et la mise en oeuvre de plans de circulation adéquats à l’échelon local ;

- l’amélioration de la fluidité de la circulation sur les grands axes et de la sécurité de toutes les catégories d’utilisateurs, par des aménagements de carrefours, des mesures VICOM, des modifications des règles de priorité,... ;
- la mise en oeuvre de **plans de stationnement favorisant le stationnement résidentiel et la rotation de l’occupation des emplacements dans les noyaux commerciaux** ;
- des mesures de **sensibilisation et d’éducation** pour améliorer la connaissance des phénomènes liés à la mobilité auprès de la population résidant et/ou travaillant/scolarisée à Uccle, impliquer la société civile dans ces problématiques et contribuer à l’évolution des mentalités en faveur des principes de la mobilité durable ;
- des **mesures organisationnelles** afin de stimuler les échanges d’information entre les nombreux acteurs de la politique en matière de mobilité à Uccle (autorités communales, Région, communes voisines, exploitants) et améliorer l’efficacité des mesures en faveur d’une mobilité durable.

2.2. Mise en oeuvre du scénario de mobilité durable : un scénario évolutif

Le scénario de mobilité durable est un **scénario évolutif**, dont la mise en oeuvre débute dès à présent pour être pleinement opérationnel à l’horizon 2020.

La mise en oeuvre des mesures n’exigeant pas de gros travaux d’investissement et qui relèvent uniquement des compétences communales peut débiter dès à présent. D’autres mesures intégrées dans le plan communal de mobilité doivent cependant être envisagées à moyen ou à plus long terme :

- celles nécessitant des collaborations avec les acteurs extra-communaux (la Région, les exploitants, les communes voisines etc.) ;
- et/ou celles exigeant des investissements ou des dépenses d’exploitation importants qui doivent au préalable faire l’objet d’études de faisabilité technique et budgétaires, telles que l’extension du métro à Uccle ou la création de nouvelles dessertes en transports en commun.

Pour celles-ci, le Plan Communal de Mobilité formalise les demandes de la commune auprès des acteurs extra-communaux et la Commune sera attentive à :

- adopter une démarche pro-active auprès des exploitants et des autorités supérieures pour favoriser la réalisation des mesures inscrites dans le Plan Communal de Mobilité ;
- collaborer harmonieusement avec la Région, les exploitants et les autres acteurs impliqués dans le suivi et la mise en oeuvre des actions correspondantes.

Pour la mise en oeuvre du scénario de mobilité durable, **l’année 2012 a été choisie comme une année charnière** : il s’agit d’une part de la date prévue par la SNCB pour la mise en service du RER dans sa totalité, et d’autre part du terme de la prochaine législature communale. **A cette échéance, la commune aura mis en oeuvre la plupart des mesures inscrites dans le Plan**

Communal de Mobilité relevant de ses compétences – et en particulier, la multiplication des zones 30 (à l’exception des grands axes explicitement maintenus à 50 km/h), la modération du trafic dans les quartiers résidentiels, la mise en œuvre des plans de stationnement, la réalisation d’itinéraires cyclables communaux et l’amélioration de l’accessibilité des gares RER pour les modes doux. Ces mesures sont celles qui correspondent au « scénario intermédiaire » qui a été présenté dans le rapport de phase 2.

Les mesures prises par la commune au-delà de 2012 permettront d’aller **plus loin dans la modération du trafic à Uccle**, en fonction des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan Iris et des nouvelles infrastructures de transports en commun qui auront été réalisées.

3. LE PLAN DE CIRCULATION POUR TOUS LES MODES

3.1. Introduction

Le plan de circulation rassemble l’ensemble des actions retenues pour tous les modes de transport (marche, vélo, transports en commun et voiture particulière), en les localisant dans l’espace.

Il a été conçu en intégrant les différents axes de réflexion de façon multimodale et transversale : par exemple,

- des arbitrages ont parfois été rendus nécessaires en raison des besoins contradictoires des différentes catégories d’utilisateurs. Ainsi par exemple, la création d’un couloir autobus ‘consomme’ de l’espace en voirie, au détriment d’autres affectations possibles (bande de circulation ou de stationnement, élargissement des trottoirs, etc) ;
- au contraire de cela, la mise à sens unique de certaines rues dans le but d’y modérer le trafic libère de l’espace qui est mis à profit pour élargir les trottoirs, créer des nouvelles pistes cyclables, ou éventuellement déplacer ou augmenter localement l’offre de stationnement dans les quartiers confrontés à des difficultés structurelles dans ce domaine ;
- les mesures pour modérer le trafic dans les quartiers résidentiels ont pour conséquence de renvoyer le trafic de transit sur les grands axes, par endroits déjà saturés. Dès lors, des actions sont proposées pour fluidifier la circulation sur les axes concernés pour leur permettre d’accueillir ce trafic supplémentaire dans de bonnes conditions ;
- la mise en oeuvre du réseau express régional doit s’accompagner de mesures d’accompagnement au niveau local, notamment pour améliorer l’accessibilité des gares à pied et à vélo et gérer la demande de stationnement autour des gares, en conciliant à la fois le besoin des riverains (stationnement résidentiel) et des utilisateurs (park-and-ride) de la gare ;
- les itinéraires cyclables communaux proposés cherchent à densifier le réseau cyclable régional et (re)mettre en valeur les chemins hors voirie, les rues calmes et les cul-de-sac en veillant à assurer une continuité dans les cheminements ;
- ...

En dépit du caractère multimodal du plan de circulation, les principes d’intervention sont présentés dans un premier temps pour chaque mode de transport séparément (§ 3.2), afin d’améliorer la clarté de l’exposé. Par la suite (§ 3.3), ceux-ci sont transposés à la réalité du terrain, de façon transversale, et présentés en quatorze « mailles » couvrant la totalité du territoire communal.

3.2. Vue d’ensemble des actions pour chaque mode de transport

3.2.1. Les équipements pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite

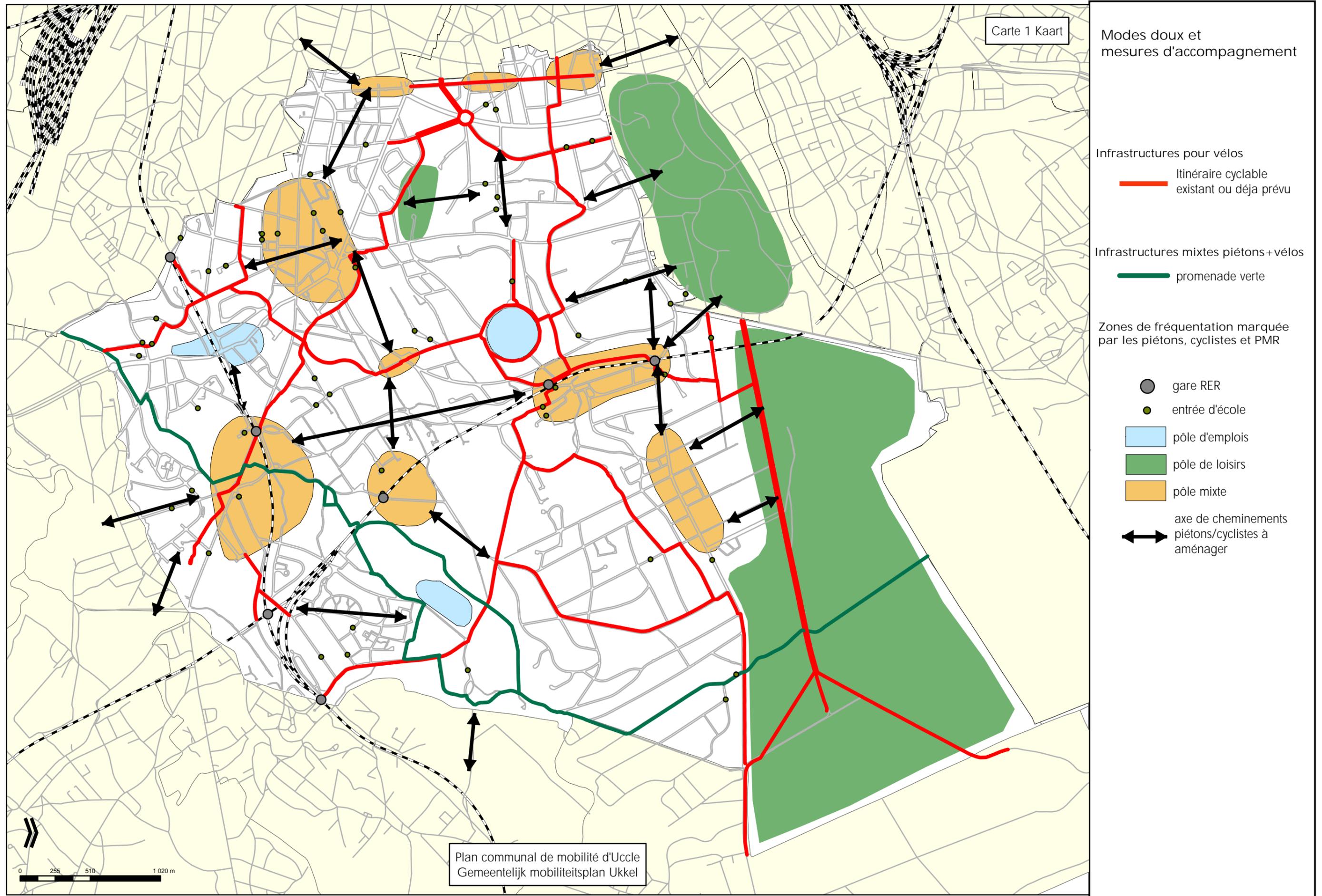
Le Plan Communal de Mobilité adopte comme principe général une **redistribution plus équitable de l’espace public en faveur des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.**

La mise en oeuvre de ce principe repose entre autres sur l’aménagement de zones 30 dans la plupart des voiries gérées par la Commune et la mise en oeuvre de plans de circulation locaux à l’intérieur de celles-ci.

Le ralentissement des vitesses et la diminution des volumes de trafic dans les rues concernées fourniront en soi un cadre favorisant la pratique de la marche et du vélo. Celui-ci sera renforcé par :

- un certain nombre d’actions infrastructurelles au niveau local, dans le cadre de la mise en oeuvre des zones 30 : oreilles de trottoirs, sécurisation des traversées piétonnes,...
- la mise en oeuvre d’un plan de signalisation des noyaux commerciaux et équipements ucclais (voir fiche A1) ;
- la mise en oeuvre d’un réseau dense et cohérent de cheminements piétons et cyclistes desservent les écoles et les équipements ucclais : promenade verte, voies vertes, continuité verte, itinéraires cyclables régionaux et communaux (voir fiche A5).

Voir carte 1 : Modes doux



3.2.2. *Les transports en commun*

La mise en oeuvre du volet ‘transports en commun’ du Plan Communal de Mobilité repose sur les actions indiquées ci-dessous, et qui seront détaillées dans la suite du texte.

Il doit être souligné que l’organisation des transports publics ne relève pas des compétences communales ; dès lors, les mesures proposées ci-dessous ne peuvent, bien souvent, pas être mises en oeuvre par la commune elle-même.

Il a cependant été jugé nécessaire d’intégrer ces mesures dans le Plan Communal de Mobilité d’Uccle sans pour autant conditionner leur réalisation à celle des autres mesures qui relèvent directement des compétences communales.

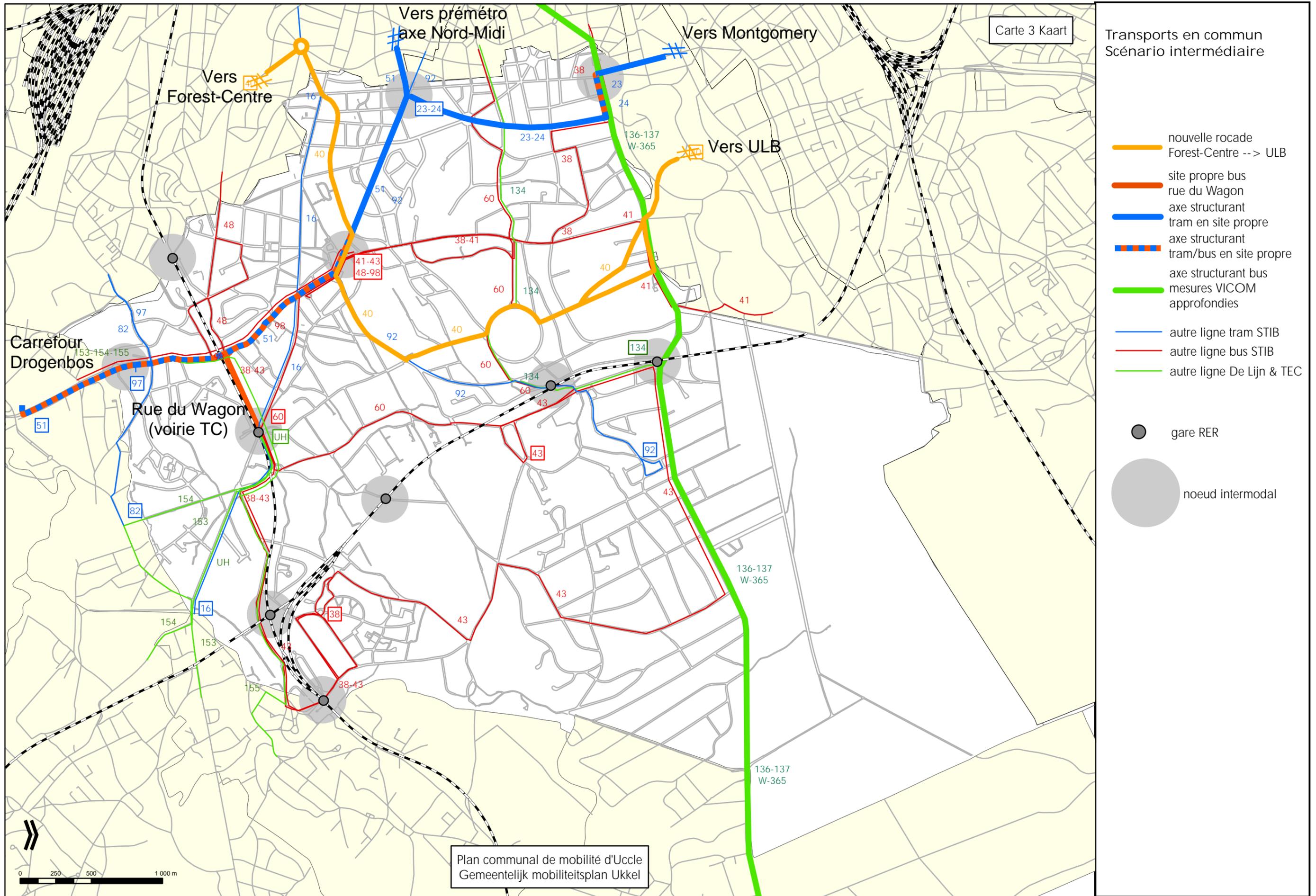
Ce faisant, la Commune :

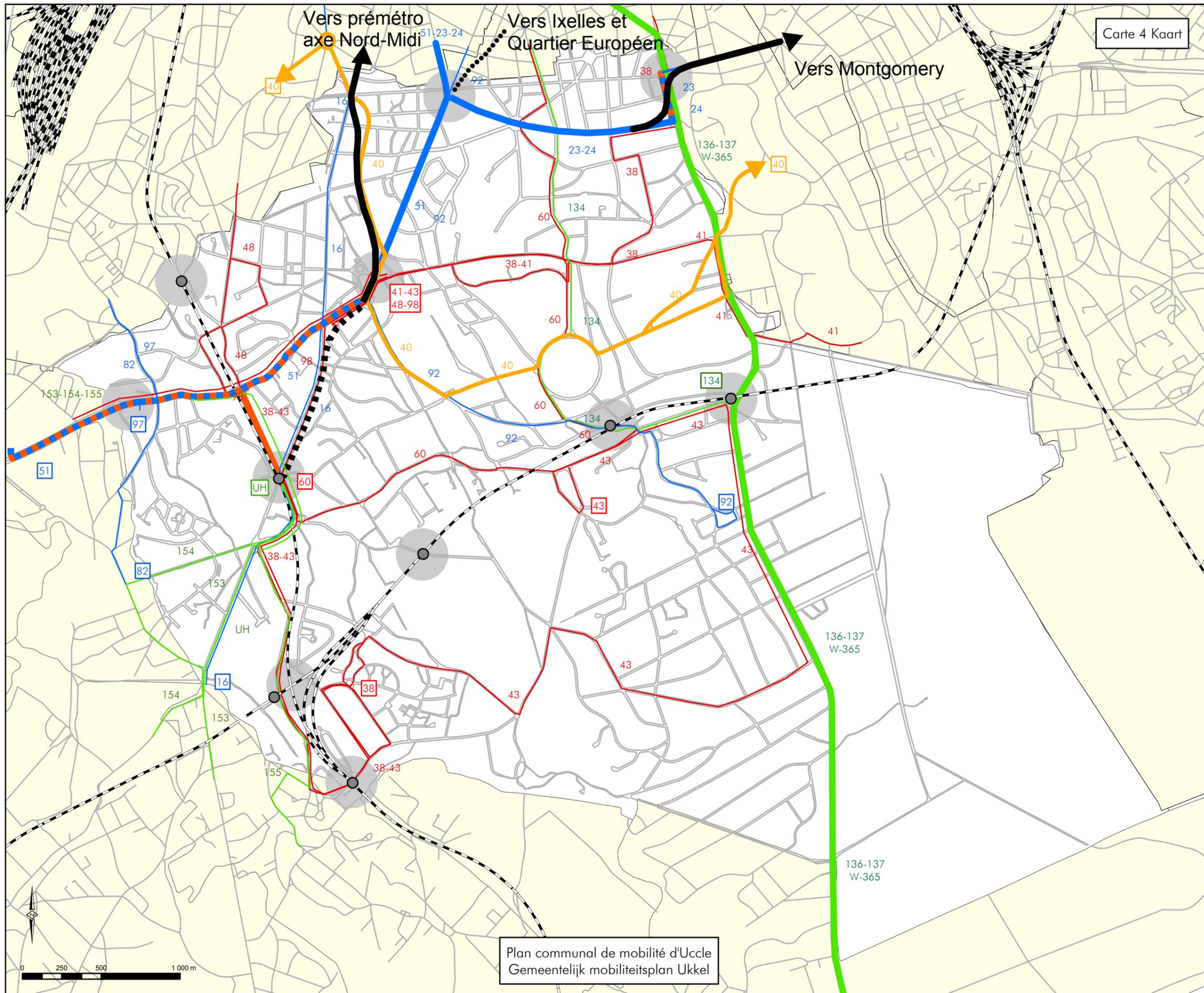
- **exprime ses attentes** en la matière à l’égard de la Région et des exploitants (STIB, SNCB, Tec et De Lijn) ;
- **se positionne comme acteur clef** dans la promotion et la réalisation de ces mesures ;
- **s’engage à collaborer efficacement avec les acteurs concernés** par leur mise en oeuvre.

Voir carte 2 : Transports en commun, scénario tendanciel

Voir carte 3 : Transports en commun, scénario intermédiaire (horizon 2012)

Voir carte 4 : Transports en commun : scénario volontariste (horizon 2020)





Carte 4 Kaart

**Transports en commun
Scénario volontariste**

-  Infrastructure de transports en commun : (pré-)métro
-  extension programmée
-  projet de métro "Trias"
-  nouvelle rocade Forest-Centre --> ULB
-  site propre bus rue du Wagon
-  axe structurant tram en site propre
-  axe structurant site propre mixte tram/bus
-  axe structurant bus mesures VICOM approfondies
-  autre ligne tram STIB
-  autre ligne bus STIB
-  autre ligne De Lijn & TEC
-  gare RER
-  noeud intermodal

Plan communal de mobilité d'Uccle
Gemeentelijk mobiliteitsplan Ukkel



3.2.2.1. Mise en service du réseau express régional

Le projet RER prévoit un réseau de neuf lignes centrées sur la Région de Bruxelles-Capitale, dont quatre traversent la commune d’Uccle, sur les lignes 26 et 124.

D’ici la fin de l’année 2012, date prévue par la SNCB pour la mise en service du réseau dans sa totalité, Uccle sera équipée de six gares RER :

- les gares d’**Uccle-Stalle**, **Uccle-Calevoet** et de **Linkebeek**, sur la ligne 124 (Bruxelles – Waterloo – Nivelles) ;
- la gare de **Saint-Job**, sur la ligne 26 (Hal – Bruxelles-Schuman – Vilvorde) ;
- la gare de **Moensberg-Transit**, gare existante sur la ligne 26 qui sera transformée en gare de correspondance avec la ligne 124 ;
- la nouvelle gare du **Vivier d’Oie**, qui sera mise en service en décembre 2007.

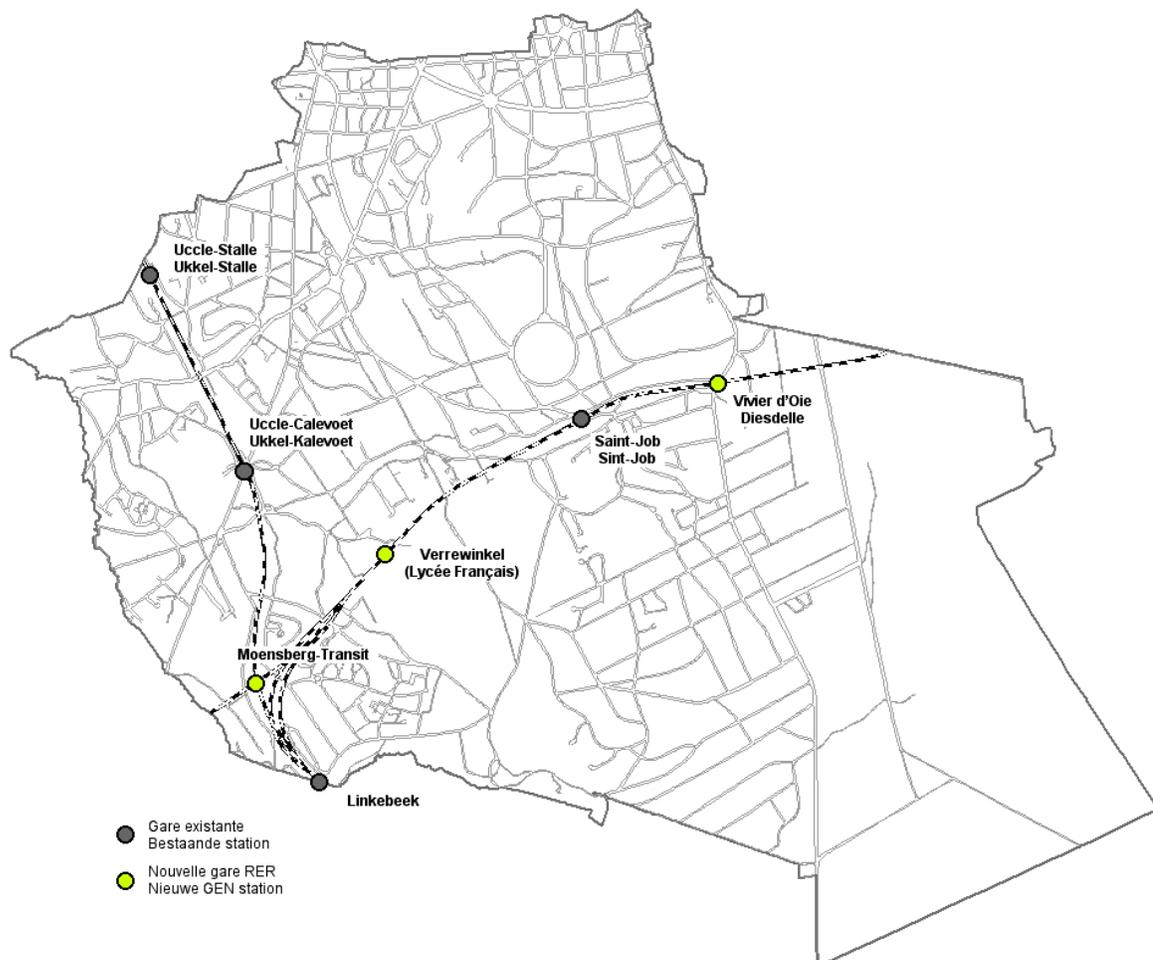
Ces gares permettront de rejoindre le centre de Bruxelles (le Pentagone et le Quartier Européen) en un temps record : une dizaine de minutes entre la gare de Calevoet et la gare du Midi et une vingtaine de minutes entre la gare de Saint-Job et celle de Bruxelles-Schuman. Au moins quatre trains par heure dans chaque sens s’arrêteront durant les heures de pointe, dans chaque gare.

La mise en service du RER en tant que tel sera réalisée par la SNCB ; cependant, la Commune d’Uccle prendra les mesures nécessaires pour :

- **améliorer l’accessibilité des gares pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite** (voir fiche A2) ;
- **gérer correctement la demande de stationnement autour des gares**, en conciliant les besoins des riverains et ceux des utilisateurs du RER (voir fiche B1 et B2).

Par ailleurs, la Commune formule les **demandes complémentaires** suivantes auprès de la SNCB et de la STIB :

- **la mise en service d’ici 2012 d’une septième gare – Verrewinkel**, à proximité du Lycée Français –, qui figure dans le PRD mais dont la construction n’a pas encore été officiellement décidée par la SNCB (voir fiche B2) ;
- **l’augmentation des fréquences sur le réseau RER durant les heures creuses**, avec pour objectif une offre de minimum quatre trains par heure et par sens dans chaque gare implantée à Uccle, tout au long de la journée (voir fiche B10).
- **la desserte de la gare de Saint-Job par le bus 60 de la STIB** afin d’améliorer l’intermodalité train – bus (voir fiche B6).



3.2.2.2. Mesures VICOM et autres infrastructures pour les transports en commun (tram et bus)

Dans le cadre de l’amélioration qualitative de l’offre des transports en commun, la Commune adhère à l’objectif régional d’**amélioration des vitesses commerciale et de la régularité des trams et bus** circulant à Uccle.

Cela se traduit par un ensemble de **mesures pour accorder la priorité aux transports en commun** (voir fiche B4), en complément des mesures visant à fluidifier le trafic sur les grands axes (voir § 3.4).

La commune entreprendra les actions correspondantes sur les voiries relevant de sa compétence, et collaborera activement avec l’Administration Régionale pour la mise en oeuvre des mesures adéquates sur les voiries régionales.

Bien que ces mesures couvriront toutes tous les axes parcourus par une ligne de transports en commun, **trois axes stratégiques feront l’objet d’une attention particulière, dans le cadre**

d’études VICOM à coordonner par la Région, en étroite collaboration avec les exploitants et la Commune :

- o toute la chaussée de Waterloo, définie comme axe structurant bus, et pour lequel une solution sera trouvée à court terme pour le tronçon compris entre l’avenue Legrand et l’avenue Churchill (voir fiche B4 et § 3.4) ;
- o l’axe Stalle – Brugmann, pour lequel des mesures seront prises pour garantir la priorité et la régularité du tram, dans le cadre de la mise en service de la nouvelle ligne 51 ;
- o l’axe de la chaussée d’Alseberg, entre la gare de Calevoet et l’étoile Coghen (étude VICOM en cours).

Par ailleurs, **la Commune se prononce en faveur d’une nouvelle voirie réservée aux transports en commun ainsi qu’aux piétons et cyclistes entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle** (voir fiche B5).

3.2.2.3. Prolongement du métro

A l’heure actuelle, Uccle n’est pas desservie par le réseau métro. Le scénario volontariste adopté par le Collège au terme de la deuxième phase retient, à l’horizon 2020 :

- o le prolongement de l’axe Nord-Sud jusqu’au centre d’Uccle (square Marlow ou Place Danco), avec extension programmée jusqu’à la gare de Calevoet ;
- o la construction d’une nouvelle infrastructure hors voirie pour établir la jonction entre l’avenue Churchill et le boulevard Général Jacques, pour les trams de la Grande Ceinture.

Ces mesures figurent dans le mémorandum « STIB 2020 : Visions d’avenir pour le transport public à Bruxelles » élaboré par la STIB en 2004 suite à une large consultation. Voir fiche B8.

3.2.2.4. Aménagement des arrêts

A l’instar des aménagements prévus pour les gares RER, la commune entreprendra les aménagements nécessaires, en concertation avec les services adéquats de la STIB et de l’AED, **pour améliorer l’accessibilité des arrêts de transports en commun** pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, **ainsi que les conditions d’attente aux arrêts**.

Voir fiche B3.

3.2.2.5. Augmentation de l’offre

La commune intègre dans son Plan Communal de Mobilité la **mise en oeuvre du plan tram/bus de la STIB**, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en juillet 2005 (carte 2).

Celui-ci contient plusieurs améliorations qualitatives et quantitatives de l’offre de transports en commun à Uccle :

- la création d’une nouvelle ligne de tram 51 à haut niveau de service, circulant entre le Parking Stalle et le centre-ville entièrement en site-propre et en tunnel, selon le tracé suivant : rue de Stalle, avenue Brugmann, avenue Albert, pré-métro Albert – gare du Midi – gare du Nord ;
- une nouvelle desserte autobus dans les quartiers Fond’Roy et Prince d’Orange ;
- une traversée plus efficace du Bois de la Cambre par le bus 41 vers Watermael-Boitsfort ;
- un nouvel itinéraire pour le bus 60, désormais en connexion directe avec le Quartier Européen (rond-point Schuman) ;
- l’augmentation des fréquences de passage sur la ligne 98 vers Anderlecht ;
- l’extension du réseau tramway vers Linkebeek, via la chaussée d’Alseberg.

L’ensemble de ces modifications aura été mis en oeuvre par la STIB à l’horizon 2008.

Au-delà de ces modifications, la Commune formule auprès de la Région et de la STIB les **demandes complémentaires** suivantes :

- quelques adaptations de réseau concernant les lignes 38, 41, 48 et 60 pour en améliorer l’efficacité et l’attrait (voir fiche B6) ;
- des augmentations des fréquences de passage sur certaines lignes, pour atteindre les prescriptions du Plan Iris (voir fiche B10) ;
- la création d’une desserte inédite entre Forest, Uccle et l’ULB pour améliorer les liaisons de rocade à partir d’Uccle (voir fiche B7) ;

La concrétisation de ces mesures nécessite des moyens financiers qui ne sont pas budgétisés à l’heure actuelle. **La Commune demande que ces extensions de réseaux soient considérées à l’occasion de la prochaine révision du Contrat de Gestion** entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale, qui est aujourd’hui en préparation et qui portera sur la période 2006-2010.

3.2.2.6. Mesures organisationnelles

En complément aux mesures infrastructurelles et aux adaptations de l’offre évoquées ci-dessus, la Commune **soutiendra activement un ensemble de mesures organisationnelles pour améliorer le fonctionnement des transports publics à Uccle et son attrait auprès des utilisateurs** :

- améliorer l’intégration tarifaire entre tous les exploitants ; en particulier, extension de la zone de validité des tickets « Jump » à tous les arrêts de la chaussée de Waterloo jusqu’à la Petite Espinette et à la gare SNCB de Linkebeek. Voir fiche B11 ;
- harmoniser l’offre sur les axes desservis en même temps par plusieurs exploitants : chaussée de Waterloo (Tec et De Lijn), axe Houzeau – Edith Cavell (STIB et De Lijn). Voir fiche B9 ;

- améliorer les échanges d’information entre la Commune, l’AED et les exploitants. Voir fiche E2.

3.2.3. Les zones 30

Le plan de circulation repose sur les grands principes suivants :

- une classification des voiries selon le régime de vitesse autorisée (50 km/h ou 30 km/h) et leur fonction (voie principale/interquartier, voie de liaison locale et desserte locale) ;
- la multiplication des zones 30.

La mise en œuvre de ces principes aura pour conséquence une limitation du trafic automobile, notamment par la création d’un cadre propice aux déplacements doux.

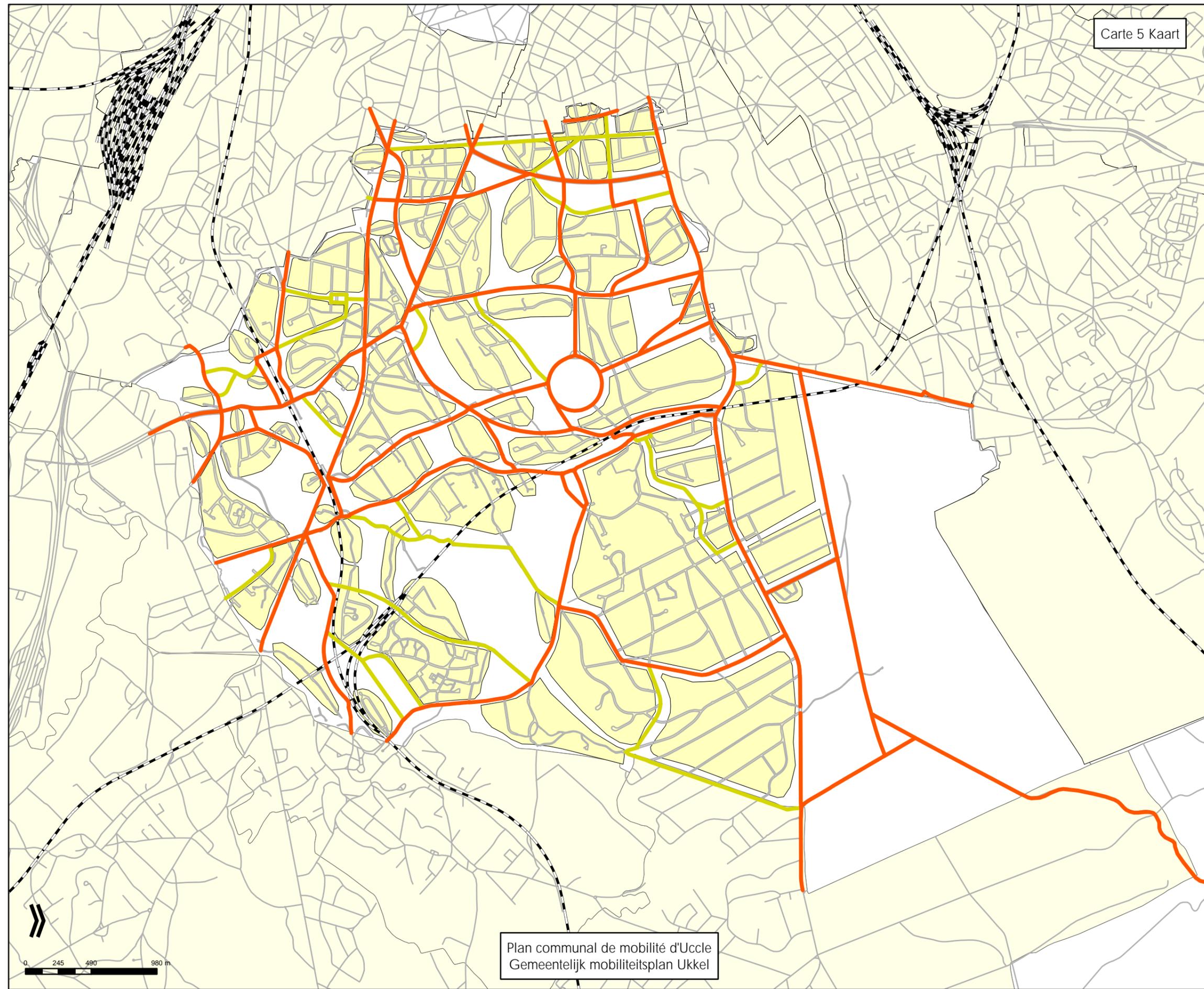
Voir carte 5 : Zones 30 envisageables dans le scénario intermédiaire (horizon 2012)

Voir carte 6 : Zones 30 envisageables dans le scénario volontariste (horizon 2020)

Carte 5 Kaart

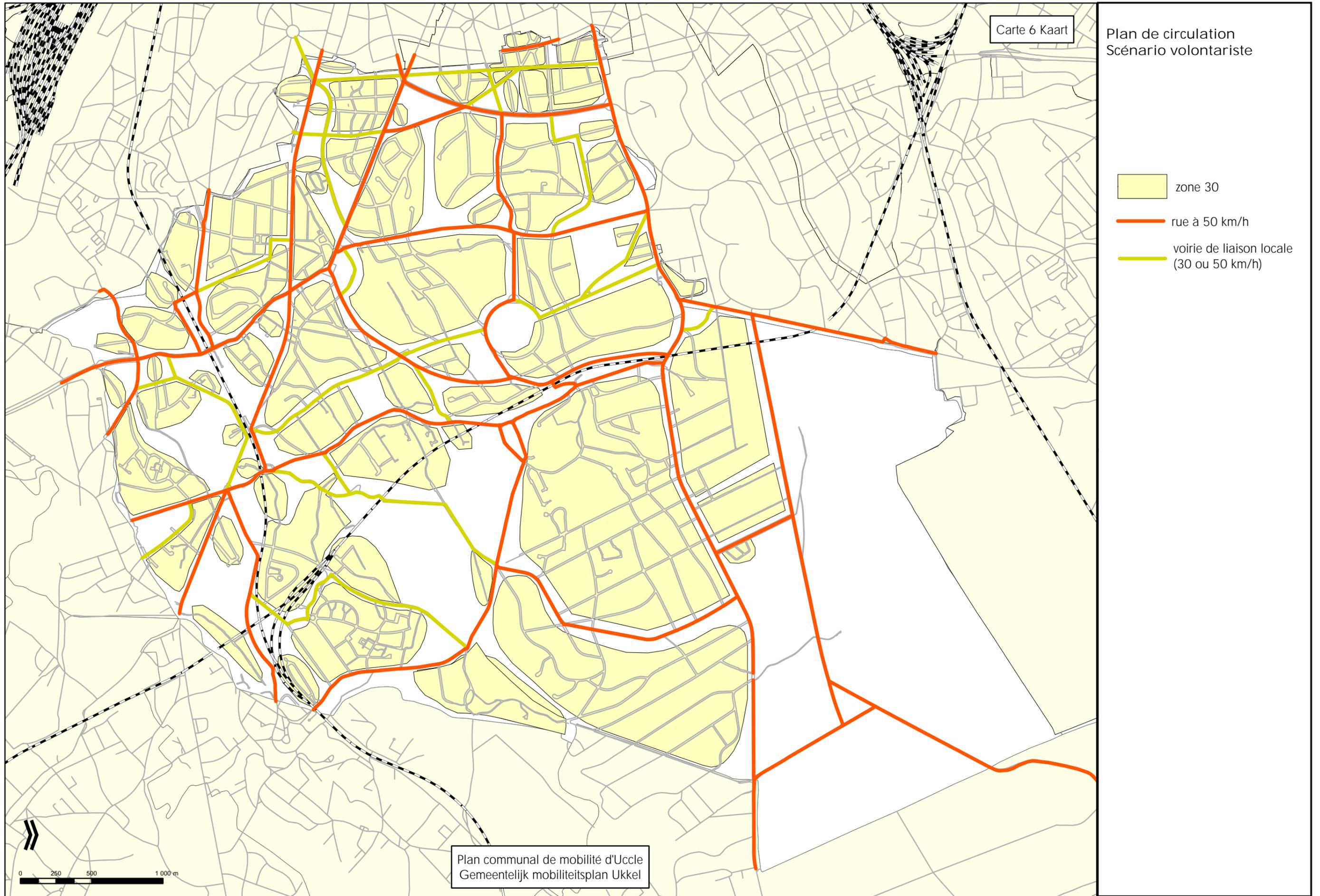
Plan de circulation Scénario intermédiaire

-  zone 30
-  rue à 50 km/h
-  voirie de liaison locale (30 ou 50 km/h)



Plan communal de mobilité d'Uccle
Gemeentelijk mobiliteitsplan Ukkel





Carte 6 Kaart

Plan de circulation
Scénario volontariste

- zone 30
- rue à 50 km/h
- voirie de liaison locale
(30 ou 50 km/h)

Plan communal de mobilité d'Uccle
Gemeentelijk mobiliteitsplan Ukkel



3.2.3.1. Localisation des zones 30

A l’horizon 2012, les voiries indiquées ci-dessous seront maintenues à 50 km/h (voir carte 5) :

- chaussées : d’Alseberg, de Drogenbos, de La Hulpe, de Neerstalle, de Saint-Job, de Waterloo ;
- drèves : de Lorraine, de Saint-Hubert, du Haras ;
- avenues : Brugmann, Churchill, Circulaire, Coghen, De Fré, de la Floride, de la Gazelle, de l’Observatoire, de Mercure, des Hospices, Dolez, du Prince de Ligne, du Prince d’Orange, du Vert Chasseur, Houzeau, Jean et Pierre Carsoel, Latérale, Messidor, Molière, Montjoie (entre la rue Ernest Gossart et l’avenue de la Floride), Van Bever, Van Goitsenhoven, Wolvendael ;
- Dieweg ;
- rues : Basse, de l’Etoile, de Stalle, de Stalle prolongée, de Wansijn, des Bigarreux, des Myosotis, du Bourdon, du Château d’Or, du Merlo (entre la rue Gatti de Gamond et la rue du Roetaert), du Routaert, Edith Cavell, Egide Van Ophem, Engeland (entre l’avenue de la Gazelle et l’avenue des Hospices), Engeland (entre le Dieweg et la chaussée de Saint-Job), Ernest Gossart, Gatti de Gamond.

Ces axes correspondent aux voies principales et aux interquartiers définis dans le Plan Régional de Développement, complétés par quelques autres interquartiers « de fait » et les principaux axes du réseau local parcourus par les transports en commun. Ils délimitent des « mailles » destinées à être aménagées en zone 30.

Toutes les voiries qui ne sont pas reprises dans la liste ci-dessus pourront être aménagées en zone 30.

Cependant, les mailles les plus grandes seront traversées par des *voies de liaison locales* (en jaune sur la carte 5), où s’applique la limite de 30 ou 50 km/h, mais où les aménagements prévoient une fonction de liaison locale (tolérance d’un certain niveau de trafic de transit).

A l’horizon 2020, plusieurs voiries définies à 50 km/h auront été requalifiées en *voies de liaison locale* à 30 km/h, et le nombre de rues aménagées en zone 30 sera sensiblement augmenté par rapport à la situation prévue en 2012. Ainsi, la taille des mailles aménagées en zone 30 sera augmentée.

Les voiries indiquées ci-dessous seront maintenues à 50 km/h (carte 6) :

- chaussées : d’Alseberg (entre la chaussée de Drogenbos et Linkebeek), d’Alseberg (entre le Dieweg et Forest), de Drogenbos, de La Hulpe, de Neerstalle, de Saint-Job, de Waterloo ;
- avenues : Brugmann, Churchill, Circulaire (entre l’avenue de Mercure et l’avenue Houzeau), De Fré, de Mercure, des Hospices, Dolez, du Prince de Ligne, du Prince d’Orange, Houzeau, Jean et Pierre Carsoel, Latérale, Van Bever, Wolvendael ;

- drèves : de Lorraine, de Saint-Hubert, du Haras
- rues : de l'Etoile, de Stalle, de Stalle prolongée, de Wansijn, du Bourdon, du Château d'Or, du Merlo (entre la rue Gatti de Gamond et la rue du Roetaert), du Routaert, Edith Cavell, Engeland (entre le Dieweg et la chaussée de Saint-Job), Gatti de Gamond.

3.2.3.2. Principes d'aménagement des voies de liaison locale

Les *voies de liaison locale* sont des zones 30 à part entière ; cependant, en raison de leur localisation, le maintien d'un certain niveau de trafic de transit y est toléré, et les aménagements visent dès lors principalement à **limiter la vitesse des automobilistes**.

Les moyens qui seront pris pour y parvenir comprennent :

- la réduction de la largeur de la voirie carrossable et l'élargissement en contrepartie des trottoirs ou l'installation d'une bande cyclable suggérée ou d'une piste cyclable ;
- une rupture de linéarité de la voirie carrossable, soit par l'alternance du stationnement, soit par l'installation du mobilier urbain adéquat (arbres, bacs à fleurs,...) ;
- la création d'oreilles de trottoirs aux carrefours ;
- des dispositifs visuels pour rompre l'impression de largeur et de linéarité de la voirie : alternance des matériaux utilisés aux carrefours, rétrécissements locaux, dispositifs canaliseurs de trafic...
- des dos d'âne et plateaux surélevés.



Dispositif pour réduire localement la largeur de la voirie (avenue Vanderaley)



Alternance du stationnement (rue Henri Van Zuylen)

Dans la mesure du possible, la création de nouveaux dispositifs surélevés ne sera envisagée qu’en dernier recours. L’expérience indique en effet que l’efficacité de ces dispositifs pour ralentir le trafic est inférieure à celle des autres types d’aménagements (les automobilistes ont tendance à freiner au dernier moment) ; en même temps, ils occasionnent des nuisances pour les riverains (bruits de frein et vibrations).

Les nouveaux dispositifs surélevés qui seront malgré tout installés seront conçus de manière à ne pas gêner les cyclistes. Ils pourront être aisément franchis ou contournés par ces derniers. Les dispositifs de type ‘coussin berlinois’ répondent par exemple à cette exigence.



Dispositif de type ‘coussin berlinois’. Source : code de bonne pratique des aménagements cyclables – MET (2000)

De la même manière, les dispositifs canalisateurs de trafic pourront être franchis sans gêne ni danger par les cyclistes.



Accès des cyclistes au SUL de l’avenue des Tilleuls

3.2.3.3. Principes d’aménagement des mailles aménagées en zone 30

Les mailles aménagées en zone 30 combinent l’**objectif de réduction des vitesses** à celui d’une **diminution sensible du trafic de transit**.

Dès lors, les aménagements suivants seront prévus en compléments des dispositifs ralentisseurs de trafic exposés ci-dessus :

- installation de sas d’entrée aux accès à la zone 30 ;
- limitation, dans la mesure du possible, du nombre d’accès et de sorties à la maille ;
- plans de circulation à l’échelle de la maille se traduisant par la mise à sens uniques contraires de certaines rues (ou tronçons de rues) ;
- lorsque ces dispositifs sont insuffisants et/ou impossibles à mettre en oeuvre en raison de la configuration locale des lieux, mise en circulation locale de l’ensemble de la maille.



Construction d’un sas d’accès à la zone 30 ‘René Gobert’ – janvier 2006



Accès à la zone 30 ‘Colonel Chaltin – Fauvette – Château d’Eau’

Dans le cadre de la mise en oeuvre des plans de circulation à l’échelon local, la mise à sens unique de certaines rues ou tronçons de rues fournit l’opportunité de **redistribuer l’espace public de façon plus équitable entre les différentes catégories d’utilisateurs**. Une mise à sens unique doit en effet s’accompagner d’une diminution de la largeur de la voirie carrossable, pour éviter d’inciter les automobilistes à augmenter leurs vitesses. L’espace ainsi récupéré sera mis à profit, selon les endroits, pour :

- élargir les trottoirs ;
- créer ou améliorer les cheminements cyclables (nouveaux SUL et/ou pistes cyclables) ;
- déplacer ou augmenter l’offre d’emplacements de stationnement, le cas échéant, dans les quartiers qui enregistrent des difficultés structurelles dans ce domaine.

Les rues étroites dans les quartiers densément urbanisés où l’espace est insuffisant pour installer des trottoirs de 1,5 mètres seront, à terme, aménagées en zones résidentielles. Ce type d’aménagement ne prévoit pas de distinction explicite entre la partie carrossable de la voirie et les trottoirs ; au contraire, les piétons peuvent y utiliser toute la largeur de la voie publique.

3.2.4. Les axes structurants

Les axes structurants correspondent aux axes maintenus à 50 km/h, et dont la liste a été donnée dans le § 3.2.3.

Parallèlement à la mise en oeuvre des zones 30, des mesures seront prises pour améliorer le fonctionnement des axes structurants, pour répondre aux objectifs suivants :

- **Dissuader le trafic de transit** de pénétrer dans les mailles résidentielles ;
- Permettre un **écoulement optimal des transports en commun** aux endroits où ils ne disposent pas d’un site propre ;
- Améliorer la **sécurité routière** pour tous les utilisateurs.

Ces mesures reposent sur les actions indiquées ci-dessous.

3.2.4.1. Axes prioritaires

Les axes suivants sont définis comme prioritaires, et la priorité de droite ne s’y applique pas :

- chaussées : d’Alseberg (entre la chaussée de Drogenbos et Linkebeek), d’Alseberg (entre le Dieweg et Forest), de Drogenbos, de La Hulpe, de Neerstalle, de Saint-Job, de Waterloo ;
- avenues : Brugmann, Churchill, De Fré, du Prince de Ligne, Van Bever ;
- drèves : de Lorraine, de Saint-Hubert, du Haras ;
- rues : de l’Étoile, de Stalle, de Stalle prolongée, du Château d’Or.

Par rapport au plan de circulation actuel, la priorité de droite est supprimée avenue De Fré, chaussée de Saint-Job, avenue du Prince de Ligne, chaussée de Neerstalle et rue de l’Étoile.



3.2.4.2. Interventions aux carrefours

Voir carte 7 : Intervention aux carrefours

Des interventions ponctuelles seront apportées aux carrefours repris sur la carte 7 ci-dessous. . Ces interventions, et tout particulièrement celles concernant la chaussée de Saint-Job, devront être concrétisées avant sa mise en voie prioritaire.

Celles-ci consistent à améliorer la sécurité routière, la fluidité du trafic et/ou les vitesses commerciales des transports en commun, par les moyens suivants :

- sécurisation des traversées piétonnes ;
- optimisation des grilles de feux, afin de favoriser le trafic restant sur les grands axes ;
- aménagement si nécessaire de bandes de pré-sélection aux carrefours pour y sécuriser les mouvements de tourne-à-gauche et éviter la création de files en amont ;

- équipements favorisant systématiquement la fluidité et la régularité des transports en commun, aux endroits où cela est possible : corridor autobus, phase verte prioritaire aux carrefours à feux, évacuation préventive d’un carrefour à l’approche d’un tram ou d’un bus, etc.

Carte 7 Kaart

Plan de circulation Mesures complémentaires

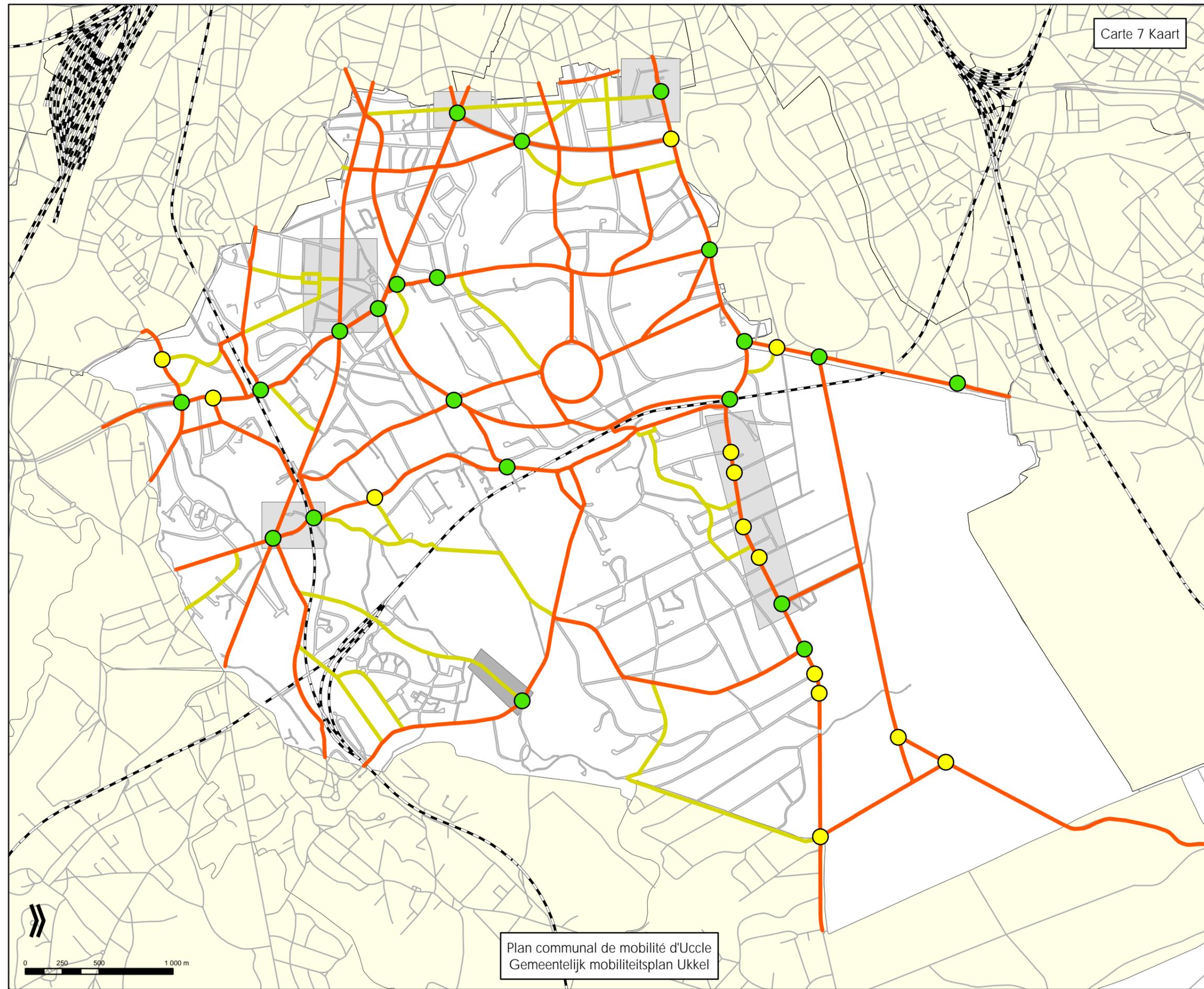
-  rue à 50 km/h
-  voirie de liaison locale
(30 ou 50 km/h)

Actions aux carrefours

-  sécurisation
-  fluidification / VICOM

Périmètres d'actions prioritaires

-  embellissement et meilleur
partage de l'espace
-  adaptation du gabarit
de la voirie à sa fonction



Plan communal de mobilité d'Uccle
Gemeentelijk mobiliteitsplan Ukkel



3.2.5. Connexion des mailles résidentielles aux axes structurants

Dans la mesure du possible en fonction de la configuration des lieux, le nombre de connexions entre les mailles résidentielles aménagées en zone 30 et les axes structurants sera limité.

