

Association de Comités de Quartiers Ucclois (ACQU – asbl)



Dossier préparatoire au Plan Communal de Mobilité

Rédigé par l'ACQU (Coordination Alain Thirion) et remis aux autorités  
communale en avril 2004



## **LA MOBILITE A UCCLE**

***Propositions en faveur d'un projet  
de ville et de déplacement durable***

***ACQU – Juin 2004***

## **PRINCIPES ET MOYENS DIRECTEURS**

*texte : Alain THIRION*

*cartes, photos et couverture : Georges MICHEL*

*« groupe mobilité » animé par Alain THIRION*

*ont participé au groupe mobilité : N. Dussart, G. Matt, J.  
Hirschbühler, J. Dekoster, B. Maldague, A. Robe, J. Niffle*

# **ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCclois**

## **GROUPE DE TRAVAIL « MOBILITE »**

Le Conseil d'administration de l'ACQU a constitué au mois de mai 2002 un Groupe de travail « Mobilité ».

Ce Groupe de travail a préalablement suggéré de recourir aux moyens d'action suivants :

*en