Ces principes ont pour double objectif de contribuer à la diminution du trafic de transit dans les zones 30 (suppression des ‘raccourcis’ prioritaires à travers les quartiers résidentiels) et à la fluidification des axes structurants (diminution du nombre de points de conflits). Ils seront mis en oeuvre par la création (ou la modification) de sens uniques donnant accès aux quartiers résidentiels.

Pour les mêmes raisons, les mouvements de tourne-à-gauche depuis les grands axes vers les mailles résidentielles seront interdits (signalisation verticale et/ou installation d’une berme centrale à la hauteur du carrefour) s’il existe un itinéraire alternatif praticable à faible distance.

3.2.5.1. Amélioration de la sécurité routière

Des mesures complémentaires seront prises sur les axes structurants pour éviter que la mise en oeuvre des principes d’action exposés ci-dessus ne se traduise par une augmentation des vitesses des automobilistes et de la dangerosité pour les usagers faibles. Celles-ci comprennent :

- o l’installation systématique de trottoirs garantissant une largeur dégagée de minimum 1,5 mètre et la sécurisation des traversées piétonnes ;
- o des mesures infrastructurelles pour garantir le respect strict de la vitesse à 50 km/h (réduction de la largeur de la voirie carrossable, rupture de linéarité, dispositifs visuels... – voir § 3.2.3.2) ;
- o l’augmentation du contrôle et de la répression des infractions de roulage, si nécessaire en installant des radars automatiques aux endroits adéquats.

3.2.6. Le plan de stationnement

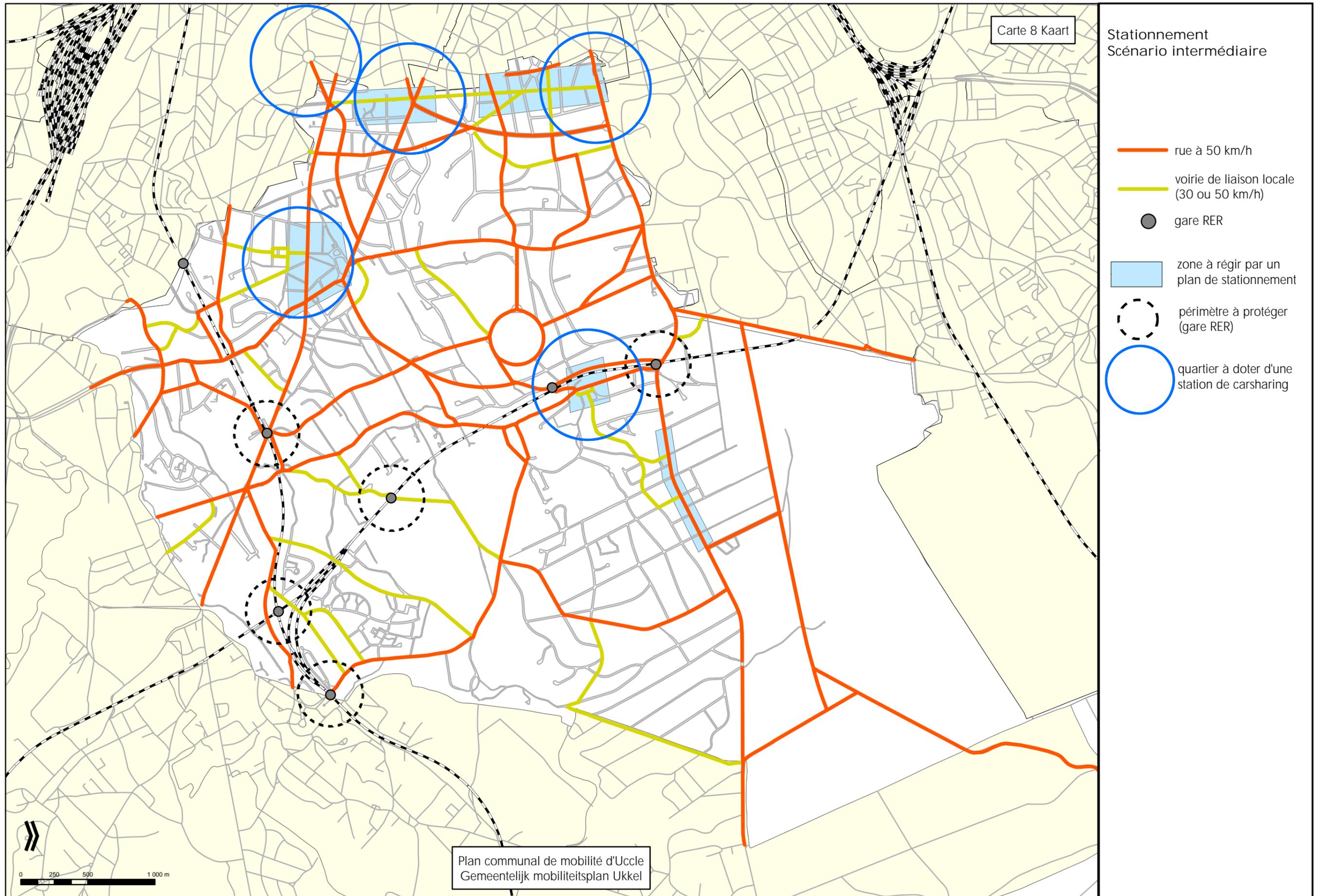
Voir carte 8 : *Le plan de stationnement dans le scénario intermédiaire (horizon 2012)*

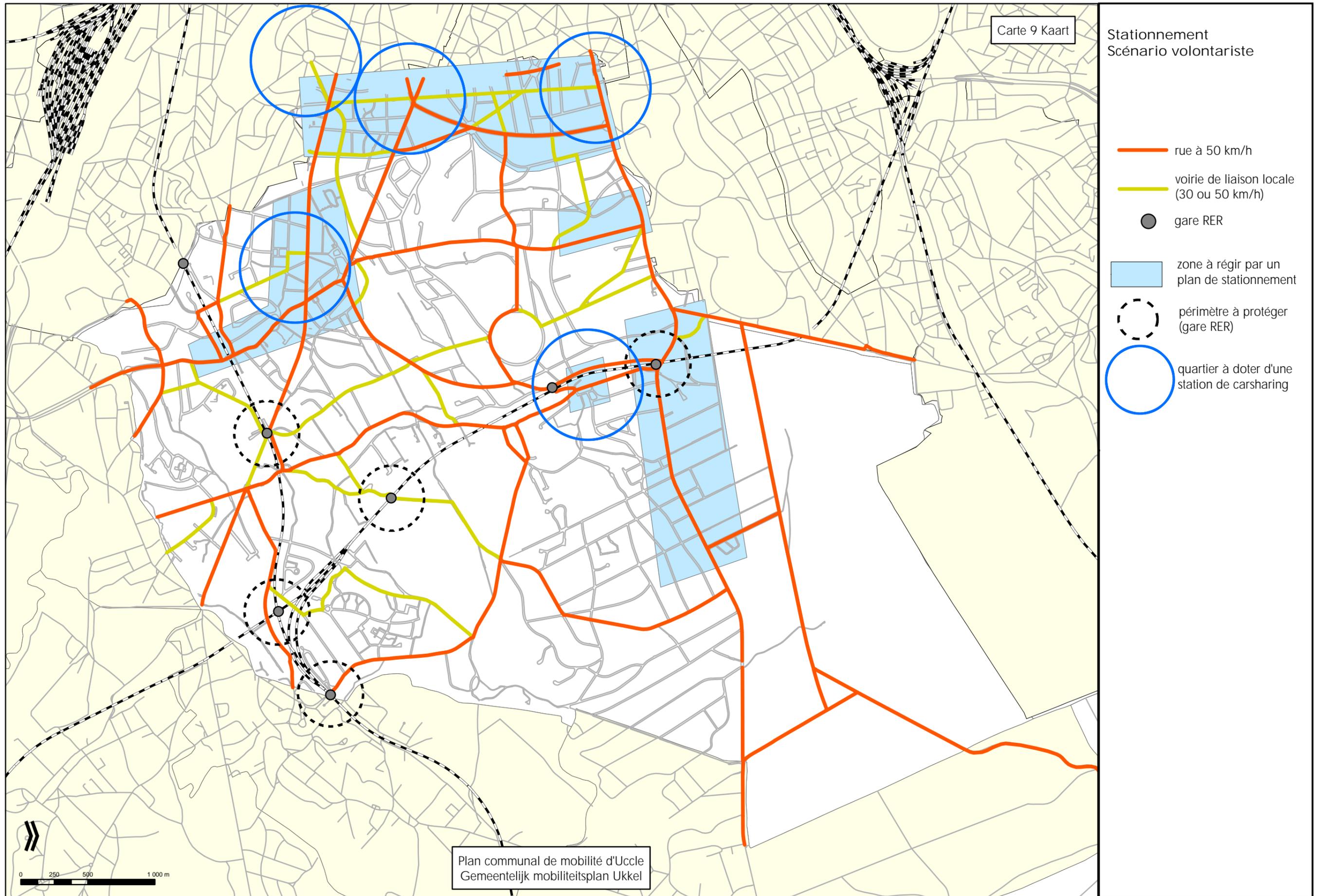
Voir carte 9 : *Le plan de stationnement dans le scénario volontariste (horizon 2020)*

Le plan de stationnement a pour objectif de favoriser le stationnement résidentiel et la rotation des emplacements dans les secteurs qui enregistrent un déséquilibre structurel entre l’offre et la demande, et qui cumulent plusieurs fonctions : quartier d’habitat, noyau commercial, zone administrative et/ou pôle intermodal (future gare RER).

Les zones à régir par un plan de stationnement figurent sur les cartes 8 et 9 ci-dessous, respectivement à l’horizon 2012 et 2020, et sont détaillées dans la fiche C1.

Par ailleurs, le Plan de Stationnement prévoit l’installation de stations de voitures partagées (car-sharing) dans plusieurs quartiers de la commune (fiche C2).





3.3. Plans de circulation au niveau local

Les plans de circulation au niveau local concrétisent les principes d'action exposés dans le chapitre précédent. Ils sont complétés par des propositions d'aménagement de carrefours, qui seront détaillés dans le § 3.4.

Les cartes ci-dessous indiquent respectivement :

- le plan de circulation en vigueur au 1^{er} janvier 2006 (réseau routier et sens de circulation) ;
- le plan de circulation proposé dans le cadre du Plan Communal de Mobilité (mise en œuvre à moyen terme – horizon 2012 – du scénario intermédiaire, tel que décrit dans le rapport de phase 2), en distinguant le réseau routier uniquement (vitesses et sens de circulation) et le réseau routier complété des itinéraires et infrastructures pour vélos (ICC, ICR, promenade verte, projet de voies vertes).

Les nouveaux itinéraires cyclables communaux sont détaillés dans la fiche A5 du § 3.5. Le plan de stationnement est décrit dans la fiche C1 du § 3.7.

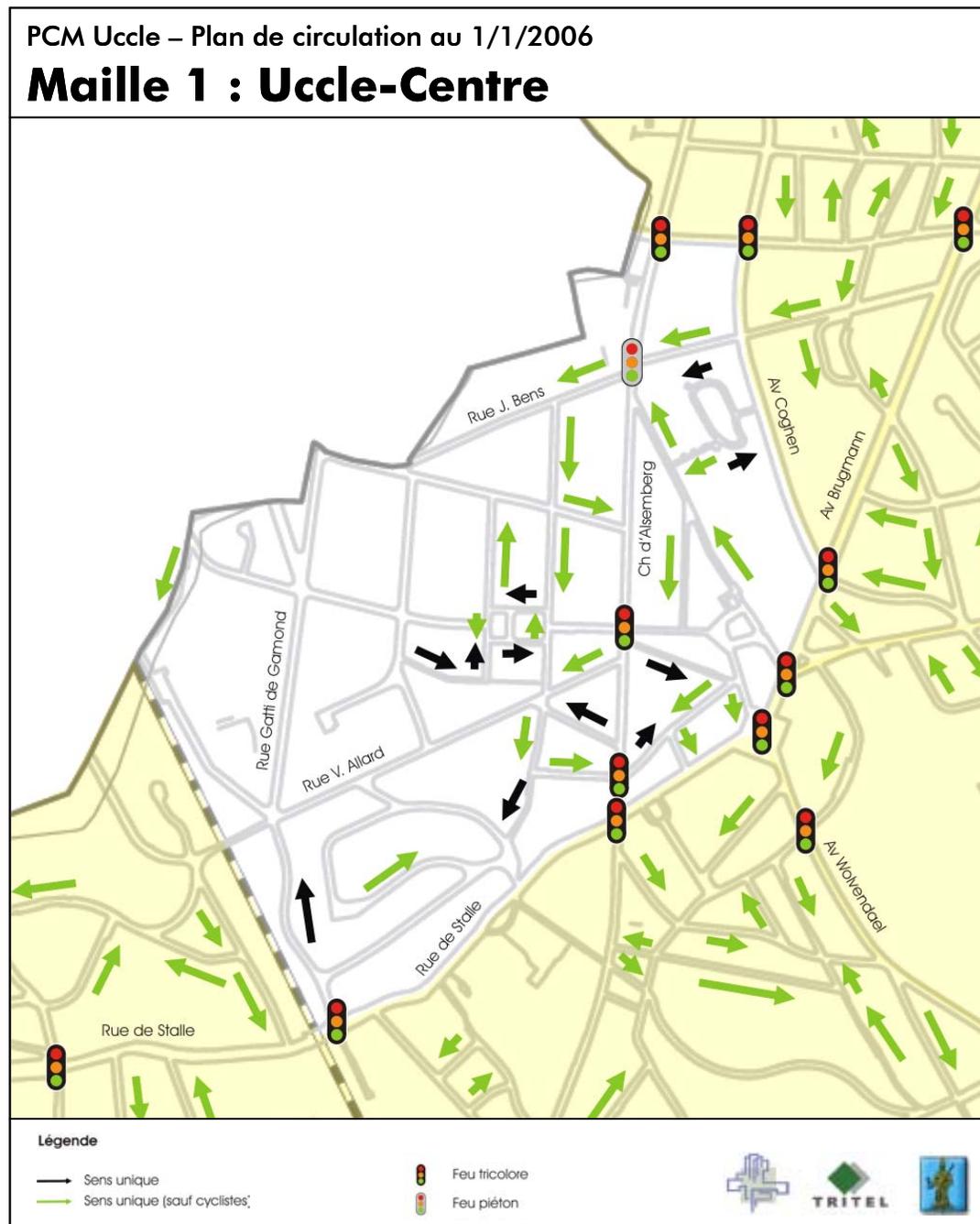
Vue d’ensemble

Uccle a été divisée en 14 « mailles » qui ont servi de base pour l’élaboration des plans de circulation au niveau local. Dans la suite du texte, les plans de circulation sont détaillés au niveau des mailles ; celles-ci figurent ci-dessous.

Tous les plans de circulation proposés ci-dessous seront évalués et feront l’objet d’adaptations si nécessaire, après essai.



3.3.1. Maille 1 : Uccle-Centre



PCM Uccle – Plan de circulation proposé

Maille 1 : Uccle-Centre



PCM Uccle – Plan de circulation proposé (avec itinéraires cyclables) Maille 1 : Uccle-Centre



Légende					
	Axe structurant (50 km/h)		Sens unique inchangé		ICR existant - à aménager
	Voisie de liaison locale (30 km/h ou 50 km/h)		Sens unique (sauf cyclistes) inchangé		ICC existant - à aménager
	Feu tricolore		Nouveau sens unique (sauf cyclistes) ou sens unique (sauf cyclistes) modifié		Promenade verte aménagée - à aménager
	Feu piéton				Projet de voie verte (BGE)
	Circulation locale				Piste cyclable existante - à aménager



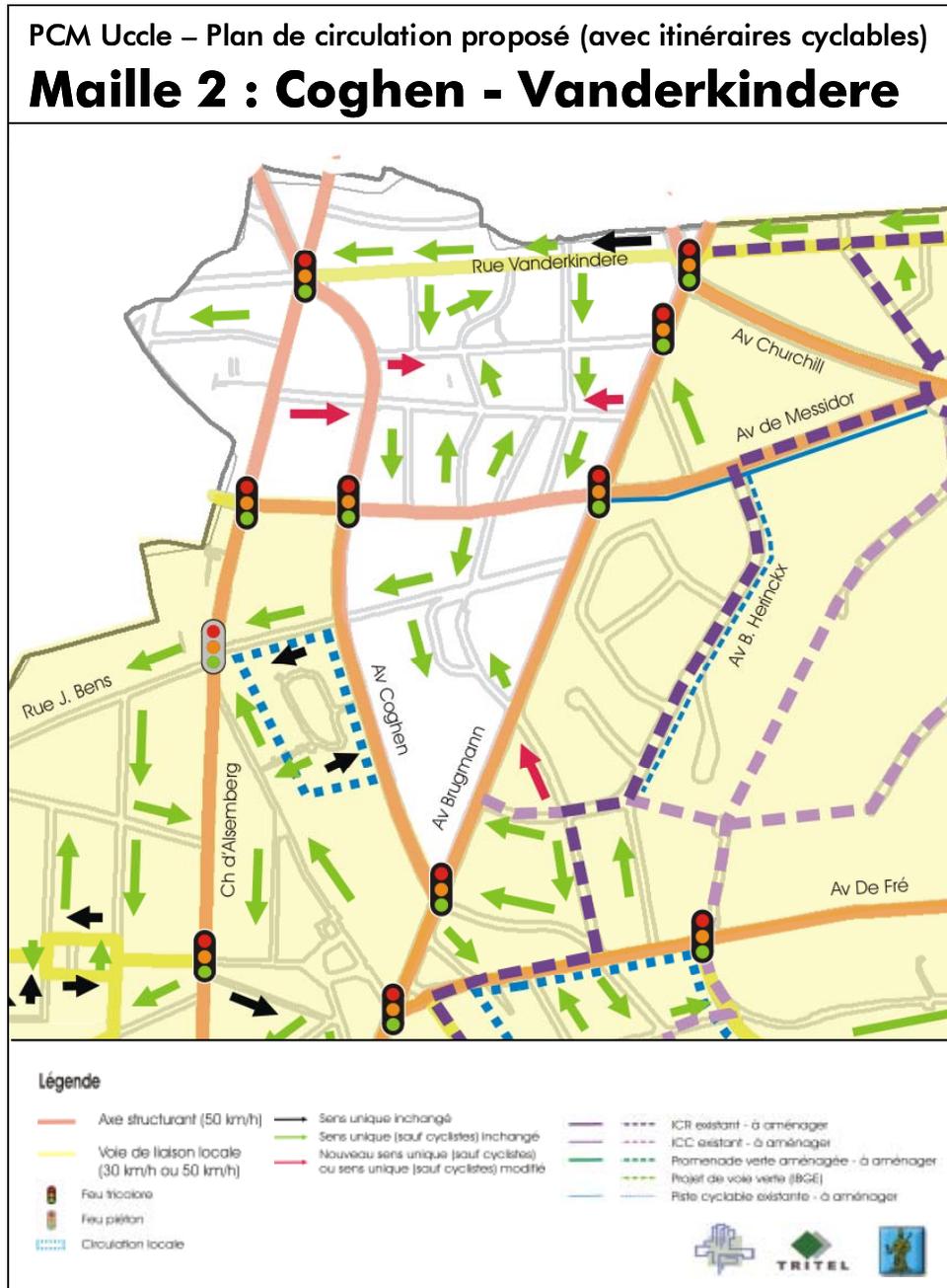
La situation actuelle de la rue Xavier De Bue, entre la chaussée d'Alseberg et le Parvis Saint-Pierre, ne peut être maintenue. Les trottoirs sont trop petits. Les véhicules ont difficile à se croiser. Il y a lieu dès lors de supprimer le stationnement dans ce tronçon de la rue Xavier De Bue. L'expérience doit être tentée d'une circulation sans stationnement, avec une vitesse limitée et la création d'aires de livraisons protégées dans ou aux environs de la rue Xavier De Bue.

La capacité du parking Saint-Pierre doit être mieux exploitée par un meilleur fléchage du parking.

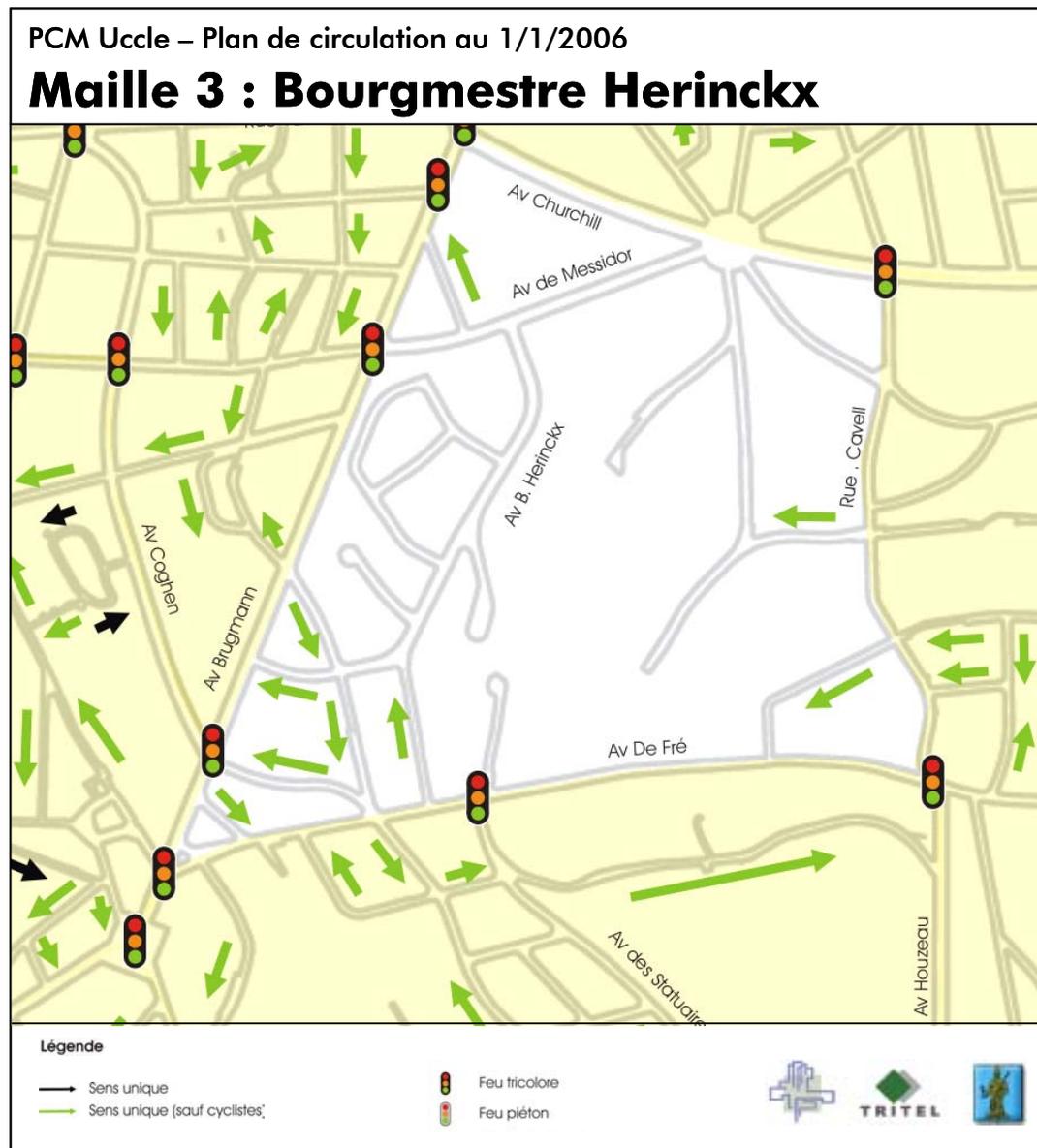
3.3.2. Maille 2 : Etoile – Vanderkindere





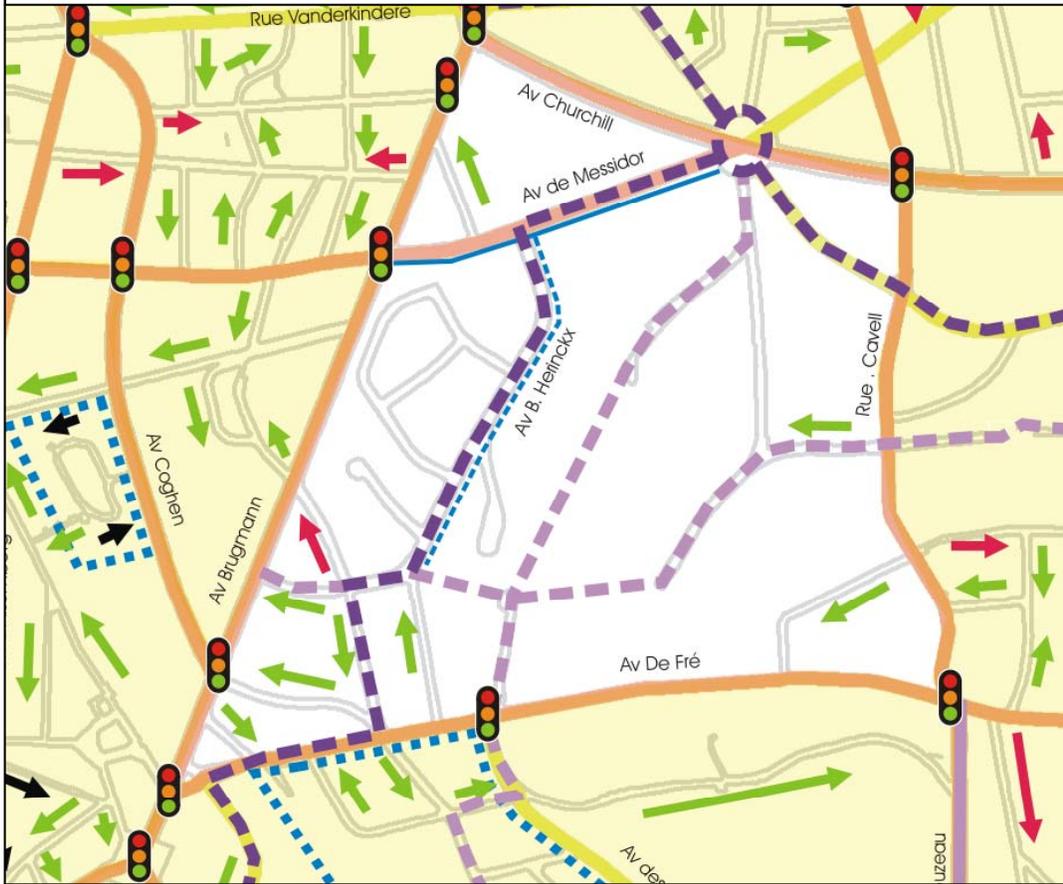


3.3.3. Maille 3 : Bourgmestre Herinckx





PCM Uccle – Plan de circulation proposé (avec itinéraires cyclables)
Maille 3 : Bourgmestre Herinckx

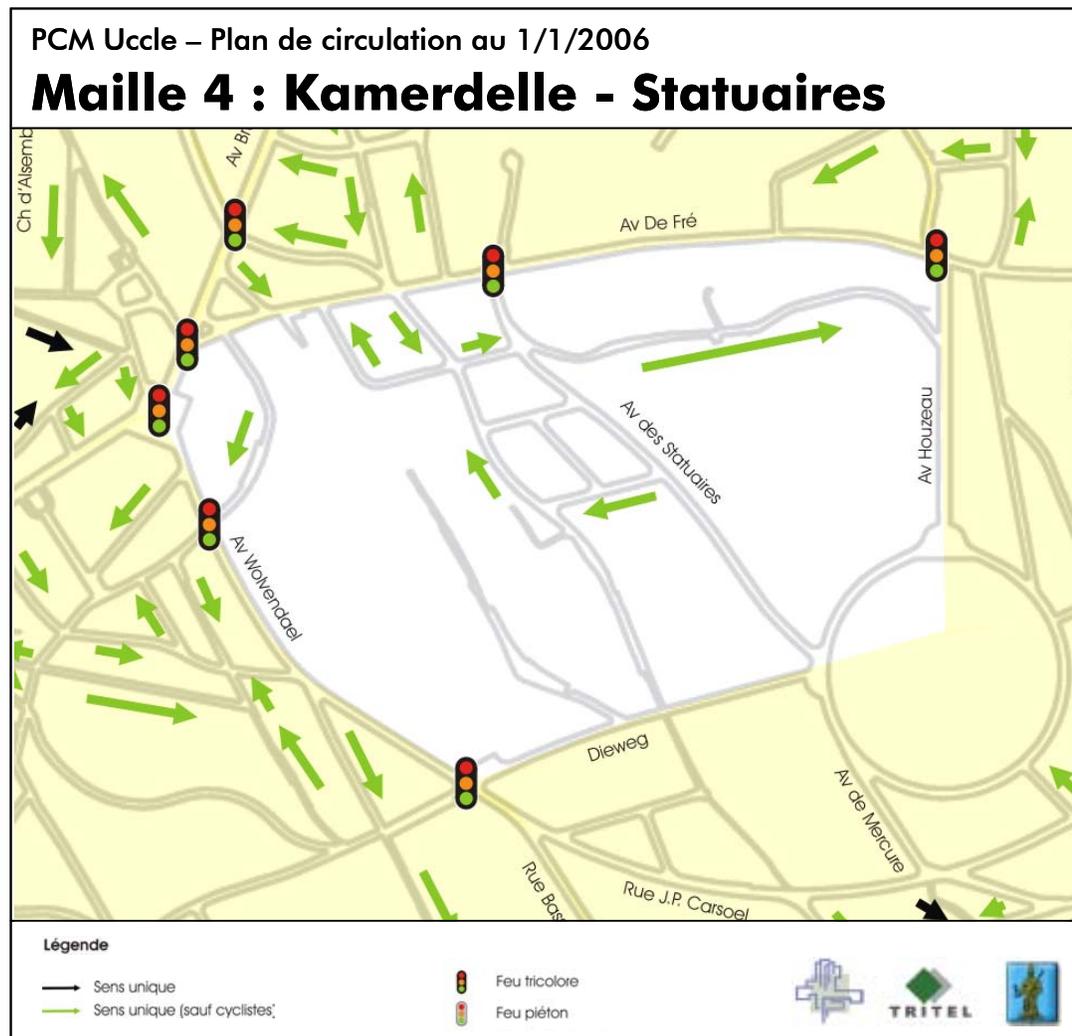


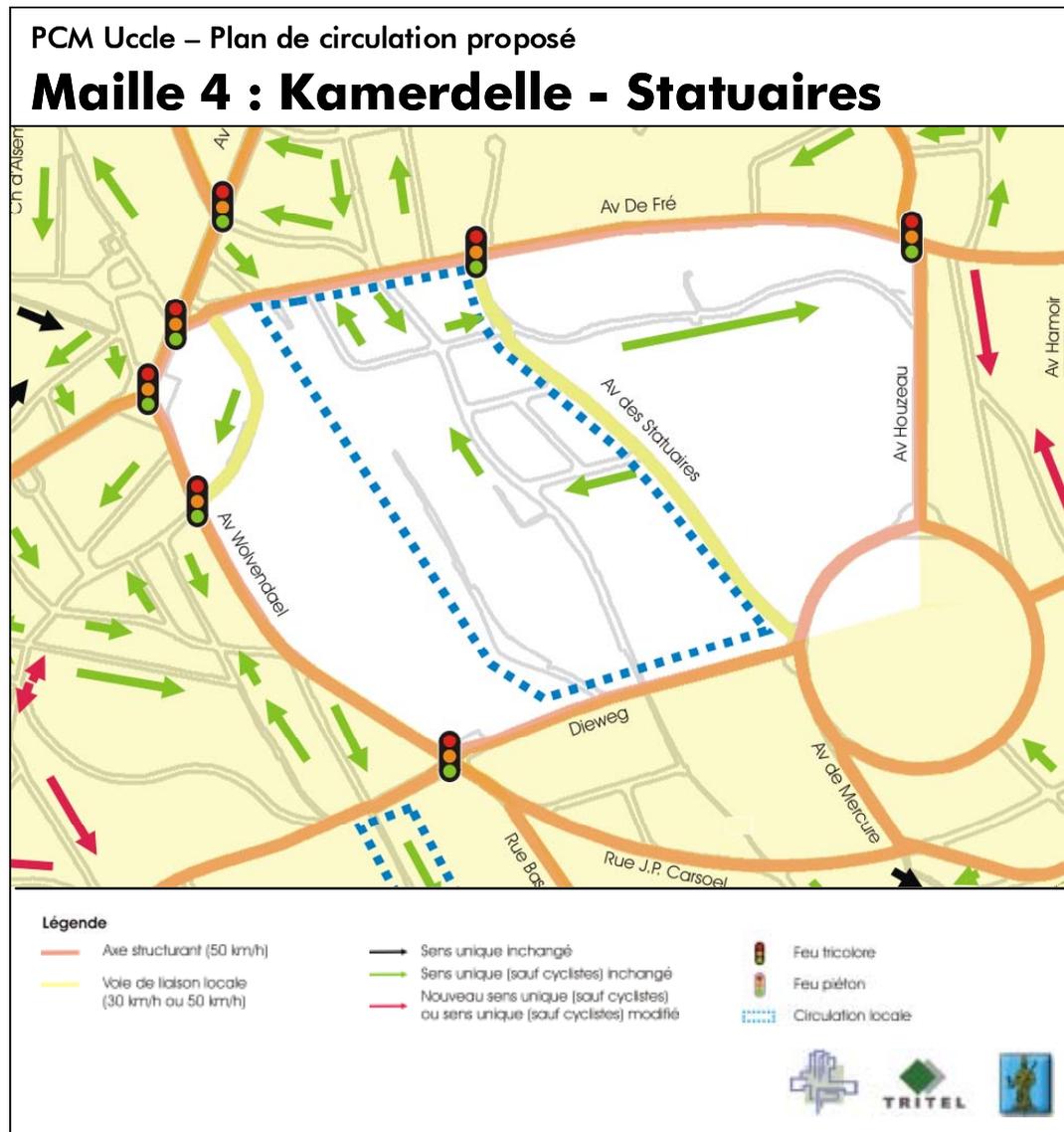
Légende

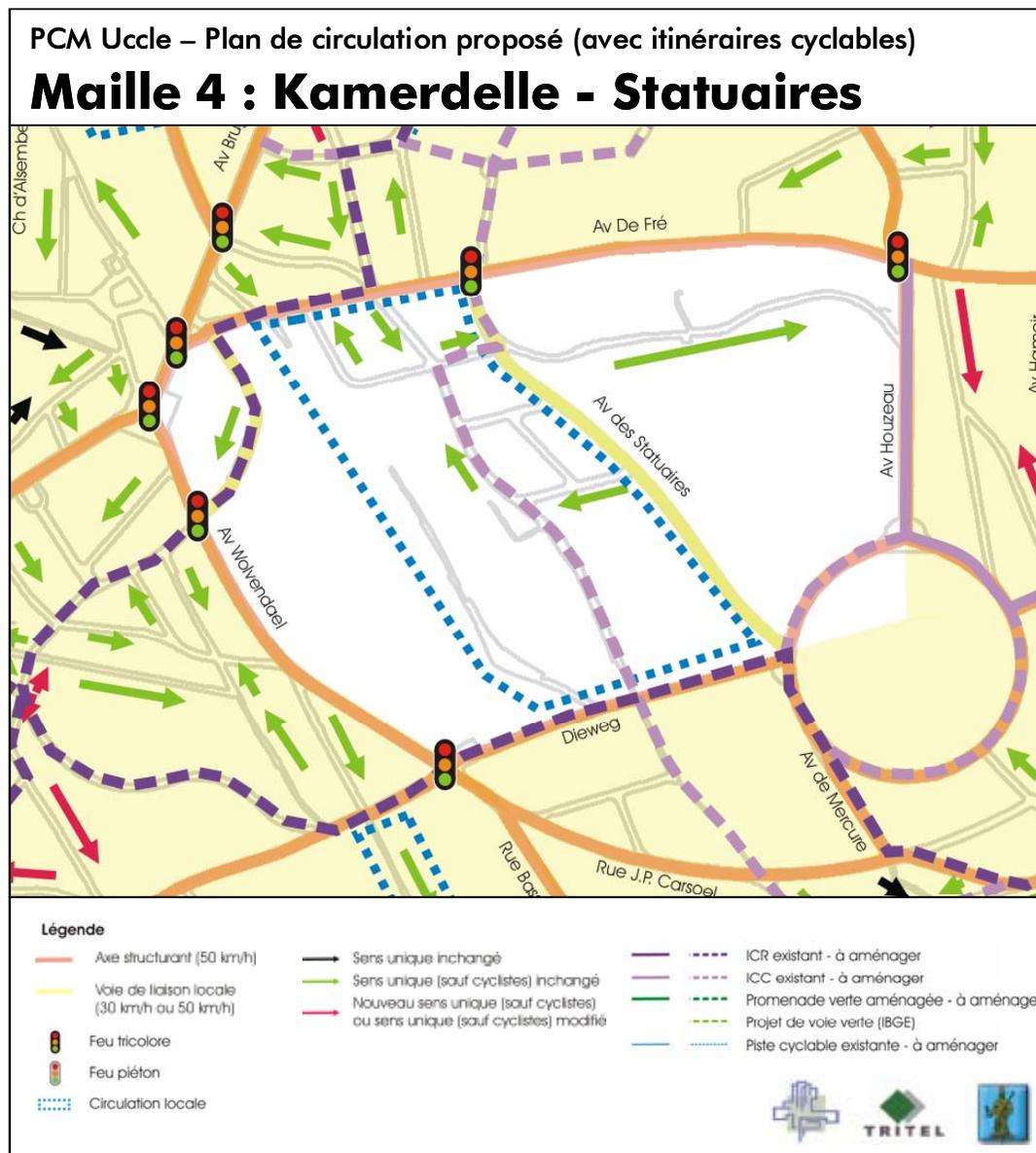
- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| Ave structurant (50 km/h) | Sens unique inchangé | ICR existant - à aménager |
| Voie de liaison locale (30 km/h ou 50 km/h) | Sens unique (sauf cyclistes) inchangé | ICC existant - à aménager |
| Feu tricolore | Nouveau sens unique (sauf cyclistes) ou sens unique (sauf cyclistes) modifié | Promenade verte aménagée - à aménager |
| Feu piéton | | Projet de voie verte (IBGE) |
| Circulation locale | | Piste cyclable existante - à aménager |



3.3.4. Maille 4 : Kamerdelle – Statuaires

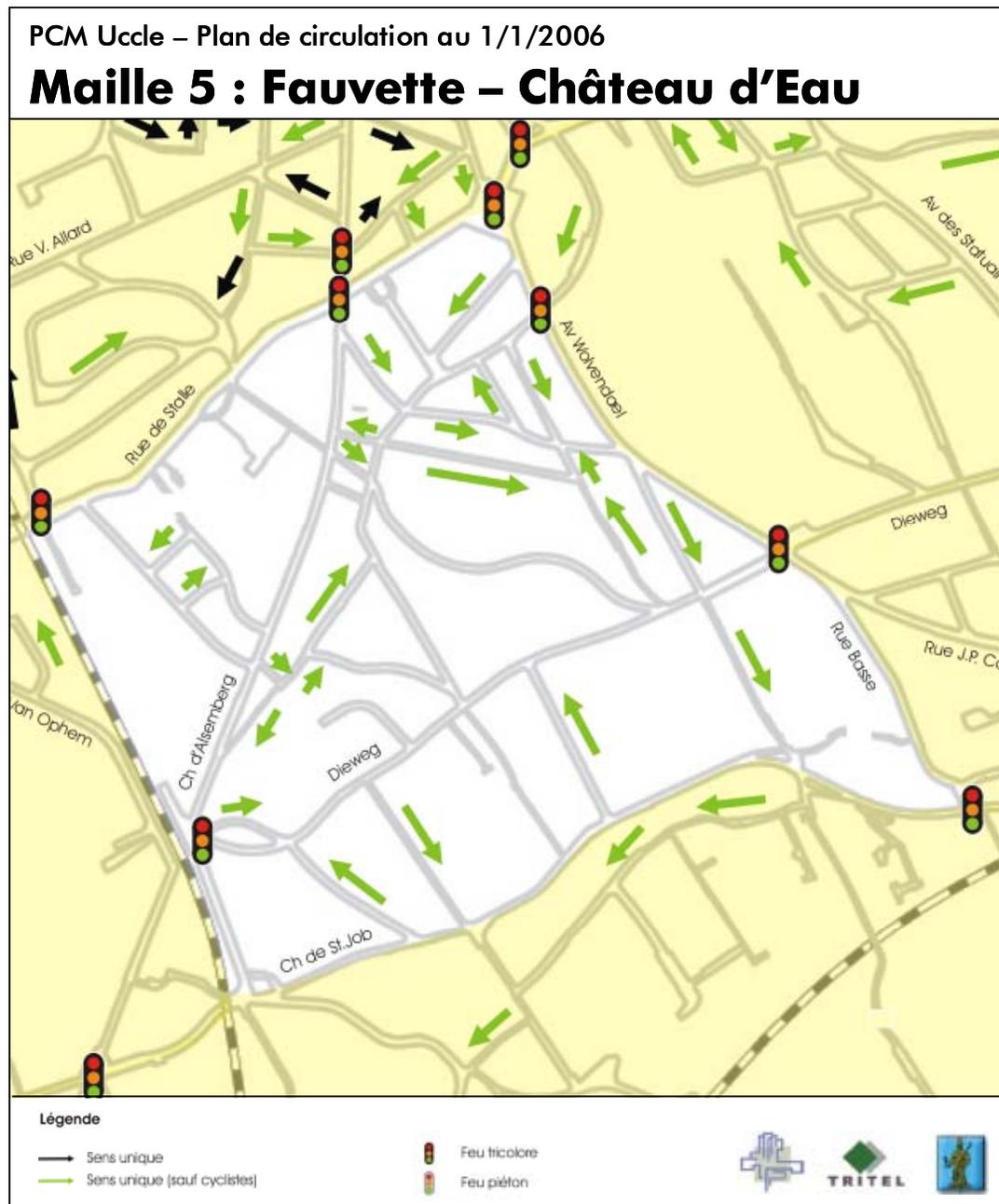


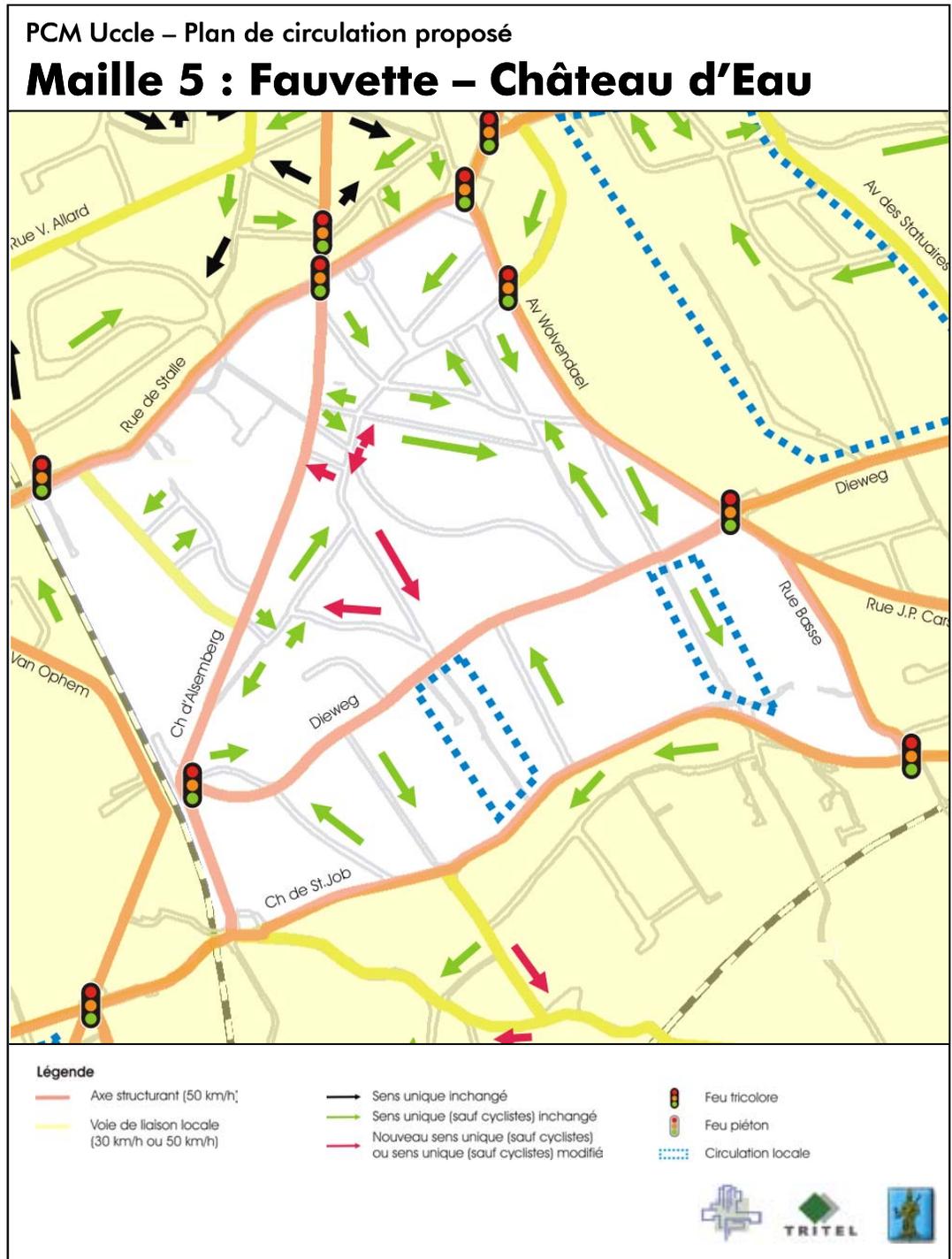




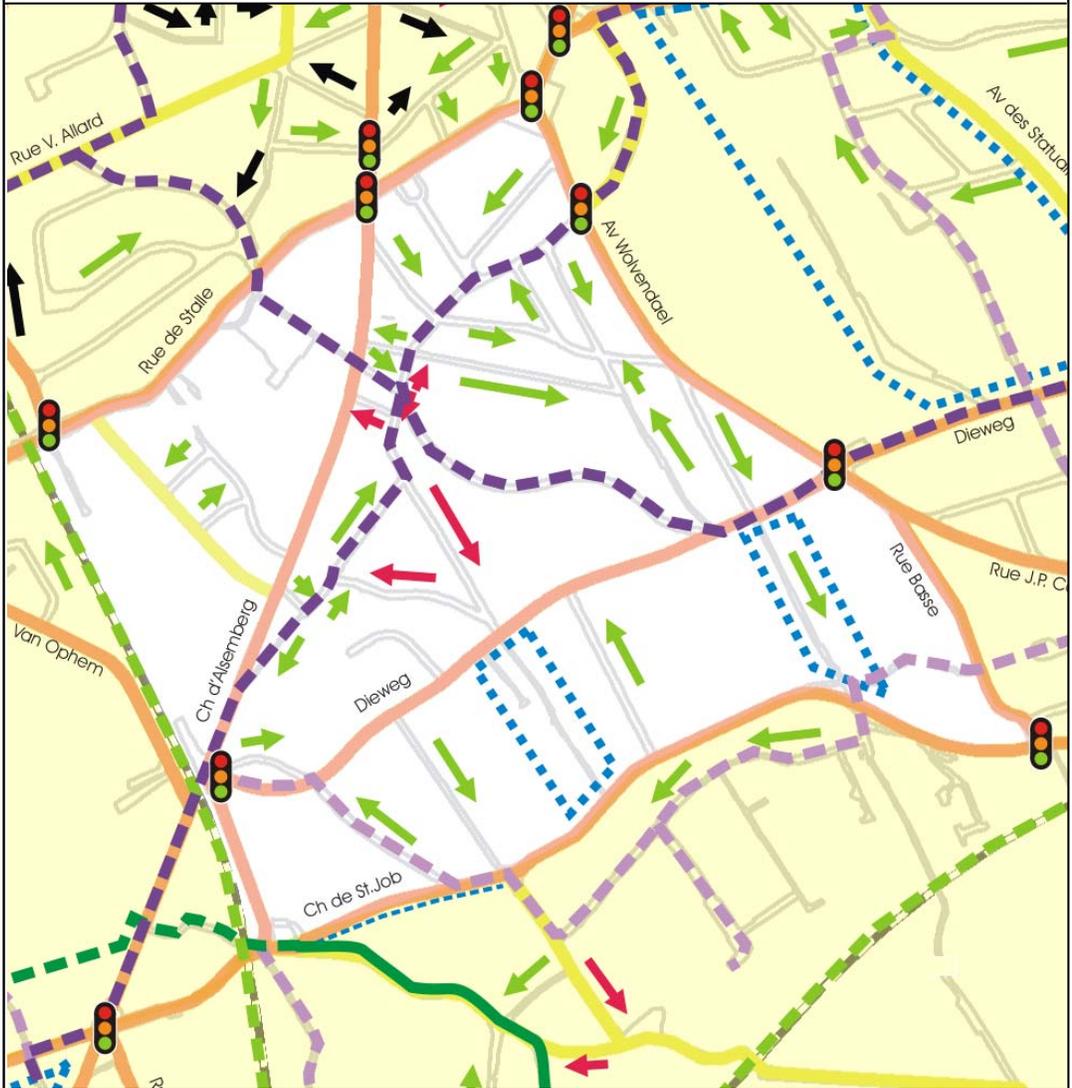
Le plan ne propose pas, à ce stade, de modifier les sens de circulation dans la zone de circulation locale à créer. Le nouveau plan de circulation dans cette maille devra être adapté, en concertation avec les habitants, lorsque l’avenue De Fré aura été mise en voie prioritaire et que les effets de cette mesure auront été évalués.

3.3.5. Maille 5 : Fauvette – Château d’Eau





PCM Uccle – Plan de circulation proposé (avec itinéraires cyclables)
Maille 5 : Fauvette – Château d’Eau

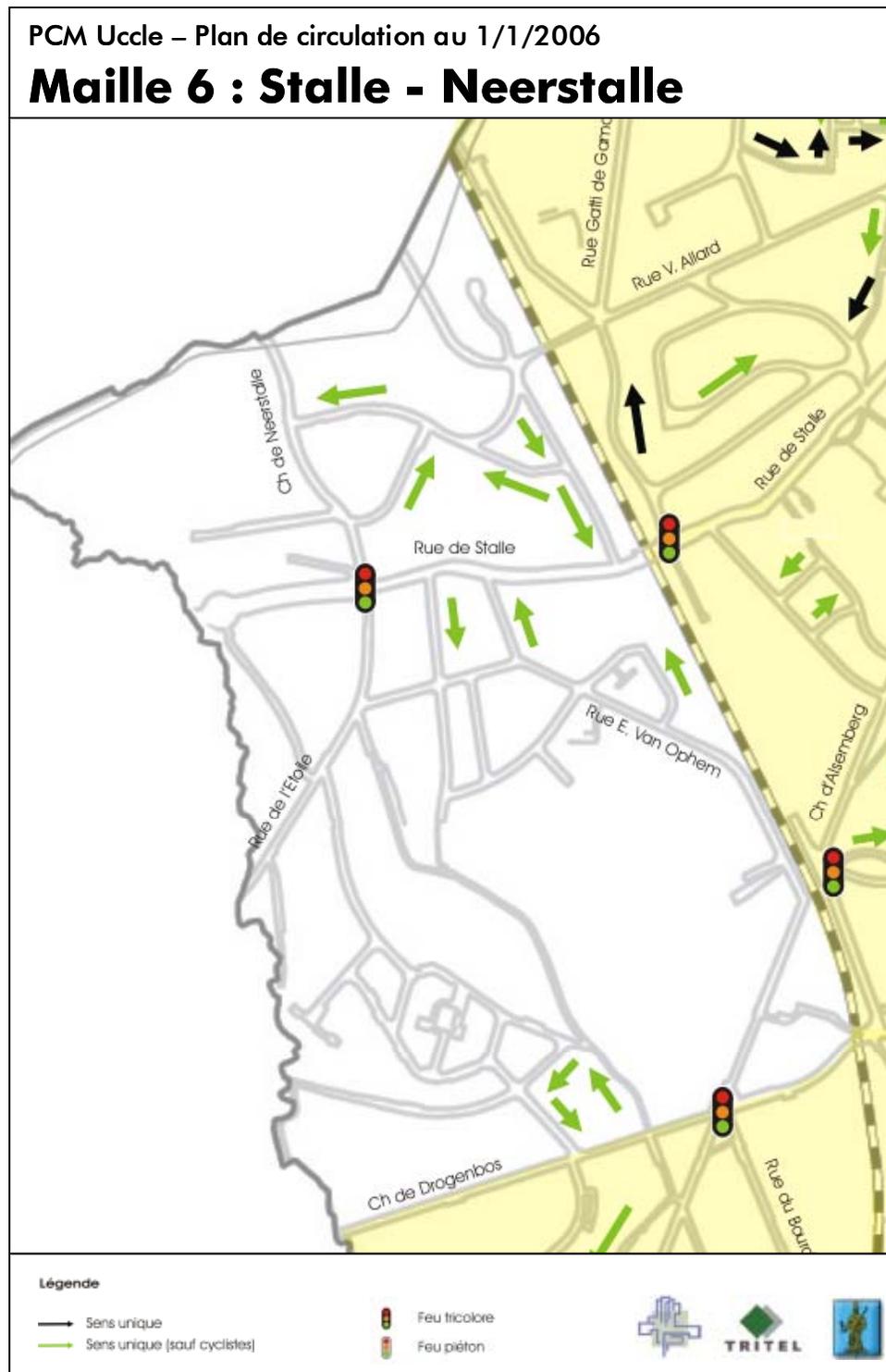


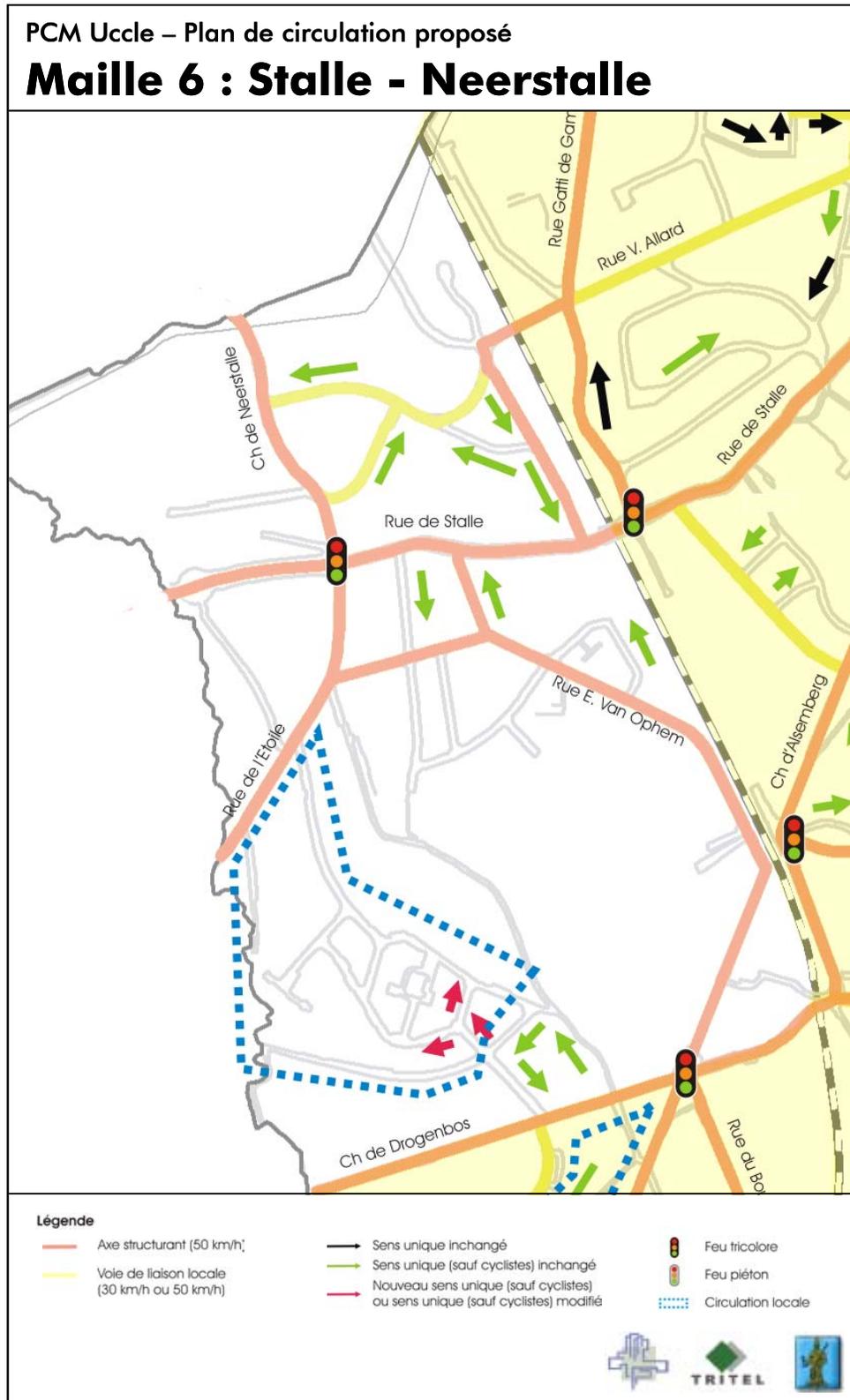
Légende

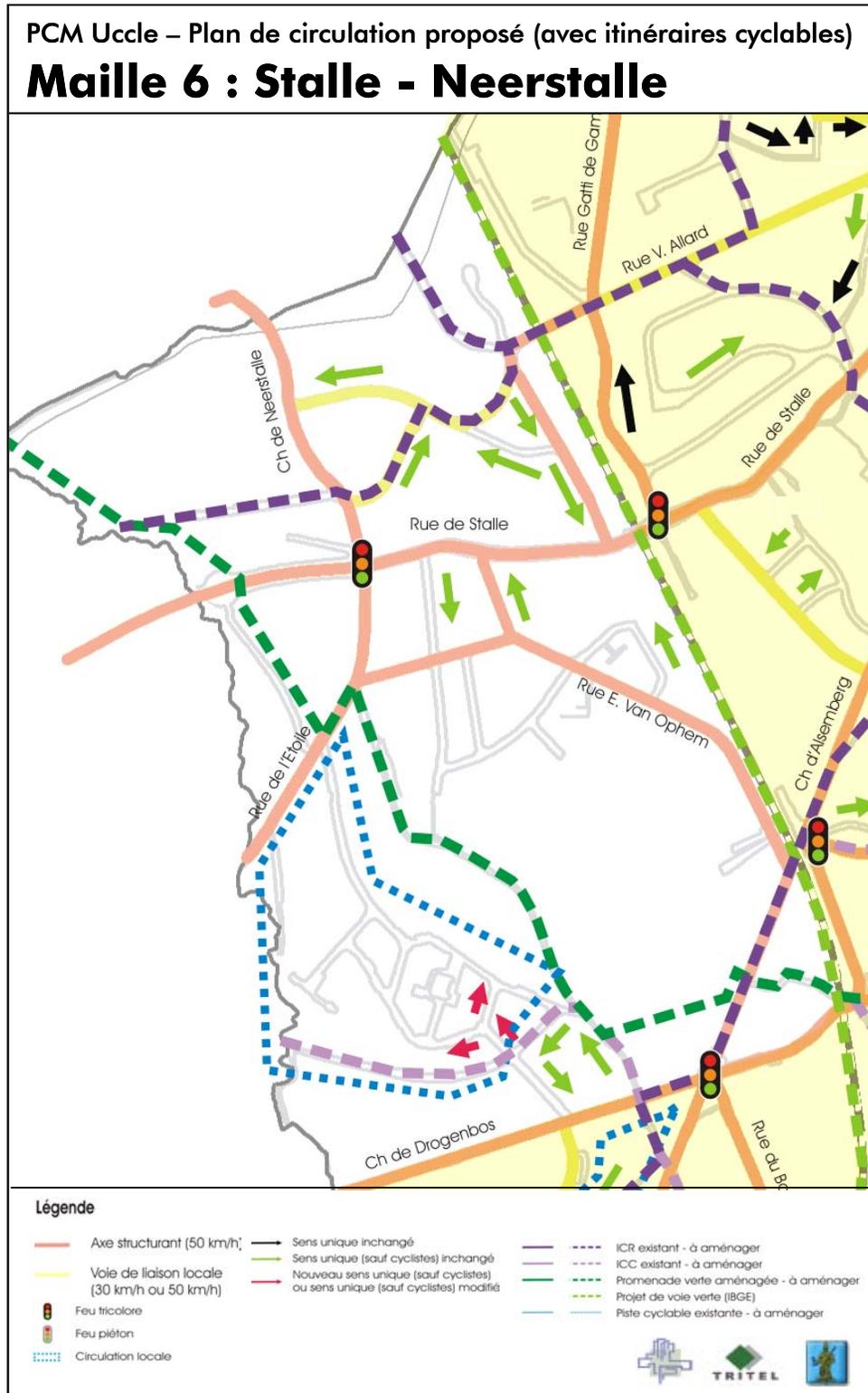
- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| Axe structurant (50 km/h) | Sens unique inchangé | ICR existant - à aménager |
| Voie de liaison locale (30 km/h ou 50 km/h) | Sens unique (sauf cyclistes) inchangé | ICC existant - à aménager |
| Feu tricolore | Nouveau sens unique (sauf cyclistes) ou sens unique (sauf cyclistes) modifié | Promenade verte aménagée - à aménager |
| Feu piéton | | Projet de voie verte (IBGE) |
| Circulation locale | | Piste cyclable existante - à aménager |



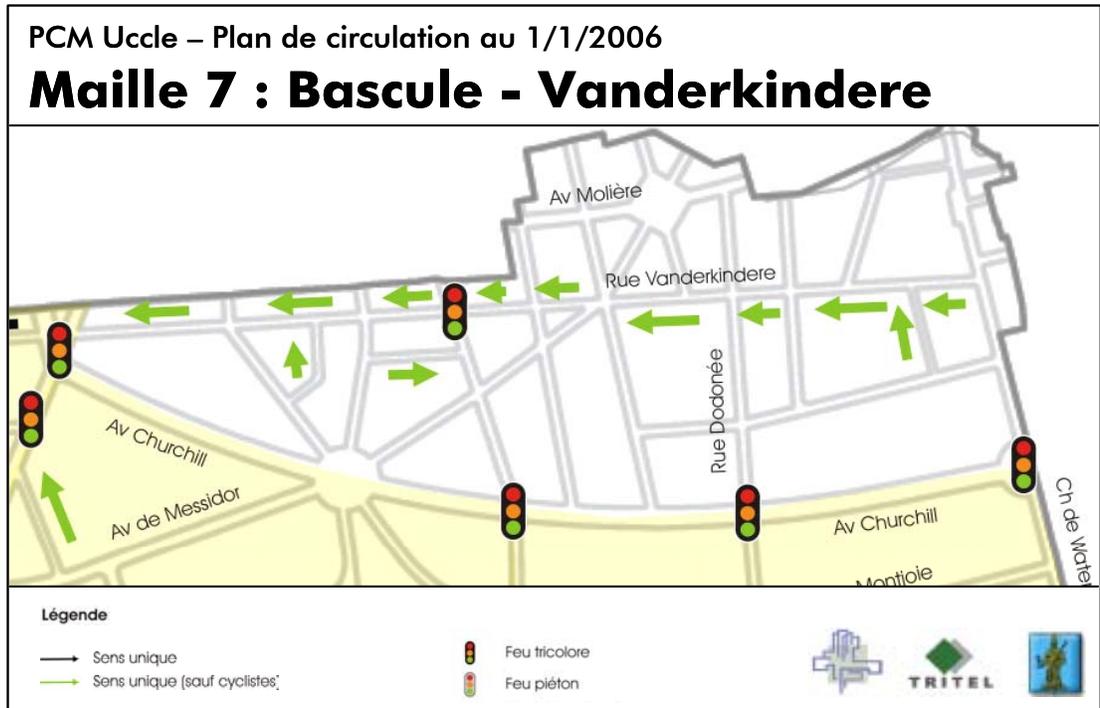
3.3.6. Maille 6 : Stalle – Neerstalle

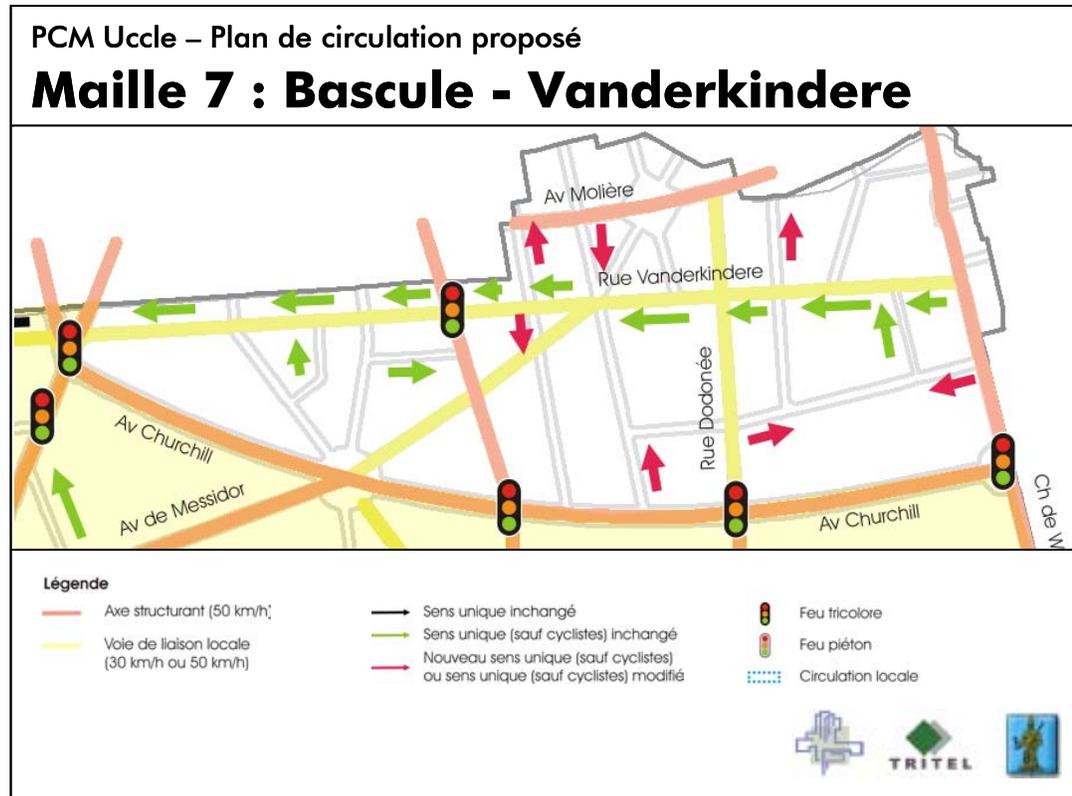




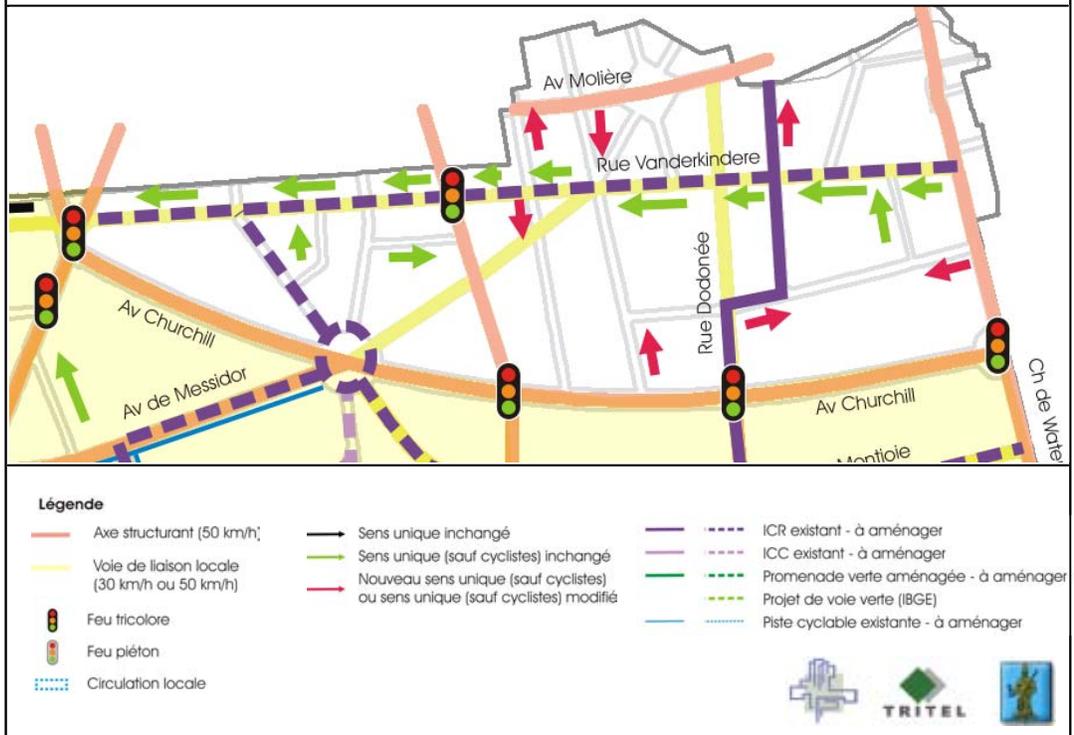


3.3.7. Maille 7 : Bascule – Vanderkindere



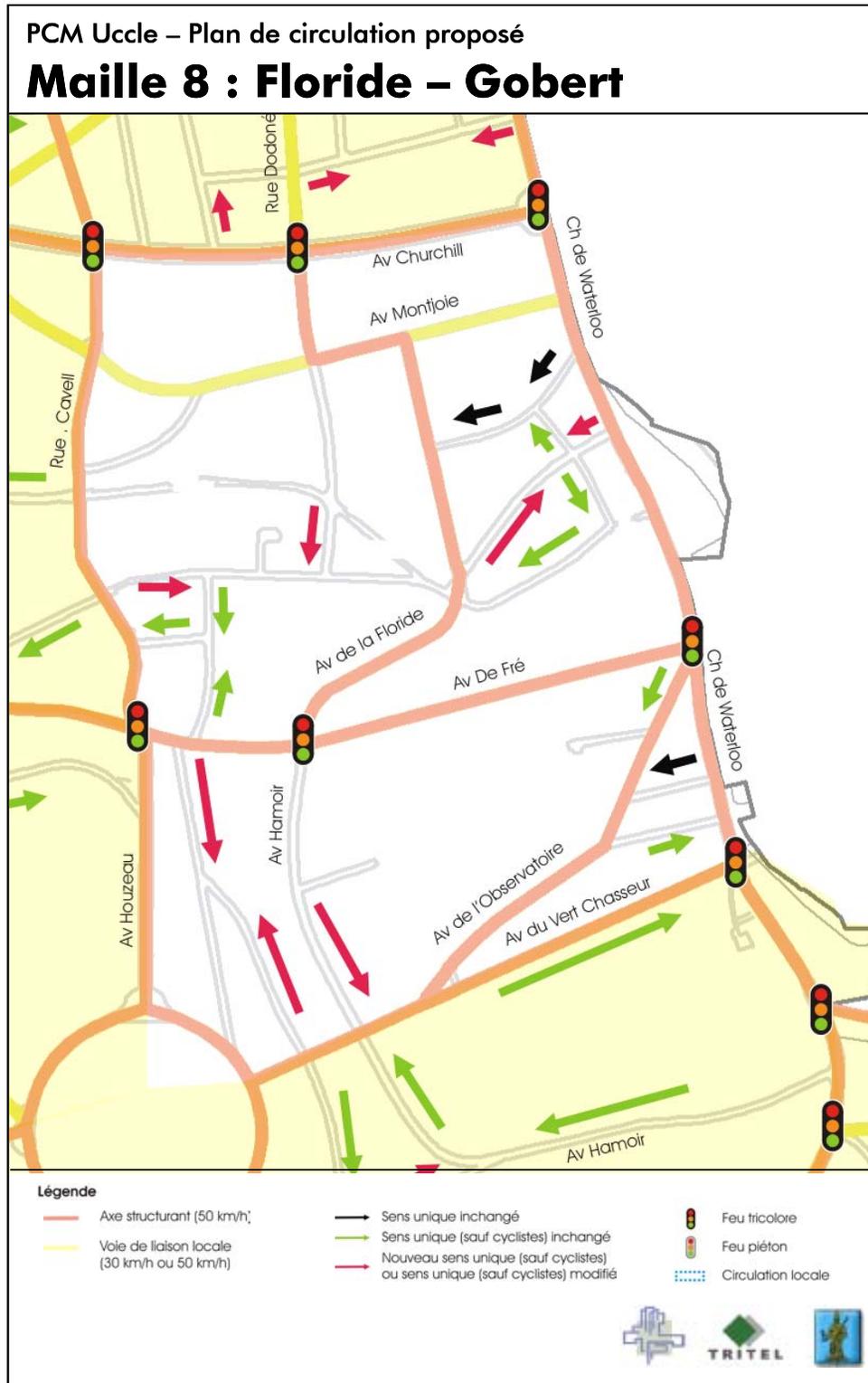


PCM Uccle – Plan de circulation proposé (avec itinéraires cyclables) Maille 7 : Bascule - Vanderkindere



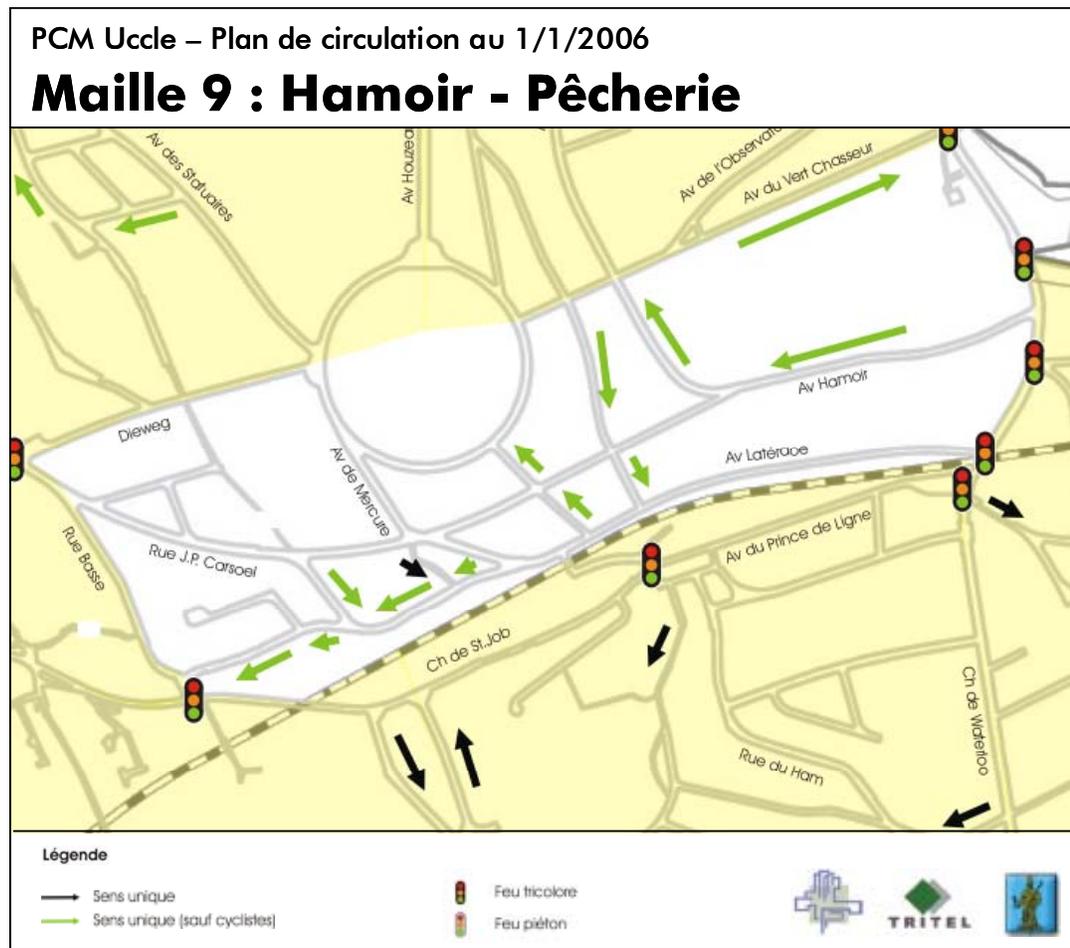
3.3.8. Maille 8 : Floride – Gobert

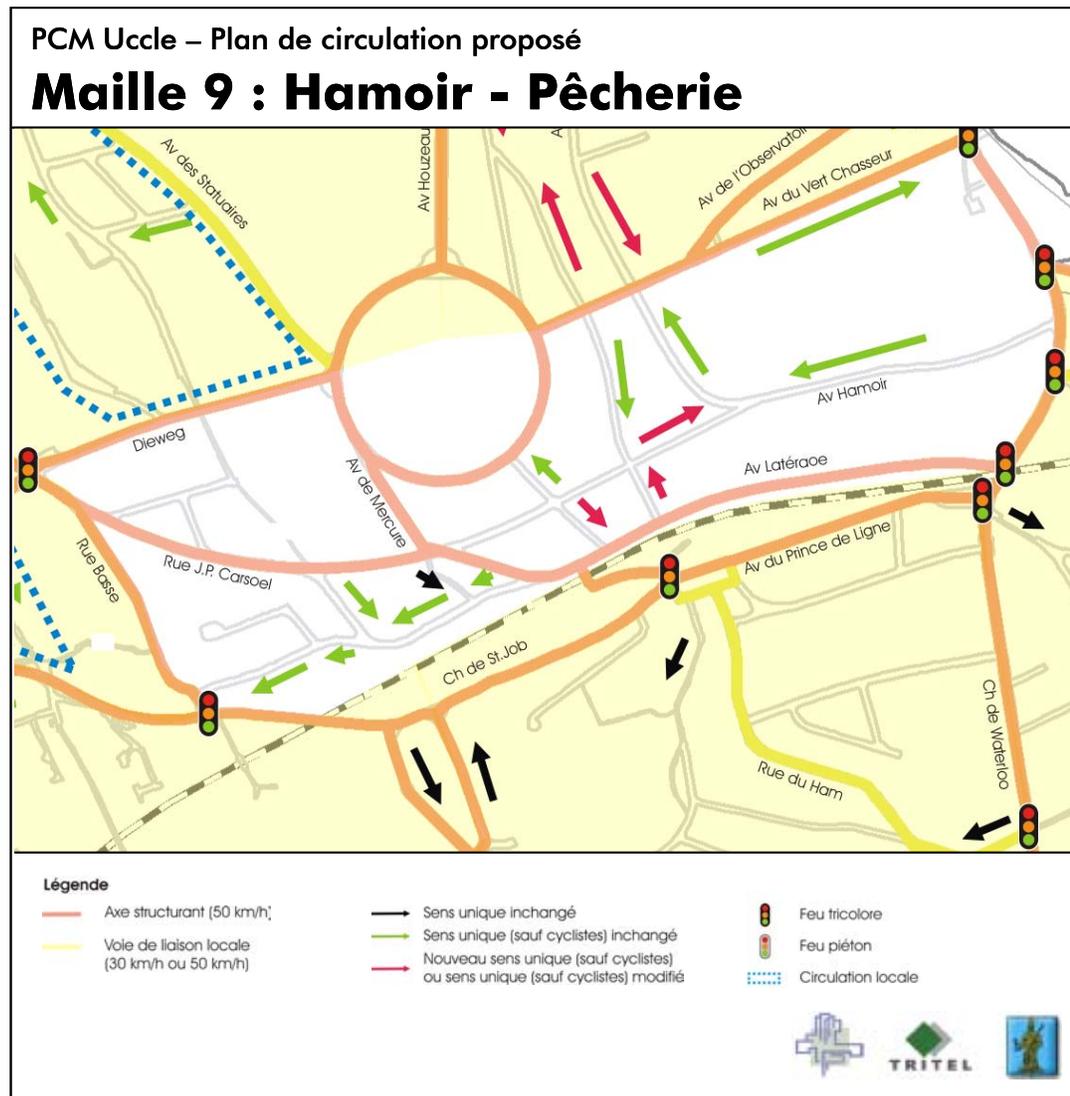


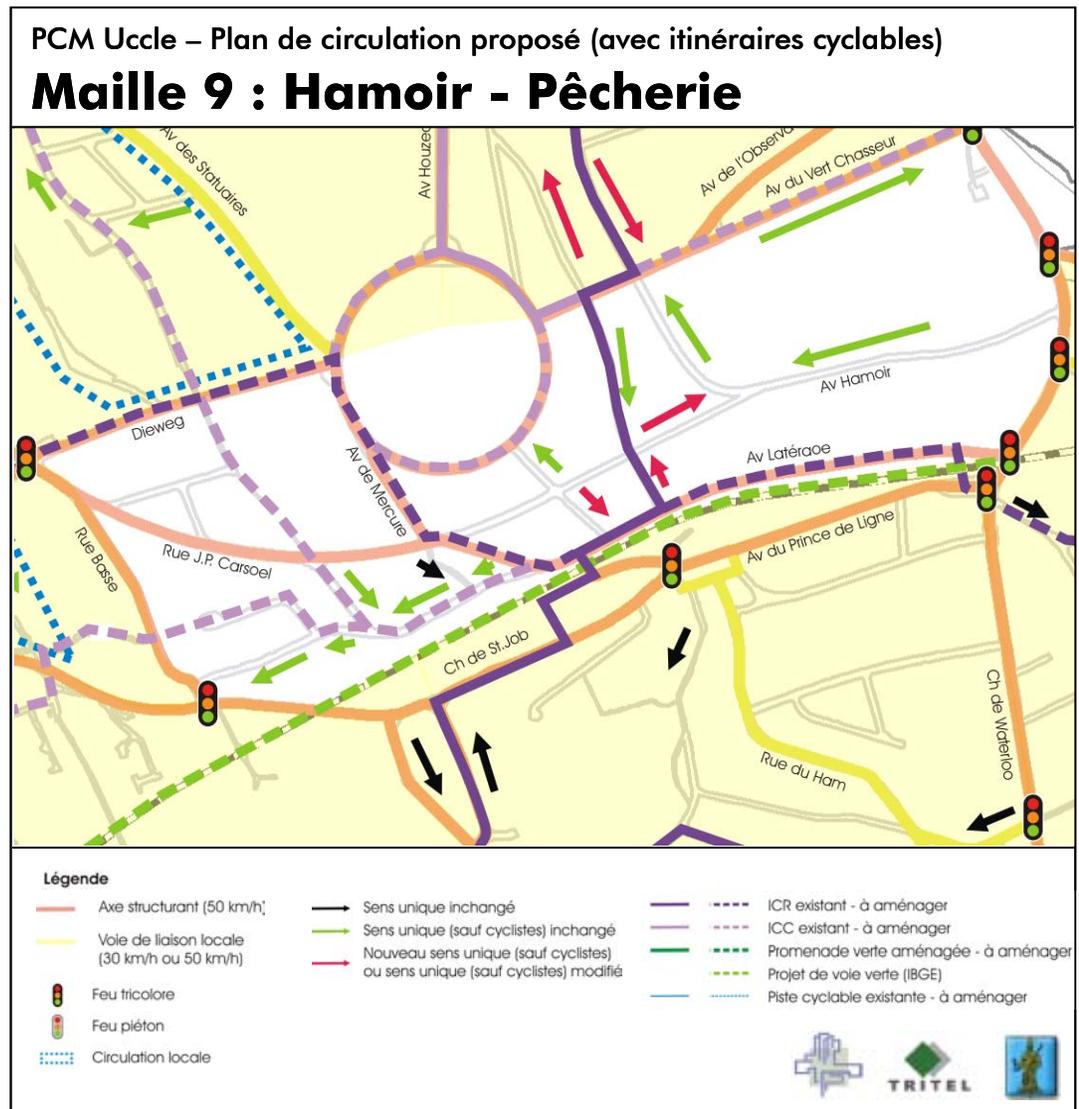




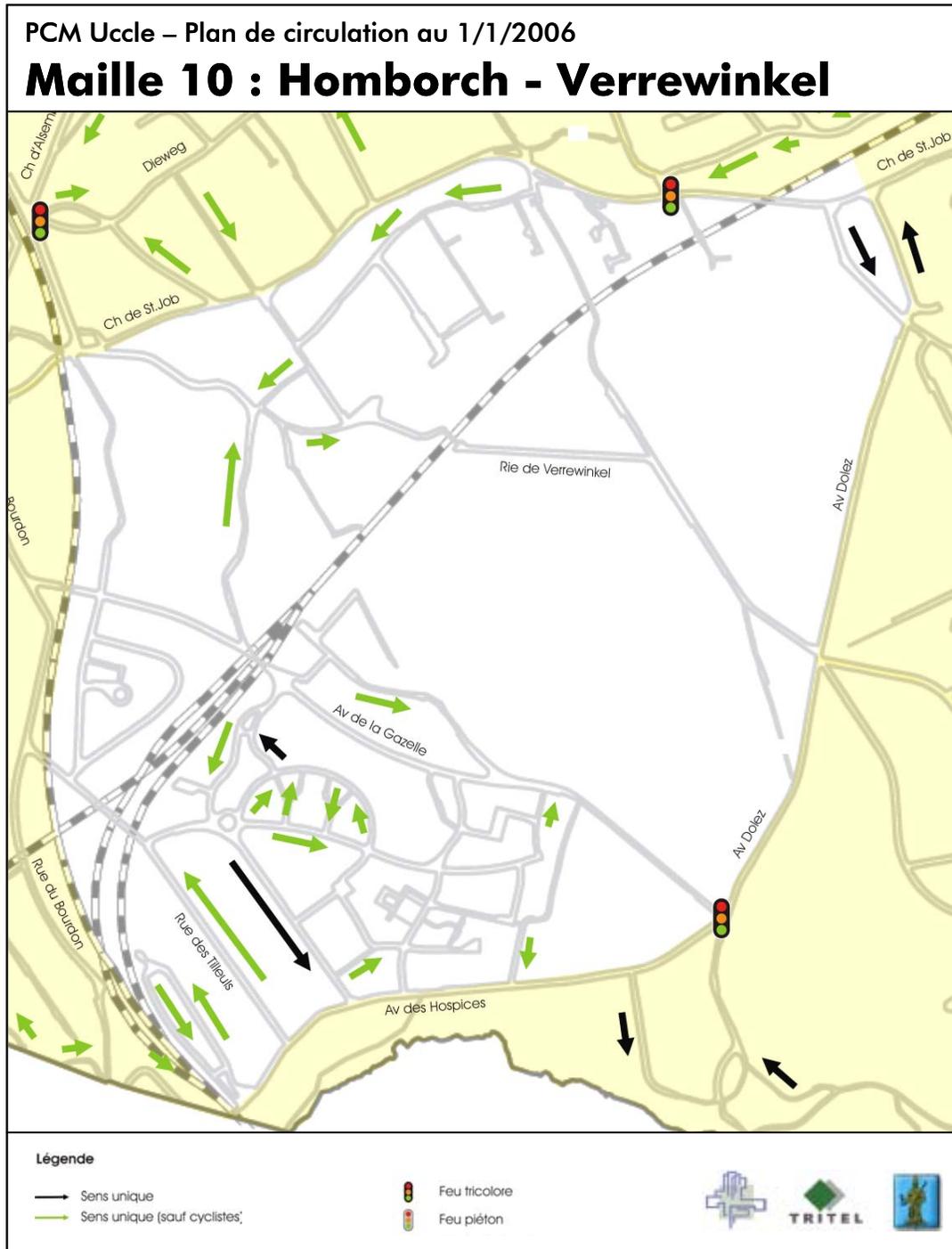
3.3.9. Maille 9 : Hamoir – Pêcheurie

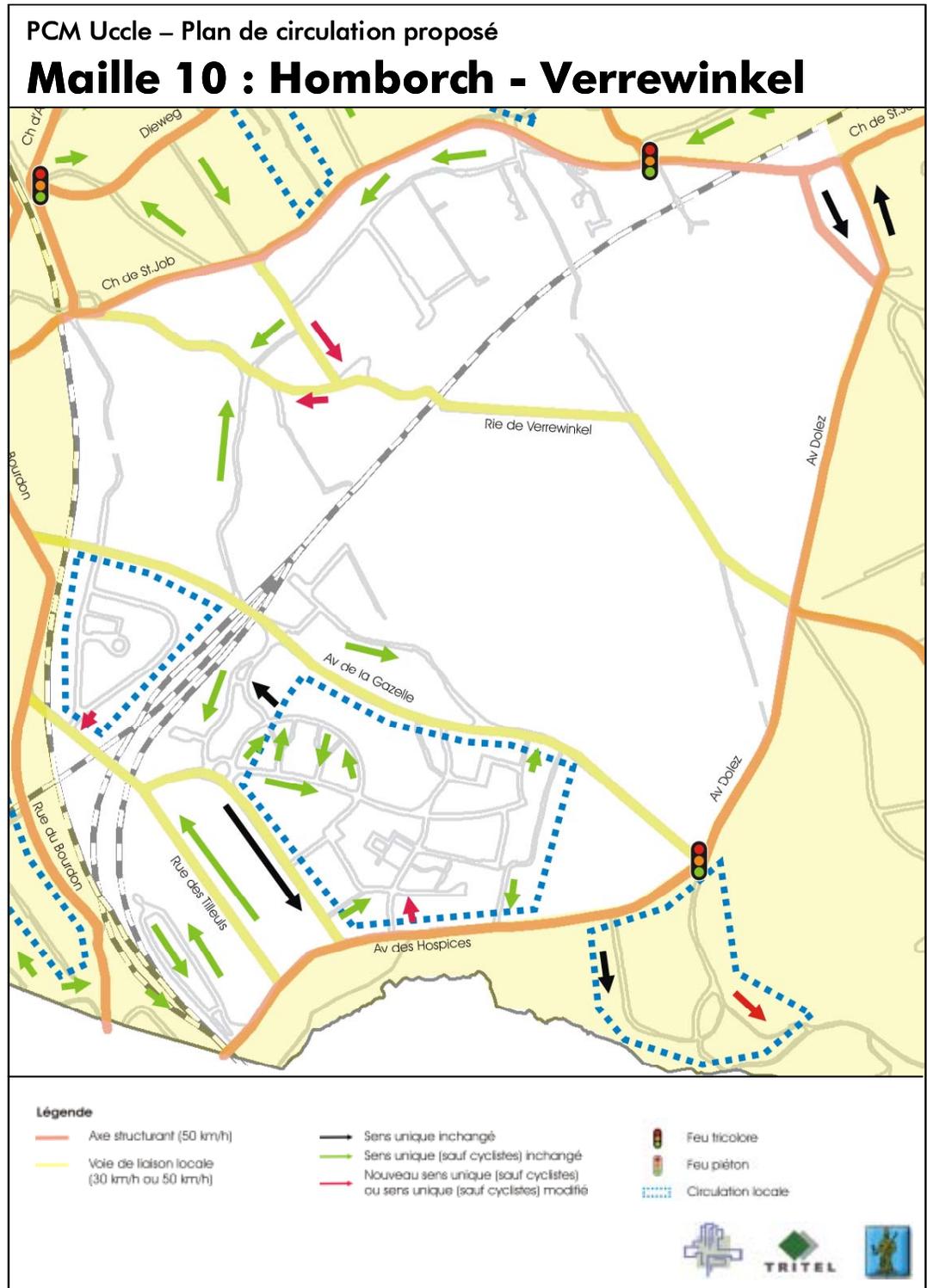




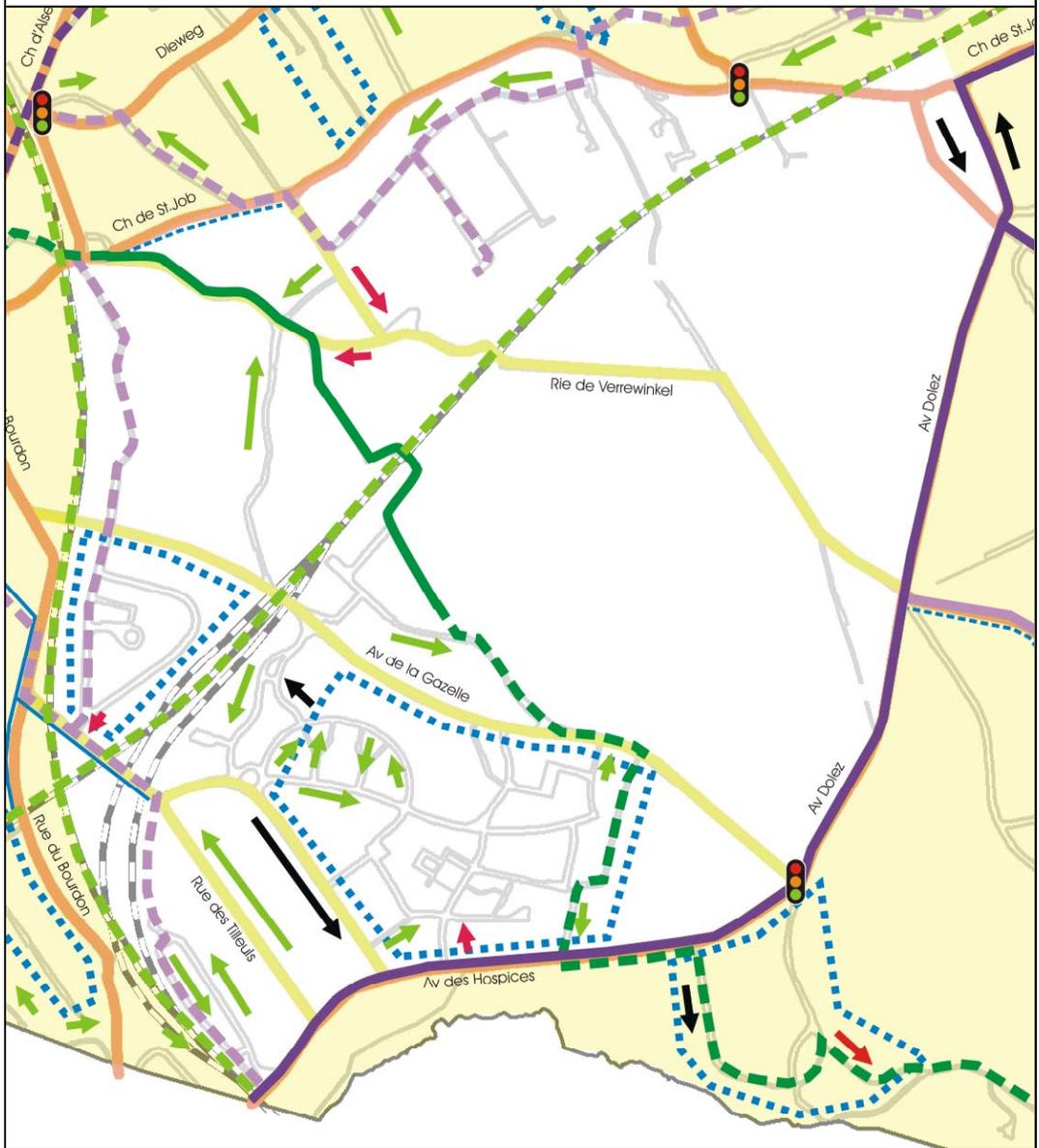


3.3.10. Maille 10 : Homborch – Verrewinkel





PCM Uccle – Plan de circulation proposé (avec itinéraires cyclables) Maille 10 : Homborch - Verrewinkel



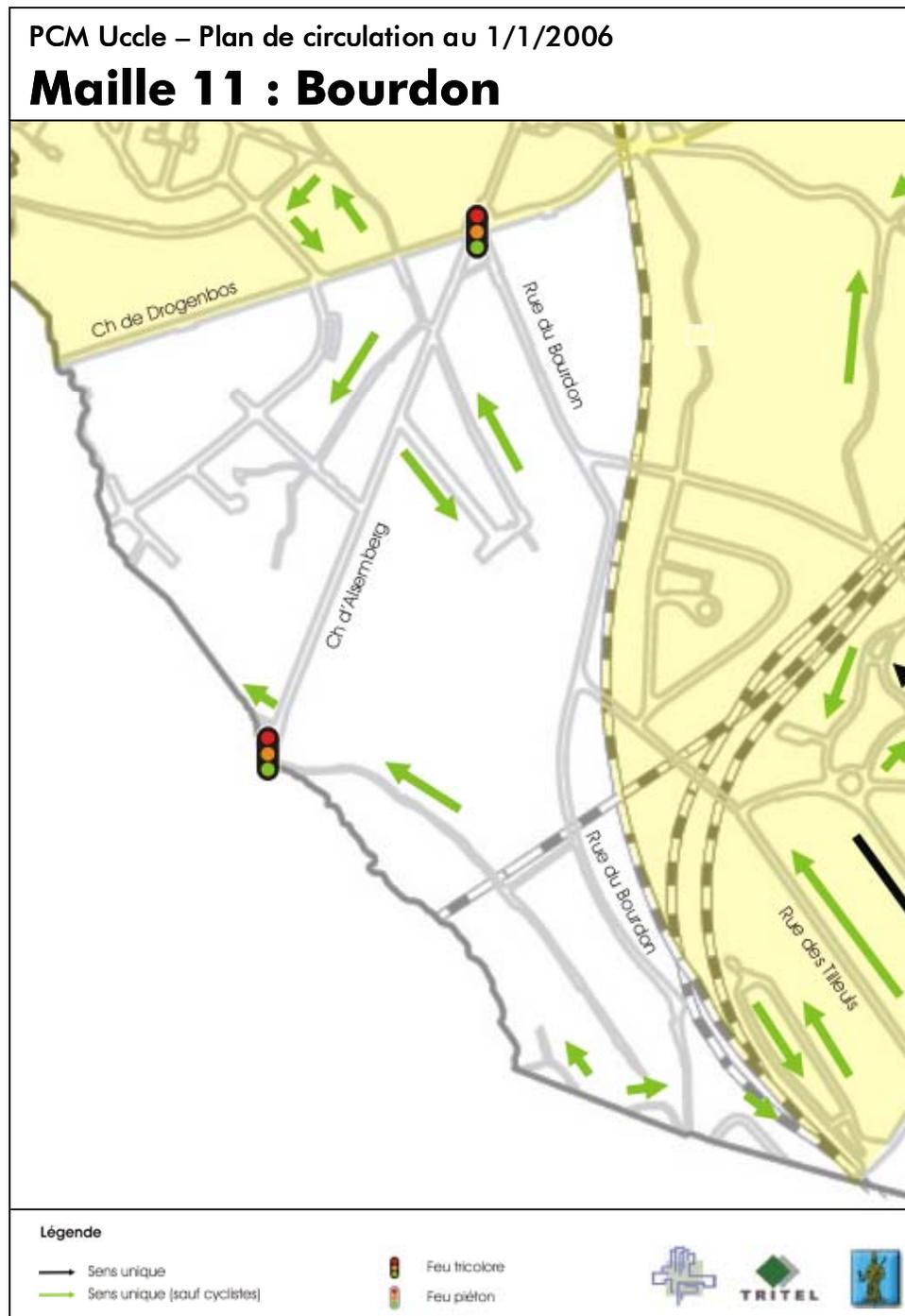
Légende

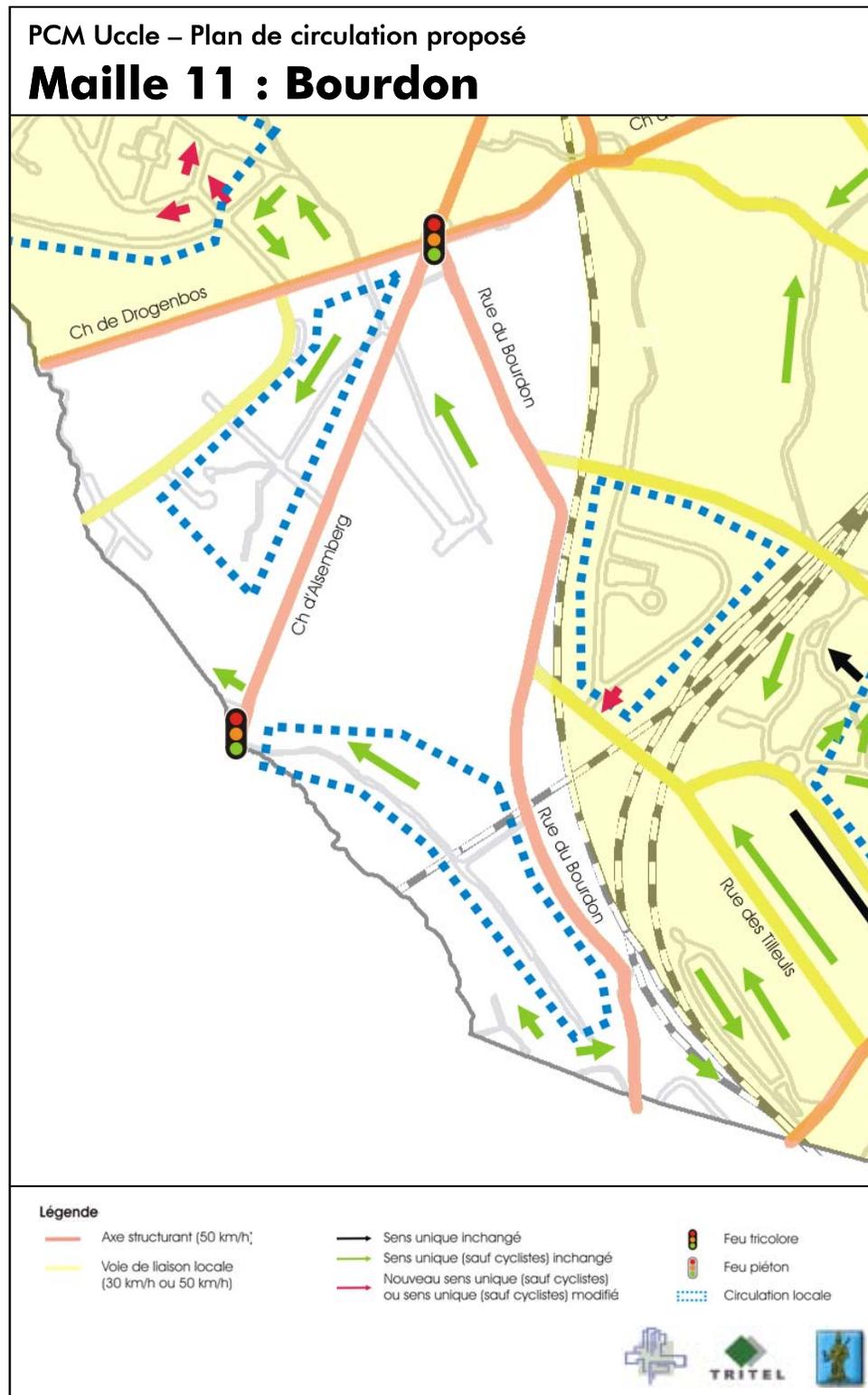
- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| Axe structurant (50 km/h) | Sens unique inchangé | ICC existant - à aménager |
| Voie de liaison locale (30 km/h ou 50 km/h) | Sens unique (sauf cyclistes) inchangé | ICC existant - à aménager |
| Feu tricolore | Nouveau sens unique (sauf cyclistes) ou sens unique (sauf cyclistes) modifié | Promenade verte aménagée - à aménager |
| Feu piéton | | Projet de voie verte (IBGE) |
| Circulation locale | | Piste cyclable existante - à aménager |

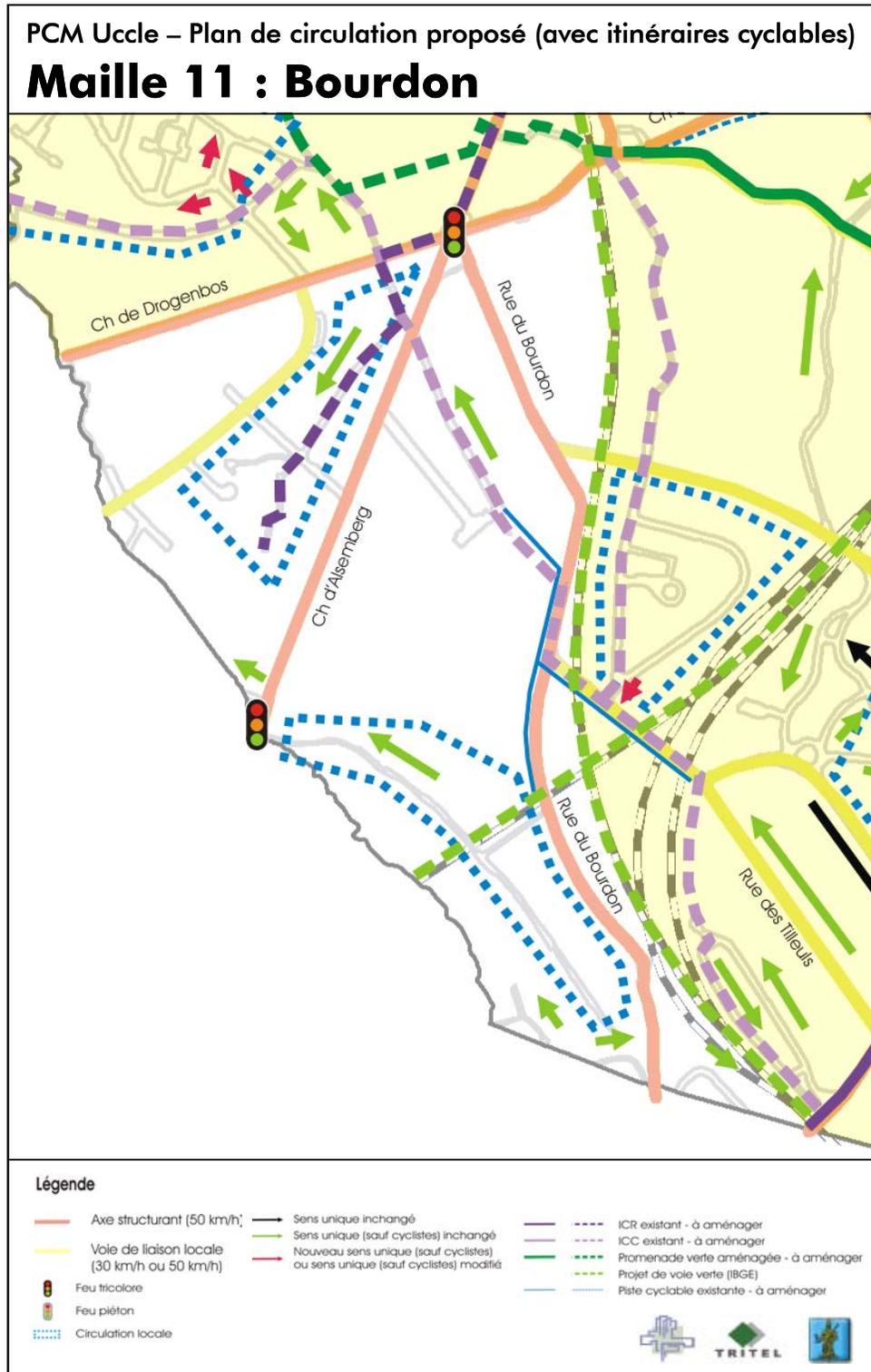


Le changement des sens uniques envisagés rue de Verrewinkel et rue Papenkasteel a pour objectif d’éviter le report d’un trafic important dans la rue Papenkasteel vers la chaussée de Saint-Job, surtout dans la perspective d’une mise en voie prioritaire de cette chaussée. Les deux changements de sens uniques proposés ne pourront dès lors être programmés que lorsque la chaussée sera en voie prioritaire et que les aménagements des carrefours qui doivent accompagner cette mesure – et, en particulier, le carrefour Engeland - Saint-Job, auront été réalisés.

3.3.11. Maille 11 : Bourdon

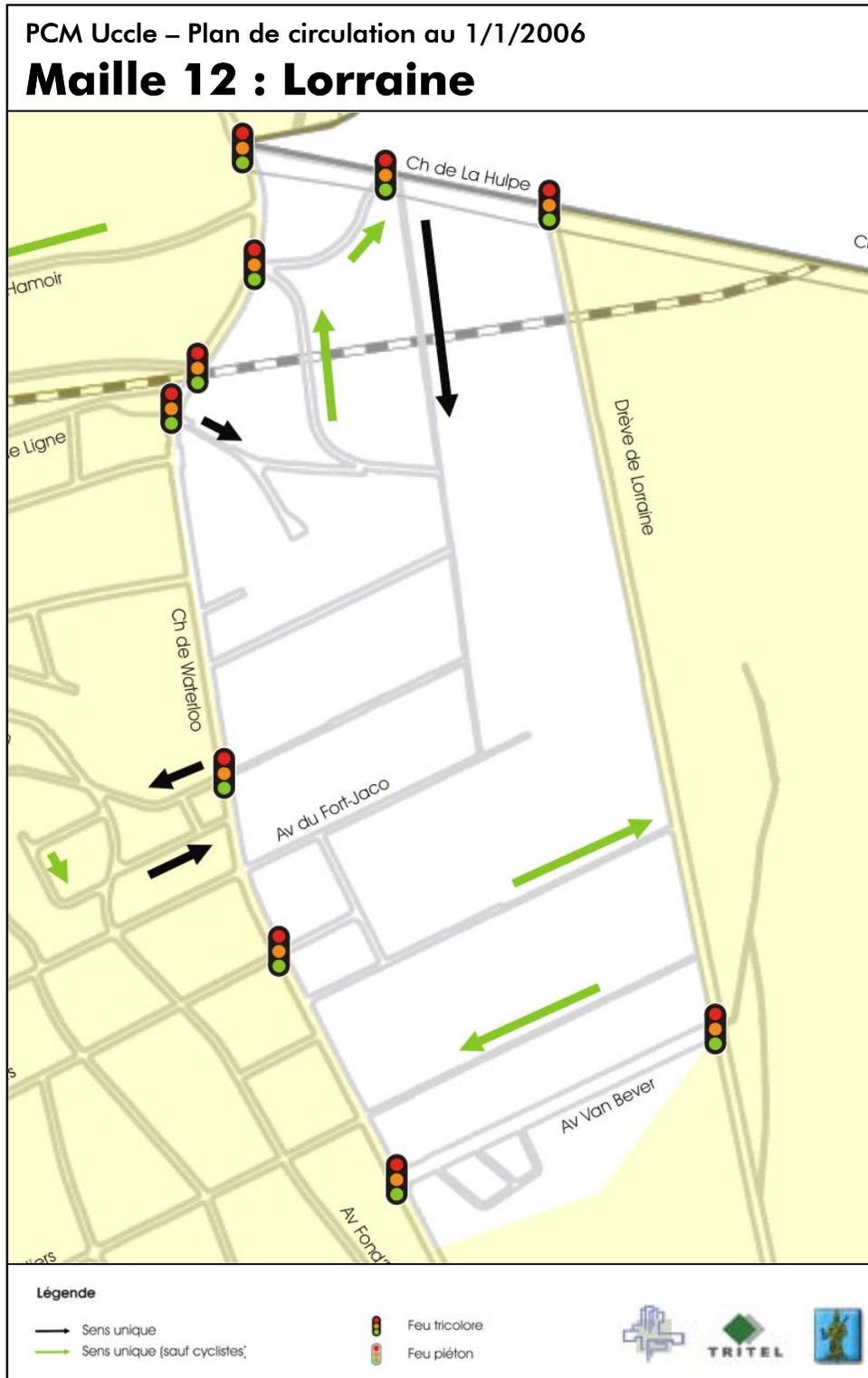


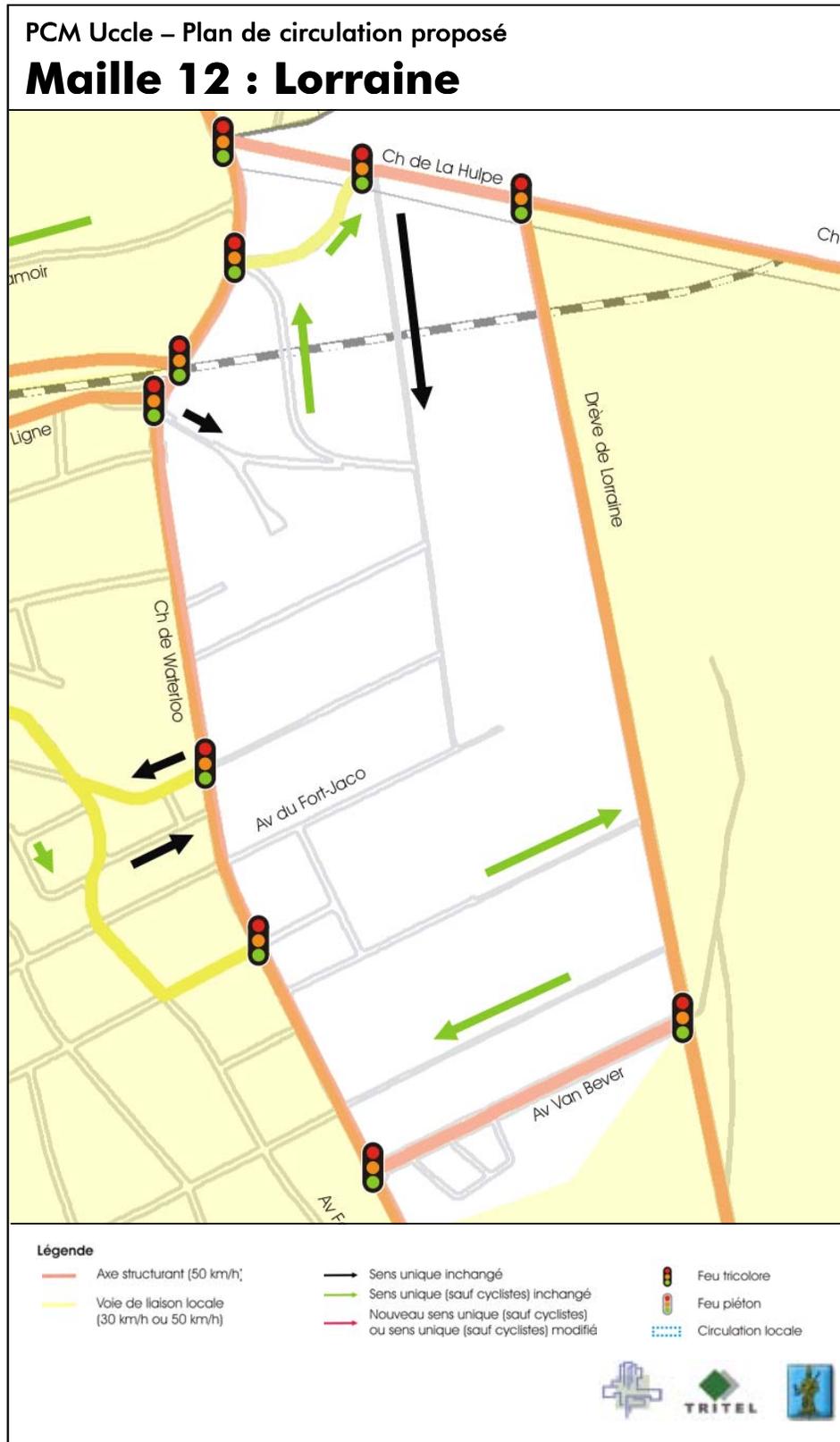




Le prochain déplacement du terminus du tram 55 permettra la suppression des rails de tram existants dans la rue du Silence, et un réaménagement de cette avenue. Ce réaménagement devra inclure l'installation d'un double sens qui délesterá quelque peu la rue de Calevoet, fort étroite, et dans laquelle un itinéraire cyclable est prévu.

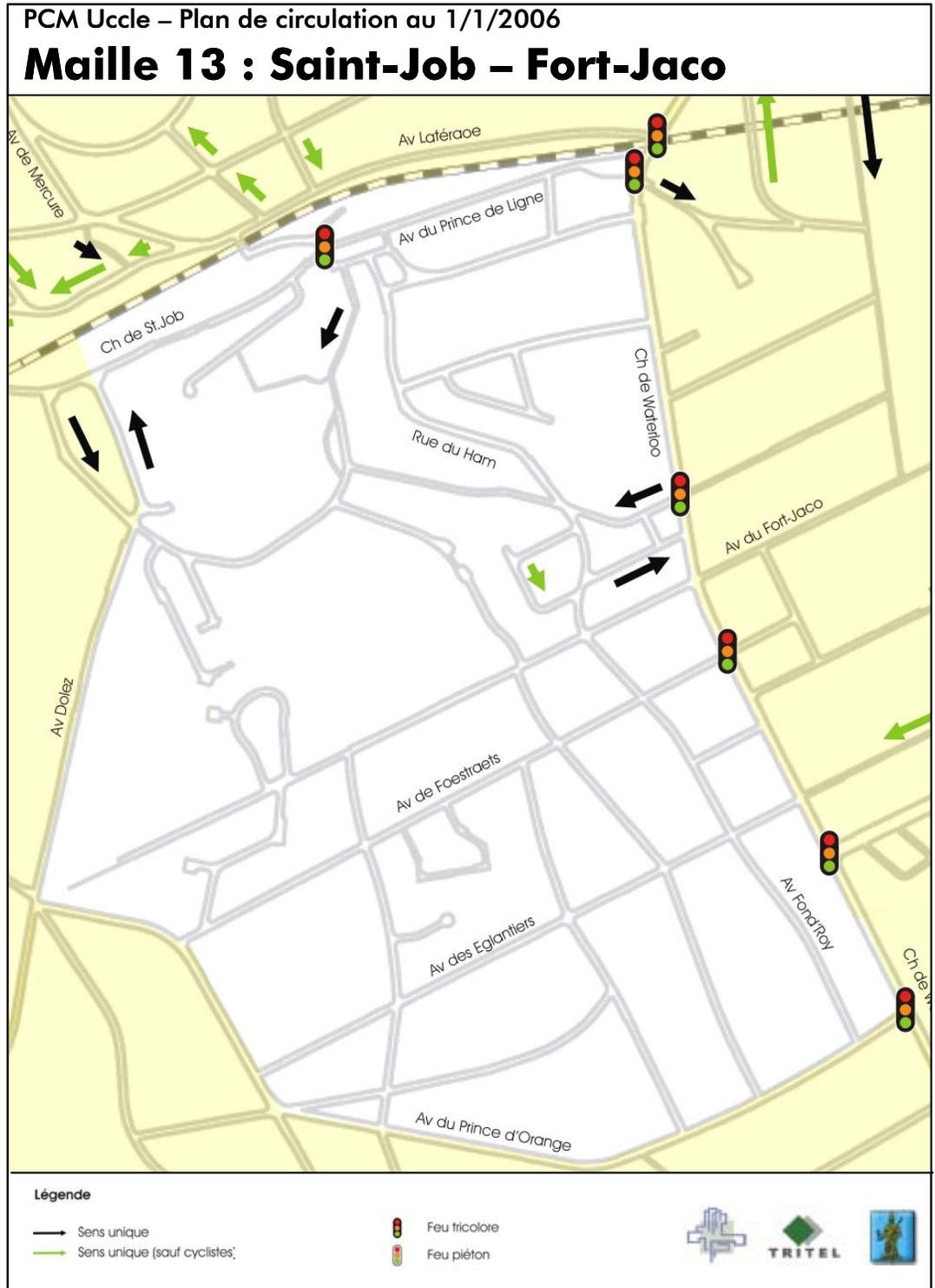
3.3.12. Maille 12 : Lorraine

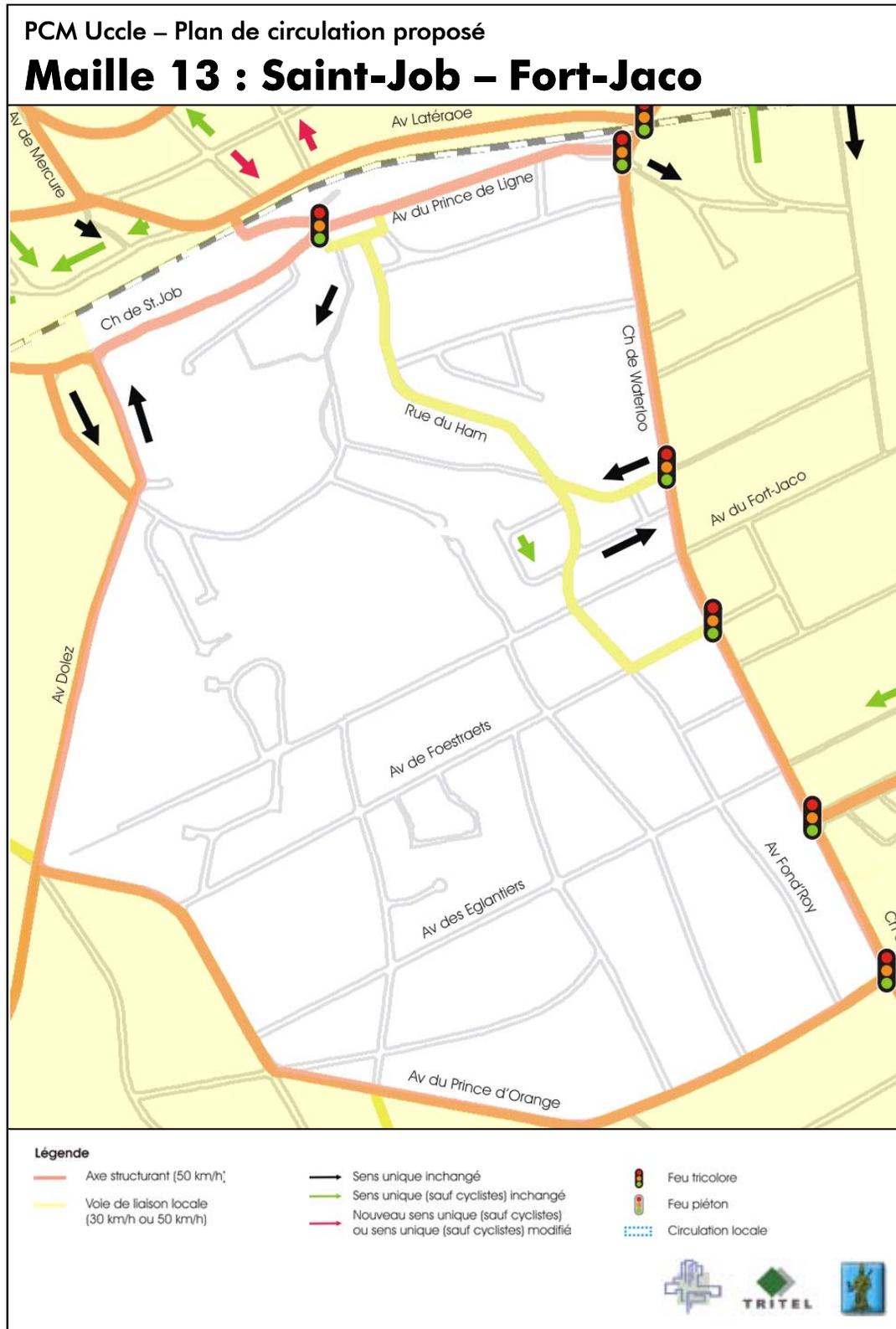


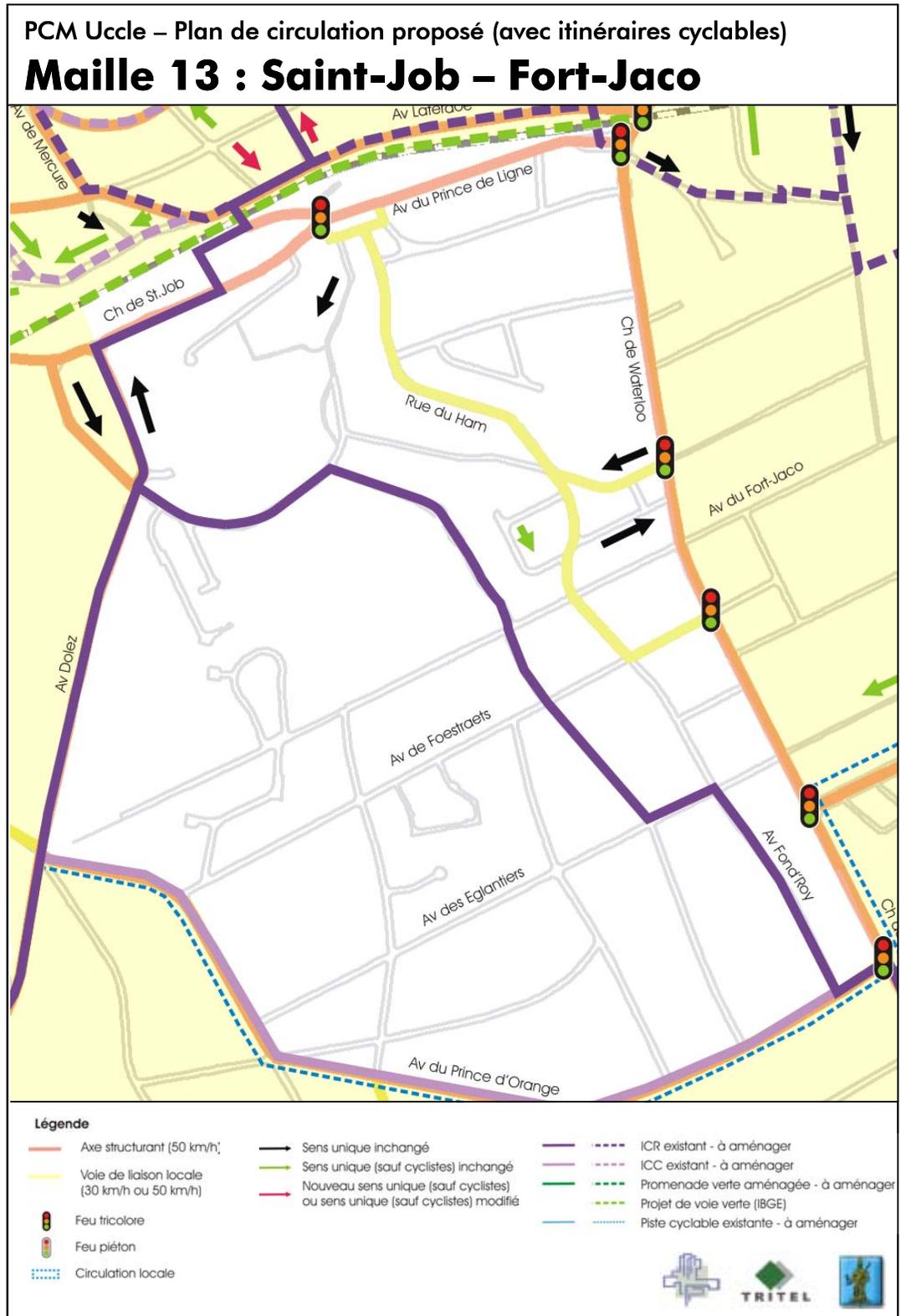




3.3.13. Maille 13 : Saint-Job – Fort-Jaco





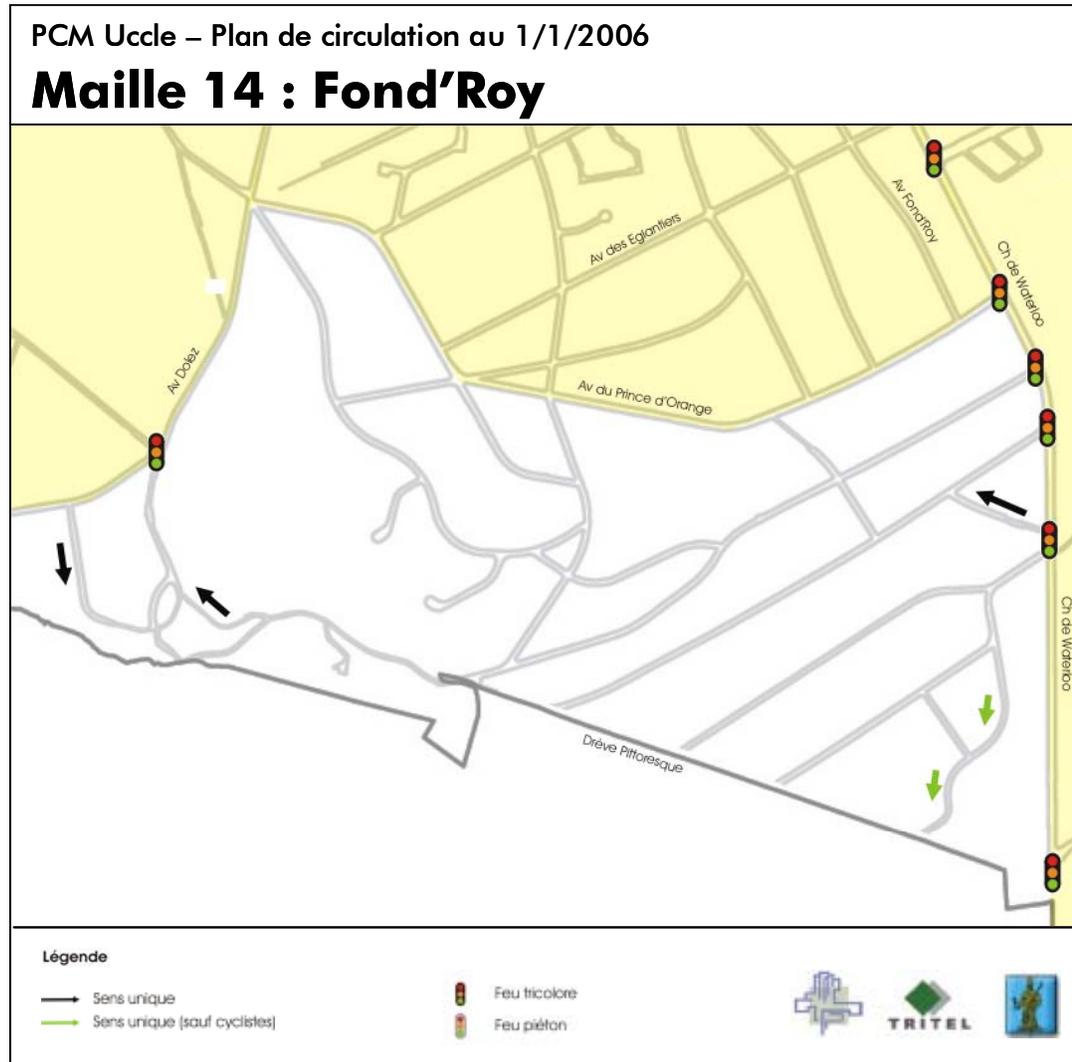


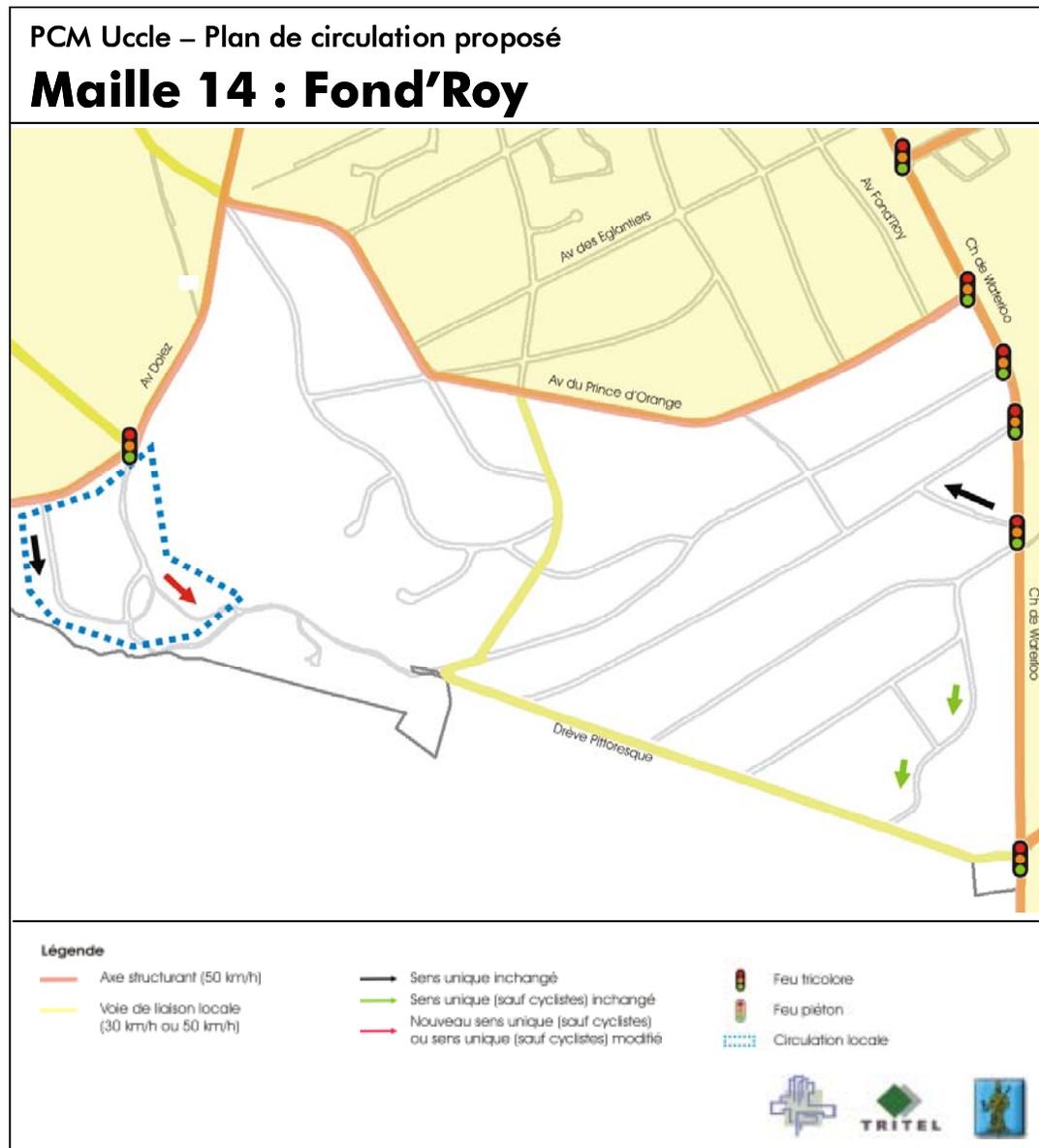
Le quartier Fond’Roy souffre d’un trafic de transit est-ouest et nord-sud qui pourrait aller en croissant. Pour décourager ce transit et en même temps mieux organiser le stationnement dans certaines voiries, des aménagements sous forme notamment de chicanes seront réalisés à court terme. Si ces aménagements ne suffisent pas pour atteindre l’objectif poursuivi, un nouveau plan de circulation devra être étudié en concertation avec les habitants.

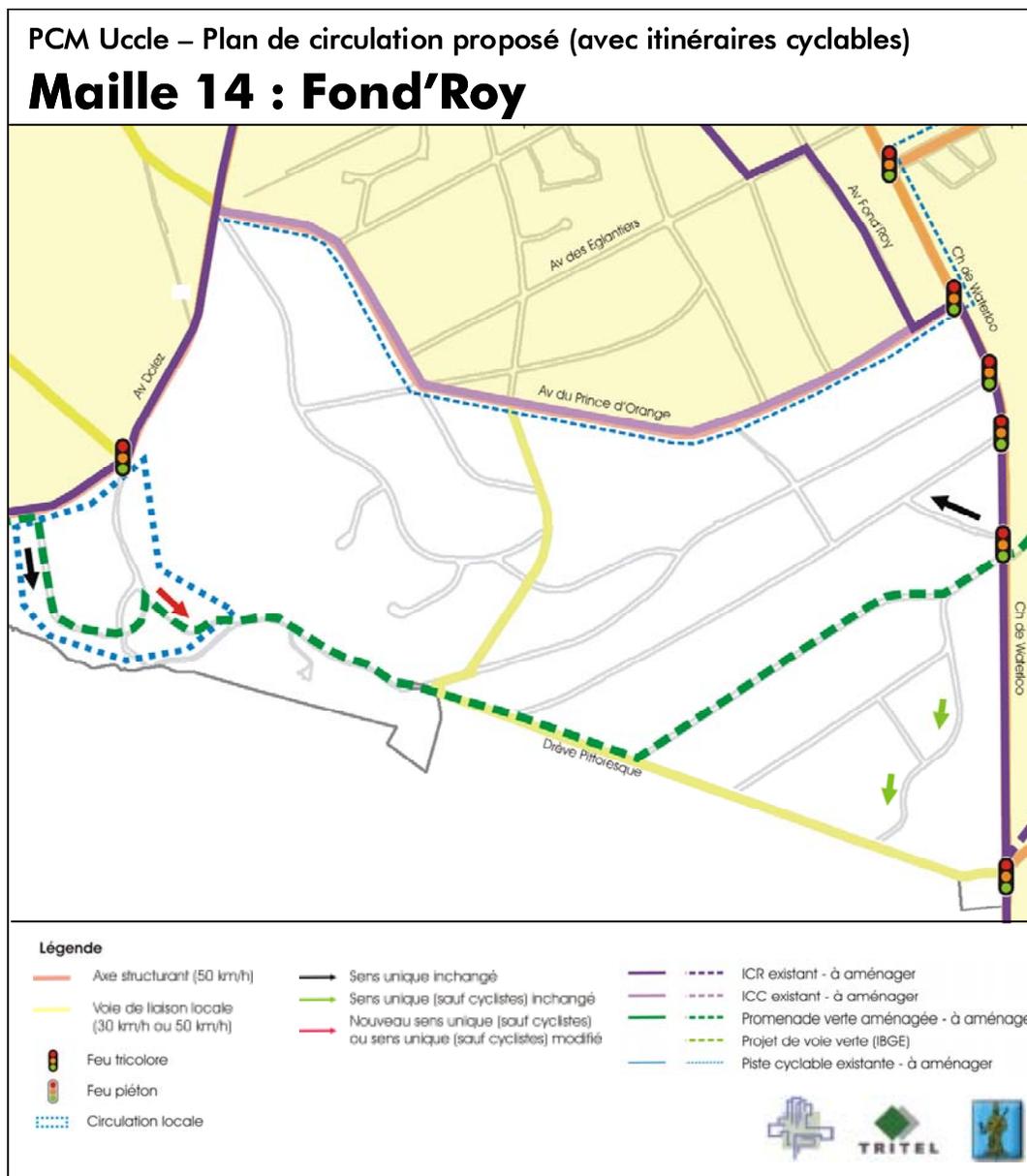
L’avenue de Foestraets ne pourra en aucun cas être traitée différemment des autres voiries du quartier.

Une attention particulière devra être réservée à l’av. du Prince d’Orange dont un réaménagement est souhaitable pour y limiter la vitesse.

3.3.14. Maille 14 : Fond'Roy







La circulation avenue Dolez entre l’avenue Chantemerle et l’avenue des Hospices ne permet que très difficilement les croisements. Il est donc impératif de limiter autant que possible la circulation dans ce tronçon de l’avenue Dolez.

Le changement de sens du sens unique avenue Dolez entre la rue de Percke et l’avenue Chantemerle pourrait contribuer à cet objectif.

Ces effets devront être évalués : s’ils ne sont pas suffisants, d’autres mesures devront être envisagées avec les habitants concernés.

Toujours dans l’esprit de limiter le volume de circulation dans le quartier Dolez et Buysdelle qui sont des rues étroites en pavés entre l’avenue des Hospices et la rue de Percke, mettre cette

portion de l'avenue Dolez et l'avenue Buysdelle en accès interdit excepté circulation locale réservée aux habitants et à ceux qui fréquentent l'école.

3.4. Proposition d’aménagements de carrefours

Les propositions formulées ci-dessous ont pour objectif d’améliorer le fonctionnement des carrefours, pour fluidifier le trafic et la circulation des transports en commun, en accompagnement de la mise en oeuvre des plans de circulation au niveau local.

Elles sont présentées sous forme de concepts d’aménagements. Certaines d’entre elles doivent encore faire l’objet d’une étude de faisabilité technique ; d’autres sont déjà à l’étude à la STIB, l’AED ou la commune.

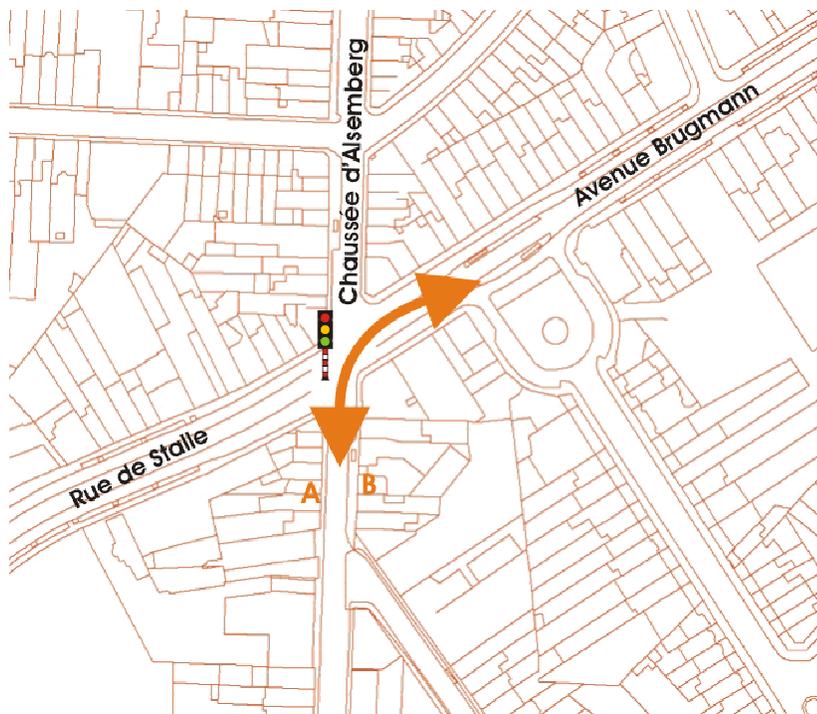
3.4.1. Globe

Problématique :

- Congestion élevée
- Vitesse commerciale des transports en commun inférieure à 10 km/h dans le sens gare de Calevoet ⇒ place Danco

Acteurs :

- AED (gestionnaire), commune, STIB



Proposition d’action :

- Elargir et allonger la bande de tourne-à-droite (B) grâce à la suppression d’emplacements de stationnement (A) sur une cinquantaine de mètres
- Optimiser les grilles de feux pour fluidifier le carrefour

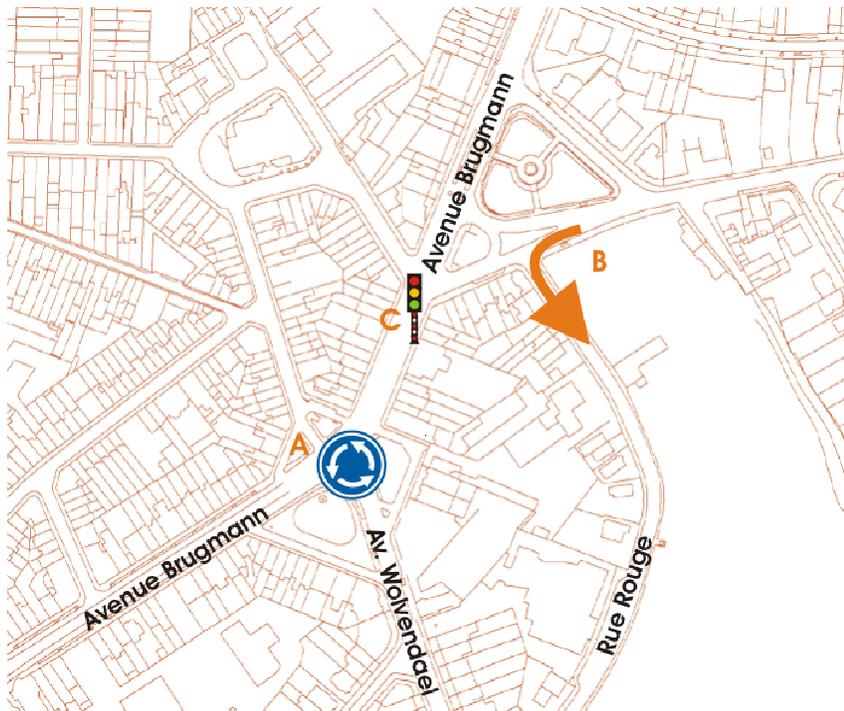
3.4.2. Square Marlow et square des Héros

Problématique :

- Deux carrefours rapprochés reliés par un goulet d’étranglement.
- Nombreuses lignes de transports en commun. Vitesse commerciale des transports en commun insatisfaisante en dépit de l’existence d’un site propre.
- Mouvement de tourne-à-gauche de l’avenue De Fré vers la rue Rouge difficile et générateur de files importantes dans l’avenue De Fré (pas de bande de pré-sélection).
- Carrefour Doyenné – Brugmann régulièrement bloqué.

Acteurs :

- AED (gestionnaire), commune, STIB



Proposition d’action :

- Création d’un grand rond-point (A) sur la place Marlow, traversé par les trams.
- Création d’une bande ‘tourne-à-gauche’ (B) (éventuellement protégée par un feu coordonné avec celui de l’avenue Brugmann) depuis l’avenue De Fré vers la rue Rouge.

3.4.3. *Place Vanderkindere*

Problématique :

- A l’horizon 2007, le carrefour sera traversé par deux lignes de tram prioritaires à haut niveau de service (3 et 51), et l’extrémité de l’avenue Churchill accueillera le terminus de deux lignes de tram (23 et 24).

Acteurs :

- AED (gestionnaire), STIB, commune.

Proposition d’action :

- Création d’une troisième voie de tram à l’extrémité de l’avenue Churchill, côté ucclois, avec maintien des deux bandes de circulation actuelles et suppression d’une dizaine d’emplacements de stationnement.
- Révision des grilles de feux.
- Télécommande des feux par les trams.

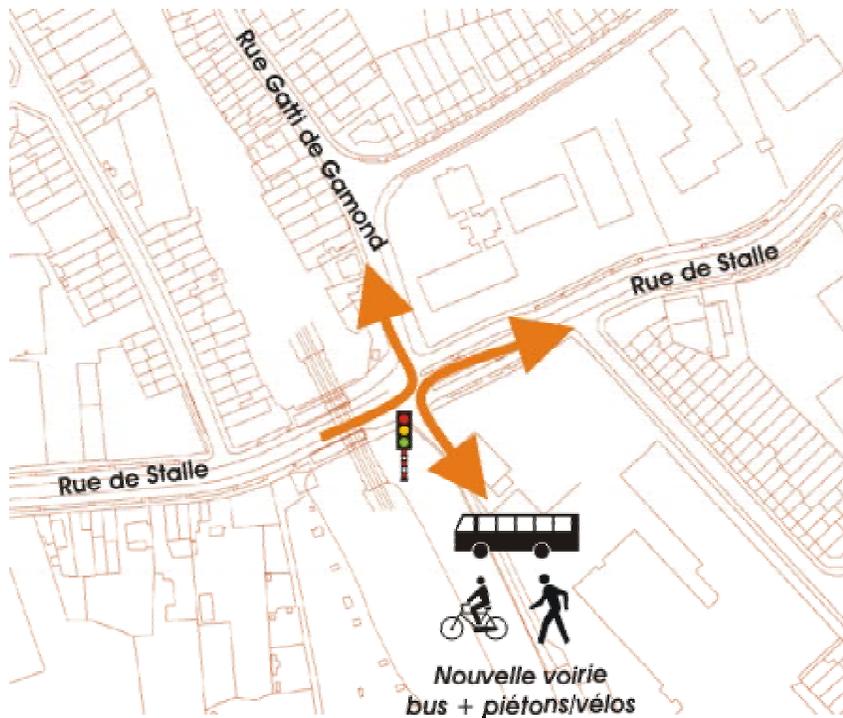
3.4.4. *Carrefour Stalle – Wagon – Gatti de Gamond*

Problématique :

- Le mouvement de tourne-à-gauche de la rue de Stalle vers la rue Gatti de Gamond, génère régulièrement des véhicules immobilisés sur les voies de tram et des files dans la rue de Stalle. En raison des piliers du viaduc du chemin de fer, il n’est pas possible d’allonger la bande de tourne-à-gauche.
- La construction d’une nouvelle voirie réservée aux transports en commun et aux modes doux exige le réaménagement complet du carrefour.

Proposition d’action :

- L’aménagement du nouveau carrefour devra prévoir un allongement de la phase verte pour les mouvements de type ‘tourne-à-gauche’ et une possibilité d’insertion aisée des autobus dans la nouvelle voirie



3.4.5. Carrefour Stalle – Neerstalle – Etoile

Problématique :

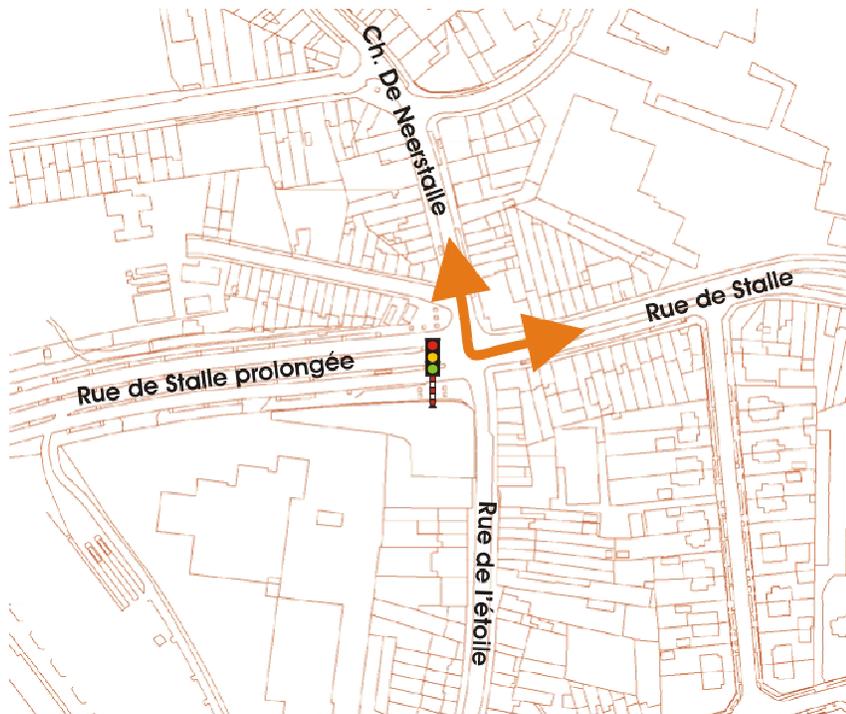
- Goulot d’étranglement à l’entrée de Bruxelles, depuis le Ring
- Le mauvais fonctionnement des mouvements de type ‘tourne-à-gauche’ dans le sens chaussée de Neerstalle ⇒ rue de Stalle génère des files importantes dans la chaussée de Neerstalle. Celles-ci encouragent le trafic de transit dans la rue du Merlo et dégradent la régularité et la vitesse commerciale de deux lignes de trams.

Acteurs :

- AED (gestionnaire), STIB, commune.

Proposition d’action :

- Révision des grilles de feux, pour accorder une phase plus longue pour les mouvements chaussée de Neerstalle ⇔ rue de Stalle.
- Déplacement de l’arrêt de tram situé à l’extrémité de la chaussée de Neerstalle au début de la rue de l’Etoile (préalable : mise en œuvre du Plan Tram de la STIB qui entraînera la suppression du tram 18 rue de Stalle).



3.4.6. Chaussée de Waterloo

Rappelons que le scénario de mobilité durable retenu au terme de la deuxième phase du Plan Communal de Mobilité définit toute la chaussée de Waterloo comme axe *structurant bus*, pour lequel des mesures VICOM approfondies doivent être mises en œuvre.

De manière générale, le réaménagement de tous les carrefours et/ou l’optimisation des grilles de feux dans l’ensemble de la chaussée de Waterloo devra être examinée dans le cadre d’une étude VICOM encore à réaliser.

Les propositions suivantes peuvent néanmoins être d’ores et déjà être formulées. Elles peuvent entraîner localement le déplacement ou la suppression d’emplacements de stationnement, mais la mise en œuvre concomitante du plan de stationnement (voir fiche C1) soulagera la chaussée de Waterloo d’une partie de la demande de stationnement.

3.4.6.1. Tronçon compris entre l’avenue Legrand et l’avenue Churchill

Problématique :

- Goulet d’étranglement traversé par plusieurs lignes de transports en commun importantes : jonction entre les lignes radiales (Bruxelles – Uccle – Rhode-Saint-Genèse et au-delà) et orbitales (grande ceinture).
- Vitesses commerciales insuffisantes.
- Il y a plus d’utilisateurs qui traversent ce tronçon de la chaussée de Waterloo à bord d’un tram ou d’un autobus qu’à bord d’une voiture.

Acteurs :

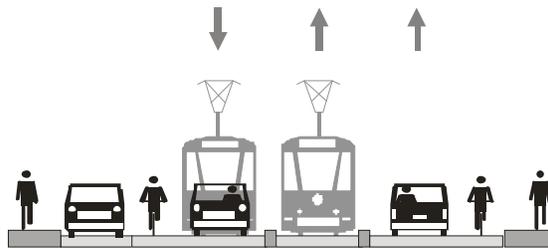
- AED (gestionnaire), STIB, De Lijn, Tec, commune.

Proposition d’action :

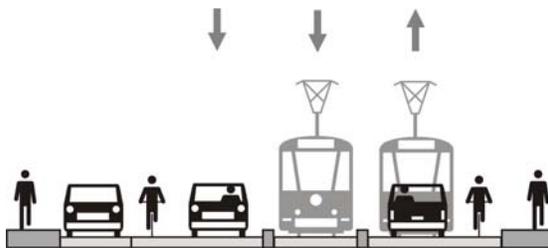
- A court terme, création d’un couloir réservé aux trams et aux autobus, avec maintien d’une bande de circulation dans chaque sens (conformément à la situation actuelle).
- Les flux de circulation étant fortement dépendants du moment de la journée (majoritairement vers Bruxelles le matin et vers Uccle le soir), le couloir réservé aux transports en commun sera utilisé dans un sens ou dans l’autre, en fonction de l’heure (principe du ‘tidal flow’). Ainsi, les trams et autobus circuleront en site-propre dans la direction de la pointe, alors qu’ils partageront la même bande de circulation que les automobilistes dans l’autre direction.
- Les grilles de feux des carrefours situés de part et d’autre de cet équipement seront adaptées en conséquence. Notamment, la phase verte dans l’axe de la chaussée de Waterloo vers le sud sera allongée pour dégager préventivement le carrefour avec l’avenue Churchill à l’approche d’un tram ou d’un autobus.

Illustration conceptuelle :

- le matin :



- le soir :



Remarque : ce projet est aujourd’hui à l’étude à la STIB

3.4.6.2. Tronçon compris entre l’avenue Montjoie et l’avenue du Vert Chasseur

Problématique :

- Circulation intense et files aux carrefours.

- L’insuffisance de la canalisation du trafic (marquage au sol, îlots...) occasionne une utilisation inefficace de la voirie carrossable, des comportements gênants ou dangereux (dépassements, excès de vitesse, parpage en double file,...) et accentue l’effet barrière de la chaussée pour les modes doux.

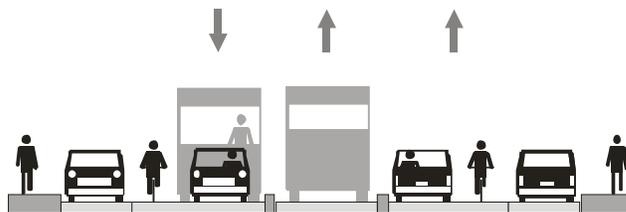
Acteurs :

- AED (gestionnaire), STIB, De Lijn, Tec, commune.

Proposition d’action :

- Création de couloirs réservés aux transports en commun (avec maintien d’une bande de circulation dans chaque sens) : vers le sud entre la rue Langeveld (ou René Gobert) et l’avenue De Fré, et vers le nord entre l’avenue du Vert Chasseur et l’avenue De Fré.

Illustration conceptuelle :



A la hauteur du carrefour, le couloir autobus peut être interrompu pour y permettre le maintien de deux bandes de circulation ; une signalisation tricolore spécifique est alors installée pour permettre aux autobus quittant le couloir réservé de pénétrer de façon prioritaire dans le carrefour.

Un aménagement de ce genre est en voie de concrétisation sur le tronçon de la chaussée de Waterloo entre l’avenue du Vert Chasseur et l’avenue De Fré.

3.4.6.3. Carrefour avec la chaussée de La Hulpe

Problématique :

- Nombreux mouvements de tourne-à-gauche entre la chaussée de Waterloo (côté nord) et la chaussée de La Hulpe
- L’arrêt de la STIB implanté au début de la chaussée de La Hulpe occasionne des remontées de files et le blocage du carrefour avec la chaussée de Waterloo aux heures d’affluence (sortie des écoles)

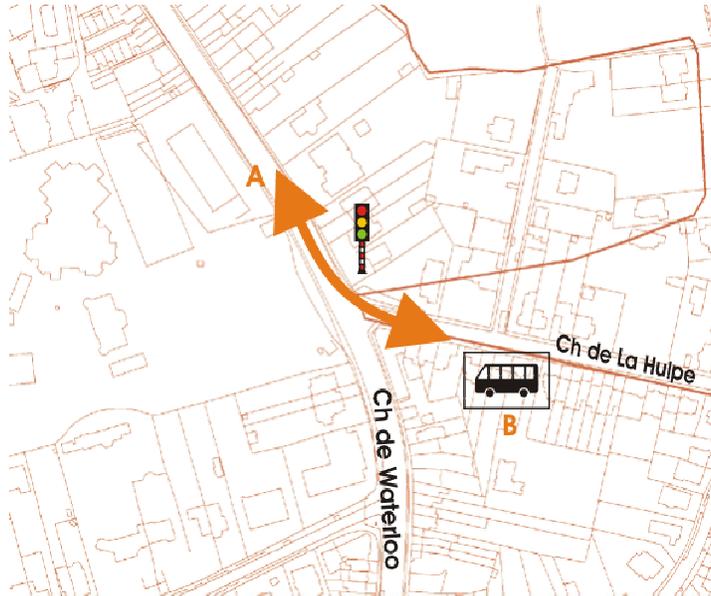
Acteurs :

- AED (gestionnaire), STIB, commune.

Proposition d’action :

- Allongement de la bande tourne-à-gauche (A) du mouvement chaussée de Waterloo ⇒ chaussée de La Hulpe

- Déplacement de l’arrêt de la STIB (B). Une option consiste à avancer l’arrêt plus loin dans la chaussée de La Hulpe, mais cela éloigne l’arrêt des accès à l’Ecole Européenne. Une autre option consiste à reculer l’arrêt sur la chaussée de Waterloo ; ceci demande la création d’un sas bus (protégé par un feu) pour permettre à ces derniers de tourner vers la chaussée de La Hulpe en toute sécurité.



3.4.6.4. Carrefour du Vivier d’Oie

Proposition d’action :

- Création d’une bande tourne-à-droite pour les mouvements entre la chaussée de Waterloo (côté nord) et l’avenue Latérale (en mesure d’accompagnement de la mise en oeuvre de la zone 30 Lancaster – Hamoir).
- Allongement de la durée de la phase verte de ce mouvement.

3.4.6.5. Tronçon compris entre le Vivier d’Oie et la Petite Espinette

Sur ce tronçon, la largeur de la chaussée permet localement l’installation d’une bandes de circulation réservée aux transports en commun avec maintien de la capacité actuelle aux carrefours (interruption éventuelle du site propre à la hauteur du carrefour, le cas échéant, avec accès prioritaire des autobus dans le carrefour).

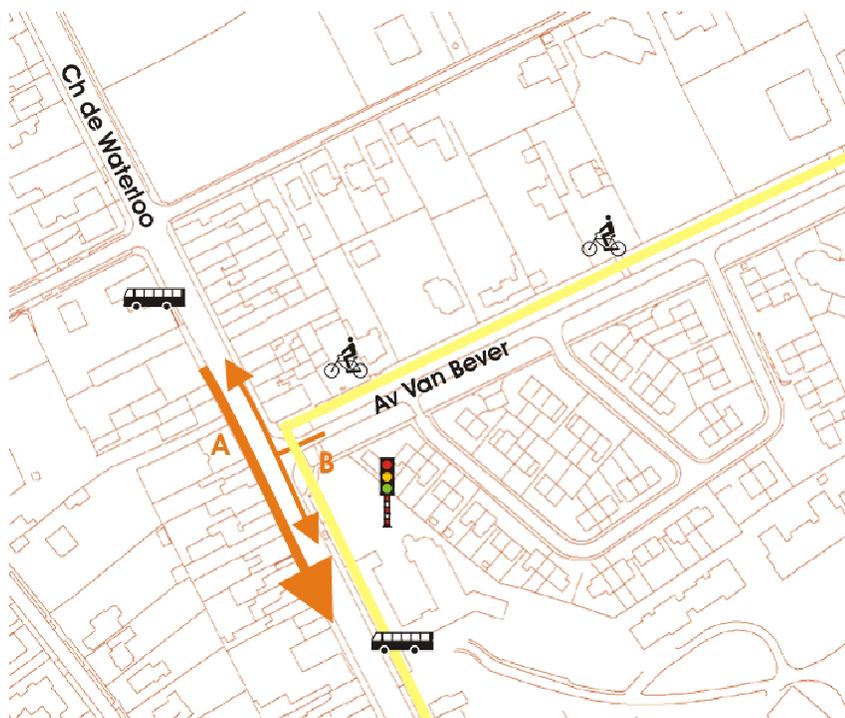
Aux carrefours, les aménagements doivent veiller :

- à dissuader ou empêcher les mouvements de type ‘tourne-à-gauche’ dans les quartiers résidentiels en-dehors des carrefours à feux (triple objectif de protection des mailles résidentielles, de fluidification et de sécurisation du trafic) ;
- à augmenter et sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes ;
- à ralentir la vitesse des automobilistes.

Carrefour Waterloo – Van Bever

Proposition d’action :

- Matérialiser (marquage au sol) une bande de pré-sélection pour le mouvement de tourne-à-gauche de la chaussée de Waterloo (côté nord) vers l’avenue Van Bever, pour fluidifier et sécuriser le trafic (A)
- Aménager une bande de pré-sélection à l’extrémité de l’avenue Van Bever (B)
- Aménager une piste cyclable séparée du trafic tout le long de l’avenue Van Bever et sur la chaussée de Waterloo, entre l’avenue Van Bever et l’avenue du Prince d’Orange
- Accorder la priorité aux autobus à l’approche du carrefour, dans le cadre de la mise en œuvre de couloirs autobus de part et d’autres du carrefour
-



Carrefour de l’avenue du Prince d’Orange

Proposition d’action :

- Créer une bande de pré-sélection sur l’avenue du Prince d’Orange, au carrefour avec la chaussée de Waterloo (mesure d’accompagnement à la mise en œuvre des zones 30 dans les rues environnantes)

Carrefour de la Petite Espinette

Proposition d’action :

- Réaménager le carrefour entre la chaussée de Waterloo et la Drève Saint-Hubert pour inciter les automobilistes à emprunter la Drève Saint-Hubert et la Drève de Lorraine au lieu de la chaussée de Waterloo.

3.4.7. Carrefour de la Plaine du Bourdon

Problématique :

- Point de convergence de trois axes à trafic élevé
- Congestion élevée, principalement depuis la rue du Bourdon. La densification du bâti au sud d’Uccle s’accompagnera d’une augmentation du trafic sur la rue du Bourdon.
- Vitesse commerciale des trams et des autobus insuffisante.

Acteurs :

- AED (gestionnaire), STIB, commune.



Proposition d’action :

- Allongement de la durée de la phase verte depuis la rue du Bourdon par la création (le rétablissement) d’une phase spécifique pour le mouvement de tourne-à-droite (rue du Bourdon ⇒ rue du Château d’Or).

- Télécommande des feux par les trams, avec allongement préventif de la phase verte depuis la chaussée d’Alseberg pour évacuer le carrefour à l’approche d’un tram.
- Examiner à plus long terme la faisabilité de créer une bande tourne-à-droite entre la rue du Bourdon et la rue du Château d’Or (en empiétant légèrement sur le terrain Texaco) ou l’installation d’un rond-point pour l’ensemble du carrefour.

3.4.8. Carrefour entre la chaussée de Saint-Job, la rue du Château d’Or et la rue Engeland

Problématique :

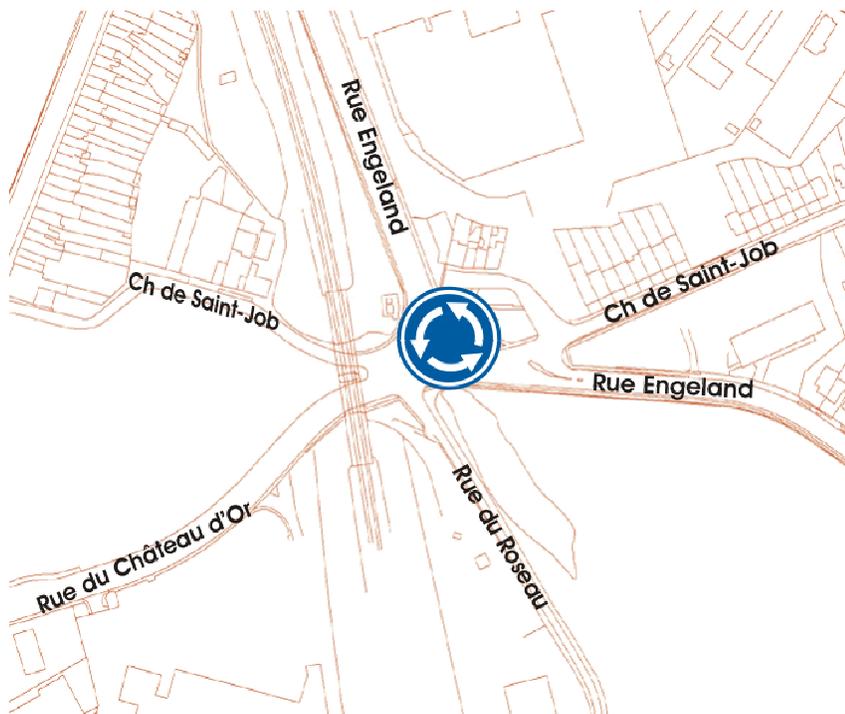
- Point de convergence de trois axes à trafic élevé
- Congestion élevée depuis la chaussée de Saint-Job

Acteurs :

- AED (gestionnaire), STIB, commune.

Proposition d’action :

- Installation d’un rond-point



3.4.9. Carrefour entre la chaussée de Saint-Job et la rue Basse

Problématique :

- Congestion élevée dans la chaussée de Saint-Job

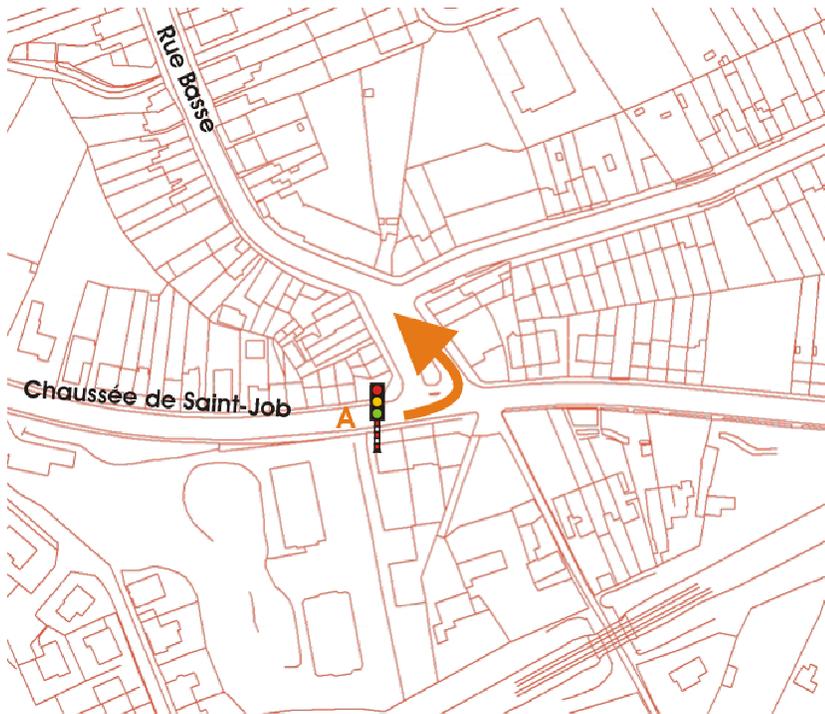
- Mauvais fonctionnement du mouvement de tourne-à-gauche vers la rue Basse, occasionnant des remontées de files dans la chaussée de Saint-Job et une dégradation de la vitesse commerciale du bus 41

Acteurs :

- AED (gestionnaire), STIB, commune.

Proposition d’action :

- Création d’une bande ‘tourne à gauche’ à l’approche du carrefour



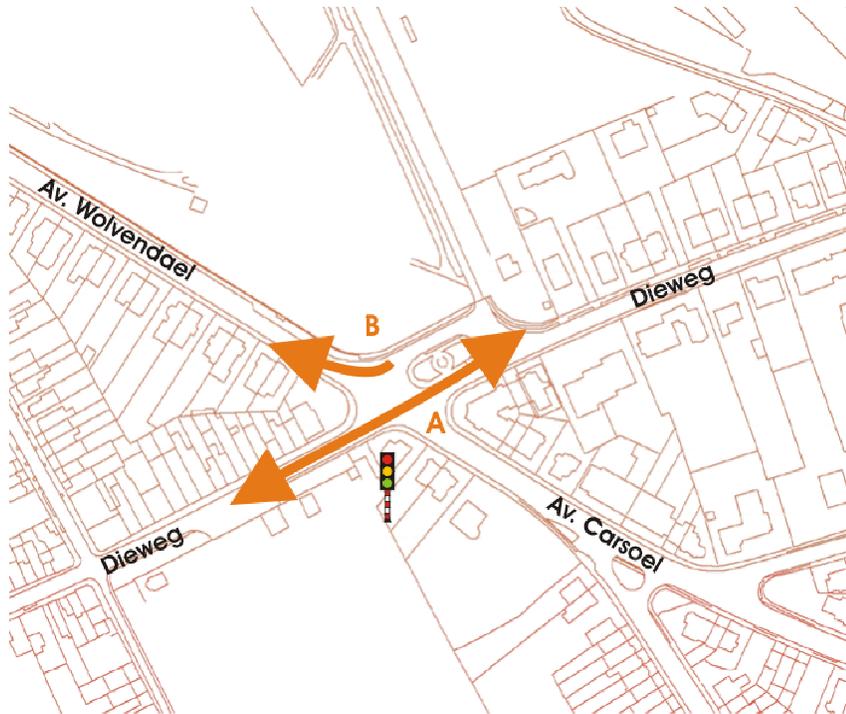
3.4.10. Carrefour entre le Dieweg, la rue Jean et Pierre Carsoel et l’avenue Wolvendael

Problématique :

- Congestion élevée dans le Dieweg
- Suppression du terminus tram à l’horizon 2007, suite à la mise en œuvre du Plan Tram.

Acteurs :

- Commune, STIB



Proposition d’action (après la mise en oeuvre du Plan Tram) :

- Neutralisation du terminus tram en exploitation régulière et création d’une bande tourne-à-droite (B) entre le Dieweg et l’avenue Wolvendael
- Allongement de la durée de la phase verte dans l’axe du Dieweg (A) (récupération de la durée de la phase spécifique utilisée par les trams manœuvrant au terminus)

3.5. Détail des actions à entreprendre en faveur des piétons, cyclistes et des personnes à mobilité réduite

La mise en œuvre du plan de circulation pour tous les modes sera accompagnée d'un ensemble d'actions ponctuelles visant à améliorer le confort et la sécurité des déplacements à pied et à vélo.

Celles-ci sont indiquées ci-dessous, et présentées sous forme de fiches :

- A1. Plan de signalisation pour les piétons
- A2. Prise en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite dans les aménagements publics
- A3. Généralisation des sas vélos aux carrefours à feux
- A4. Accroissement de la sécurité des cyclistes aux débouchés des sens uniques limités
- A5. Développement du réseau d'itinéraires cyclables régional (ICR) et communal (ICC), et autres infrastructures pour les cyclistes
- A6. Aménagements pour réduire les effets de barrière

Fiche A1

Plan de signalisation pour les piétons

Mesure

Améliorer la lisibilité de l’infrastructure spécifique aux piétons, et prévoir un plan de signalisation à leur intention

Objectif visé

- Favoriser les déplacements à pied

Nature de l’action

- Signalisation
- Communication

Localisation

Ensemble du territoire communal

Description de la mesure

Les cheminements piétons remplissent une double fonction :

- Déplacements utilitaires à courte distance
- Déplacements de loisirs

Le plan de signalisation comprendra un fléchage vers les différents **pôles de la vie ucquoise** :

- Maison communale et services de l’administration communale ;
- CPAS ;
- Gares ;
- Hôpitaux ;
- Noyaux commerciaux ;
- Quartiers spécifiques : Saint-Job, le Chat, Centre, etc. ;
- Parcs publics et espaces verts ;
- Infrastructures sportives (y compris la piscine) ;
- Infrastructures culturelles : centre culturel, musée (Maison Van Buuren), Ferme Rose ;

- Sites remarquables : carrés, Moulin du Neckersgat, Ferme du Fond Roy, Ferme Rose, Ferme Saint Eloi ;
- Cimetières ;

Par ailleurs, tous les **chemins hors-voiries** seront identifiés par un panneau de signalisation indiquant leur nom et la rue dans laquelle ils débouchent.

On veillera à ne pas multiplier les panneaux de signalisation tant il existe déjà une multitude de panneaux de toute sorte qui gênent le cheminement des piétons sur les trottoirs et qui diluent les messages importants parmi d’autres plus secondaires.

Une **carte** reprenant les cheminements piétons et les différents équipements à l’échelle d’un quartier sera également réalisé pour aider le piéton cherchant son chemin à courte distance.

Intérêt de la mesure

Uccle a la chance de posséder un patrimoine relativement important de chemins hors-voirie et nombre d’entre eux présentent un caractère esthétique et historique certain. Ils sont par contre souvent méconnus et peu utilisés dans leur usage premier, c’est-à-dire permettre les déplacements à pied entre les différents lieux de vie à Uccle.

Mieux baliser les cheminements piétons permettra d’accroître leur visibilité depuis la voirie.

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Conseiller en mobilité
Réalisation technique	Service voiries, IBGE
Financement	Commune, Région
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Comités de quartier

Fiche A2

Personnes à mobilité réduite

Mesure

Prise en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite dans les aménagements publics, et veiller à la bonne accessibilité des lieux qu’ils fréquentent

Objectif visé

- Améliorer l’accessibilité des PMR aux lieux de vie

Nature de l’action

- Adaptation des infrastructures et des bâtiments publics

Localisation

Equipements fortement fréquentés par les personnes à mobilité réduite :

- Maison communale et services de l’administration communale
- CPAS
- Hôpitaux
- Parcs publics
- Infrastructures sportives (y compris la piscine)
- Centre culturel, musée, autres infrastructures culturelles
- Cheminements et magasins dans les noyaux commerciaux
- Cimetières
- Bureaux de poste
- Agences bancaires

Description de la mesure

Dans les espaces publics, les équipements pour PMR comprennent systématiquement :

- des emplacements de **parking réservés aux PMR** ;
- des **arrêts de transport en commun aménagés aux normes pour PMR** (voir fiche B4) ;

- des **cheminements continus** entre l’emplacement de parking ou l’arrêt de transport en commun et l’équipement proprement dit.

Les cheminements doivent répondre aux caractéristiques suivantes¹ :

- circulation de plain-pied ou respect de pentes minimales (les pentes recommandées sont: 5 % sur 10 m, 7 % sur 5 m, 8 % sur 2 m, 12 % sur 0,5 m) ;
- largeur de cheminement d’au moins 1,5 m (la largeur de passage aux portes ou le long de certains équipements peut être réduite à 0,9 m sur une distance minimale) ;
- ressauts ou seuils d’une hauteur maximum de 2 cm (chanfreinés ou arrondis) ;
- pente transversale ou dévers de maximum 2% pour maintenir la stabilité de la chaise roulante et faciliter le déplacement des personnes s’aidant de cannes ;
- hauteur de préhension de 0,80 m à partir du sol et double main courante à 0,75 m et 0,90 m ;
- sol antidérapant et sans obstacle au pied ou à la roue ;
- grilles avaloirs, fentes et trous d’une largeur ou d’un diamètre de 2 cm maximum ;
- dalles de repérage à l’attention des non-voyants.

Ces principes de bases doivent être complétés par des aménagements à l’intérieur des bâtiments afin de permettre aux PMR l’usage des lieux et des services.

Une politique d’aménagement des équipements publics est d’ores et déjà lancée à Uccle, les réalisations et les projets sont présentés dans une brochure éditée par le service des travaux². La mesure proposée constitue donc le prolongement d’une politique en cours.

Intérêt de la mesure

Pouvoir se déplacer librement et sans contraintes est une aspiration de tous. Le libre accès aux lieux de vie sans aucune dépendance ni aide d’un tiers est une des conditions du principe d’égalité des chances et de la non-discrimination à l’égard des personnes handicapées.

De plus, tout citoyen est susceptible à tout moment de voir sa mobilité réduite de façon momentanée ou définitive ; l’accessibilité aux PMR est donc l’affaire de tous.

Les investissements nécessaires peuvent parfois être importants, mais il convient de remarquer que l’accessibilité des PMR doit maintenant être prise en compte dans tout projet d’aménagement de l’espace public ou de construction d’un nouvel équipement. Une attention

¹ « Une ville pour tous » - ANLH / COOPARCH-R.U 2000

² L’accès aux personnes à mobilité réduite... la Commune agit – Commune d’Uccle, Echevinat des travaux – 2005.

particulière sera donnée à l’accessibilité aux PMR dans tous les nouveaux projets d’aménagement.

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Conseiller en mobilité
Réalisation technique	Commune et Région
Financement	Commune, Région
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Gestionnaires des différents équipements, exploitants des transports en commun
Autres partenaires consultés	Associations représentant les PMR

Indicateur de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Nombre d’équipements accessibles aux PMR
Valeur actuelle	<p>Ont déjà été aménagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maison communale • Bâtiment administratif (25 rue Danse) • Bâtiment de l’Action Sociale • Bâtiment communal : propreté, jeunesse et CPAS (860 chaussée d’Alseberg) • Bibliothèque Montjoie • Salle 1180 • Salle omnisport de Neerstalle • Centre Culturel
Valeur cible	Tous les équipements communaux cités dans le § ‘Localisation’ aménagés d’ici la fin 2009

Fiche A3

Sas vélo

Mesure

Installer des sas vélo à tous les carrefours à feux de la commune

Objectif(s) visé(s)

- améliorer la visibilité des cyclistes aux carrefours
- sensibiliser les automobilistes à la présence de cyclistes sur la chaussée

Nature de l’action

- Mesure infrastructurelle légère

Localisation

Tous les carrefours à feux de la commune

Description de la mesure

Les sas vélos permettent aux cyclistes de se positionner devant les voitures à l’arrêt lorsque le feu est rouge, ce qui leur donne une meilleure visibilité et leur permet d’inhaler moins de gaz d’échappement.

Au redémarrage, le cycliste dispose d’une avance sur les autres usagers, ce qui lui permet de tourner à gauche ou de continuer tout droit plus facilement et en sécurité.

Un sas vélo est une signalisation horizontale dessinée sur la chaussée. Il doit au minimum être long de 4 mètres et être précédé d’une piste cyclable de guidage de 15 mètres de long et de 1 mètre de large sauf si la largeur de la bande de circulation serait réduite à moins de 2,5 mètres.



Photo 1 Sas à vélo sur la rue Dodonée au carrefour de l’avenue Churchill

Les carrefours à feux et les branches à équiper sont repris ci-dessous :

Table 1 Etat d'équipement en sas vélos des carrefours à Uccle

Carrefour	Nombre de branches à équiper	Nombre de branches déjà équipées
Etoile/Neerstalle	4	0
Stalle/Gatti de Gamond	4	0
Globe	4	0
Etoile Coghen	6	4
Mozart/Alseberg	4	0
De Bue/Alseberg	4	0
Labarre/Alseberg	3	0
Calevoet	3	0
Bourdon	5	0
Coghen/Messidor	4	4
Coghen/Brugmann	4	4
Héros	7	6
Brugmann/Messidor	4	2
Brugmann/Carmélites	4	0
Place Vanderkindere	5	0
Vanderkindere/Cavell	3	0
Churchill/Cavell	4	0
Churchill/Dodonée	4	2
Churchill/Waterloo	4	0
De Fré/Waterloo	4	0
De Fré/Floride	4	2
De Fré/Statuaires	0	0
Wolvendael/Rouge	4	1
Wolvendael/Dieweg	4	2
Basse/Saint Job	3	1
Place Saint Job	4	0
Waterloo/Vert Chasseur	3	3
Waterloo/La Hulpe	3	0
Waterloo/Montana	2	2
Waterloo/Latérale	3	0
Vivier d'Oie	3	0
Waterloo/Victor-Emmanuel III	2	2
Waterloo/Renards	3	3
Waterloo/Foestraets	4	4
Waterloo/Van Bever	3	3
Waterloo/Prince d'Orange	3	0
Waterloo/Sapinière	3	0
Waterloo/Aubépines	3	0
Waterloo/Pins	3	0
Dolez/Engeland	4	4

Intérêt de la mesure

Le sas vélo est un élément de sécurisation de la circulation cycliste rapide à mettre en œuvre et peu coûteux. Les marquages au sol destinés aux cyclistes sont vus de tous les usagers et leur rappellent ainsi la présence de cyclistes sur la voirie.

Le Plan vélo de la Région bruxelloise prévoit la réalisation de sas vélos à tous les carrefours à feux des voiries régionales d’ici la fin 2006. La commune équipera également les carrefours à feux des voiries communales.

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en œuvre	Conseiller en mobilité
Réalisation technique	Service voiries, ouvriers communaux aux carrefours entre des voiries communales Administration régionale pour les carrefours entre une voirie communale et une voirie régionale
Financement	Commune, Région
Autres partenaires impliqués dans la mise en œuvre	AED

Indicateur de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Nombre de carrefours équipés
Valeur actuelle	13
Valeur cible	Tous carrefours équipés d’un feu (39) à Uccle, d’ici la fin 2008
Action liée	Réalisation par l’AED de sas vélos à tous les carrefours à feu situés sur des voiries régionales

Fiche A4

Aménagement des sens uniques limités (SUL)

Mesure

Accroissement de la sécurité des cyclistes aux débouchés des sens uniques limités

Objectif(s) visé(s)

- sécurité des cyclistes
- sensibiliser les automobilistes à la présence de cyclistes à contresens

Nature de l’action

- mesure infrastructurelle légère

Localisation

Tous les SUL de la commune

Description de la mesure

La Commune d’Uccle a rapidement généralisé les Sens Uniques Limités sur son territoire. Les SULs sont des voiries sécurisantes pour les cyclistes puisqu’ils peuvent établir un contact visuel avec les automobilistes et ainsi mieux contrôler la situation que lorsqu’ils roulent dans le même sens que ceux-ci.

Dans les voiries dont la fonction est purement la desserte locale, les panneaux de signalisation sont généralement suffisants pour préserver la sécurité des cyclistes. La pratique montre cependant que les voiries à plus fort trafic ou fréquentées par une ligne de transport en commun nécessitent une protection supplémentaire. Par ailleurs les carrefours et les sorties de parking constituent également un danger éventuel lorsque les automobilistes ne s’attendent pas à ce que des cyclistes circulent sur la voirie à contresens.

Là où un danger a été constaté, la Commune réalisera en ce sens **des marquages au sol complémentaires** pour attirer l’attention des conducteurs sur la présence éventuelle de cyclistes à contresens et d’inciter les usagers (conducteurs et cyclistes) à se positionner correctement à l’approche des carrefours.

Pour la réalisation de ces marquages au sol, la Commune suivra les recommandations de l’IBSR et l’AED qui donnent la préférence à l’utilisation de chevrons accompagnés de logos vélos³. Aux endroits critiques, le schlamm rouge permettra de « surligner » le marquage pour accroître ponctuellement le message de la signalisation au sol.

³ Recommandations pour le marquage des contresens cyclables en Région de Bruxelles-Capitale. AED-IBSR 2004.

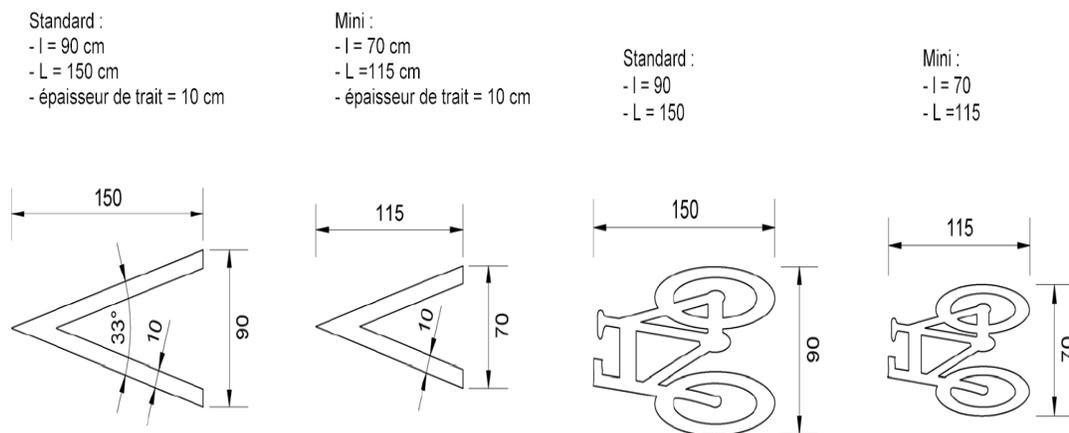


Figure 1 – Dimensions des chevrons et logos vélo à utiliser (source AED-IBSR).

Ces marquages peuvent être répétés de façon continue tout au long du tronçon à sens unique limité si le besoin s’en fait sentir. Ils seront par contre systématiquement utilisés aux carrefours et aux sorties des parkings fortement fréquentés.

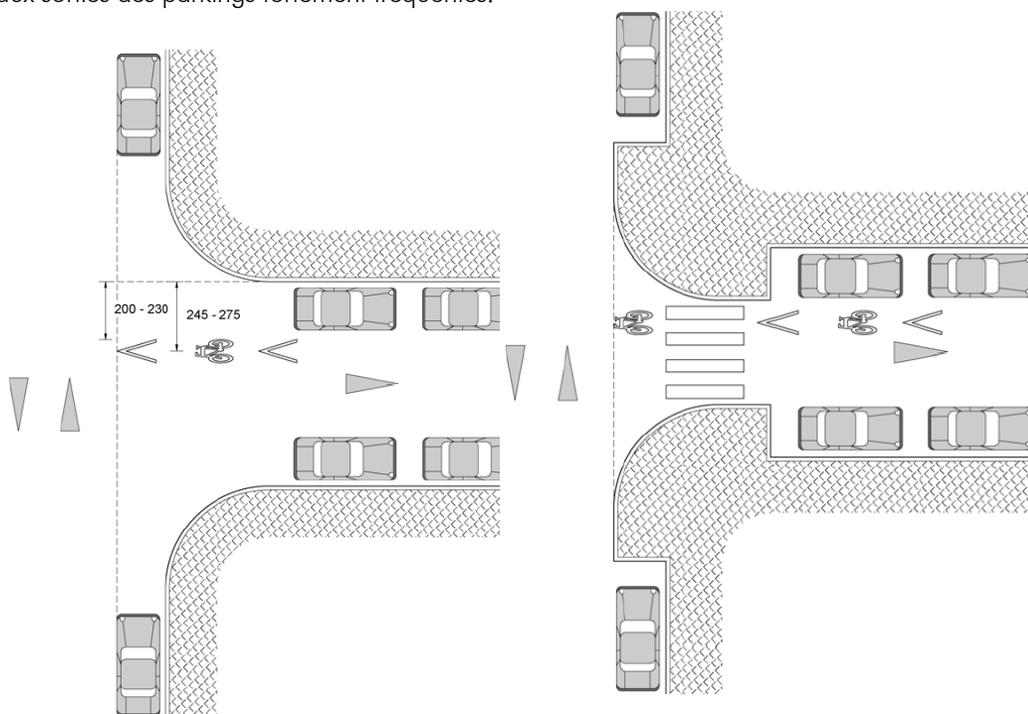


Figure 2 Exemples de marquages chevrons + logo dans carrefour à priorité de droite (source AED-IBSR)

Par ailleurs, une piste cyclable marquée sera installée dans tous les SULs empruntés par des bus :

- avenue des Tilleuls entre l’avenue des Hospices et la rue du Kriekenput ;
- avenue du Homborchveld ;

- rue Groeselenberg.

De même, le tronçon de la rue Vanderkindere situé entre la rue de la Mutualité et la place Vanderkindere sera réouvert aux cyclistes à contresens par l’installation d’une piste cyclable marquée et l’ajout de feux pour cyclistes au débouché sur la place Vanderkindere.

Ces marquages au sol devront être régulièrement entretenus.

Intérêt de la mesure

La Commune d’Uccle est une des premières communes bruxelloises à avoir généralisé les SULs sur son territoire. Malgré cela, la plupart des automobilistes ne sont pas encore habitués à rencontrer un cycliste à contresens et estiment de ce fait les SULs comme trop dangereux.

La généralisation des marquages au sol aux débouchés des SUL est une réponse appropriée à ces difficultés puisque l’effet de surprise sur l’automobiliste est fortement diminué.

Le marquage au sol est une action visible en faveur des vélos et nécessite un budget relativement modéré en regard du gain de sécurité qui en découle. Par ailleurs, les carrefours les plus dangereux à Uccle sont généralement les carrefours avec une voirie régionale, pour ceux-ci la région place elle-même et à ses frais les panneaux et le marquage au sol.

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Conseiller en mobilité
Réalisation technique	Service voiries, ouvriers communaux Région aux débouchés sur une voirie régionale
Financement	Commune et Région aux débouchés sur une voirie régionale
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	AED service vélo
Autres partenaires consultés	Associations cyclistes

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Nombre de carrefours équipés
--	------------------------------

Valeur actuelle	A déterminer
Valeur cible	Toutes les voiries qui présentent un danger d'ici la fin 2008

Actions liées	Réalisation par l'AED de sas vélos à tous les carrefours à feu situés sur des voiries régionales
----------------------	--

Fiche A5

Infrastructures pour les cyclistes

Mesure

Développement du réseau d’itinéraires cyclables régional (ICR) et communal (ICC), et autres infrastructures pour les cyclistes

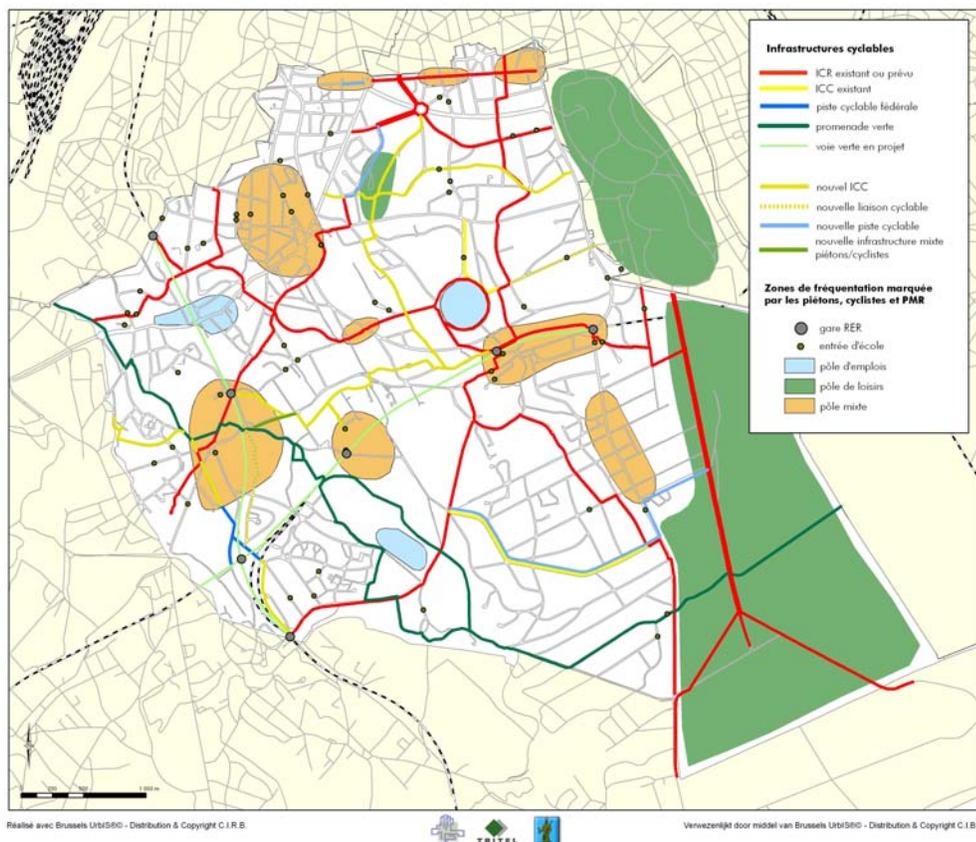
Objectif(s) visé(s)

- Sécuriser et encourager les déplacements à vélo
- Améliorer le maillage des infrastructures cyclistes

Nature de l’action

- Mesure infrastructurelle

Localisation



Description de la mesure

D’ici 2009, la Région aura réalisé **19 itinéraires cyclistes régionaux** prévus pour l’ensemble des 19 communes bruxelloises. Les ICR sont principalement destinés aux déplacements à vélo inter-communales et leur maillage peut en ce sens être insuffisant pour des déplacements à plus courte distance à l’intérieur du territoire communal.

La commune soutient par ailleurs la création de la **promenade verte**, l’aménagement des continuités vertes et l’installation de cheminements mixtes (vélos et piétons) le long des voies de chemin de fer – projet des **voies vertes** – développés par l’IBG.

De son côté, la Commune a déjà réalisé deux ICC, respectivement avenue Houzeau et avenue du Prince d’Orange. Ceux-ci seront rénovés et une piste cyclable sera installée tout le long de l’avenue du Prince d’Orange.

Le Plan Communal de Mobilité prévoit la **création de 4 itinéraires cyclables communaux supplémentaires** continus et complémentaires au réseau d’ICR. Il s’agit principalement 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. Ces itinéraires doivent bénéficier d’une signalisation et d’un balisage comparables à ceux des ICR.

Outre les quatre itinéraires continus présentés ci-dessous, la Commune réalisera plusieurs **autres liaisons cyclables de plus courte distance** pour connecter certains quartiers ou équipements au réseau d’ICR et ICC.

Enfin, la commune sera attentive à entretenir correctement les infrastructures pour les cyclistes.

A. ICC Brugmann – Waterloo



Cet itinéraire a pour but d’offrir une alternative calme et sécurisante à l’avenue De Fré pour les cyclistes désirant relier l’axe de l’avenue Brugmann à la chaussée de Waterloo et au Bois de la Cambre.

Cet itinéraire offre une jonction avec l’ICR 2 à l’avenue du Bourgmestre Herinckx, dessert la piscine du Longchamp, puis le pôle scolaire de Notre-Dame-des-Champs, croise l’ICR 1 à hauteur de l’avenue Mosciki et dessert le pôle hospitalier de Sainte Elisabeth avant de rejoindre la chaussée de Waterloo à hauteur de la Bibliothèque Montjoie.

Il emprunte majoritairement des chemins hors voirie ou des voiries à fonction purement locale ; des aménagements sont néanmoins nécessaires pour accroître le confort des cyclistes :

- La portion située entre l’avenue Brugmann et l’avenue Elleboudt est celle qui connaît le plus fort trafic automobile. La place existe néanmoins pour réaliser une piste cyclable marquée à contresens dans l’avenue de la Ramée et une piste cyclable marquée dans l’avenue du Bourgmestre Herinckx ; cette dernière fait d’ailleurs partie de l’ICR 2.
- L’entrée du chemin hors-voirie vers la piscine depuis l’avenue Elleboudt doit être améliorée puisqu’il y a actuellement une rigole profonde à passer. Par ailleurs, une place de stationnement devra être supprimée dans le parking de la piscine pour permettre aux cyclistes d’accéder directement à l’entrée du bâtiment sans devoir contourner les voitures.



Photo 2 Bordure de l’entrée du chemin hors-voirie entre la rue Elleboudt et la piscine du Longchamp

- Le Lijkweg n’est pas macadamisé mais son bon état général permet le passage des vélos sans trop de problèmes à l’exception des jours de forte pluie.
- Le tronçon de la rue Roberts Jones situé entre le Lijkweg et l’avenue Errera est actuellement peu praticable par les vélos en raison des pavés irréguliers qui forment son revêtement. Une solution est à trouver pour augmenter le confort des cyclistes.

Une solution pourrait être de réaliser un trottoir mixte cyclistes + piétons, puisque le trottoir est assez large à cet endroit et que ce tronçon n’est pas fortement fréquenté par les piétons.



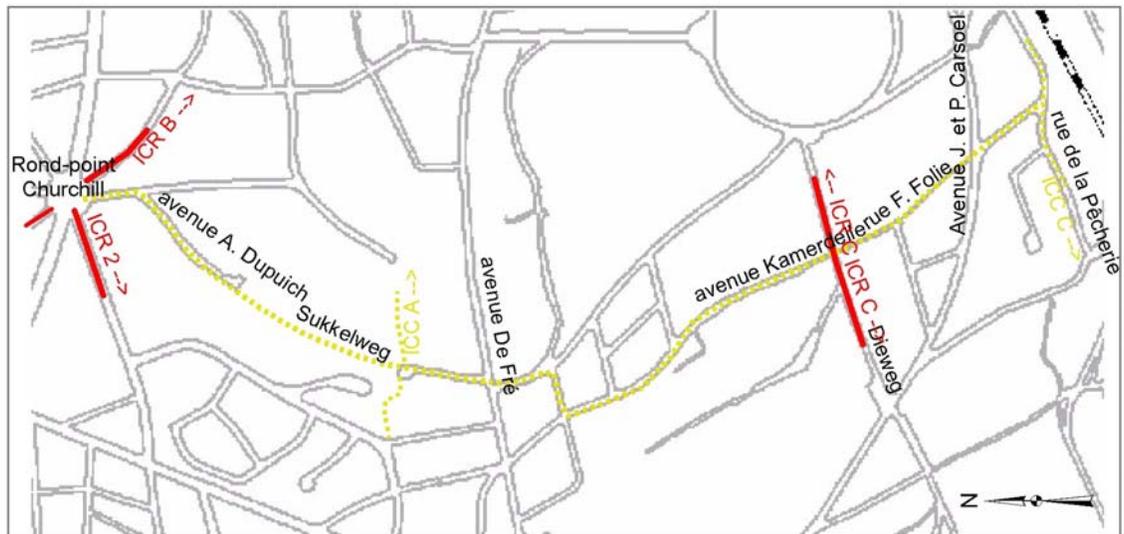
Photo 3 Les pavés de la rue Roberts Jones



Photo 4 Les larges trottoirs éventuellement aménageables en trottoirs mixte piétons/cyclistes

- Le croisement avec la Rue Edith Cavell est à sécuriser, éventuellement à l’aide d’un feu orange clignotant.
- La partie est du Bosveldweg est à nouveau un tronçon pavé. Il n’y a ici pas de place en trottoir pour réaliser une piste cyclable et les habitations génèrent une circulation et une pression de stationnement assez forte pour mettre en péril la pérennité d’une bande confort en schlamm. Un aménagement plus lourd de l’infrastructure est sans doute à prévoir.
- La partie du Bosveldweg non accessible à la circulation, bien qu’en pavé, est à laisser inchangée au vu de son caractère esthétique évident.
- La partie ouest du Bosveldweg ainsi que la rue Langeveld entre l’avenue de la Floride et la chaussée de Waterloo nécessiterait un aménagement approprié.

B. ICC Churchill – Saint-Job



Cet itinéraire a pour but d’offrir une liaison cyclable Nord-Sud empruntant au maximum des chemins hors-voirie. Il commence au rond-point Churchill, jonction prévu entre les ICR B et 2, dessert le centre sportif du Léopold Club et la piscine, traverse le quartier calme et aéré du Kamerdelle et emprunte la pittoresque avenue François Folie pour rejoindre la zone 30 pêcheurie d’où le cycliste peu rejoindre soit la place Saint-Job, soit le Kauwberg ou encore le quartier de la rue Basse et de la chaussée de Saint-Job.

Une bonne partie de l’itinéraire est malheureusement pavé, ce qui diminue fortement l’attrait de cet itinéraire pour des déplacements utilitaires à vélo. Les aménagements suivants sont à prévoir :

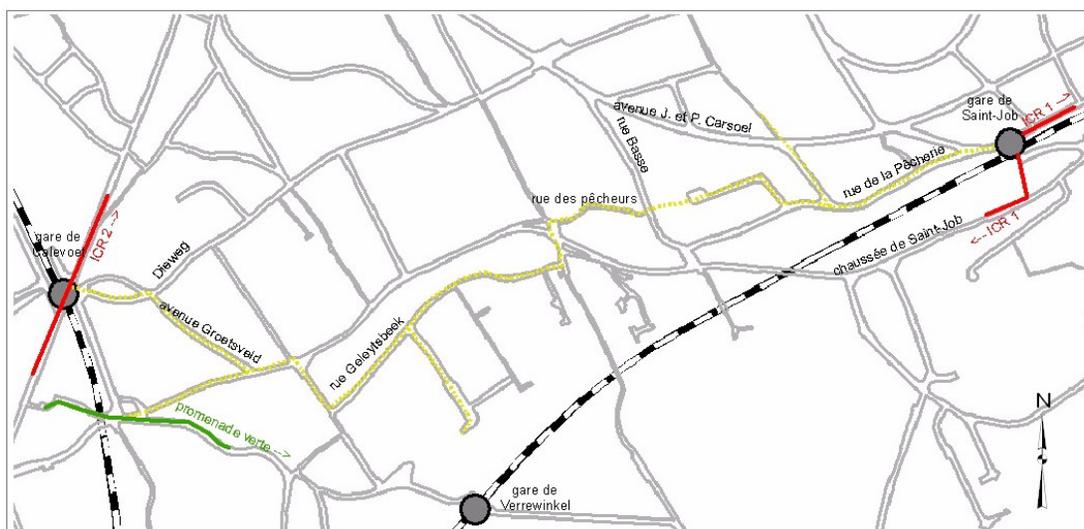
- Le Sukkelweg n’est pas macadamisé mais son revêtement en terre convient assez bien aux cyclistes tant qu’il ne pleut pas trop. Un revêtement en dur nuirait à son caractère de sentier et n’est pas souhaitable.



Photo 5 Sukkelweg

- Le croisement avec l’avenue De Fré est sécurisé par un feu.
- Les pavés du haut de l’avenue Kamerdelle sont très inconfortables, de même que ceux de l’avenue François Folie. Une solution devra être trouvée pour y améliorer le confort des cyclistes ;
- Les croisements avec le Dieweg et l’avenue Carsoel sont les points noirs de l’itinéraire au niveau de la sécurité. Une bande traversante pourrait être dessinée au sol pour la traversée du Dieweg. Au débouché de l’avenue François Folie sur l’avenue Carsoel, il convient d’indiquer aux cyclistes qu’ils n’ont pas la priorité et d’interdire localement le stationnement sur une longueur suffisante pour donner au cycliste une vision optimale sur les véhicules provenant de l’avenue Carsoel.

C. ICC Chaussée de Saint-Job



Cet itinéraire offre une alternative à la chaussée de Saint-Job pour un cycliste effectuant un trajet est-ouest. Il démarre à la gare de Saint-Job, future station RER et jonction des ICR 1 et C, emprunte la rue de la Pêcherie, le clos du Drossart et la rue des pêcheurs, traverse la chaussée de Saint-Job et emprunte la rue Geleytsbeek pour desservir le Lycée Français et rejoint la gare de Calevoet via la rue Groeltsveld ou la promenade verte au carrefour Engeland/Saint-Job. Les aménagements à prévoir sont :

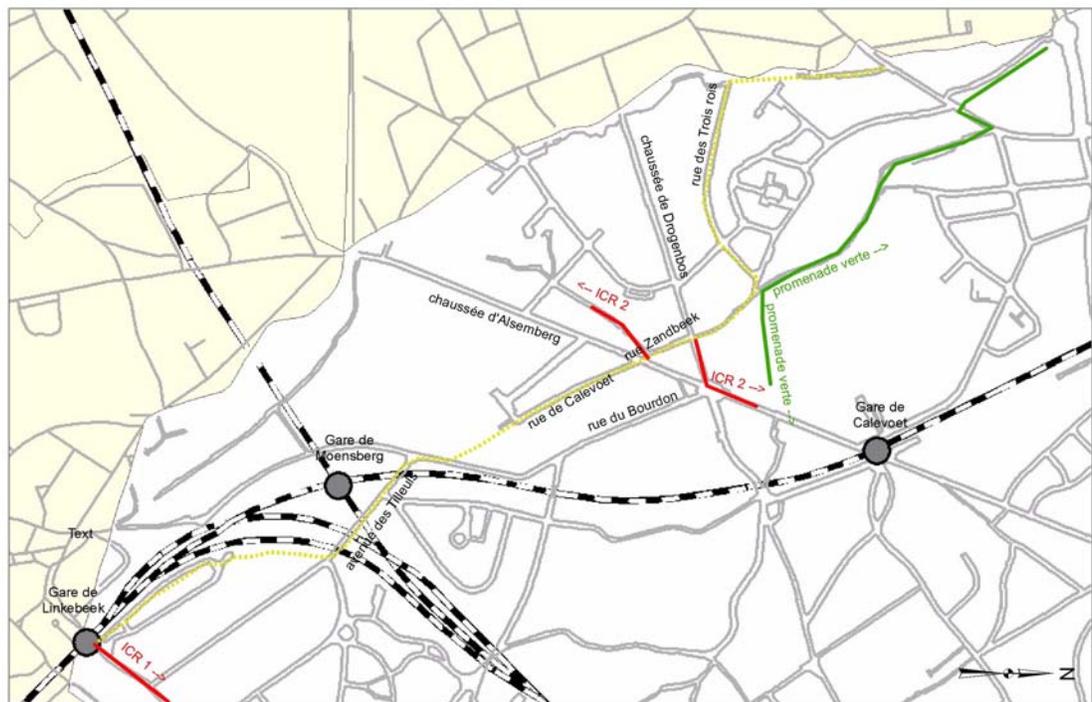
- Faciliter par une bande de présélection le tourne à gauche de l’avenue Carsoel vers la rue de la Pêcherie.
- La rue des pêcheurs a un cachet esthétique à ne pas dévaloriser, il faudrait néanmoins étudier la possibilité d’agrandir les accotements pour pouvoir y rouler à vélo.



Photo 6 Entrée dans la rue des pêcheurs depuis la rue Basse.

- La traversée de la chaussée de Saint-Job se fait à un carrefour déjà aménagé par des chicanes et bornes centrales, il convient néanmoins d’y renforcer la visibilité des cyclistes.
- Des bandes confort sont à prévoir en schlamm dans la rue du Geleytsbeek d’où une antenne de l’ICC se détachera pour desservir le Lycée français. Il conviendra également d’y flécher l’accès à gare du Verrewinkel lorsque celle-ci sera en fonction.
- L’itinéraire rejoint la chaussée de Saint-Job au carrefour avec la rue Papenkasteel. Il se divise ensuite en deux branches :
 - l’avenue Groeltsveld et le Dieweg sont à aménager par des bandes cyclables suggérées pour rejoindre la gare de Calevoet en évitant la rue Engeland ;
 - une infrastructure mixte piétons/cyclistes est à aménager le long du côté sud de la chaussée de Saint-Job pour rejoindre la promenade verte et la plaine du Bourdon.

D. ICC gare de Linkebeek – Drogenbos



L’itinéraire fournit une liaison depuis le haut du Moensberg et du Homborch (gare de Linkebeek) vers le fond de Calevoet. Il entre dans la cité du Melkriek se divise ensuite en deux parties :

1. une branche emprunte la promenade verte ou la rue du Melkriek et rejoint via le parking de Stalle le centre commercial de Drogenbos
2. une branche emprunte les rues Vervloet et des Trois Rois vers le centre de la commune de Drogenbos.

L’itinéraire propose d’effectuer des aménagements ponctuels pour relier des tronçons soit déjà aménagés, soit fort calmes et propice au vélo :

- Le chemin entre les avenues des Alisiers et des Sopharas et l’avenue des Tilleuls est à aménager et baliser pour les vélos.
- Le pont de l’avenue des Tilleuls est déjà aménagé ainsi que la portion de la rue du Bourdon et la partie de la rue de Calevoet longeant le cimetière.
- Les traversées de la rue du Bourdon et des chaussées d’Alseberg et de Drogenbos sont à sécuriser par des bandes traversantes.
- Les parties non-carrossables de la rue des Trois Rois sont actuellement difficiles d’accès pour les vélos, l’infrastructure visant à décourager les véhicules motorisés est à aménager pour être accessibles facilement par les vélos.



Photo 7 Les obstacles aux véhicules motorisés rue des Trois Rois gênent également la progression des vélos.

E. Infrastructures complémentaires

En complément des ICR, la Région prévoit de réaliser à l’horizon 2009 des aménagements cyclables spécifiques pour sécuriser la pratique du vélo sur l’ensemble des voiries régionales.

La Commune complètera localement les ICR, ICC et autres aménagements régionaux par la réalisation des aménagements suivants :

- une liaison cyclable entre l’avenue des Tilleuls et le bas de la rue Engeland, via la rue des Griottes et la rue du Roseau ;
- une liaison cyclable entre l’ICR 1 et le Bois de La Cambre via l’avenue de l’Observatoire, l’avenue du Vert Chasseur et le chemin des oiseleurs et desservant au passage l’école européenne ;
- une piste cyclable séparée du trafic le long de l’avenue Van Bever ;
- une piste cyclable séparée du trafic le long de l’avenue du Prince d’Orange et sa liaison avec celle de l’avenue Van Bever ;
- une infrastructure mixte séparée du trafic, déjà évoquée plus haut, le long de la chaussée de Saint-Job entre la rue Engeland et la rue Papenkasteel (infrastructure prévue dans le plan particulier d’affectation du sol) ;
- une piste cyclable séparée du trafic le long de l’avenue du Bourgmestre Herinckx ; puisqu’elle se trouve sur le futur ICR 2, la Région peut intervenir dans le financement de cette infrastructure ;
- une bande cyclable suggérée pour les cyclistes circulant à contresens dans la rue Vanderkindere entre la rue de la Mutualité et l’avenue Albert (avec feu vélo pour sécuriser l’accès des cyclistes dans la place Vanderkindere).

F. Marquages complémentaires

Enfin, la Commune aménagera des bandes cyclables suggérées matérialisées par des chevrons dans les voiries où la présence de cyclistes est à rappeler aux automobilistes. Cela concerne notamment :

- l’avenue Montana ;
- les axes du centre d’Uccle : rue Xavier De Bue, rue du Doyenné, rue Beeckman, rue J. Bens, rue de Nieuwenhove.
- le quartier du Chat et ses liaisons vers l’Altitude Cent.

Intérêt de la mesure

La Commune d’Uccle possède un patrimoine fort riche de chemins hors-voirie, de venelles et d’impasses préservés des nuisances et des dangers de la circulation automobile. Ceux-ci, outre la fonction résidentielle de certains, sont majoritairement empruntés dans un but de promenade.

Quelques aménagements ponctuels et une amélioration du balisage permettent de leur rendre une continuité à ces cheminements pour en faire de réels itinéraires alternatifs pour les usagers doux.

La réalisation de l’ensemble des aménagements proposés ci-dessus représente un travail considérable et nécessite certains investissements. Il est à noter que tout ne doit pas nécessairement être fait en même temps et que quelques actions bien localisées permettent de relier rapidement des cheminements existants. Le tableau suivant présente un ordre de réalisation en fonction de l’importance des aménagements souhaités. Les aménagements y sont envisagés à trois échelles de temps différentes :

- Court terme (CT) : lorsque les travaux d’infrastructures se limitent à des marquages au sol et une amélioration de la signalisation, ils doivent être réalisés d’ici 2008 ;
- Moyen Terme (MT) : lorsque des travaux d’infrastructures légers ou moyen sont nécessaires, leur réalisation se fera entre 2008 et 2010.
- Long Terme lorsque l’espace doit être réaménagé en profondeur, ils seront réalisés entre 2010 et 2012.

Table 2 Ordre de réalisation des aménagements cyclables.

Infrastructure cyclable	Types d’aménagements	Période de réalisation
ICC Brugmann – Waterloo	<ul style="list-style-type: none"> • légers : Lijkweg • moyens : bandes confort rue Jones et Bosveldweg • lourds : réaménagement rue Langeveld 	<ul style="list-style-type: none"> • Premier tronçon Piscine-Notre-Dame-des-Champs : CT • Itinéraire complet : LT
ICC Churchill – Saint-Job	<ul style="list-style-type: none"> • légers : av. Dupuich, Sukkelweg • moyens : bandes confort Kamerdelle, Folie 	<ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire complet : MT
ICC Chaussée de Saint-Job	<ul style="list-style-type: none"> • légers : Pêcherie, Drossart, Groelitsveld, Dieweg • moyens : Pêcheurs, Geleytsbeek • lourds : chée de Saint-Job 	<ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire jusqu’à Calevoet : MT • Liaison plaine du Bourdon : LT
ICC Linkebeek – Drogenbos	<ul style="list-style-type: none"> • légers: seules quelques liaisons à améliorer et baliser 	<ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire complet : CT
Liaison Tilleuls - Engeland	<ul style="list-style-type: none"> • légers 	<ul style="list-style-type: none"> • CT
Liaison ICR 1 – Bois de La Cambre	<ul style="list-style-type: none"> • légers 	<ul style="list-style-type: none"> • CT
Infrastructure mixte chaussée de Saint-Job	<ul style="list-style-type: none"> • lourds 	<ul style="list-style-type: none"> • LT
Piste cyclable Herinckx	<ul style="list-style-type: none"> • lourds 	<ul style="list-style-type: none"> • LT
Piste cyclable Van Bever	<ul style="list-style-type: none"> • moyens 	<ul style="list-style-type: none"> • MT
Piste cyclable Prince d’Orange	<ul style="list-style-type: none"> • moyens 	<ul style="list-style-type: none"> • LT
Bande cyclable suggérée à centresens rue Vanderkindere	<ul style="list-style-type: none"> • moyens 	<ul style="list-style-type: none"> • MT
Marquages au sol	<ul style="list-style-type: none"> • légers 	<ul style="list-style-type: none"> • CT

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Conseiller en mobilité
Réalisation technique	Service voiries, ouvriers communaux, Région
Financement	Commune et Région aux débouchés sur une voirie régionale
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	AED service vélo
Autres partenaires consultés	associations cyclistes

Fiche A6

Réduction des effets de barrière

Mesure

Aménagements pour réduire les effets de barrière créés par les grands axes coupant les itinéraires piétons et cyclistes

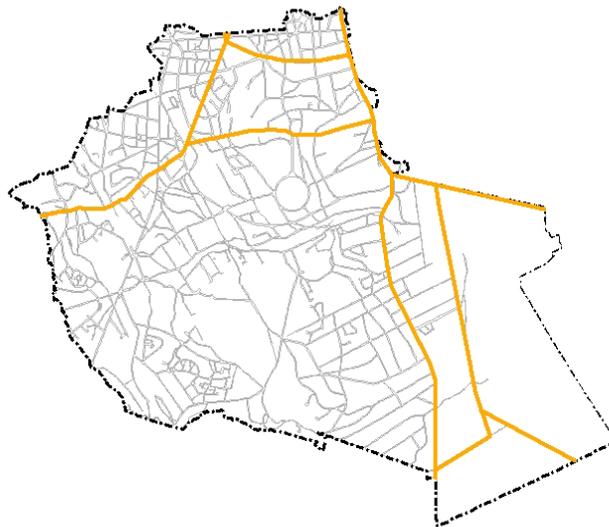
Objectif(s) visé(s)

- Augmenter la sécurité des usagers doux
- Favoriser les déplacements à pied

Nature de l’action

- mesure infrastructurelle légères

Localisation



6 grands axes sont principalement concernés :

- chaussée de Waterloo
- chaussée de La Hulpe
- drève de Loraine
- axe Stalle/Brugmann
- avenue Churchill
- avenue De Fré

Description de la mesure

Chaussée de Waterloo

La chaussée de Waterloo est un obstacle pour les usagers doux sur la plus grande partie de son parcours. Les grands carrefours sont équipés de feux mais nombreux sont également les carrefours où le piéton ne dispose pas de traversée sécurisée.

Du nord au sud, les endroits à sécuriser prioritairement sont :

- les carrefours avec l'**avenue Montjoie** et l'**avenue Beau-Séjour**, qui débouchent en face d'un accès piéton au Bois de la Cambre ; la liaison de l'avenue Montjoie fait par ailleurs partie du réseau d'itinéraires cyclables régionaux ;



Photo 8 Liaison non sécurisée entre l'avenue Montjoie et le Bois de La Cambre

- le carrefour avec l'**avenue des Eglantiers** et l'**avenue des Châtelets** ;
- le carrefour avec l'**avenue d'Hougoumont** et le **chemins des Pins**, emprunté par la promenade verte de l'IBGE (aménagement en cours)

Drève de Lorraine

Plusieurs rues uccloises débouchent dans la drève de Lorraine, et toutes se prolongent par des chemins et sentiers dans la Forêt de Soignes. Seuls les carrefours de la drève du Caporal et de l'avenue Van Bever sont aujourd'hui sécurisées (feu tricolore).

Ces traversées, ainsi que celles plus au sud les traversées de la petite drève de Groenendael et du chemin des deux montagnes emprunté par la Promenade verte doivent être sécurisées (passages pour piétons et feux oranges clignotants).

Rue de Stalle et avenue Brugmann

Cet axe sera à l’avenir emprunté par les trams rapides de la ligne 51. La multiplication des possibilités de traversées piétonnes en dehors des carrefours déjà aménagés n’est dès lors pas souhaitable.

La traversée du bas de l’avenue Brugmann (à la hauteur du **Globe**, de la **place Marlow** et du **square des Héros**) doit cependant être mieux sécurisée (allongement de la durée de la phase verte pour les piétons) ; les aménagements de carrefours qui ont été proposés dans le § 3.4 intégreront cette dimension.

Avenue Churchill

Le site propre infranchissable de l’avenue Churchill empêche toute traversée de cet axe en dehors des carrefours à feux.

Les piétons désirant traverser l’avenue Churchill en venant des **rues Lotz et Gabrielle** doivent actuellement faire un gros détour jusqu’aux feux des carrefours avec les rues Edith Cavell ou Dodonée. Une traversée (similaire à celle installée avenue Albert à Forest, au débouché de la rue Meyerbeer) doit être aménagée en face de la rue Gabrielle.



Photo 9 Passage pour piétons avenue Albert (débouché de la rue Meyerbeer)

Avenue De Fré

Le passage de l’avenue De Fré depuis le **chemin de la Source** vers le chemin de la Fontaine et l’avenue Zeecrabbe se fait aujourd’hui en dehors de tout marquage. Un passage pour piétons doit être installé à cet endroit.

Intérêt de la mesure

De manière générale, l’aménagement des traversées permet d’améliorer considérablement la sécurité des piétons. Les accès au Bois de la Cambre et à la Forêt de Soignes doivent être plus particulièrement aménagés, puisqu’ils sont empruntés par des familles avec de jeunes enfants.

Acteurs concernés

La plupart des carrefours indiqués ci-dessus se situent sur des voiries gérées par l'administration régionale.

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en oeuvre	AED
Réalisation technique	AED
Financement	Région
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	IBGE, Commune, police
Autres partenaires consultés	Comités de quartier

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Aménagement de tous les carrefours indiqués ci-dessus d'ici la fin de l'année 2012
--	--

Actions liées	Plan de signalisation pour les piétons (fiche A1) Développement des réseaux ICR, ICC et de la promenade verte (fiche A5)
----------------------	---

3.6. Détail des actions à entreprendre en rapport avec les transports en commun

L’organisation des transports en commun ne relève pas des compétences communales.

Cependant, la commune a un rôle actif à jouer pour améliorer l’accessibilité des gares et arrêts. Elle est aussi le partenaire privilégié des exploitants et de l’administration régionale pour l’amélioration des vitesses commerciales des transports en commun de surface.

Enfin, le Plan Communal de Mobilité fournit à la commune l’opportunité de relayer ses demandes auprès de la Région et des exploitants dans le domaine du développement de l’offre de transports en commun sur son territoire.

Les actions à entreprendre et les demandes de la commune sont rassemblées dans les fiches d’action ci-dessous :

- B1. Amélioration de l’accessibilité multimodale et de l’attractivité des gares SNCB
- B2. Construction de nouvelles gares RER au Vivier d’Oie et au Verrewinkel
- B3. Aménagement des arrêts de transports en commun
- B4. Mesures VICOM
- B5. Création d’une nouvelle voirie réservée aux transports en commun entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle
- B6. Demande de prolongement de certaines dessertes
- B7. Demande de création d’une nouvelle relation autobus entre Forest, Uccle et l’ULB
- B8. Prolongement du métro à Uccle
- B9. Harmonisation de l’offre des différents exploitants
- B10. Demande d’augmentation des fréquences de passage sur les réseaux STIB et SNCB
- B11. Demande d’amélioration de l’intégration tarifaire entre la STIB, De Lijn, les Tec et la SNCB

Fiche B1

Accessibilité et attractivité des gares RER

Mesure

Améliorer l’accessibilité multimodale et l’attractivité des gares RER

Objectif(s) visé(s)

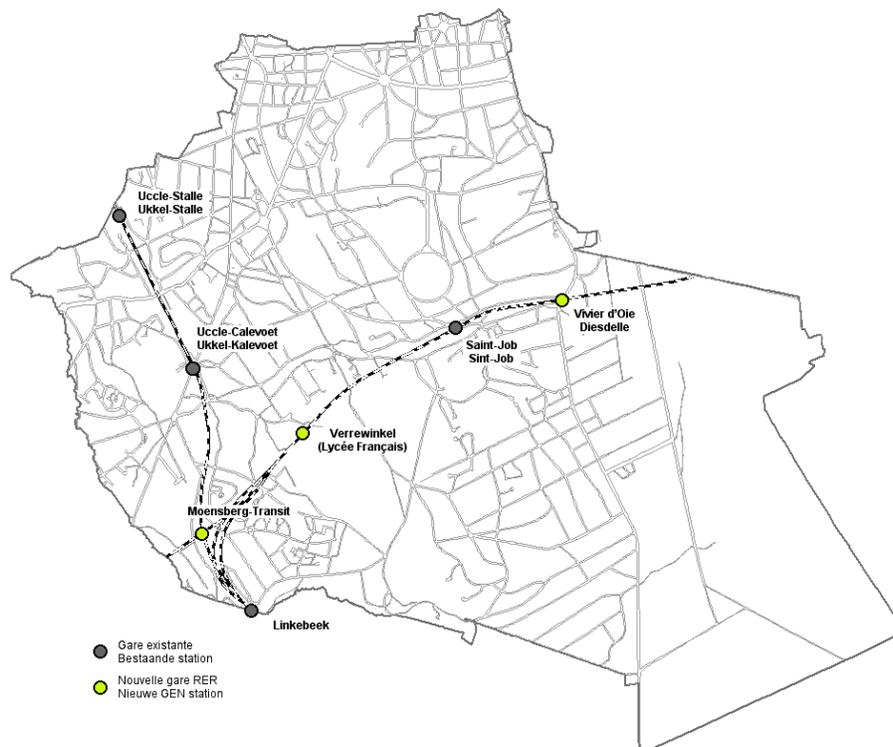
- Réussir le RER à Uccle
- Améliorer l’intermodalité
- Favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- Mesure infrastructurelle

Localisation

Toutes les gares RER de la commune



Description de la mesure

L’aménagement des gares relève de la SNCB. Celle-ci devra veiller à offrir un bon niveau d’équipement dans ses gares : information aux voyageurs, abris larges et confortables sur les quais (surtout aux haltes de la ligne 26, qui ne sont pas équipées d’un bâtiment voyageurs), bon niveau de propreté, d’éclairage et de sécurité.

De son côté, la commune a un rôle à jouer pour améliorer l’accessibilité des gares, en particulier pour les cyclistes et les piétons, et sa bonne intégration dans les quartiers environnants. Cela passe par la mise en oeuvre des mesures suivantes :

- l’aménagement de cheminements sûrs et confortables, et correctement balisés, pour les piétons et les cyclistes ;
- l’installation systématique d’emplacements de stationnement pour vélos correctement protégés des intempéries, des deux côtés de la gare ;
- la fourniture d’une information de proximité : plan de situation, informations sur les transports en commun aux alentours etc ;
- le cas échéant, la création d’un parking réservé aux utilisateurs du RER et la protection du stationnement résidentiel dans les rues environnantes.

Enfin, le projet de voies vertes de l’IBGE consiste à prévoir un itinéraire hors voirie accessible aux piétons et aux cyclistes longeant les lignes de chemin de fer. Ce projet contribue également à améliorer l’accessibilité des gares RER pour les modes doux.

Gare de Calevoet (Figures 1 et 2)

Cheminements piétons et cyclistes desservant la gare de Calevoet

Les cheminements (existants ou prévus par la Région) desservant la gare de Calevoet sont nombreux :

- itinéraire cyclable régional n° 2 (rue du Coq et chaussée d’Alseberg) ;
- promenade verte ;
- plusieurs chemins traversant le bois du Keyenbempt, qui doivent être mieux aménagés et mis en valeur.

Par ailleurs, la Commune aménagera d’autres itinéraires accessibles aux piétons et aux cyclistes :

- un nouveau cheminement cycliste et piéton entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle, le long d’une nouvelle voirie réservée aux transports en commun (voir fiche B5) ;

- o un itinéraire cyclable communal (ICC) entre la gare de Calevoet et la rue Papenkasteel, via le Dieweg et l’avenue Groelstveld, et un autre ICC reliant la gare de Calevoet et le Moensberg, par la rue du Roseau (voir fiche A5).

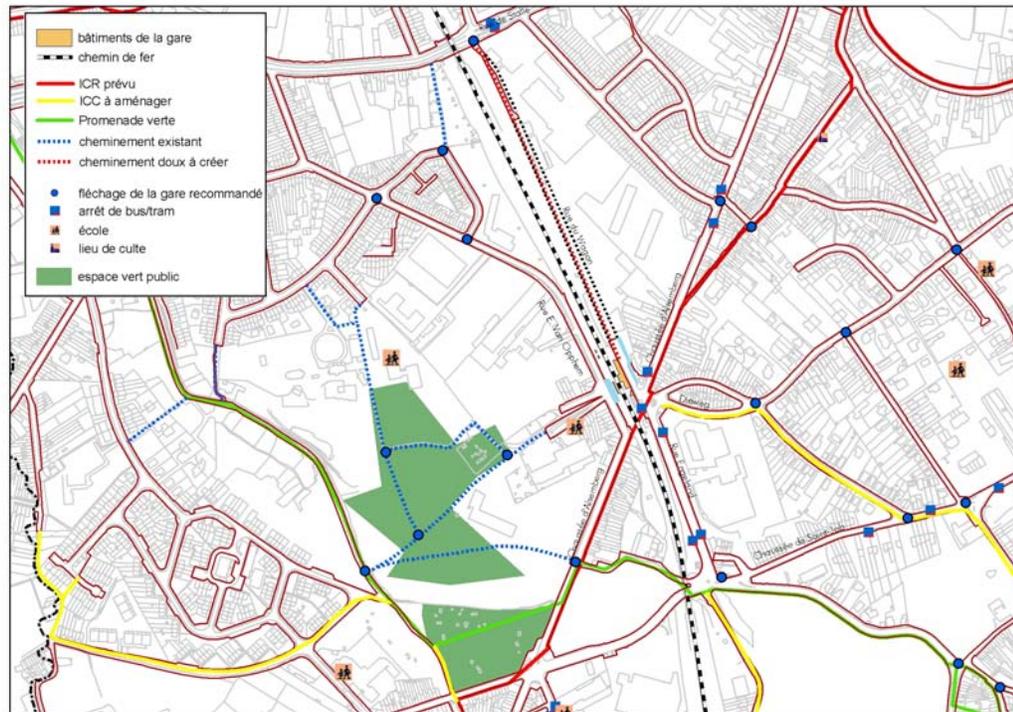


Figure 1 Cheminements doux et signalisation à proximité de la gare de Calevoet

Quartiers / équipements desservis par la gare de Calevoet :

- o pôles d’emplois de la rue de Stalle et de la rue Egide Van Ophem ;
- o écoles : Koninklijk Atheneum, Athénée Gagenou; écoles de Calevoet, du Bourdon, des Blés d’Or et école Plein Air ;
- o cité sociale du Melkriek, quartier du Précieux Sang, Dieweg... ;

Stationnement

La Commune prévoit l’installation d’un parking hors voirie, à construire entre le chemin de fer et la chaussée d’Alseberg, dans le cadre de la mise en oeuvre de la nouvelle voirie réservée aux transports en commun.

Une zone bleue (ne s’appliquant pas aux riverains de la gare) sera créée dans les rues environnantes pour protéger le stationnement résidentiel (Figure 2).

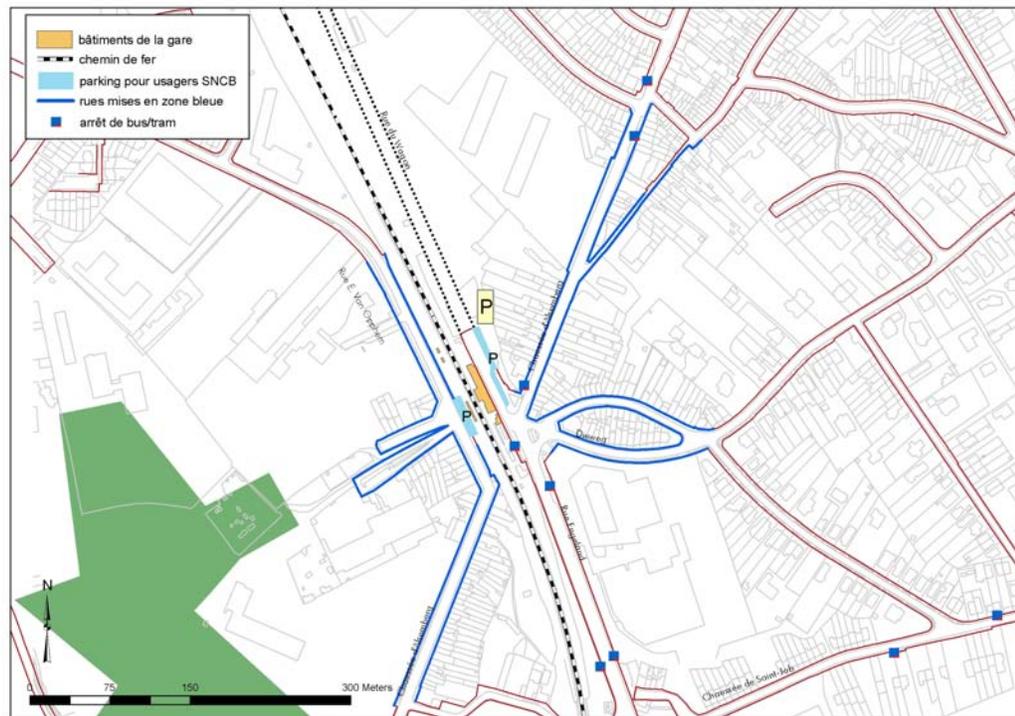


Figure 2 Protection du stationnement résidentiel autour de la gare de Calevoet

Gare d’Uccle Stalle (Figure 3)

Cheminements piétons et cyclistes desservant la gare d’Uccle Stalle

La gare sera desservie par l’ICR n°4 venant de Forest, qui rejoint l’ICR n°3 au rond-point de la rue Gatti de Gamond. Celui-ci mène d’une part vers Uccle-Centre, et d’autre part vers Drogenbos et le bas du Merlo.

Un cheminement piéton relie déjà la gare à l’avenue Kersbeek ; il doit cependant être réaménagé et correctement signalé.

Par ailleurs, la Commune étudiera la possibilité d’aménager pour les piétons et les cyclistes :

- un nouveau chemin entre la gare et le clos de la rue du Roetaert ;
- un chemin (existant de fait mais non aménagé) entre les immeubles du Merlo et l’avenue Kersbeek.

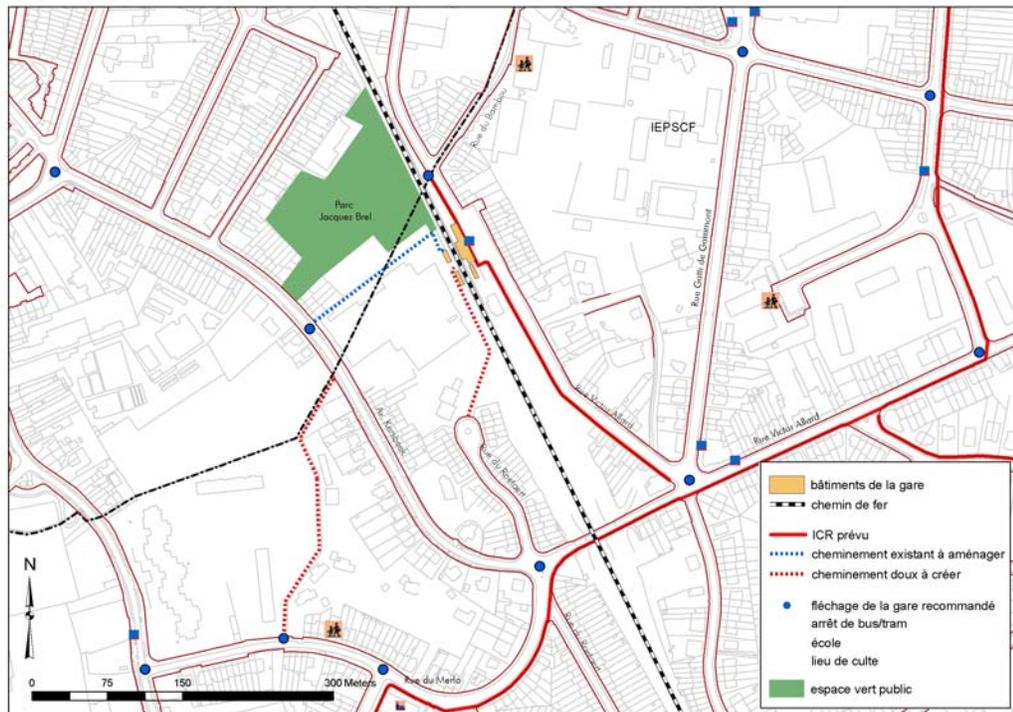


Figure 3 Cheminements doux et signalisation à proximité de la gare d’Uccle Stalle

Quartiers / équipements desservis par la gare d’Uccle Stalle :

- cité sociale du Merlo ;
- Institut d’Enseignement de Promotion Sociale de la Communauté Française d’Uccle (IEPSCF) ;
- écoles Decroly (rue du Bambou), du Val Fleury et du Merlo.

Gare de Moensberg-Transit (Figures 4 à 6)

La gare de Moensberg, desservant la ligne 26, sera déplacée à l’intersection des lignes 26 et 124 et deviendra dès lors une gare de correspondance entre les deux lignes.

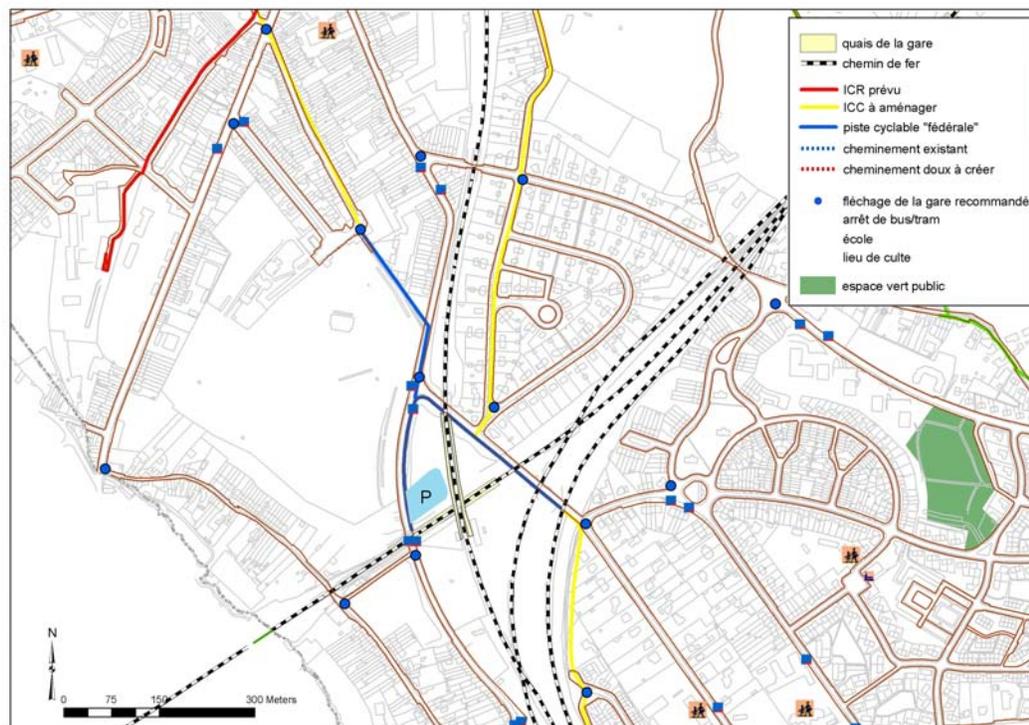


Figure 4 Cheminements doux et signalisation à proximité de la gare de Moensberg-Transit

Cheminements piétons et cyclistes desservant la gare de Moensberg-Transit

Des pistes cyclables ont déjà été aménagées à proximité de la gare par l'état fédéral :

- rue du Bourdon ;
- pont de l'avenue des Tilleuls ;
- liaison entre la rue du Bourdon et la rue de Calevoet.

La commune complètera ce réseau par (voir fiche A5) :

- un itinéraire cyclable communal (ICC) venant de la gare de Linkebeek et continuant vers le Fond de Calevoet et le Melkriek ;
- Un ICC descendant la rue des Griottes et la rue du Roseau.

Quartiers / équipements desservis par la gare de Moensberg – Transit :

- écoles : Athénée Royal Uccle 2 et école du Homborch ;
- centre de Linkebeek ;

- cimetière de Saint-Gilles ;
- quartiers du Homborch, des Griottes

Stationnement

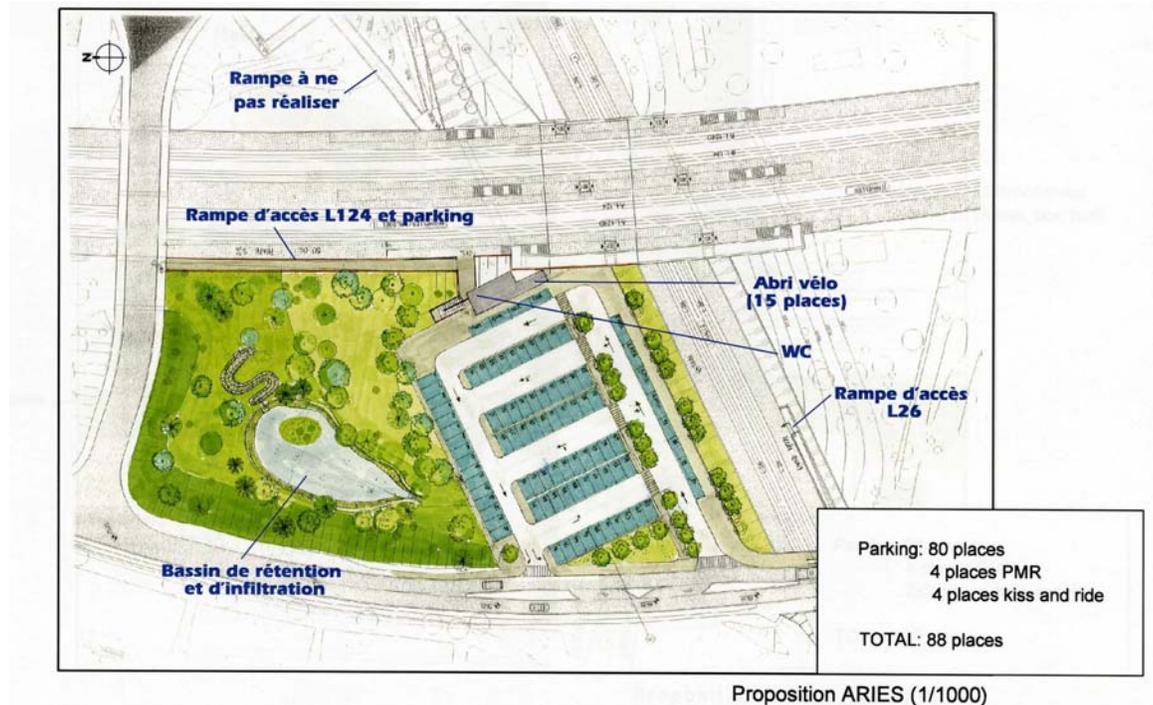


Figure 5 Proposition d'Aménagement de la gare de Moensberg-Transit (source : Etude d'Incidences, bureau Ariès)

Le projet faisant l'objet de la demande de certificat d'urbanisme prévoit :

- un parking de 80 places complété de 4 places réservées aux handicapés et 4 emplacements pour le kiss-and-ride ;
- un abri pour vélos d'une quinzaine de places ;
- une rampe d'accès au parking et aux quais depuis le pont de l'avenue des Tilleuls ;
- le maintien des accès piétons depuis la gare actuelle ;
- le maintien de l'arrêt de bus (43) à la rue du Bourdon

A titre provisoire, et dans l'attente de l'aménagement par la SNCB de ce parking, la Commune aménagera des emplacements de stationnement sur un terrain lui appartenant.

Une zone bleue (ne s'appliquant pas aux riverains de la gare) sera créée dans les rues environnantes pour protéger le stationnement résidentiel (Figure 6).

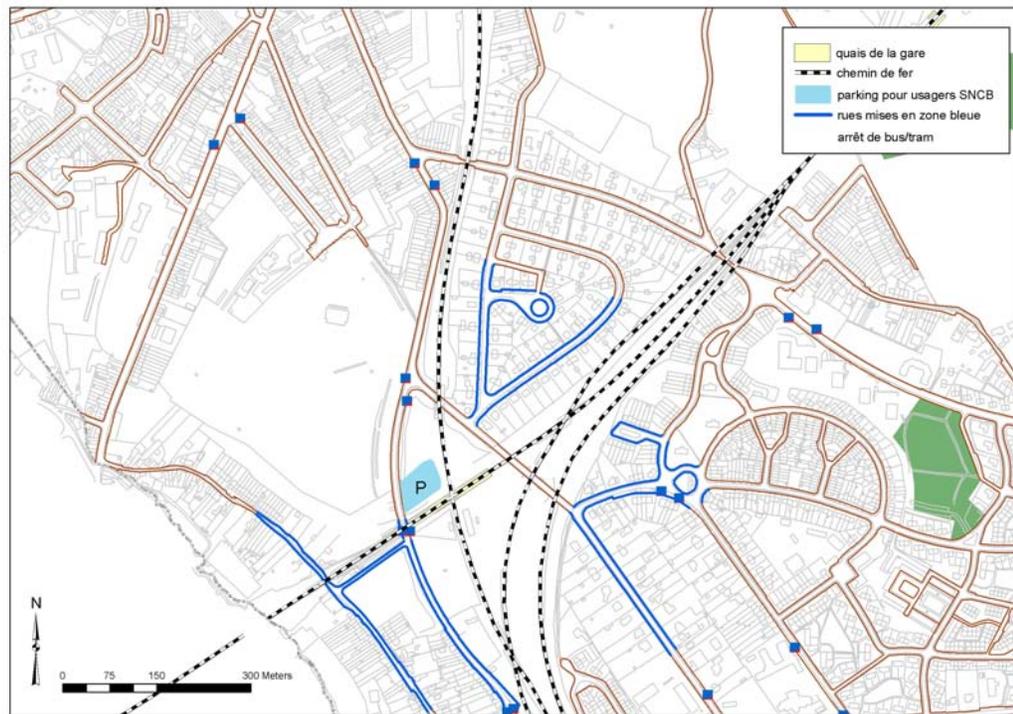


Figure 6 Plan de stationnement autour de la gare de Moensberg-Transit

Gare de Linkebeek (Figure 7)

La gare de Linkebeek sera réaménagée à l’occasion des travaux de mise à quatre voies de la ligne 124.

Cheminements piétons et cyclistes desservant la gare de Linkebeek

L’aménagement des abords de la gare et des cheminements doux devra se faire en collaboration avec la commune de Linkebeek. Sur Uccle, notons cependant :

- l’existence de l’ICR n°1 déjà aménagé vers Saint-Job et le centre ville ;
- la création d’un ICC vers le fond de Calevoet et Drogenbos empruntant l’avenue des Sopharas et le chemin de liaison vers l’avenue des Tilleuls (voir fiche A5).

Stationnement



Figure 7 Projet d’aménagement de la gare de Linkebeek (source : Etude d’Incidences, bureau Ariès)

Le projet faisant l’objet du certificat d’urbanisme prévoit :

- La création d’un parking de 80 places (plus 4 places pour handicapés) sur une dalle recouvrant les voies au nord de l’avenue des Hospices, dont l’accès se ferait via la rue des Sopharas ;
- L’aménagement de 3 emplacements de kiss-and-ride par sens sur l’avenue des Hospices ;
- L’aménagement d’une place publique avec parking vélo sur une dalle au sud de l’avenue des Hospices ;
- L’implantation des arrêts du bus 43 sur le pont de l’avenue des Hospices.

Pour protéger le stationnement résidentiel, une zone bleue est envisagée dans les rues suivantes :

- Avenue des Sopharas et avenue des Alisiers ;
- Avenue des mûres ;
- Avenue des Hospices, jusqu’à l’avenue du Homborchveld.

Gare de Saint-Job (Figure 8)

Cheminements piétons et cyclistes desservant la gare de Saint-Job

La gare de Saint-Job est déjà desservie par l’ICR n°1 et par plusieurs lignes de transports en commun. Une meilleure visibilité lui sera donnée par une meilleure signalisation depuis les quartiers voisins.

Par ailleurs la Commune aménagera un ICC longeant l’axe de la chaussée de Saint-Job jusqu’à la plaine du Bourdon (voir fiche A5).

Transports en commun

Le plan tram/bus de la STIB prévoit un nouvel itinéraire pour la ligne n°60, qui ne desservira dès lors plus la gare de Saint-Job.

La commune demande le rétablissement de la possibilité d’intermodalité entre la gare de Saint-Job et la ligne n° 60 (voir fiche B6)

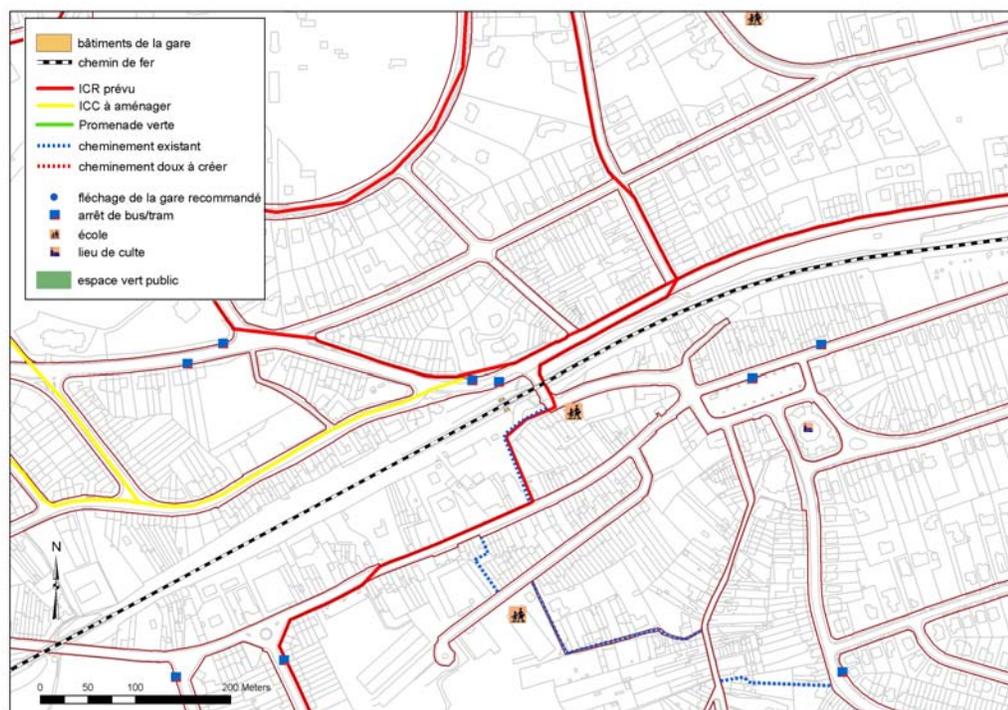


Figure 8 Cheminements doux et signalisation à proximité de la gare de Saint-Job

Acteurs concernés

Initiateur	Réseau RER et aménagement des gares : Etat fédéral Complémentarité des transports en commun : STIB, Région de Bruxelles-Capitale Complémentarité des réseaux pour usagers doux : Commune
Réalisation	Réseau RER et aménagement des gares : SNCB Complémentarité des transports en commun : AED, STIB Complémentarité des réseaux pour usagers doux : conseiller en mobilité
Financement	Réseau RER et aménagement des gares : SNCB, Beliris Complémentarité des transports en commun : Région de Bruxelles-Capitale Complémentarité des réseaux pour usagers doux : Commune
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Région flamande, Région wallonne, IBGE
Autres partenaires consultés	Riverains, usagers de la SNCB
Actions liées	Construction de nouvelles gares RER au Vivier d’Oie et au Verrewinkel (fiche B2)

Fiche B2

Construction de nouvelles gares RER au Vivier d'Oie et au Verrewinkel

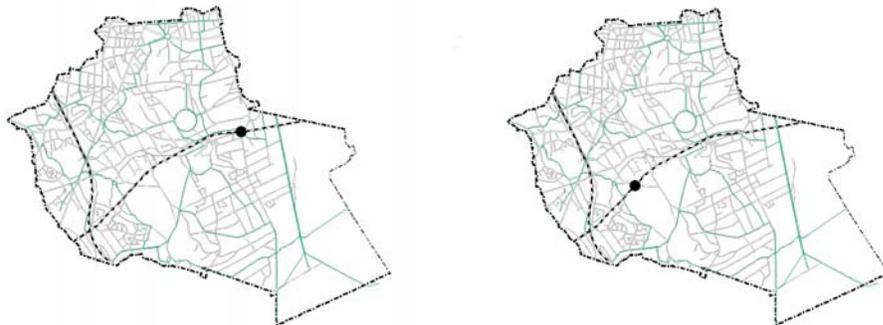
Objectif(s) visé(s)

- Réussir le RER à Uccle
- Améliorer l'intermodalité
- Favoriser l'usage des transports en commun

Nature de l'action

- mesure infrastructurelle

Localisation



Description de la mesure

Gare du Vivier d'Oie

La SNCB aménagera, dans le courant de l'année 2007, une nouvelle gare au Vivier d'Oie. Son ouverture est prévue en décembre 2007. Le projet d'aménagement prévoit :

- deux passerelles pour les modes doux donnant directement accès aux quais ;
- le maintien de l'aménagement actuel de la place du Vivier d'Oie et de la chaussée de Waterloo.

La gare sera desservie par un itinéraire cyclable régional, ainsi que par le projet de voies vertes de l'IBGE.

Les correspondances avec les bus de la chaussée de Waterloo doivent être facilitées au maximum. Aujourd'hui, l'arrêt vers ville est éloigné des accès à la nouvelle gare, et se trouve le long d'un trottoir étroit, sans abri. L'arrêt devra être déplacé et réaménagé en conséquence.

L’intermodalité voiture + train doit être encouragée. Les parkings hors voirie existant aujourd’hui se trouvent sur des terrains privés, et la Commune examinera la possibilité de créer un nouveau parking public hors voirie réservé aux utilisateurs du RER, dans le cadre de la mise en oeuvre du Plan de Stationnement dans le quartier du Vivier d’Oie (voir fiche C1). Une possibilité est de couvrir la tranchée du chemin de fer à l’est de la chaussée de Waterloo, comme le prévoit le PPAS 63, pour y créer le nouveau parking.

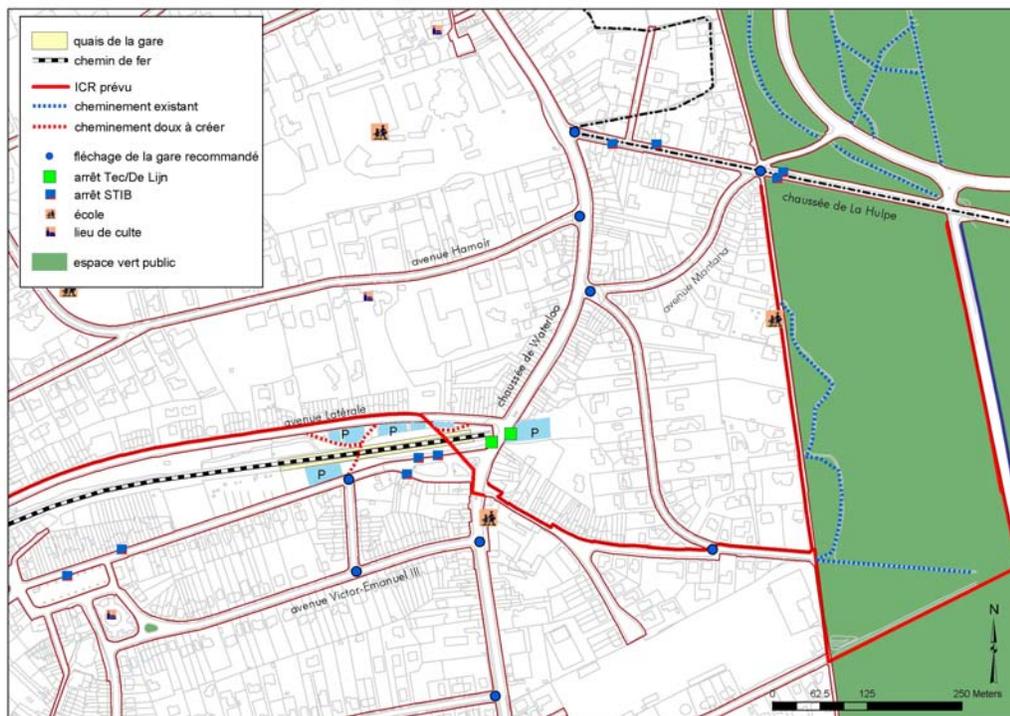


Figure 1 Cheminements doux et signalisation à proximité de la gare du Vivier d’Oie

Gare du Verrewinkel

La commune demande la construction d’une gare au Verrewinkel, derrière le Lycée Français, à l’horizon 2012. Sa création figure dans le Plan Régional de Développement, mais n’a pas encore fait l’objet d’un engagement formel de la part de la SNCB.

La nouvelle gare est située à proximité immédiate du Lycée français et est également reliée au chemin du Puits qui pourrait connaître une urbanisation partielle dans les prochaines années.

Par le chemin du Puits, elle sera directement reliée à la Promenade verte et une antenne de l’ICC longeant la chaussée de Saint-Job desservira le Lycée français. La gare sera également accessible par le projet de voies vertes de l’IBGE.

Un petit parking devra être créé pour favoriser l’intermodalité avec le RER.

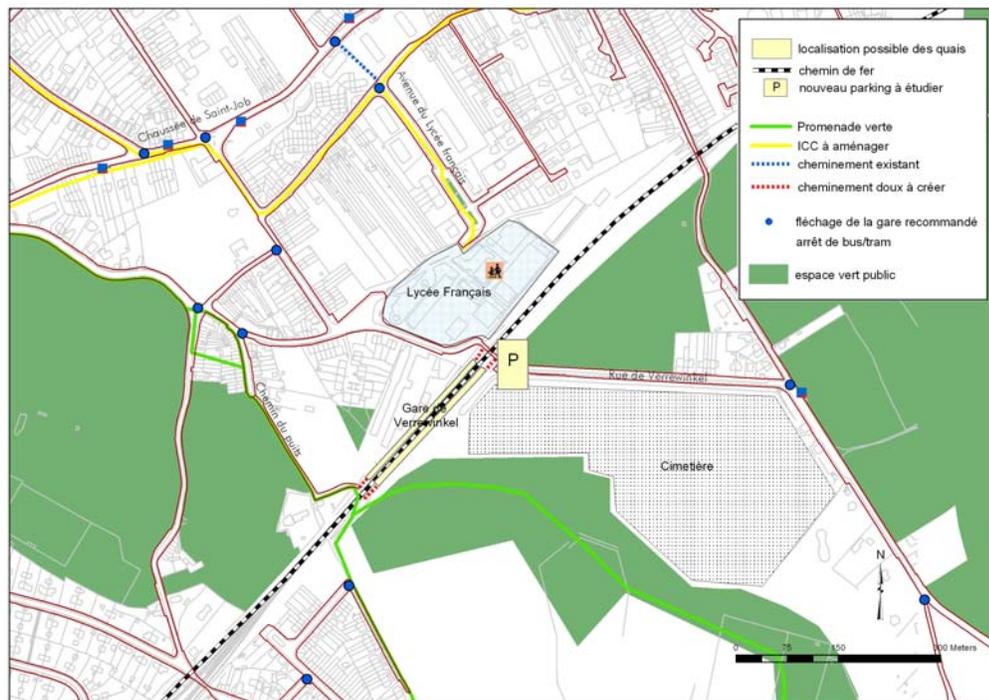


Figure 2 Cheminements doux et signalisation à proximité de la gare du Verrewinkel

Intérêt de la mesure

La création d’une gare au Vivier d’Oie permettra à tout l’axe de la Chaussée de Waterloo au sud du bois de la Cambre de bénéficier d’une offre en transport en commun compétitive vers le quartier européen et l’est de Bruxelles. Elle améliorera aussi l’accessibilité en transports en commun de plusieurs écoles, dont l’Ecole Européenne et l’Ecole Decroly.

De son côté, la création d’une gare au Verrewinkel permettra d’améliorer de façon spectaculaire l’accessibilité du quartier et surtout du Lycée français qui accueille plus de 2000 étudiants, et qui est aujourd’hui très mal desservi par les transports publics.

Acteurs concernés

Initiateur	SPF Mobilité-Transports
Coordinateur pour la mise en oeuvre	SNCB, SPF Mobilité-Transports
Financement	Projet financé par l'accord de coopération Beliris
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Région de Bruxelles-Capitale, Commune d'Uccle, STIB, De Lijn, Tec

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Ouverture de la gare du Vivier d'Oie fin 2006 ou début 2007
	Ouverture de la gare du Verrewinkel à l'horizon 2012

Fiche B3

Aménagement des arrêts de transports en commun

Mesure

Aménager les arrêts de transports en commun pour en améliorer l’accessibilité et le confort d’attente

Objectif(s) visé(s)

- Améliorer l’attractivité des réseaux de transports publics
- Favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- mesure infrastructurelle

Localisation

Tous les arrêts de transports en commun situés à Uccle

Description de la mesure

Les arrêts de transports en commun doivent offrir une qualité optimale en matière d’accessibilité, notamment pour les PMR, et de confort pour tous les usagers. A terme, tous les arrêts ucclois devraient être dotés des caractéristiques suivantes :

- arrêt du bus parallèle à l’embarcadère (arrêt aménagé en avancée de trottoir) ;
- abri judicieusement placé, laissant un passage libre devant lui de 1,2 mètre minimum ;
- zones d’accès au droit des portes du véhicule large de minimum 1,5 mètres et libres de tout obstacle (poteaux, poubelles, etc.) ;
- dalles de repérage : dalles rainurées (pour guider les personnes mal voyantes vers l’entrée du bus) et dalle en caoutchouc (pour leur indiquer où se positionner).

L’aménagement des arrêts est pris en charge par la Région et par les exploitants. La Commune a un rôle à jouer pour assurer l’accessibilité pour les PMR depuis les rues avoisinantes (trottoirs d’une largeur minimale de 1,5 mètres et bordures inférieures à 2 cm).

L’illustration ci-après fournit le schéma d’aménagement d’un arrêt-type doté de ces caractéristiques.

Par ailleurs, il est opportun de doter, dans un certain nombre de cas et là où c’est possible, les arrêts de transports en commun de parkings pour vélos. Les arrêts indiqués ci-dessous doivent être équipés en priorité : Uccle Stalle (B), P Stalle, Stalle, Danco, Héros, Vanderkindere, Edith Cavell, Bascule, Av. De Fré, Vivier d’Oie, Fort Jaco, Saint-Job, Latérale, Dieweg, Globe, Calevoet (B), Château d’Or, Moensberg (B), Linkebeek (B), Homborch. A tout le moins pour les arrêts précités situés près d’une gare, il y a lieu que les abris soient abrités des intempéries.

Table 1 Equipement des arrêts de transports en commun à Uccle

Arrêt	Abri	Extension de trottoir (ou équivalent)
Merlo dir. Drogenbos	oui	oui
Merlo dir. Esplanade	oui	oui
Myostis dir. Drogenbos	oui	oui
Myostis dir. Esplanade	oui	oui
Stalle dir. Drogenbos	oui	oui
Stalle dir. Esplanade	oui	oui
Stalle dir. Stalle P	oui	oui
Stalle dir. Louise	oui	oui
Stalle P	oui	oui
Van Ophem dir. Stalle	oui	oui
Van Ophem dir. Louise	oui	oui
Wagon dir. Stalle	oui	oui
Wagon dir. Louise	oui	oui
Danco dir. Stalle	oui	oui
Danco dir. Louise	oui	oui
Héros dir. Stalle	oui	oui
Héros dir. Louise	oui	oui
Boetendael dir. Stalle	oui	oui
Boetendael dir. Louise	oui	oui
Messidor dir. Stalle	oui	oui
Messidor dir. Louise	oui	oui
Vanderkindere dir. Stalle	oui	oui
Vanderkindere dir. Louise	oui	oui
Vanderkindere dir. Midi	oui	oui
Vanderkindere dir. Rogier	oui	oui
Mariane dir. Midi	oui	oui
Mariane dir. Rogier	oui	oui
Edith Cavell dir. Midi	oui	oui
Edith Cavell dir. Rogier	oui	oui
Gossart dir. Midi	oui	oui
Gossart dir. Rogier	oui	oui
Longchamp dir. Midi	oui	oui
Longchamp dir. Rogier	oui	oui
Bascule dir. Midi	oui	oui
Bascule dir. Rogier	oui	oui
Coghen dir. Silence	oui	oui
Coghen dir. Bordet	oui	oui
Rosendael dir. Silence	oui	oui
Rosendael dir. Bordet	oui	oui

Arrêt	Abri	Extension de trottoir (ou équivalent)
Bens dir. Silence	oui	oui
Bens dir. Bordet	oui	oui
Xavier de Bue dir. Silence	oui	oui
Xavier de Bue dir. Bordet	oui	oui
Globe dir. Silence	oui	oui
Globe dir. Bordet	oui	oui
Rittweger dir. Silence	oui	oui
Rittweger dir. Bordet	oui	oui
Herrinckx dir. Silence	oui	oui
Herrinckx dir. Bordet	oui	oui
Calevoet dir. Silence	oui	oui
Calevoet dir. Bordet	oui	non
Engeland dir. Silence	non	non
Engeland dir. Bordet	oui	non
Rue du Bourdon dir. Silence	oui	oui
Rue du Bourdon dir. Bordet	oui	oui
Silence	non	non
Marlow dir. Fort Jaco	oui	non
Marlow dir Schaerbeek	oui	oui
Wolvendael dir. Fort Jaco	non	non
Wolvendael dir Schaerbeek	non	non
Dieweg dir. Fort Jaco	non	non
Dieweg dir Schaerbeek	oui	oui
Thévenet dir. Fort Jaco	oui	oui
Thévenet dir Schaerbeek	oui	oui
Lancaster dir. Fort Jaco	oui	oui
Lancaster dir Schaerbeek	oui	oui
Latérale dir. Fort Jaco	oui	oui
Latérale dir Schaerbeek	oui	oui
Saint Job dir. Fort Jaco	oui	oui
Saint Job dir Schaerbeek	oui	oui
Alphonse XIII dir. Fort Jaco	oui	oui
Alphonse XIII dir Schaerbeek	oui	oui
Moulin dir. Fort Jaco	oui	oui
Moulin dir Schaerbeek	oui	oui
Fort Jaco	oui	oui
Decroly dir. Uccle Stalle	oui	oui
Decroly dir. Bourse	oui	oui
Aulne dir. Uccle Stalle	oui	oui
Victor Allard dir. Bourse	oui	oui
Victor Allard dir. Uccle Stalle	non	non
Uccle Stalle	non	non
Bascule dir. Homborch	oui	oui
Bascule dir. Nord	oui	oui
Longchamp dir. Homborch	non	non
Longchamp dir. Nord	oui	oui
Gossart dir. Homborch	non	non
Gossart dir. Nord	non	non
Montjoie dir. Homborch	non	non
Montjoie dir. Nord	oui	non

Arrêt	Abri	Extension de trottoir (ou équivalent)
R. Gobert dir. Homborch	non	non
R. Gobert dir. Nord	oui	oui
Floride dir. Homborch	oui	oui
Floride dir. Nord	oui	oui
Houzeau dir. Homborch	oui	oui
Houzeau dir. Nord	oui	oui
Zeecrabbe dir. Homborch	oui	non
Zeecrabbe dir. Nord	oui	oui
Groesselenberg dir. Homborch	oui	oui
Groesselenberg dir. Nord	oui	oui
Héros dir. Homborch	oui	oui
Héros dir. Nord	oui	oui
Château d'Or dir. Homborch	non	non
Château d'Or dir. Nord	non	non
Bigarreux dir. Homborch	non	non
Bigarreux dir. Nord	non	non
Griottes dir. Homborch	non	non
Griottes dir. Nord	non	non
Moensberg dir. Homborch	oui	oui
Moensberg dir. Nord	oui	oui
Bourdon dir. Homborch	non	non
Bourdon dir. Nord	non	non
Linkebeek dir. Homborch	non	non
Linkebeek dir. Nord	oui	non
Homborchveld dir. Homborch	non	non
Homborchveld dir. Nord	non	non
Gazelle dir. Vivier d'Oie	oui	oui
Gazelle dir. Héros	oui	oui
Furet dir. Vivier d'Oie	oui	oui
Furet dir. Héros	oui	oui
Verrewinkel dir. Vivier d'Oie	oui	oui
Verrewinkel dir. Héros	oui	oui
Gui Marentak dir. Vivier d'Oie	oui	oui
Gui Marentak dir. Héros	oui	oui
Directoire dir. Vivier d'Oie	non	non
Directoire dir. Héros	non	non
De Wansijn dir. Vivier d'Oie	non	non
De Wansijn dir. Héros	non	non
Saint Job dir. Vivier d'Oie	oui	oui
Saint Job dir. Héros	oui	non
Vivier d'Oie	oui	non
Mecure dir. De Broukere	oui	oui
Mecure dir. Vivire d'Oie	non	non
Observatoire dir. De Broukere	oui	oui
Observatoire dir. Vivire d'Oie	oui	oui
Houzeau dir. De Broukere	oui	non
Houzeau dir. De Broukere	oui	non
Langeveld dir. De Broukere	oui	oui
Langeveld dir. Vivire d'Oie	oui	oui

Arrêt	Abri	Extension de trottoir (ou équivalent)
Brunard dir. De Broukere	oui	oui
Brunard dir. De Broukere	oui	oui
Edith Cavell dir. De Broukere	oui	oui
Edith Cavell dir. De Broukere	oui	oui
Stallaert dir. De Broukere	oui	oui
Stallaert dir. De Broukere	oui	oui
Lecoite dir. Calevoet	non	non
Lecoite dir. H. Debroux	non	non
Rue Basse dir. Calevoet	non	non
Rue Basse H. Debroux	non	non
Chênaie dir. Calevoet	oui	oui
Chênaie H. Debroux	oui	oui
Helleveld dir. Calevoet	oui	non
Helleveld H. Debroux	oui	non
Papenkasteel dir. Calevoet	oui	oui
Papenkasteel H. Debroux	oui	oui
Groeltsveld dir. Calevoet	non	non
Groeltsveld H. Debroux	oui	non
Calevoet dir. Calevoet	oui	oui
Van Ophem dir. Halle	non	non
Hercule Poirot dir. Halle	non	non
Hercule Poirot dir. Drogenbos	non	non
Calevoet dir. Halle	non	non
Calevoet dir. Drogenbos	non	non
Rue du Bourdon dir. Halle	non	non
Rue du Bourdon dir. Drogenbo	non	non
Dépôt dir. Halle	non	non
Dépôt dir. Drogenbos	non	non
Petite Espinette dir. Waterloo	oui	oui
Petite Espinette dir. Bruxelles	oui	oui
Chemin des pins dir. Waterloo	oui	oui
Chemin des pins dir. Bruxelles	oui	oui
Prince d'Orange dir. Waterloo	oui	oui
Prince d'Orange dir. Bruxelles	oui	oui
Van Bever dir. Waterloo	oui	non
Van Bever dir. Bruxelles	oui	non
Fort Jaco dir. Waterloo	oui	non
Fort Jaco dir. Bruxelles	oui	non
Vivier d'Oie dir. Waterloo	oui	oui
Vivier d'Oie dir. Bruxelles	non	non
Hamoir dir. Waterloo	non	non
Hamoir dir. Bruxelles	oui	non
Vert Chasseur dir. Waterloo	non	oui
Vert Chasseur dir. Bruxelles	oui	oui
Av de Fré dir. Waterloo	oui	non
Av de Fré dir. Bruxelles	non	non
Av. R. Gobert dir. Waterloo	non	non
Av. R. Gobert dir. Bruxelles	non	non
Av. Churchill dir. Waterloo	non	non
Av. Churchill dir. Bruxelles	non	non

Intérêt de la mesure

Les aménagements proposés permettent d'augmenter le confort des usagers des transports en commun. L'aménagement en extension de trottoir protège l'arrêt contre le stationnement gênant, offre un gain de temps au bus par la limitation des manœuvres, sécurise la montée dans le bus et permet de récupérer de l'espace public puisque l'arrêt proprement dit est deux fois moins long qu'un arrêt aménagé en encoche.

Acteurs concernés

Initiateur	AED
Coordinateur pour la mise en oeuvre	AED
Réalisation technique	AED, exploitants, Commune
Financement	Région

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Nombre d'arrêts de bus/tram équipés d'un abri	Nombre d'arrêts de bus/tram en extension de trottoir intégralement aménagés pour les PMR
Valeur actuelle	138	120
Valeur cible	Tous les arrêts (188) à l'horizon 2012, sous réserve de faisabilité technique	

Actions liées	Continuer l'aménagement systématique des trottoirs et traversées pour les PMR
----------------------	---

Fiche B4

Mesures VICOM

Mesure

Amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun

Objectif(s) visé(s)

- améliorer l’attractivité des réseaux de transports publics
- favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- mesure infrastructurelle
- optimisation du fonctionnement des carrefours (grilles de feux)

Localisation

Tous les axes parcourus par les transports en commun.

Description de la mesure

Les transports en commun utilisant principalement des voiries régionales fortement congestionnées, la Région prendra des mesures y favorisant la vitesse commerciale des transports publics. La Commune d’Uccle soutiendra et collaborera à ce processus.

Certaines pistes de solution ont déjà été évoquées dans le § 3.4 ou découlent de la mise en œuvre du plan de circulation. Notamment, la mise en priorité de l’avenue De Fré et de la chaussée de Saint-Job sont de nature à faciliter la circulation des bus qui empruntent ces axes, de même que les interventions préconisées pour plusieurs carrefours de la commune. De manière générale, tous les feux de signalisation devront pouvoir détecter la présence d’un tram ou d’un bus, et les grilles de feux seront optimisées en prenant cet élément en considération.

Des études VICOM plus approfondies sont cependant nécessaires avant de pouvoir concrétiser certaines mesures.

Pour la **chaussée d’Alseberg** et l’**axe Stalle-Brugmann**, une étude VICOM est actuellement en cours et devra intégrer :

- l’optimisation des grilles de feux (avec détection des trams et des autobus et priorité à accorder à la nouvelle ligne 51 à haut niveau de service) ;
- la priorité à accorder aux carrefours aux trams/autobus ;
- la création d’un rond-point au square Marlow ;

- la réduction du nombre d’endroits où le franchissement du site propre Stalle/Brugmann est autorisé.

Pour l’axe de la **chaussée de Waterloo**, une étude VICOM doit rapidement être lancée. Les pistes de solution comprennent :

- l’installation de sites propres ou couloirs réservés aux autobus sur certains tronçons, en particulier entre l’avenue Legrand et l’avenue Churchill (déplacement d’une bande de stationnement), entre la rue René Gobert et la rue du Vert Chasseur et entre le Vivier d’Oie et la Petite Espinette ;
- la création de sas bus et autres dispositifs accordant la priorité des autobus aux carrefours ;
- la réorganisation de l’ensemble des grilles de feux.

En-dehors des trois axes indiqués ci-dessus, la STIB a identifié un certain nombre de points noirs qui devront aussi faire l’objet d’une attention particulière :

- la chaussée de Neerstalle ;
- les avenues De Fré, de la Floride, Montjoie, de l’Etoile, Van Goidtsnoven, Wolvendael ;
- les rues du Bourdon et Ernest Gossart ;
- la place Vanderkindere.

Intérêt de la mesure

Améliorer les conditions de circulation est essentiel pour favoriser un transfert modal vers les transports publics.

Acteurs concernés

Initiateur	Région de Bruxelles-Capitale
Coordinateur pour la mise en oeuvre	AED
Réalisation technique	AED, STIB, TEC, DE Lijn
Financement	Région de Bruxelles-Capitale
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Commune, exploitants

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Vitesse commerciale des transports en commun
Valeur actuelle	Voir rapport de phase 1 (diagnostic), cartes 13a et 13b
Valeur cible	Objectif du Plan Iris : 18 km/h en voirie, 24 km/h en site propre

Fiche B5

Nouvelle voirie réservée aux transports en commun et aux modes doux

Mesure

Construction d'une nouvelle voirie réservée aux transports en commun, aux cyclistes et aux piétons entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle, dans le prolongement de la rue du Wagon.

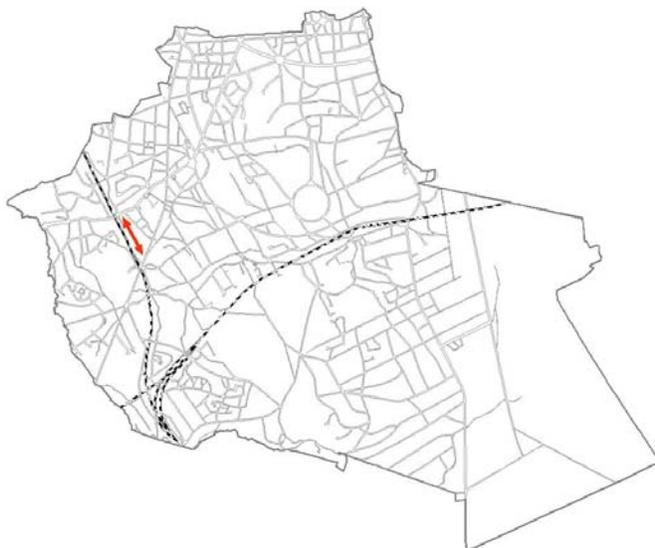
Objectif(s) visé(s)

- améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus entre la gare de Calevoet et la place Danco
- favoriser l'usage des transports en commun
- améliorer l'accessibilité de la gare RER de Calevoet pour les modes doux
- améliorer le stationnement dans le quartier de la gare de Calevoet

Nature de l'action

- mesure infrastructurelle

Localisation



Description de la mesure

Dans le rapport de phase 2 du Plan Communal de Mobilité, la commune s’est prononcée en faveur de la construction d’une nouvelle voirie entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle, le long du chemin de fer, dans le prolongement de la rue du Wagon. La nouvelle voirie débouchera dans la rue de Stalle à la hauteur du carrefour avec la rue Gatti de Gamond.

Cette voirie n’est pas destinée à la circulation automobile et sera réservée aux transports en commun et aux usagers doux.



Figure 1 Rue du Wagon, débouché à la gare de Calevoet



Figure 2 Rue du Wagon, débouché dans la rue de Stalle

A la demande de la commune, une étude de faisabilité de cette nouvelle voirie a été entamée par l'AED au début de l'année 2006. Elle examine également la possibilité de créer un petit parking hors voirie en connexion avec la gare de Calevoet.

Acteurs concernés

Initiateur	Commune d'Uccle
Etude technique	AED
Réalisation	AED
Autres acteurs	Commune, STIB, De Lijn , SNCB

Indicateur(s) de suivi

Valeur cible	Construction de la nouvelle voirie au plus tard en 2012
---------------------	---

Fiche B6

Prolongement de certaines dessertes STIB

Mesure

Adaptation de l’itinéraire ou prolongement de certaines lignes de transports en commun

Objectif(s) visé(s)

- Améliorer la couverture du territoire par les réseaux de transports publics
- Améliorer l’attractivité des réseaux de transports publics
- Favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- Extension de l’offre de transports en commun

Localisation

Lignes 16, 38, 41, 48, 51 et 60.

Description de la mesure

La Commune soutient les initiatives de la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale en ce qui concerne le prolongement du tram 51 (actuel 91) au-delà du parking Stalle vers Ruisbroek et le centre commercial de Drogenbos. Elle soutient également le prolongement prochain du tram 16 (actuel 55) vers le Delhaize de Beersel.

Par ailleurs, le diagnostic du Plan Communal de Mobilité a souligné l’intérêt de maintenir ou prolonger certaines dessertes pour améliorer l’attractivité des transports publics à Uccle :

- Maintien du bus 38 jusqu’à la gare de Calevoet ou au Homborch compte tenu de la création d’une nouvelle voirie réservée aux autobus entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle (fiche B5) qui permet d’éviter les embarras de circulation de la chaussée d’Alseberg ;
- Maintien de la desserte de la gare de Saint-Job par la ligne d’autobus 60 ;
- Maintien du bus 41 dans la rue Groeselenberg, compte tenu des projets de densification du bâti dans ce quartier et du maintien de certaines activités des Cliniques de l’Europe sur le site des Deux Alice ;
- Prolongement du bus 48 vers le centre d’Uccle, pour connecter cette ligne au reste du réseau ucclois et désenclaver la desserte de la rue Gatti de Gamond, bordée de plusieurs écoles.

A l'heure actuelle, le plan tram/bus de la STIB ne prévoit aucune de ces dessertes. Bien que les moyens nécessaires à leur mise en œuvre ne sont pas budgétisés à l'heure actuelle, la Commune demande que leur création soit considérée dans le cadre du prochain contrat de gestion entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale, qui est aujourd'hui en préparation et qui portera sur la période 2006-2010.

Acteurs concernés

Initiateur	Commune d'Uccle
Financement	à prévoir dans le prochain contrat de gestion de la STIB
Autres partenaires	Région de Bruxelles-Capitale, STIB

Indicateur(s) de suivi

Valeur cible	Mise en œuvre des extensions demandées entre 2008 et 2012
---------------------	---

Actions liées	Mesures VICOM Construction d'une nouvelle voirie réservée aux transports en commun entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle
----------------------	---

Fiche B7

Nouvelle relation autobus entre Forest, Uccle et les campus de l’ULB et de la VUB

Mesure

Créer une nouvelle rocade autobus reliant le centre de Forest aux campus de l’ULB et de la VUB, via le centre d’Uccle et le quartier de l’Observatoire

Objectif(s) visé(s)

- Améliorer la couverture du territoire par les réseaux de transports publics
- Améliorer l’attractivité des réseaux de transports publics
- Favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- Extension de l’offre de transports en commun

Localisation



Description de la mesure

Le rapport de phase 1 (diagnostic) a mis en évidence l’insuffisance des lignes de transports en commun de rocade et la nécessité de renforcer ces dernières.

En particulier, le Bois de la Cambre représente un obstacle difficilement franchissable en transports en commun, alors qu’il est traversé quotidiennement dans le sens ouest – est par plus de 26.000 voitures et que les voies d’accès au Bois de la Cambre sont fortement saturées.

Au-delà du Bois de la Cambre, les campus de l’ULB-VUB attirent de nombreux étudiants ucclois, et les liaisons en transports en commun entre Uccle et l’ULB-VUB sont peu performantes ; la mise en œuvre du RER (ligne 26) améliorera quelque peu la situation, mais deux correspondances resteront nécessaires pour rejoindre le Solbosch.

Vers l’ouest, les relations avec la commune de Forest sont peu nombreuses et la seule ligne qui relie directement Uccle à Forest (le tram 18) sera supprimée dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Tram.

Enfin, le diagnostic a également mis en évidence la faible densité des arrêts de transports en commun dans le quartier de l’Observatoire.

La nouvelle relation proposée ci-dessous répond à ces constats. Bien que celle-ci n’est pas envisagée à l’heure actuelle par la STIB et que les moyens nécessaires à sa mise en œuvre doivent encore être dégagés, la Commune demande que la possibilité de créer cette desserte soit examinée dans le cadre du prochain contrat de gestion entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale, qui est aujourd’hui en préparation et qui portera sur la période 2006-2010.

Proposition d’itinéraire

Tronçon compris entre Forest et le square des Héros :

- Desserte du centre de Forest (place Saint-Denis), de la gare RER de Fores-Est et du quartier de Forest-National
- Etoile Coghen
- Avenue Coghen
- Square des Héros

Tronçon compris entre le square des Héros et l’Observatoire :

- Variante 1 : avenue De Fré, avenue des Statuaires. Avantage : création d’un nouvel arrêt au milieu de l’avenue des Statuaires, dans un quartier aujourd’hui mal desservi par les transports publics
- Variante 2 : square Marlow, avenue Wolvendael, Dieweg. Avantage : desserte du square Marlow et de ses équipements (commerces, école)

Tronçon compris entre l’Observatoire et le Bois de la Cambre :

- Variante 1 : Avenue du Vert Chasseur (retour par l’avenue de l’Observatoire).
Avantage : création d’un nouvel arrêt dans un quartier aujourd’hui mal desservi par les transports en commun, et desserte de l’Ecole Européenne
- Variante 2 : Avenue de Mercure, avenue Latérale et entrée dans le Bois de la Cambre par le trajet du bus 41. Avantage : intermodalité avec la gare du Vivier d’Oie

Traversée du Bois de la Cambre :

- Option 1 : utiliser le nouvel itinéraire prévu pour la ligne 41 à travers le bois de la Cambre (avenue de Saint-Job et avenue de Boitsfort). Avantage : tracé performant (nouveau site propre) et meilleure rentabilisation de l’investissement consenti
- Option 2 : Avenue de la Belle Alliance, puis traversée du carrefour des Attelages, (r)ouvert uniquement pour les autobus. Permet une traversée du Bois de la Cambre au plus court et un itinéraire très compétitif par rapport à la voiture
- Option 3 : avenue de la Belle Alliance, avenue de la Laiterie, avenue de Flore (retour par l’avenue Diane).

Au-delà du Bois de la Cambre :

- Campus du Solbosch
- Avenue de l’Université
- Cimetière d’Ixelles
- Boulevard du Triomphe (campus de la Plaine)
- Delta

Intérêt de la mesure

Cette nouvelle liaison présente pour Uccle les avantages suivants :

- restaurer une liaison directe entre le centre d’Uccle et le centre de Forest, qui existe à l’heure actuelle (tram 18) mais qui sera supprimée dans le cadre de la mise en oeuvre du plan tram ;
- améliorer la couverture du réseau dans le quartier de l’Observatoire ;
- créer une nouvelle traversée du Bois de la Cambre par les transports en commun, entre celle existant déjà aujourd’hui à la hauteur de la chaussée de La Hulpe et de l’avenue Legrand ;
- instaurer une desserte directe entre Uccle et les campus universitaires de l’ULB et de la VUB.

L’intérêt d’une telle ligne est donc important pour Uccle mais il l’est aussi pour les communes de Forest et d’Ixelles.

Acteurs concernés

Initiateur	Commune d'Uccle
Etude technique	AED, STIB
Financement	Régional (à prévoir dans le cadre de la révision du contrat de gestion de la STIB)
Autres partenaires impliqués dans la mise en œuvre	Communes de Forest, Ixelles et Bruxelles-Ville
Autres partenaires consultés	ULB, VUB

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Etude technique de la nouvelle ligne en 2008. Mise en service de la nouvelle ligne à l'horizon 2012.
--	---

Fiche B8

Prolongement du (pré-)métro à Uccle

Mesure

Prolonger l’axe (pré-)métro nord-sud jusqu’à Uccle et construire une infrastructure hors-voirie entre l’avenue Churchill et le boulevard Général Jacques

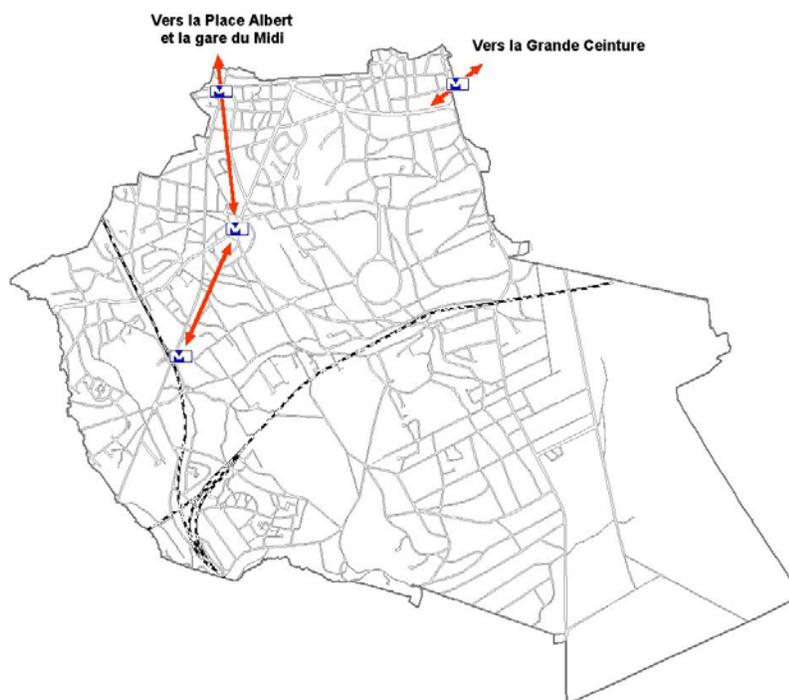
Objectif(s) visé(s)

- Améliorer la compétitivité, l’attractivité et la capacité des transports publics
- Favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- Mesure infrastructurelle

Localisation



Description de la mesure

La mise en œuvre du schéma directeur métro et du bouclage de la Petite Ceinture à l’horizon 2008-2009 marquera l’achèvement de tous les chantiers actuellement en cours pour étendre le réseau métro. La STIB et la Région devront bientôt décider des éventuelles nouvelles extensions du réseau souterrain pour les dix à quinze prochaines années.

La Commune se positionne comme demandeur d’une extension du réseau métro à Uccle. Parmi les scénarios aujourd’hui à l’étude, deux options concernent directement la commune d’Uccle.

Prolongement du (pré-)métro gare du Nord – gare du Midi – Albert vers le centre d’Uccle et, à terme, la gare de Calevoet

Cette option permet de desservir les quartiers les plus denses de la commune : l’étoile Coghen, le centre d’Uccle (place Danco, square Marlow et/ou square des Héros ⇒ nœud intermodal avec la plupart des lignes de tram/bus desservant Uccle) et le quartier de la gare de Calevoet (intermodalité avec le réseau RER).

Le choix de l’itinéraire, le nombre et la localisation des stations doivent faire l’objet d’une étude technique préalable.

Liaison avenue Churchill/ boulevard Général Jacques pour les lignes de tram

Le tronçon de la chaussée de Waterloo constitue l’un des derniers points noirs de l’axe tram de la Grande Ceinture.

Il s’agirait d’y améliorer sensiblement la vitesse des transports en commun par l’aménagement d’une infrastructure hors-voirie (en tunnel ou en intérieur d’îlot) reliant le site propre de l’avenue Churchill à celui du boulevard Général Jacques, au-delà de l’avenue Buyl.

Intérêt de la mesure

La circulation des transports en commun est fortement pénalisée par la congestion des voiries où ils circulent. La solution du métro peut être nécessaire lorsque aucune solution de surface très performante ne peut être trouvée ou pour augmenter la capacité du réseau.

Les investissements nécessaires aux infrastructures souterraines sont très importants et doivent être envisagés à l’échelle de la Région. Dans ce cadre, il convient de remarquer que les relations nord-sud sont les parents pauvres du réseau métro bruxellois.

Acteurs concernés

Initiateur	Région de Bruxelles-Capitale
Financement	Financement régional et fédéral (Beliris)

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Création d'une ligne de (pré-)métro directe entre la place Albert et le centre d'Uccle à l'horizon 2020, et extension programmée vers la gare de Calevoet
	Création d'une infrastructure hors voirie (en tunnel ou en intérieur d'îlot) entre l'avenue Churchill et le boulevard Général Jacques à l'horizon 2020

Fiche B9**Harmonisation de l’offre des différents exploitants****Mesure**

Harmonisation de l’offre de la STIB, du Tec et de De Lijn sur les lignes et tronçons de lignes desservis simultanément par deux ou plusieurs exploitants

Objectif(s) visé(s)

- Améliorer l’attractivité des réseaux de transports publics
- Favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- mesure organisationnelle

Localisation

Axe autobus de la chaussée de Waterloo (De Lijn et Tec)

Axe autobus Observatoire – Houzeau – Edith Cavell



Description de la mesure

Uccle est desservie par quatre exploitants différents de transports en commun. A certains endroits, plusieurs exploitants assurent une desserte similaire sans réelle coordination des horaires. Il en résulte un service aux voyageurs de moins bonne qualité que ce qu’il pourrait être à dépenses d’exploitation inchangées.

Chaussée de Waterloo (De Lijn et Tec)

Tout le long de la chaussée de Waterloo, entre la gare du Midi et Rhode-Saint-Genèse, les fréquences cumulées des lignes 136/137 (De Lijn) et W (Tec) sont élevées (huit passages par heure en pointe, quatre à six passages par heure en creux), mais les horaires des deux exploitants ne sont pas coordonnés. A certaines périodes, les autobus des deux exploitants quittent la Gare du Midi au même moment : à d’autres heures, l’intervalle entre l’autobus du Tec et celui de De Lijn n’excède pas quelques minutes et est suivi par une période beaucoup plus longue sans passage.

La Commune souhaite que les horaires des deux exploitants soient adaptés en faveur d’un meilleur cadencement des passages aux arrêts. Des solutions doivent être recherchées en tenant compte des caractéristiques propres de chaque ligne en que les bus des deux exploitants ont des parcours différents en amont et en aval de la chaussée de Waterloo.

A fréquence de passages inchangée pour chacun des exploitants, les arrêts de la chaussée de Waterloo devraient pouvoir bénéficier de :

- un bus toutes les 10 minutes en pointe ;
- un bus toutes les 15 minutes en creux.

Axe Observatoire – Houzeau – Edith Cavell (STIB et De Lijn)

Une situation du même ordre est observée sur les lignes 60 (STIB) et 134 (De Lijn) sur l’entièreté de leur trajet ucclois. La mise en œuvre du plan tram/bus de la STIB diminuera cependant la longueur du tronç commun entre les deux lignes.

Intérêt de la mesure

En l’absence de ligne de la STIB sur cet axe, les lignes TEC et De Lijn de la Chaussée de Waterloo y remplissent une fonction de desserte urbaine. La mauvaise coordination des horaires entre les deux exploitants y réduit cependant l’attractivité des transports publics le long de cet axe de près de 10 kilomètres.

La mise en oeuvre de mesures « VICO M » sur cet axe doivent être mises à profit pour régulariser les fréquences de passage.

Acteurs concernés

Initiateur	Commune d'Uccle
Réalisation	STIB, TEC, De Lijn

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Harmonisation des horaires d'ici 2008
--	---------------------------------------

Actions liées	Mise en œuvre de mesures VICOM sur la chaussée de Waterloo (fiche B4) Création d'une cellule de collaboration et de concertation avec les acteurs extra-régionaux (fiche E2)
----------------------	---

Fiche B10

Augmentation des fréquences de passage sur les réseaux STIB et SNCB

Objectif(s) visé(s)

- améliorer l’attractivité des réseaux de transports publics
- favoriser l’usage des transports en commun

Nature de l’action

- mesure organisationnelle

Localisation

Sans objet

Description de la mesure

Afin d’améliorer l’attractivité des transports publics et de leur permettre d’accueillir une clientèle supplémentaire, les fréquences de passage et la capacité des véhicules doivent être améliorées.

Réseau de la STIB

Le Plan régional Iris prescrit, pour la plupart des lignes du réseau de la STIB, des fréquences s’élevant à 10 passages/heure durant les heures de pointe, 6 passages/heure durant les heures creuses et 3 passages/heure en soirée.

A Uccle, seule la ligne 55 atteint déjà ce niveau de service, alors que plusieurs lignes en sont fort éloignées (43, 60, 98...).

Nombre de passages par heure, pendant l’horaire d’hiver 2005-2006. Source : STIB

Ligne	Du lundi au vendredi			Le samedi après-midi	Le dimanche
	Pointe (soir)	Heures creuses	Soirée		
Tram 3/23	8,6	4/6	3	4	3
Tram 18	6	6	3	4	3
Bus 38	8	4	2	3	3
Bus 41	6	4	<i>Pas de service</i>	3	3
Bus 43	4	4	2	2	2
Bus 48	6	6	3	4	3
Tram 52	6	4	3	4	3
Tram 55	10	6	4	4	4
Bus 60	4	4	3	3	3
Tram 90	8,6	6	3	4	3
Tram 91	5	4	3	4	3
Tram 92	10	4	3	4	2
Bus 98	2	1	<i>Pas de service</i>	<i>Pas de service</i>	<i>Pas de service</i>

La mise en œuvre du plan tram/bus de la STIB s’accompagnera de l’instauration des fréquences Iris sur certaines nouvelles lignes ou lignes restructurées (3, 23/24, 16, 38, 51 ainsi que la moitié de la ligne 43), mais les autres lignes traversant Uccle (41, 48, 60, 82, 92 et 98) n’atteindront pas ce niveau de service.

Réseau de la SNCB (RER)

Le RER représente un enjeu majeur pour la commune d’Uccle, compte tenu de l’intensité du trafic automobile et des vitesses commerciales insuffisantes de la plupart des lignes de trams et autobus circulant à Uccle.

Suite à la mise en œuvre du RER, toutes les gares situées à Uccle seront desservies par quatre à six trains par heure durant les heures de pointe. Durant les heures creuses cependant, les fréquences de passage ne dépasseront pas deux ou trois trains par heure. Par ailleurs, les intentions de la SNCB ne sont pas encore connues en ce qui concerne les fréquences de passage qui seront offertes dans les nouvelles gares (Vivier d’Oie et Verrewinkel).

Nombre de trains RER par gare à l’horizon 2012. Source : SNCB

Uccle-Stalle et Uccle-Calevoet

	Nombre de trains/heure		Nombre de trains/jour
	Pointe	Creux	
R2 Nivelles - Bruxelles Central - Louvain-la-Neuve	4	2	46
R3 Braine l'Alleud - Bruxelles Schuman - Louvain	-	-	-
R7 Hal - Delta - Vilvorde	-	-	-
R8 Grammont - Bruxelles Schuman - Malines	-	-	-
Total	4	2	46

Linkebeek

	Nombre de trains/heure		Nombre de trains/jour
	Pointe	Creux	
R2 Nivelles - Bruxelles Central - Louvain-la-Neuve	4	2	46
R3 Braine l'Alleud - Bruxelles Schuman - Louvain	2	1	34
R7 Hal - Delta - Vilvorde	-	-	-
R8 Grammont - Bruxelles Schuman - Malines	-	-	-
Total	6	3	80

Moensberg

	Nombre de trains/heure		Nombre de trains/jour
	Pointe	Creux	
R2 Nivelles - Bruxelles Central - Louvain-la-Neuve	4	2	46
R3 Braine l'Alleud - Bruxelles Schuman - Louvain	-	-	-
R7 Hal - Delta - Vilvorde	2	1	34
R8 Grammont - Bruxelles Schuman - Malines	2	1	23
Total	8	4	103

Saint-Job

	Nombre de trains/heure		Nombre de trains/jour
	Pointe	Creux	
R2 Nivelles - Bruxelles Central - Louvain-la-Neuve	-	-	-
R3 Braine l'Alleud - Bruxelles Schuman - Louvain	2	1	34
R7 Hal - Delta - Vilvorde	2	1	34
R8 Grammont - Bruxelles Schuman - Malines	2	1	23
Total	6	3	91

Il est considéré qu’une fréquence de passage de 4 trains par heure tout au long de la journée dans chaque gare est nécessaire pour que le RER puisse compléter efficacement l’offre tram/bus et représenter une alternative attrayante à l’utilisation de la voiture particulière.

Intérêt de la mesure

Offrir une réelle alternative à la voiture, c’est notamment offrir à l’usager la certitude qu’il ne devra pas attendre trop longtemps son bus ou son tram.

Augmenter les fréquences des transports en commun est une mesure coûteuse. Les exploitants ne disposent aujourd’hui pas des budgets nécessaires pour y parvenir. La Commune doit profiter des négociations en vue de la révision des contrats de gestion des sociétés de transport en commun pour que ces mesures soient prises en compte dans leur prochain budget.

Acteurs concernés

Initiateur	Commune d’Uccle, STIB, SNCB
Financement	Budget régional (révision du contrat de gestion de la STIB actuellement en préparation) ou fédéral (RER)
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Etat fédéral, Région Flamande, Région Wallonne

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Fréquences Iris sur 50% des lignes circulant à Uccle en 2008 et sur toutes les lignes (à l’exception du 98) en 2012
	Au moins quatre trains par heure dans chaque gare RER située à Bruxelles en 2020

Actions liées	Mise en œuvre de mesures VICOM (fiche B4) Création d’une cellule de collaboration et de concertation avec les acteurs extra-régionaux (fiche E2)
----------------------	---

Fiche B11

Intégration tarifaire

Mesure

Améliorer l’intégration tarifaire entre les différents réseaux de transport public et étendre la zone de tarification urbaine à l’ensemble du territoire ucclois

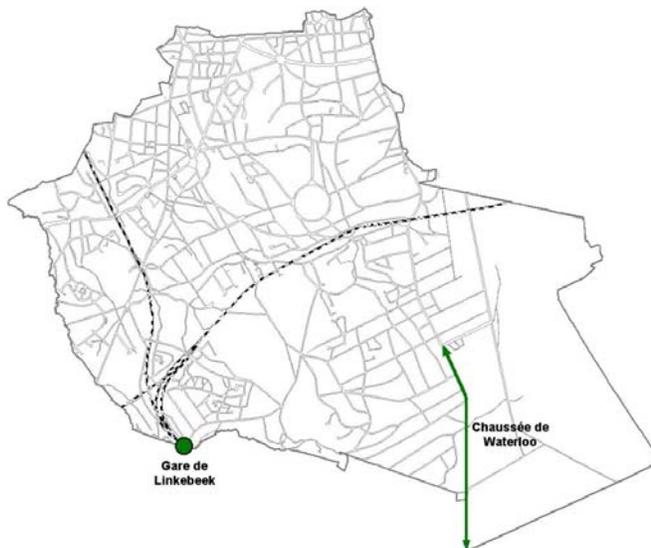
Objectif(s) visé(s)

- favoriser l’usage des transports en commun
- améliorer la complémentarité des réseaux de transports publics

Nature de l’action

- mesure organisationnelle

Localisation



Description de la mesure

Actuellement les détenteurs d’un ticket Jump ou d’un abonnement MTB peuvent circuler sur tous les réseaux de transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale. Les utilisateurs d’autres titres de transport sont par contre limités au seul réseau dont ils possèdent l’abonnement. Les étudiants sont notamment confinés au réseau de la STIB puisqu’il n’existe pas d’abonnement scolaire MTB.

Par ailleurs, les arrêts « Prince d’Orange », « Chemin des Pins » et « Petite Espinette », bien que situés à Uccle se trouvent en dehors de la zone de tarification urbaine et ne sont donc accessible qu’avec un titre de transport du TEC ou de De Lijn. De même, la gare de Linkebeek, dont les

quais sont situés en partie à Uccle, n’est pas accessible avec un abonnement MTB ou un ticket « Jump », alors que les lignes de la STIB et de De Lijn desservant cet endroit acceptent ces titres de transport.

La Commune soutient activement les négociations avec la Région de Bruxelles-Capitale, les régions voisines et les quatre opérateurs de transport public pour créer un abonnement unique pour tout usager voyageant sur le territoire régional (y compris depuis et vers les arrêts actuellement en dehors de la zone de tarification urbaine).

Intérêt de la mesure

Les quatre opérateurs de transports publics assurent une offre importante à Uccle, et de nombreux habitants dépendent de plusieurs réseaux différents pour leurs déplacements en transports en commun.

L’intégration tarifaire est nécessaire pour simplifier l’utilisation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale en général et à Uccle en particulier.

Ces mesures doivent être prises à un niveau régional ou supra-régional.

L’extension de la zone tarifaire urbaine jusqu’à la Petite Espinette entraîne un manque à gagner pour les Tec et De Lijn. Celui-ci sera cependant compensé par les économies résultant de l’amélioration des vitesses commerciales suite à la mise en oeuvre des mesures VICOM sur la chaussée de Waterloo.

Acteurs concernés

Initiateur	Région de Bruxelles-Capitale
Autres acteurs	AED, STIB, TEC, De Lijn, SNCB
Financement	Accord à trouver entre les différents opérateurs
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	autres Régions, Etat fédéral.

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Extension de la zone tarifaire urbaine (tickets ‘Jump’ et abonnements ‘MTB’ à la gare de Linkebeek et à tous les arrêts de la chaussée de Waterloo à l’horizon 2008
	Généralisation des abonnements ‘MTB’ à tous les types d’abonnements (y compris scolaires) à l’horizon 2012
Actions liées	Mesures VICOM sur la chaussée de Waterloo (fiche B4)

3.7. Détail des actions à entreprendre dans le cadre de la mise en œuvre du plan de circulation et de stationnement

La mise en œuvre des plans de circulation présentés dans le § 3.3 sera accompagnée des mesures suivantes.

- C1. Mise en œuvre de plans de stationnement
- C2. Installation de stations de car-sharing
- C3. Intensification du contrôle et de la répression des infractions de roulage
- C4. Aménagement des périmètres d’intervention prioritaire

Fiche C1

Mise en oeuvre du plan de stationnement

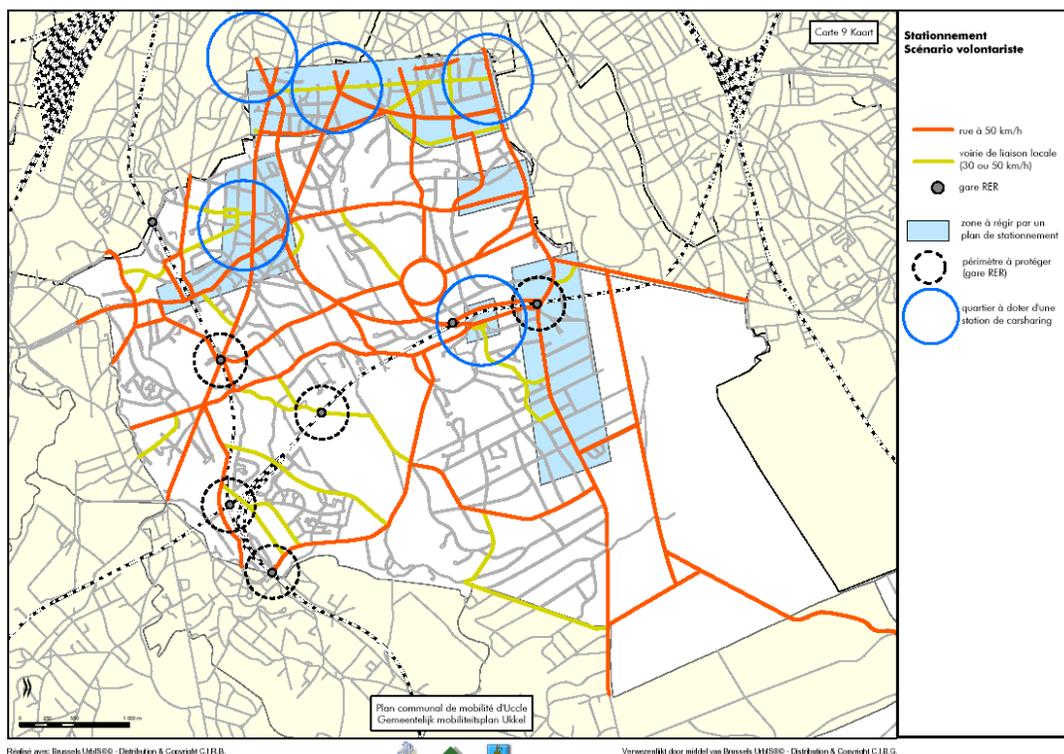
Objectif(s) visé(s)

- Améliorer la rotation du stationnement dans les zones commerciales
- Lutter contre les voitures ventouses

Nature de l’action

- mesure organisationnelle

Localisation



Description de la mesure

Le plan de stationnement prévoit trois régimes distincts :

- la zone bleue (stationnement gratuit limitée à 2 heures, sauf pour les détenteurs d’une carte de riverains) ;
- la zone verte (parking payant, sauf pour les détenteurs d’une carte de riverains) ;

- la zone rouge (parking payant pour tous les utilisateurs).

Les zones bleues seront créées à titre temporaire, en attendant le placement d’horodateurs à long terme.

En outre, dans certains cas, une zone tampon pourra être établie dans les rues à stationnement non réglementé bordant celles dans lesquelles un plan de stationnement est en vigueur.

Les résidents de ces rues pourront bénéficier d’une carte de riverains leur autorisant le stationnement gratuit dans les zones vertes.

Le plan de stationnement est déjà en vigueur dans le centre d’Uccle, et sera à terme étendu aux autres quartiers de la Commune où le stationnement de longue durée en journée pose problème :

- quartiers bordant la chaussée d’Alseberg entre le centre d’Uccle et l’étoile Coghen ;
- quartiers bordant la rue Vanderkindere, entre la chaussée d’Alseberg et la chaussée de Waterloo ;
- quartiers bordant la chaussée de Waterloo, entre la Bascule et l’avenue Van Bever ;
- zone à forte concentration d’emplois, le long de la rue de Stalle.

Par ailleurs, des périmètres de protection du stationnement résidentiel seront établis aux alentours des gares RER (voir fiches B1 et B2) ; les quartiers régis par un plan de stationnement seront dotés d’une station de car-sharing (fiche C2). et la Police intensifiera le contrôle du respect des aires de livraisons.

Dans les zones équipées d’un plan de stationnement, une carte de riverains sera octroyée gratuitement à tout ménage qui y réside. Des cartes supplémentaires pourront être mises à disposition des ménages (pour une seconde voiture) et d’autres utilisateurs éventuels (commerçants,...) moyennant le paiement d’une redevance annuelle à déterminer par les autorités communales.

Quartier d’Uccle Centre (Figure 1)

Le diagnostic a montré que le plan de stationnement instauré en 2004 fonctionne correctement, dans l’ensemble. Il est proposé de le maintenir en l’état.

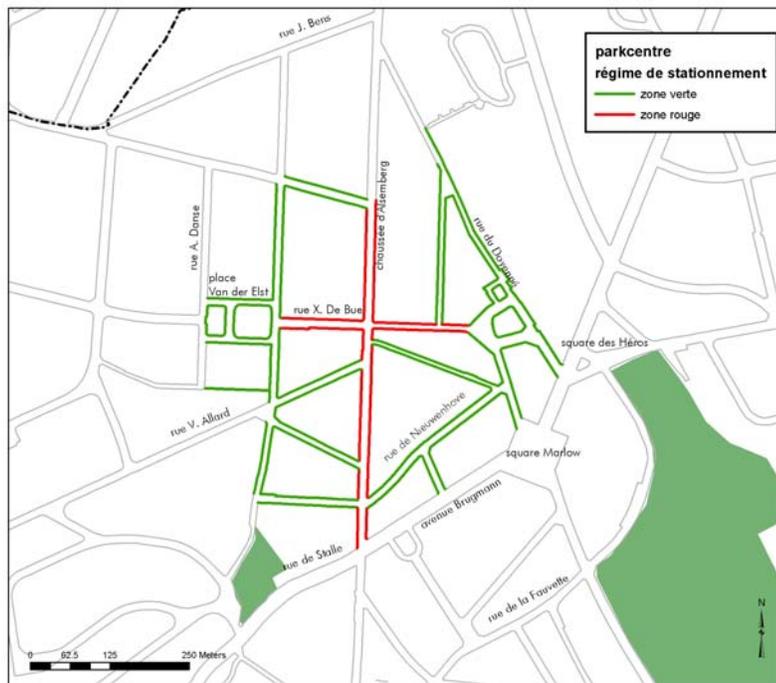


Figure 1 Plan de stationnement - Uccle Centre

Quartier de l'Étoile Coghén – Vanderkindere (Figure 2)

Il est proposé d'instaurer la rotation du stationnement dans les rues indiquées dans la Figure 2 ci-dessous.

L'extension éventuelle du périmètre à stationnement rotatif vers Forest et Ixelles sera examinée en concertation avec ces communes, lorsqu'elles mettront en oeuvre leur propre plan de stationnement.

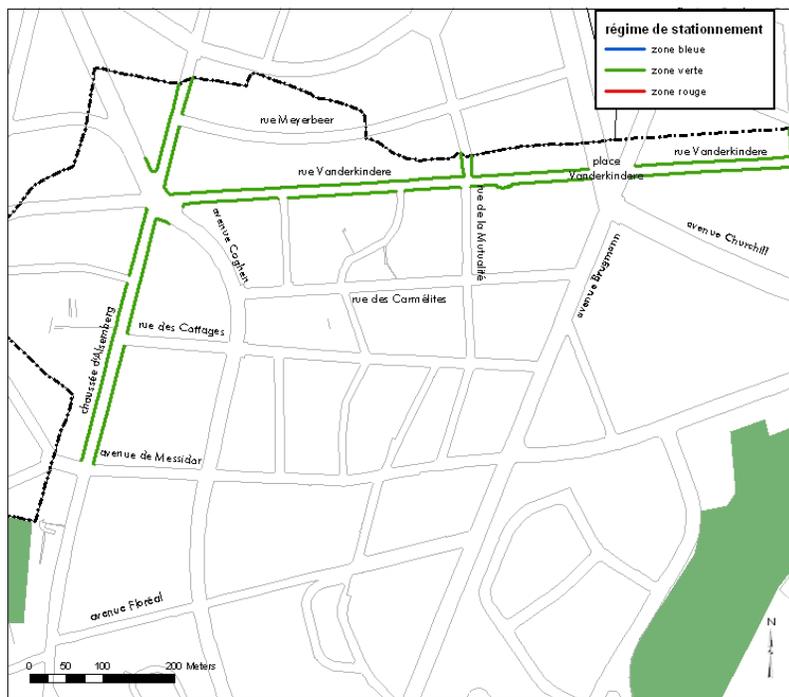


Figure 2 Plan de stationnement - Coghen / Vanderkindere

Bascule / Vanderkindere (Figure 3)

La mise en place du plan de stationnement dans le quartier de la Bascule va de paire avec une meilleure utilisation du parking hors-voirie de la Bascule. Pour ce faire, une signalisation dynamique, indiquant le nombre d’emplacements libres, sera installée dans la chaussée de Waterloo.

La mise en oeuvre de mesures VICOM sur la chaussée de Waterloo entre l’avenue Legrand et l’avenue Churchill (voir § 3.4.6) entrainera la suppression du stationnement sur l’un des côtés de la chaussée de Waterloo. Celle-ci sera compensée par la création d’un nouveau parking hors voirie, actuellement à l’étude à la STIB.

L’extension éventuelle du périmètre à stationnement rotatif vers Ixelles (zone bleue dans le quartier de la place d’Arzeo) sera mise en oeuvre lorsque la commune d’Ixelles mettra en oeuvre son propre plan de stationnement.

Par ailleurs, une nouvelle aire de livraison de 22 mètres sera installée sur la chaussée de Waterloo pour les grands camions desservant la galerie. Enfin les aires de livraisons des rues Claus et De Praeter seront déplacées sur la chaussée pour éviter les manœuvres de camions dans ces rues de petit gabarit.

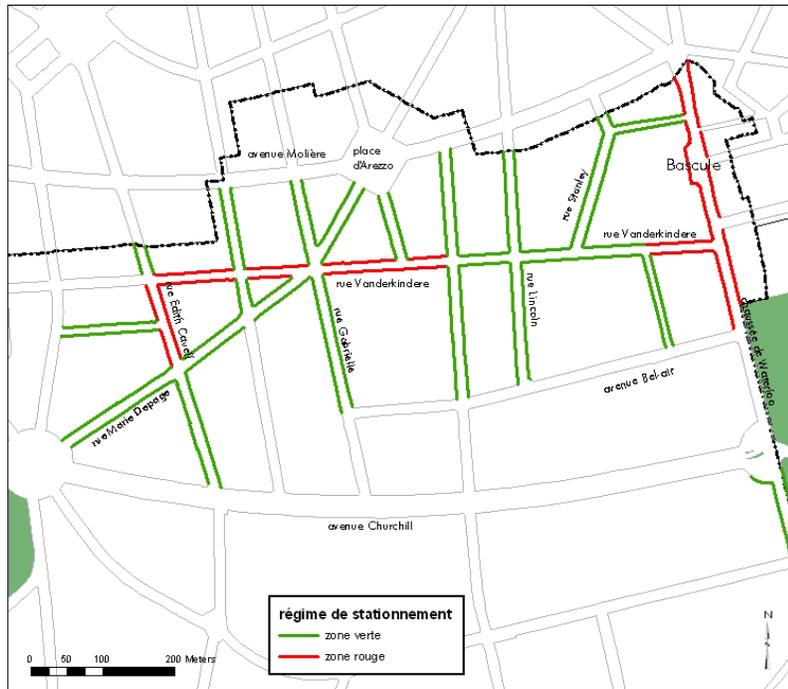


Figure 3 Plan de stationnement – Bascule / Vanderkindere

Chaussée de Waterloo entre l’avenue Churchill et le Vivier d’Oie (Figure 4)

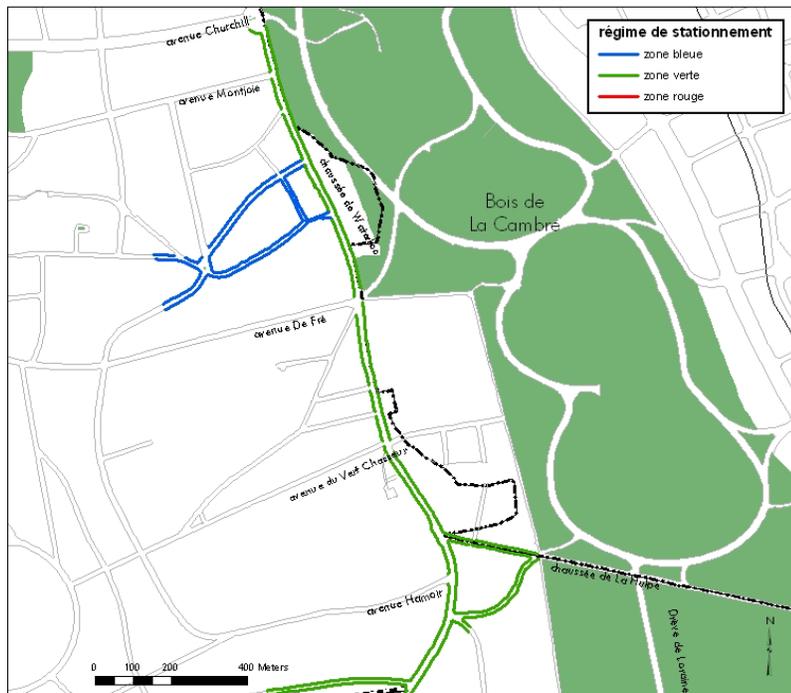


Figure 4 Plan de stationnement - Chaussée de Waterloo (entre Churchill et Vivier d’Oie).

Le plan de stationnement prévoit la mise en stationnement rotatif (zone verte) de l’ensemble de la chaussée de Waterloo ; il est proposé d’étendre le plan de stationnement (en zone bleue) dans le quartier Langeveld – René Gobert en raison des difficultés occasionnées par la proximité de l’hôpital Sainte-Elisabeth.

Quartiers Saint Job, Vivier d’Oie et Fort Jaco (Figure 5)

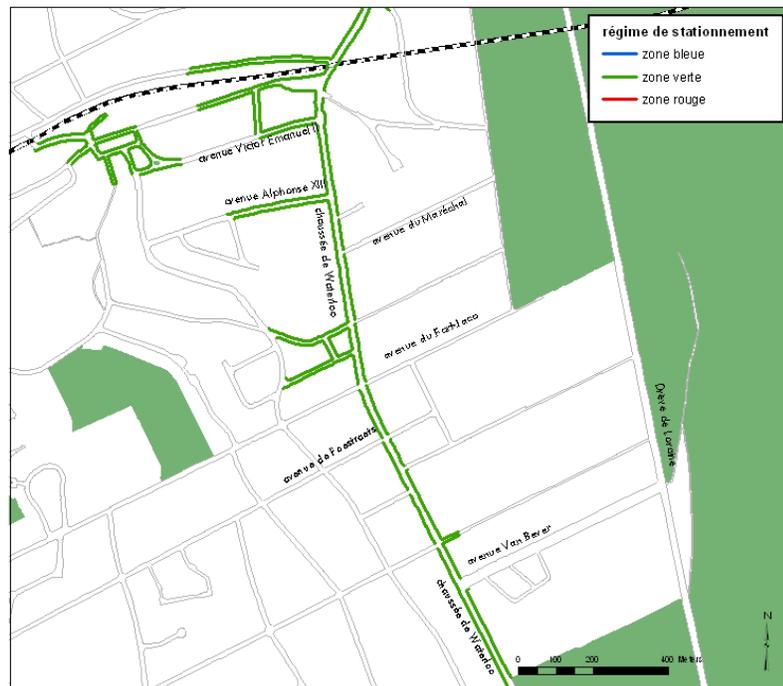


Figure 5 Plan de stationnement – Saint Job, Vivier d’Oie et Fort Jaco

En marge de la mise en oeuvre du plan de stationnement, la commune examinera avec la SNCB la possibilité de créer un petit parking réservé aux futurs utilisateurs de la gare RER du Vivier d’Oie (voir fiche B2).

La Commune examinera la possibilité lors de la rénovation de l’école des Eglantiers de créer quelques places de parking pour le personnel enseignant. Elle encouragera l’IRSA à créer pour son personnel un plus grand nombre de parkings sur son site.

Pôle d’emplois de la rue de Stalle (Figure 6)

Les quartiers résidentiels situés à proximité des entreprises de la rue de Stalle seront protégés par une zone bleue.

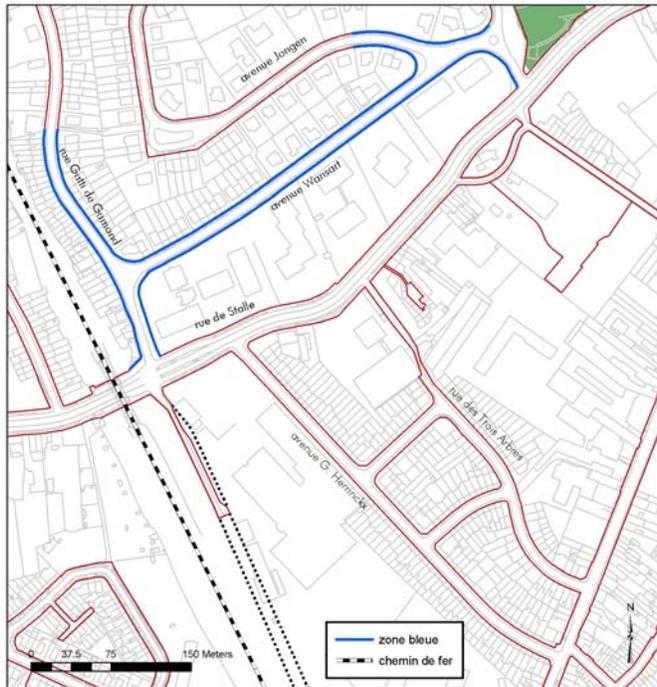


Figure 6 Plan de stationnement – Zone administrative de la rue de Stalle

Intérêt de la mesure

La rotation du stationnement permet de concilier une bonne accessibilité des noyaux commerciaux et la protection du stationnement résidentiel.

Dans le même temps, la mise en oeuvre d’un plan de stationnement est un moyen efficace pour favoriser l’utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture particulière pour les déplacements de type domicile – travail.

Calendrier de mise en oeuvre

La mise en place d’un système de stationnement rotatif n’a pas le même degré de priorité partout.

Une proposition de calendrier de mise en oeuvre est formulée ci-dessous :

- court terme (2006-2008) : Uccle Centre (extension), Bascule/Vanderkindere, Vivier d’Oie (mise en service de la gare RER prévue fin 2006 ou début 2007), Langeveld/René Gobert ;
- moyen terme (2009 – 2011) : Etoile Coghen/Vanderkindere, Fort-Jaco/Van Bever ;
- long terme (2012) : rue de Stalle, protection des gares RER de la ligne 124

Acteurs concernés

Initiateur	Service mobilité de la commune d’Uccle
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Police
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	AED (voiries régionales), STIB
Autres partenaires consultés	Associations de commerçants, associations d’habitants

Fiche C2

Car-sharing

Mesure

Installation de stations de car-sharing sur le territoire ucclois

Objectif(s) visé(s)

- offrir une alternative à la possession d’une voiture particulière
- diminuer la demande de stationnement

Nature de l’action

- mesure infrastructurelle
- plan de stationnement
- communication

Localisation

Quartiers à doter de statons de car-sharing :

- Bascule
- Vanderkindere
- Coghen
- Uccle-Centre
- Saint-Job

Description de la mesure

Le car sharing – ou voitures partagées – peut être défini comme un système de location d’une voiture très perfectionné, plus souple et moins cher pour les usagers quotidiens que les systèmes traditionnels de location. Il offre à ses utilisateurs un service alternatif et quasi équivalent à la possession d’une voiture privée puisqu’il permet d’avoir, presque sous la main, une voiture en fonction de leurs besoins. En particulier, il remplace avantageusement la deuxième voiture d’un ménage et permet dès lors de diminuer la demande de stationnement résidentiel.

L’instauration du carsharing à Bruxelles a commencé en 2002 et le système continue de se développer avec l’installation de plusieurs stations par an. A l’heure actuelle Uccle n’est dotée d’aucune station de carsharing.

Les critères à prendre en compte pour le choix de la localisation d’une station de carsharing sont :

- la densité de population ;
- la proximité d’un nœud important de transports en commun ;
- la présence de commerces (contrôle social meilleure visibilité du carsharing auprès du public) ;
- la proximité à distance raisonnable (à pied ou en transport en commun) d’une autre station où l’usager peut éventuellement se rendre si tous les véhicules de sa station sont déjà réservés.

La prise en compte de ces critères conduit à proposer l’installation en 2007 de stations de carsharing dans les quartiers suivants :

- le **quartier de la Bascule** où la station pourrait fonctionner en complément avec la station de la place Flagey ;
- le **quartier de la place Vanderkindere** où la station pourrait fonctionner en complément avec la station de la Place Janson ;
- le **quartier de l’étoile Coghen (et Altitude 100)** en complément avec la station Horta ; elle permet de desservir à la fois les quartiers de l’Altitude 100 et de Bens/Mozart/Messidor.

En 2008, une station sera installée **au centre de la Commune**. Le quartier de la **place Saint-Job** sera équipé à son tour en 2009.

Intérêt de la mesure

Une station de carsharing débute généralement avec un ou deux véhicules. L’agrandissement de la station se fait ensuite petit à petit, en fonction de la demande ; l’existence d’une station et une bonne visibilité de celle-ci permettent de lancer un effet d’entraînement pouvant mener ensuite à l’agrandissement progressif de la station et du nombre de véhicules disponibles.

Selon Cambio qui gère le car-sharing à Bruxelles, celui-ci ne demande pas de gros budget d’investissement puisque les frais d’installation d’une station dépassent rarement 1500 € et un projet de convention (encore en discussion) prévoit que ceux-ci soient pris en charge par la Région. Par ailleurs l’activité du carsharing est financièrement autonome et ne nécessite aucun subside de fonctionnement.

Le carsharing représente pour les habitants une réelle alternative à la possession d’une voiture particulière. Plusieurs ucclois l’ont d’ailleurs bien compris et pratiquent déjà le carsharing bien qu’aucune station ne se situe à Uccle.

Acteurs concernés

Pour installer une station de car-sharing, la Commune doit signer une convention avec la société Cambio et la Région ; une convention type d’une durée de validité de 3 ans est

actuellement à l’étude et spécifiera le rôle de chacun. La Commune mettra gratuitement à disposition les emplacements de parking nécessaires, s’engage à assurer la promotion du système auprès des habitants et s’engage également à mettre rapidement des emplacements complémentaires en fonction de l’évolution de la demande.

Initiateur	Commune
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Cambio
Réalisation technique	Cambio étudie le meilleur emplacement dans la zone choisie et fournit les panneaux, poteaux, arceaux, etc. L’équipe d’ouvriers communaux est chargée de l’installation proprement dite.
Financement	Tous les frais d’installation des stations seront pris en charge par la Région, les frais de fonctionnement sont auto-supportés.
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	La STIB prend en charge les frais d’entretien des stations.
Autres partenaires consultés	Comités de quartier et/ou associations de commerçants

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Nombre de stations de carsharing sur le territoire communal
Valeur actuelle	aucune
Valeur cible	3 en 2007, 5 en 2009

Fiche C3

Intensification du contrôle et de la répression des infractions de la circulation

Objectif(s) visé(s)

- augmenter la sécurité de tous les usagers de la voie publique.

Nature de l’action

- mesure organisationnelle
- communication et sensibilisation

Localisation

Ensemble du territoire communal

Description de la mesure

Le contrôle des infractions doit être renforcé dans les aspects suivants et donner lieu aux poursuites adéquates :

- excès de vitesses ;
- stationnement gênant, non-respect des arrêts d’autobus ;
- non-respect des aires de déchargement ;
- non-respect des sites propres ;
- comportements dangereux (agressivité au volant, non-respect de la signalisation, usage du GSM au volant, conduite sous l’influence de drogues ou d’alcool, etc.).

Aux endroits où les mesures infrastructurelles sont insuffisantes pour faire respecter les limitations de vitesses, des radars automatiques seront prévus. Notamment :

- chaussée de Waterloo ;
- rue de Stalle et avenue Brugmann.
- avenue Churchill ;
- avenue De Fré ;
- rue du Ham ;
- rue du Bourdon ;

- avenue de Messidor ;
- avenue du Prince d’Orange.

Intérêt de la mesure

Chaque année, Uccle enregistre plus de 1000 accidents de la circulation, dont environ un cinquième avec blessés corporels et quelques accidents avec mort d’homme. Les modes doux payent un lourd tribut aux accidents de roulage.

Uccle détient pourtant le triste record du plus grand nombre de procès verbaux dressés pour des infractions en rapport avec la mobilité. Cette répression est cependant encore insuffisante. La relative impunité dont les usagers profitent incite au non-respect des règles les plus élémentaires de respect des autres usagers.

La « peur du gendarme » est un frein fort à de tels comportements. Localement, la présence d’un radar automatique peut réduire le nombre d’infractions de moitié⁴.

Acteurs concernés

Initiateur	Collèges des Bourgmestres et Echevins de communes de la zone de Police (Auderghem, Watermael-Boisfort, Uccle)
Coordinateur pour la mise en œuvre	Chef de zone
Financement	Police locale, Région

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Nombre d’accidents avec blessés corporels
Valeur actuelle	203 (2003)
Valeur cible	Réduction de 50% en dix ans

⁴ Résultats du projet de Tirlemont sur l’impact des radars automatiques – Via Secura, n°64 – IBSR 2004.

Fiche C4

Périmètres d’action prioritaire

Mesure

Amélioration du partage de l’espace public dans les périmètres d’action prioritaire

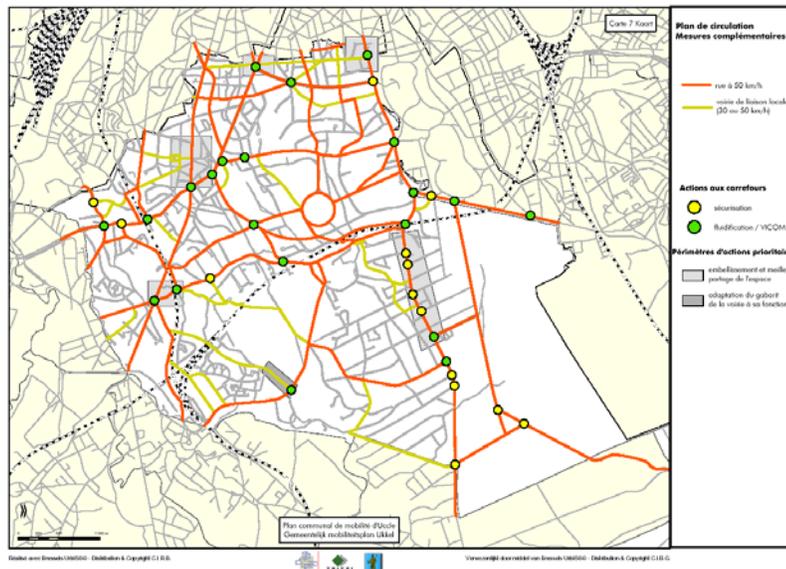
Objectif(s) visé(s)

- Amélioration du cadre de vie
- Amélioration de la sécurité routière

Nature de l’action

- Mesure infrastructurelle

Localisation



5 périmètres d’actions prioritaires ont été retenus :

- Uccle-Centre
- Place Vanderkindere
- Bascule
- Fort Jaco
- Plaine du Bourdon

Description de la mesure

Uccle centre

Le noyau commercial de Uccle Centre s’étend autour de deux types d’axes :

- la **chaussée d’Alsemberg**, voie interquartiers empruntée par de nombreuses voitures et parcourue par une ligne de tram, est équipée de trottoirs relativement étroits ; les traversées piétonnes, nombreuses en raison de la fréquentation du noyau commercial, ne sont sécurisées qu’à la hauteur de quelques carrefours à feux ;

- des **rues étroites** dont certaines sont fortement fréquentées par les piétons, et qui disposent de trottoirs nettement insuffisants.

La convivialité des lieux et la sécurité des piétons sera améliorée par :

- le réaménagement à court terme (en 2007) de la **place Danco** ;
- le réaménagement complet du **square Marlow** à l’occasion de l’installation d’un nouveau rond-point (voir § 3.4.2) ;
- la mise en zone résidentielle des **rues Verhulst et des Fidèles** où l’espace est insuffisant pour y élargir les trottoirs ;
- la limitation de la vitesse et la suppression des stationnements rue Xavier De Bue, entre la chaussée d’Alseberg et le Parvis Saint-Pierre, afin de pouvoir élargir les trottoirs.

A plus long terme, la Commune devrait étudier l’intérêt et la faisabilité d’aménager la rue Xavier De Bue en rue piétonne, afin de mieux relier les pôles commerciaux de la chaussée d’Alseberg et du Parvis de Saint-Pierre. Les commerçants et les comités d’habitants seront associés à cette réflexion. Ceci ne pourra toutefois être concrétisé que lorsque l’amélioration de la desserte d’Uccle en transports en commun sera effective.

Place Vanderkindere

L’aménagement d’un nouveau terminus de tram (voir § 3.4.3) permettra de repenser les circulations piétonnes, dans le but d’améliorer le confort et la sécurité des utilisateurs et de faciliter les correspondances entre les nombreuses lignes de tram s’arrêtant à cet endroit.

Bascule

La mise en oeuvre des mesures VICOM dans la chaussée de Waterloo (voir fiche B4) fournira l’occasion de repenser l’organisation de l’espace public et de réaménager le tronçon de la chaussée de Waterloo entre la chaussée de Vleurgat et l’avenue Churchill pour y améliorer la convivialité des lieux.

Les aménagements prévoiront la ré-humanisation du front de rue devant l’Inno, une meilleure intégration visuelle des accès au parking souterrain de l’Inno et la création d’un passage pour piétons à la hauteur de la rue De Praeter.

Fort Jaco

Le noyau commercial du Fort Jaco est victime d’un stationnement chaotique aux coins de rues, sur les passages pour piétons et sur les espaces piétons (débordement de certains parkings privés situés devant les magasins).

La mise en oeuvre des mesures VICOM sur la chaussée de Waterloo combinée à celle du plan de stationnement fournira l’opportunité de réorganiser complètement l’aménagement actuel de la chaussée de Waterloo. Des oreilles de trottoirs seront systématiquement installées, et certaines traversées de la chaussée de Waterloo seront sécurisées (voir fiche A6).

Plaine du Bourdon

La plaine du Bourdon présente aujourd’hui des équipements de très mauvaise qualité pour les piétons (trottoirs inexistantes ou défoncés, en particulier du côté du pont du chemin de fer).

Dans le cadre de l’aménagement de la Promenade verte entre la rue Engeland et le quartier du Melkriek, l’IBGE prévoit la création d’un parc public du côté nord de la plaine du Bourdon (le long de la chaussée de Saint-Job), et la remise à ciel ouvert du Geleytsbeek.

Acteurs concernés

Initiateur	Commune d’Uccle, AED, IBGE
Réalisation technique	Commune d’Uccle (place Danco, rues communales – notamment la rue Xavier De Bue), AED (voiries régionales, notamment la chaussée de Waterloo), IBGE (promenade verte)
Financement	Commune, Région

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	<p>Court terme (avant 2008) : élargissement des trottoirs et mise à sens unique de la rue Xavier De Bue à l’horizon 2008</p> <p>Moyen terme (entre 2008 et 2012) : réaménagement de la Bascule, du Fort-Jaco, de la place Vanderkindere et de la Plaine du Bourdon</p> <p>Long terme (après 2012) : mise en piétonnier de la rue Xavier De Bue</p>
--	--

4. LES MESURES RELATIVES A LA COMMUNICATION ET L'ÉDUCATION

Au-delà de la mise en œuvre d’un plan de circulation multimodal et de l’amélioration de l’offre des transports publics, un enjeu important du Plan Communal de Mobilité consiste à **accompagner et encourager l’évolution des mentalités en faveur d’une mobilité plus durable.**

Pour y parvenir, un effort important de communication, de sensibilisation et d’éducation doit être entrepris dès le plus jeune âge et poursuivi dans tous les domaines, afin d’arriver à une véritable évolution des comportements. Il s’agit d’un travail de longue haleine, sur le long terme, qui doit être entamé dès à présent.

En tant que service public incontournable dans la vie quotidienne de tout un chacun, la Commune a une part de responsabilité dans ce processus. Les actions à entreprendre dans le cadre du Plan Communal de Mobilité sont indiquées ci-dessous.

- D1. Amélioration de la communication sur les réalisations communales et régionales favorisant une mobilité plus durable
- D2. Réalisation de fiches d’accessibilité multimodales
- D3. Réalisation de plans de déplacements scolaires
- D4. Création de rangs à pied ou à vélo à la sortie des écoles
- D5. Réalisation d’un plan de déplacement d’entreprise volontariste pour l’administration communale
- D6. Accompagner le processus d’élaboration des plans de déplacements d’entreprise des établissements implantés à Uccle

Fiche D1

Améliorer la communication sur les réalisations communales et régionales favorisant une mobilité plus « durable ».

Objectif(s) visé(s)

- favoriser l'usage d'alternatives à la voiture
- sensibiliser la population
- valoriser les réalisations

Nature de l'action

- communication et de sensibilisation

Localisation

Sans objet

Description de la mesure

Beaucoup d'alternatives à la voiture existent déjà mais sont généralement méconnues de la population. Ainsi, par exemple, rares sont les ucclois à connaître l'ICR 1 déjà réalisé, les cheminements piétons hors-voiries existants et même l'offre ferroviaire déjà conséquente aux gares uccloises.

Une bonne communication est nécessaire pour faire connaître les équipements existants et les réalisations futures de façon à ce que le citoyen puisse faire son choix dans l'éventail de possibilités dont il dispose pour réaliser ses déplacements. Cette communication visera principalement à :

- expliquer les projets en cours, leur utilité, l'objectif recherché (expliquer par exemple que le stationnement payant vise à favoriser une rotation des emplacements pour une meilleure accessibilité des quartiers qui y sont soumis) ;
- annoncer les chantiers, leur durée prévue, les alternatives mises temporairement en place, etc. ;
- améliorer la connaissance des citoyens des différents réseaux de transports à sa disposition (réseaux ferroviaire, de transport en commun, des cheminements piétons hors-voirie, des ICR et ICC, etc.) ;
- présenter un suivi des réalisations et des résultats obtenus.

Pour organiser une communication fonctionnelle entre la commune et les citoyens, il convient de :

- nommer un **conseiller en mobilité centralisant l’information** qui soit l’interlocuteur unique auprès duquel les citoyens sont sûr d’obtenir des réponses à leurs interrogations ;
- créer une « **rubrique mobilité** » présente dans chaque numéro du **Wolvendael** et/ou du **Bravo Uccle** où serait rassemblée toute l’information en matière de mobilité ;
- organiser régulièrement des **séances d’information décentralisées** dans les quartiers concernés par les différents projets ;
- organiser sur une base régulière (par exemple deux fois par an), une réunion entre la Commune et les **associations citoyennes**.
- organiser un **stand du service mobilité** lors de l’organisation de manifestations importantes (journée sans voiture, brocante du centre d’Uccle, foire de Saint-Job, etc.)

Par ailleurs, il est important de donner une **visibilité aux réalisations et à la communication** du service mobilité de la Commune. Pour cela il conviendra de créer un logo et une présentation standardisée qui seront utilisés pour chaque action de communication du service mobilité.

Intérêt de la mesure

Le recours systématique à la voiture est largement dû à la méconnaissance du citoyen des alternatives qui lui sont offertes et des performances en temps et en coûts des autres modes de transport. Une communication efficace permet de faire connaître ses alternatives pour permettre au citoyen de choisir le mode qui convient le mieux à chacun de ses déplacements.

Par ailleurs, mieux communiquer sur un projet, c’est mieux le faire accepter. Une meilleure communication permet ainsi d’éviter les crispations et d’accélérer parfois le processus de réalisation.

La communication demande plus de moyens humains que financiers.

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Conseiller en mobilité
Réalisation technique	Conseiller en mobilité
Financement	Commune
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	AED, IBGE, exploitants de transport en commun, comités de quartiers
Autres partenaires consultés	société civile, écoles,...

Fiche D2

Fiches d’accessibilité multimodales

Mesure

Réaliser des fiches d’accessibilité multimodales pour les équipements publics ucclois et encourager leur réalisation pour les équipements privés

Objectif(s) visé(s)

- encourager l’usage des alternatives à la voiture

Nature de l’action

- communication

Localisation

Sans objet

Description de la mesure

« La fiche d’accessibilité est un document qui présente tous les renseignements nécessaires pour rejoindre un lieu déterminé par tous les moyens de transport disponibles (train, bus, métro, voiture, taxi, vélo et marche) »⁵.

La fiche d’accessibilité multimodale a pour but de favoriser les alternatives à la voiture en faisant connaître aux visiteurs d’un organisme l’ensemble des possibilités qui s’offrent à lui pour se rendre sur le site. Elle reprend les éléments suivants :

- les coordonnées du site ;
- la localisation des arrêts de transport en commun (trains, trams, bus, métro) à proximité du site et les lignes qui y passent ;
- les horaires des trains et des bus ;
- les correspondances entre trains et bus
- les itinéraires piétons et cyclistes depuis les arrêts de transport en commun ;
- la station de taxi à proximité ;
- les tarifs de bus et de taxi ;
- les itinéraires pour les voitures ;

⁵ Fiche d’accessibilité multimodale : Guide méthodologique – Institut Wallon et MET – Namur, 2003.

- les itinéraires ou infrastructures cyclables ;
- la durée des trajets ;
- les parkings pour vélos et pour voitures ;
- l'accessibilité du bâtiment aux personnes handicapées ;
- une carte reprenant toutes ces informations
- ...

A Uccle, les équipements suivants doivent disposer d’une fiche d’accessibilité multimodale :

- Maison communale et services de l’administration communale ;
- CPAS ;
- Ecoles ;
- Parcs publics ;
- Hôpitaux ;
- Infrastructures sportives, y compris la piscine ;
- Cimetières ;
- Centre culturel ;
- Musée (Maison Van Buuren) ;
- Noyaux commerciaux ;
- Entreprises.

Les fiches d’accessibilité doivent être largement diffusées, notamment par leur mise à disposition sur le site internet de la Commune.

Un service de la STIB est chargé de réaliser des fiches d’accessibilité sur mesure. Un exemple de fiche d’accessibilité réalisé par ce service est présenté ci-dessous.

La Commune financera la réalisation de fiches d’accessibilité pour les bâtiments publics de la liste donnée ci-dessus.

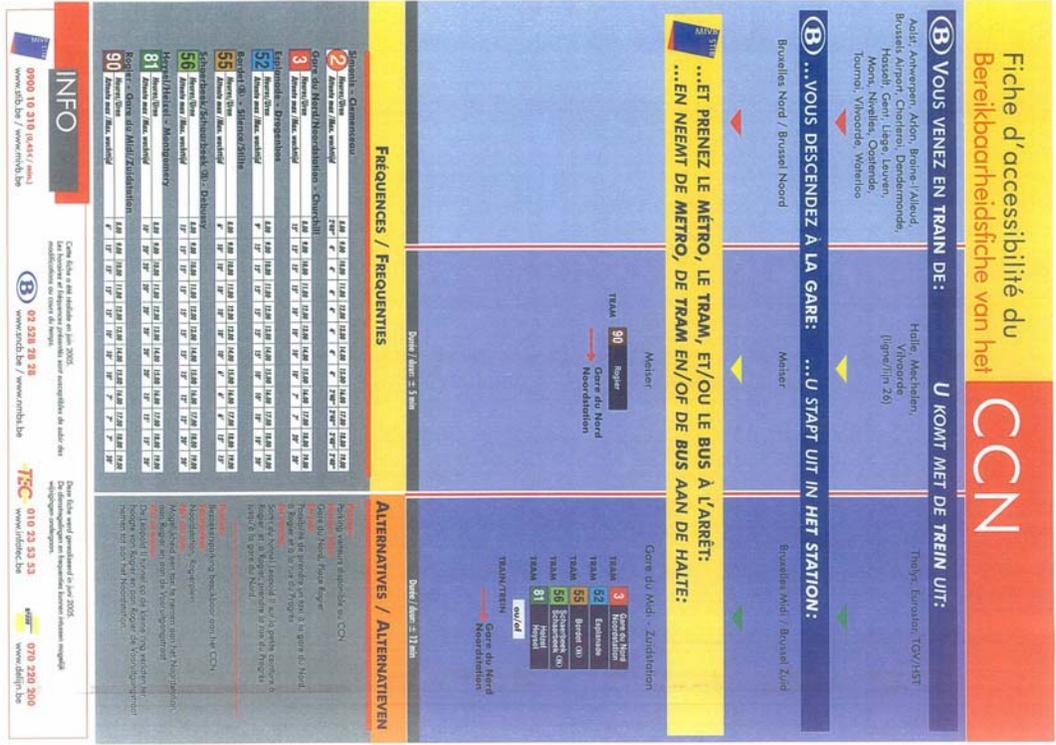
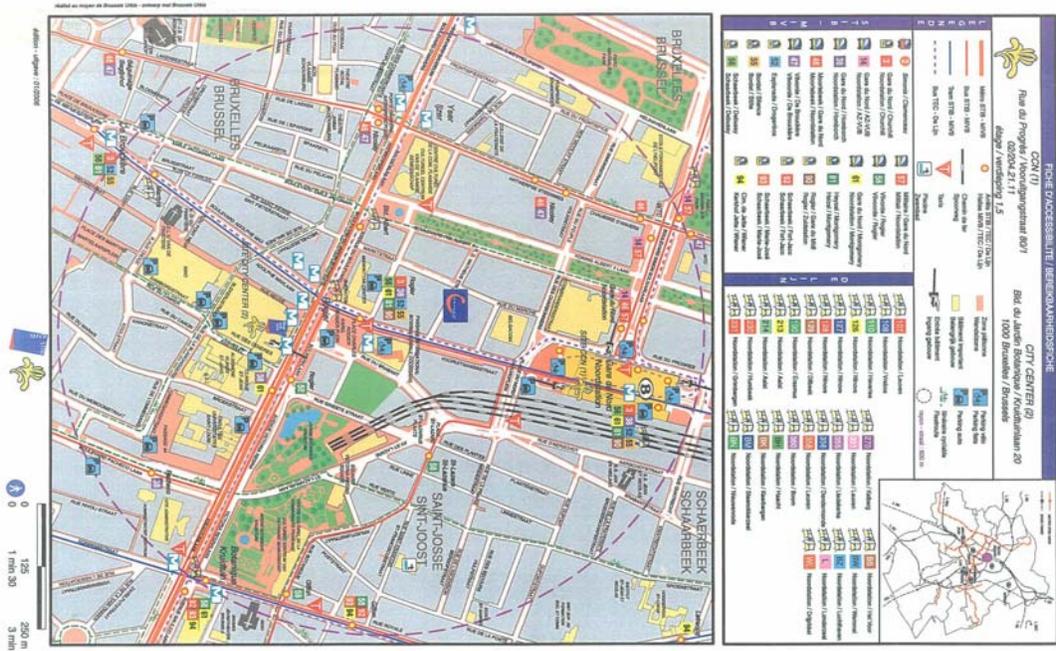


Figure 1 Fiche d’accessibilité multimodale du Centre de Communication Nord (source AED)

Intérêt de la mesure

Actuellement, les informations diffusées sur l’accessibilité d’un lieu sont principalement axées sur la voiture (itinéraire depuis l’autoroute, présence d’un parking, etc.), ce qui confine les usagers dans l’usage de la voiture pour s’y rendre.

Le manque d’information sur les modes alternatifs constitue le principal frein à leur utilisation. Il est par exemple difficile pour une personne ne connaissant pas les lieux de connaître l’arrêt de bus le plus proche de sa destination et de se renseigner sur les horaires des lignes le desservant. **Regrouper l’ensemble des informations sur une seule fiche attire l’attention du visiteur sur la multiplicité des alternatives possibles et favorise son transfert modal vers des modes de transports plus respectueux de l’environnement.**

La réalisation d’une fiche d’accessibilité ne demande pas beaucoup d’efforts mais il faut veiller à la mettre régulièrement à jour.). La Commune profitera de la réalisation du plan de déplacements d’entreprises de l’administration communale (fiche D5) pour créer les fiches d’accessibilité des différents bâtiments communaux.

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Réalisation technique	Cellule Grands Comptes de la STIB
Financement	La Commune finance la réalisation de fiches d’accessibilité pour les équipements publics ; l’organisme lui-même dans le secteur privé
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Gestionnaires des différents équipements, exploitants des transports en commun, AED

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Nombre d’équipements ucclois possédant une fiche d’accessibilité multimodale
Valeur actuelle	Quelques équipements, sans unité de présentation ou de contenu
Valeur cible	Fiche standardisée pour tous les équipements ucclois cités ci-dessus d’ici la fin 2009

Fiche D3

Plans de déplacements scolaires

Mesure

Réaliser des plans de déplacements scolaires (PDS) dans toutes les écoles uccloises

Objectif(s) visé(s)

- éduquer à la mobilité durable
- encourager l’usage des alternatives à l’automobile
- améliorer la sécurité routière aux abords des écoles

Nature de l’action

- communication et éducation
- mesure organisationnelle

Localisation

Toutes les écoles situées sur le territoire communal

Description de la mesure

« Un plan de déplacements scolaires est un ensemble de mesures concertées visant à améliorer les conditions d’accès à l’école, quel que soit le mode de déplacement des personnes qui s’y rendent »⁶.

La première étape est de créer un groupe de travail composé de la direction de l’école, d’enseignants, de parents d’élèves et d’élèves. Des représentants de l’administration communale (conseiller en mobilité principalement mais aussi service enseignement ou d’autres) et de la police peuvent également être partie prenante du groupe de travail pour les écoles qui le désirent. Le plan proprement dit contient quatre grandes phases :

1. un diagnostic complet quant au profil d’accessibilité de l’établissement et aux comportements de mobilité des élèves et du personnel ;
2. un plan d’action concrètes à mettre en œuvre pour améliorer la mobilité ;
3. la mise en œuvre des mesures choisies ;
4. l’évaluation des résultats obtenus et la relance des actions pour l’année suivante.

⁶ Guide pour réaliser un plan de déplacements scolaires – 2001 – Les manuels du MET n°6 – Namur.

Outre une participation active dans l’élaboration des plans, l’action de la commune consiste en la réalisation des aménagements d’infrastructure nécessaires à la mise en place des mesures ainsi qu’éventuellement la mise à disposition de personnel (agents de prévention et de sécurité, ALE) pour la sécurisation des lieux ou l’accompagnement des rangs à pied ou à vélo. La collaboration de la police est également la bienvenue.

Intérêt de la mesure

La mobilité des élèves est une problématique importante de la mobilité ucquoise en raison du nombre d’élèves fréquentant les établissements ucquois. Le recours massif à la voiture est générateur de nombreuses nuisances aux abords des écoles et met notamment la sécurité des élèves en péril.

Elaborer un plan de déplacements scolaires requiert avant tout de l’imagination et une implication maximale des acteurs de la vie scolaire. **L’implication de tous dans cette réflexion autour de la mobilité permet une conscientisation à ces problèmes et entraîne un changement de mentalité dans le chef des adultes de demain.**

Acteurs concernés

Initiateur	La volonté de réaliser un PDS doit venir de l’école et de son pouvoir organisateur. Dans le cas particulier des écoles communales, le service enseignement de la Commune fait partie du pouvoir organisateur et peut être l’initiateur du PDS.
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Groupe de travail interne à l’école
Réalisation technique	Groupe de travail interne à l’école. Soutien méthodologique apporté par l’équipe de conseillers en mobilité de la commune.
Financement	La Commune pour les aménagements en voiries communale et pour l’implication de personnel communal, la Région pour les aménagements en voirie régionale et pour éventuellement subsidier certaines mesures (formations vélos, information dans les écoles, etc.).
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Parents, élèves, professeurs, exploitants de transports en commun, associations cyclistes, Ligue des familles, police, etc.
Autres partenaires consultés	Comités de quartier

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l'indicateur	Nombre d'écoles possédant un PDS
Valeur actuelle	aucune
Valeur cible	3 écoles en 2007 (expérience pilote), toutes en 2012

Actions liées	Rangs à pied et à vélo
----------------------	------------------------

Fiche D4

Rangs à la sortie des écoles

Mesure

Création ou rétablissement de rangs à pied ou à vélo à la sortie des écoles

Objectif(s) visé(s)

- éducation à une mobilité durable
- sécurité des déplacements à pied ou à vélo vers les écoles
- désencombrer les abords des écoles

Nature de l’action

- mesure organisationnelle

Localisation

Ecoles primaires installées à Uccle

Description de la mesure

Un rang scolaire consiste au regroupement de plusieurs élèves encadrés par un ou plusieurs accompagnateurs afin d’être plus visibles et donc mieux protégés sur leur trajet vers ou depuis l’école. Il s’agit d’une mesure destinée prioritairement pour les élèves du primaire, mais les élèves du secondaire peuvent également être intégrés au projet en tant qu’accompagnateurs,

Des rangs à pied peuvent être organisés pour les élèves habitants dans un rayon de 1 kilomètre autour de l’école. Pour les élèves habitants plus loin, il est possible d’organiser des rangs à vélo qui demandent une organisation plus rigoureuse et qui s’adressent plutôt à des élèves à partir de la quatrième primaire jusqu’au début du secondaire.

L’organisation d’un **rang à pied** est relativement simple à mettre en oeuvre. Les groupes d’élèves sont constitués en fonction de la proximité de leur domicile. Un itinéraire est choisi, soit au départ d’un point de ralliement soit en passant par le domicile de chaque élève ou toute solution intermédiaire. Un horaire fixe doit être respecté. Les accompagnateurs peuvent être des parents, des élèves plus âgés, des enseignants, des ALE,...

L’organisation d’un **ramassage à vélo** est un peu plus compliquée. Elle nécessite l’implication de partenaires tels que les associations cyclistes, la commune, la police, etc. L’itinéraire doit être minutieusement choisi : il doit présenter un dénivelé le plus réduit possible, être direct et emprunter des rues aménagées pour les cyclistes ou les moins fréquentées possible, enfin il doit faire l’objet de reconnaissances avec les parents et les élèves. La sécurité des élèves doit être assurée par un bon équipement (casques, chasubles fluos, etc.) mais surtout par une bonne maîtrise de la conduite d’un vélo en ville et par la formation des accompagnateurs. Pour ces

raisons, l’instauration préalable d’une formation au vélo dans les écoles est souhaitable. Une convention est à mettre sur pied entre les enfants, les parents et les accompagnateurs.

La Commune favorisera la création de rangs à pied ou à vélo par une aide dans la création des itinéraires, la création éventuelle d’aménagements spécifiques (pistes cyclables, traversées sécurisées, etc.) sur les itinéraires, la mise à disposition de policiers, d’agents de prévention et de sécurité, de personnes issues de l’ALE, etc.

Intérêt de la mesure

La mobilité des élèves est une problématique forte à Uccle en raison du nombre important d’établissements scolaires sur son territoire.

La création de rang permettra de **réduire le nombre d’enfants déposés en voiture à l’école** et de réduire ainsi les embarras de circulation au droit des écoles.

Par ailleurs, cette initiative **éveille les enfants à une autre mobilité**, contribuant ainsi au changement des mentalités des enfants et de leurs parents.

Acteurs concernés

Initiateur	Conseiller en mobilité
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Groupe de travail dans les écoles, assistés par l’équipe de Conseillers en Mobilité
Réalisation technique	Ecole, parents d’élèves, élèves du secondaire
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	associations cyclistes, police, administration communale

Indicateur de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Proportion des élèves du primaire se rendant à pied ou en vélo à l’école.
Valeur actuelle	15,2 % (sondage TRITEL 2005).
Valeur cible	25 % à l’horizon 2010

Mesures préalables	Mise en place de « vélo-écoles » pour familiariser les enfants à la conduite du vélo en ville
Actions liées	Aménagements de l’infrastructure piétonne et cycliste

Fiche D5

Plan de déplacements d’entreprise de l’administration communale

Mesure

Réaliser un Plan de Déplacements d’Entreprise (PDE) volontariste pour l’administration communale

Objectif(s) visé(s)

- encourager l’usage d’alternatives à la voiture
- sensibiliser les employés communaux

Nature de l’action

- mesure organisationnelle
- communication et sensibilisation

Localisation

Toutes les implantations de l’administration communale

Description de la mesure

Un PDE, c’est « l’étude, la mise en oeuvre et le suivi, dans une entreprise ou un groupe d’entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l’activité de cette ou de ces entreprise(s). »

Il permet aux entreprises d’analyser les déplacements actuels qu’elles génèrent, d’évaluer les mesures qu’elles ont déjà prises pour faciliter ceux-ci et de prendre des mesures de manière à favoriser l’usage d’alternatives à la voiture particulière.

Concrètement, un PDE se conçoit en trois phases :

1. Diagnostic de la situation existante quant aux déplacements engendrés l’entreprise (employés, visiteurs et fournisseurs) et à l’accessibilité multimodale du (des) site(s) où elle est implantée.
2. Plan d’action et mesures envisagées pour améliorer la mobilité. Le plan d’action comprend également les objectifs chiffrés que l’entreprise s’engage à atteindre en matière de mobilité.
3. Actualisation régulière du PDE

Intérêt de la mesure

La réalisation d’un plan de déplacements d’entreprise est une obligation légale à Bruxelles pour toutes les entreprises employant plus de 200 personnes. L’administration communale d’Uccle entre dans cette condition.

Au delà de la simple obligation légale, la Commune veut aller plus loin qu’une simple déclaration d’intentions. Elle se fixera des objectifs ambitieux et se donnera les moyens de les atteindre. Des fiches d’accessibilités (voir fiche D2) seront réalisées pour tous les bâtiments communaux.

Acteurs concernés

Initiateur	Collège des Bourgmestre et Echevins
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Responsable du service travaux
Réalisation technique	Consultant externe, avec l’implication du service des ressources humaines, de l’équipe des Conseillers en Mobilité et des chefs de service de l’administration communale
Financement	Commune
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	AED, IBGE, exploitants de transports en commun
Autres partenaires consultés	tous les fonctionnaires communaux

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Plan de Déplacements d’Entreprise pour l’administration communale réalisé d’ici la fin 2006
--	---

Actions liées	Réaliser des fiches d’accessibilités multimodales
----------------------	---

Fiche D6

Plans de déplacements d'entreprises des organismes privés installés à Uccle

Mesure

Accompagner le processus d'élaboration des plans de déplacements d'entreprises (PDE) des organismes privés implantés à Uccle

Objectif(s) visé(s)

- favoriser l'usage d'alternatives à la voiture
- sensibiliser les employés

Nature de l'action

- mesure organisationnelle
- communication et sensibilisation

Localisation

Grandes entreprises uccloises

Description de la mesure

Le processus des PDE est présenté à la fiche « PDE de l'administration communale » (fiche D5).

La Commune continuera à accompagner les PDE des entreprises uccloises. Son action consiste à :

- veiller à la cohérence entre les PDE des différents organismes situés sur son territoire ;
- mettre en contact les différents acteurs locaux ;
- réaliser les aménagements susceptibles d'améliorer la mobilité des entreprises (par exemple : aménager les trottoirs, sécuriser les traversées piétonnes, élaborer un plan de stationnement à proximité, etc.) ;
- aider à la réalisation de fiches d'accessibilité ;
- stimuler les organismes dans le choix d'objectifs volontaristes
- etc.

Intérêt de la mesure

Les PDE fournissent une occasion de réflexion et d’actions sur les générateurs de déplacements que sont les entreprises.

Ils permettent également de sensibiliser les travailleurs à la mobilité durable et de favoriser l’usage d’alternatives à la voiture pour les déplacements réguliers de type domicile-travail.

Acteurs concernés

Initiateur	Région de Bruxelles-Capitale (AED-IBGE)
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Conseiller en mobilité désigné au sein de l’entreprise
Réalisation technique	Conseiller en mobilité désigné au sein de l’entreprise
Financement	L’entreprise
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Commune, AED, IBGE, exploitants de transport en commun, employés de l’entreprise, entreprises voisines

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Nombre d’entreprises de plus de 200 personnes possédant un PDE
Valeur actuelle	4
Valeur cible	Toutes

Calendrier de mise en oeuvre

Actions liées	Réaliser le PDE administration communale, réaliser des fiches d’accessibilité multimodales
	Mise en oeuvre de plans de stationnement dans certaines zones administratives de la commune

5. AUTRES MESURES ORGANISATIONNELLES

L’un des enseignements du diagnostic réalisé dans le cadre de la première phase du Plan Communal de Mobilité est que le nombre d’intervenants – internes ou externes à la commune – qui exercent un rôle dans l’organisation de la mobilité à Uccle est très élevé.

L’expérience indique que des dysfonctionnements sont fréquemment observés en ce qui concerne les échanges d’informations et la collaboration entre différents services/acteurs, pouvant mener à une diminution de l’efficacité des mesures entreprises.

Le Plan Communal de Mobilité et la proximité d’une nouvelle législature fournissent l’opportunité d’**améliorer certaines structures administratives** (services communaux, cellules de collaboration etc...) pour stimuler les échanges d’information, créer une culture commune dans les objectifs poursuivis et leur mise en œuvre, et améliorer l’efficacité de la politique de mobilité dans son ensemble.

- o E1. Création d’un service et d’une cellule de la mobilité interne à l’administration communale
- o E2. Création d’une cellule de collaboration et de concertation entre la commune et les acteurs extra-communaux.

Fiche E1

Service et cellule de la mobilité interne à l’administration communale

Mesure

Création d’un service unique de la mobilité et d’une cellule de la mobilité au sein de l’administration communale.

Objectif(s) visé(s)

- améliorer la coordination des actions
- améliorer la cohérence et l’efficacité de la politique de mobilité
- créer une ‘culture de la mobilité’ partagée par tous les acteurs de l’administration communale

Nature de l’action

- mesure organisationnelle

Localisation

Sans objet

Description de la mesure

De nombreux intervenants communaux touchent de près ou de loin à la mobilité uccloise. Les services ayant une action concrète de planification et/ou de gestion de la mobilité sont :

- **le service des travaux et des voiries** qui étudie et supervise les travaux de rénovation des voiries communales, réalise les aménagements de sécurité, installe les panneaux de signalisation, noue les contacts avec les sociétés de transports en commun etc. ;
- **le service de l’urbanisme** qui délivre les permis d’urbanisme, élabore les plans particuliers d’affectation du sol (PPAS), élabore le plan communal de développement, etc. ;
- **le service de l’environnement** qui s’occupe notamment de la mobilité douce (itinéraires cyclables, parkings vélos, journée sans voitures, itinéraires promenade-découvertes...) ;
- **la police** qui est notamment chargée de la gestion du trafic sur le territoire de la Commune, des contrôles de vitesse et autres infractions de roulage, des dossiers circulation et stationnement et de la délivrance d’autorisations de signalisation de chantiers en voirie ;

- **le service des espaces verts** puisque les parcs et espaces verts regroupent un grand nombre des cheminements piétons à travers la commune ;

Mais d’autres services sont également concernés en tant que gros générateurs ou consommateurs de déplacements, ou partenaires de ces services :

- le service de l’éducation dans le sens où la mobilité des élèves est une part importante des déplacements observés sur le territoire communal ;
- les services des sports et du parascolaire, de par les déplacements qu’ils génèrent ;
- le service de l’économie dans le sens où les activités économiques et commerciales installées sur la commune sont génératrices de trafics de personnes et de marchandises ;
- le service de la propreté publique et de l’embellissement des espaces publics qui gère le nettoyage des espaces publics et l’entretien des trottoirs et des voiries régionales ;
- le service de la jeunesse en charge notamment de la sécurité routière aux abords des écoles ;
- le service des manifestations publiques (marché de Saint-Job, kermesses, brocantes, etc) qui perturbent régulièrement les conditions locales de circulation ;
- le service de l’information communale qui se charge de relayer l’information auprès de la population.

Une action intégrée sur la mobilité nécessite une meilleure collaboration de ces acteurs communaux ainsi qu’un regroupement de certaines compétences au sein d’un service unique.

Toutes ces compétences ne peuvent pas être rassemblées au sein d’un seul service ; aussi, une organisation à deux niveaux est proposée pour améliorer la gestion intégrée des actions en matière de mobilité :

- la création d’un « **service de la mobilité** » qui regroupera au minimum le service des travaux et celui de la mobilité douce, ainsi que les actions de communication et de représentation externe dans le domaine de la mobilité.

Un conseiller en mobilité doit être désigné pour harmoniser les visions des différents profils de personnes travaillant au sein de ce service. Idéalement ce service doit faire partie des compétences d’un nouvel **échevin de la mobilité**, à créer.

- La création d’une « **cellule communale de la mobilité** » qui réunira mensuellement, à l’initiative du service de la mobilité, l’ensemble des acteurs de la mobilité cités plus haut pour favoriser systématiquement les échanges d’informations, communiquer sur les projets en cours et les retours d’expériences et organiser la planification et la coordination des actions à entreprendre dans les différents services.

Intérêt de la mesure

Le regroupement des principales compétences en mobilité au sein d’un service unique permettra de mener une politique de mobilité globale et réfléchie. Une forte communication entre celui-ci et les autres acteurs communaux au sein d’une cellule se réunissant régulièrement est essentielle pour atteindre cet objectif.

L’installation d’un nouveau collège en octobre 2006 constitue une occasion idéale pour constituer des paquets de compétences plus homogènes et de réorganiser l’administration communale en ce sens.

Acteurs concernés

Initiateur	Collège des Bourgmestre et Echevins
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Echevin de la mobilité, à créer
Réalisation technique	Echevin de la mobilité, à créer
Autres partenaires impliqués dans la mise en oeuvre	Ensemble du Collège, chefs de services
Autres partenaires consultés	-

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	<p>Nomination d’un échevin de la mobilité en octobre 2006</p> <p>Désignation d’un conseiller en mobilité début 2007 pour mettre sur pied la nouvelle organisation du service de la mobilité</p> <p>Création de la cellule communale de la mobilité pour la mi-2007 au plus tard</p>
--	---

Fiche E2

Cellule de collaboration et de concertation avec les acteurs extra-communaux

Mesure

Création d’une cellule de collaboration et de concertation entre l’administration communale et les acteurs extra-communaux de la mobilité à Uccle

Objectif(s) visé(s)

- améliorer la coordination des actions et les échanges d’information
- améliorer la cohérence et efficacité de la politique de mobilité

Nature de l’action

- mesure organisationnelle

Localisation

Sans objet

Description de la mesure

En plus des acteurs communaux (voir fiche E1), de nombreux intervenants extra-communaux remplissent un rôle essentiel dans l’organisation de la mobilité. Ce sont principalement :

- l’administration régionale (AED) ;
- les exploitants : STIB, Tec, De Lijn, SNCB ;
- l’IBGE
- les communes limitrophes.

A l’heure actuelle, ces intervenants rencontrent la commune en fonction des projets en cours, qui nécessitent une collaboration, mais l’expérience indique qu’il arrive que des projets antagonistes soient proposés par manque d’informations ou que la mise en œuvre d’une action par un acteur se fasse sans information ou concertation avec un autre acteur pourtant concerné.

Dans ce sens, il convient de créer une **commission de collaboration et de concertation entre la commune et les acteurs extra-communaux** qui se réunira sur base régulière (une fois par trimestre par exemple) pour favoriser systématiquement les échanges d’informations, communiquer sur les projets en cours et les retours d’expériences et organiser la planification et la coordination des actions à entreprendre dans les différentes administrations.

Intérêt de la mesure

Une meilleure communication entre les différents acteurs permettra d’éviter que des projets antagonistes ne voient le jour. On évitera ainsi de devoir adapter à posteriori, ou en dernière minute, un aménagement parce qu’il n’avait pas tenu compte d’un élément en-dehors des préoccupations de l’initiateur du projet.

Acteurs concernés

Initiateur	Service mobilité de la commune d’Uccle, à créer (voir fiche E1)
Coordinateur pour la mise en oeuvre	Conseiller en mobilité
Autres partenaires	AED, IBGE, TEC, De lijn, SNCB, communes limitrophes

Indicateur(s) de suivi

Nature/définition de l’indicateur	Création de la cellule de collaboration et de concertation dans le courant de l’année 2007
--	--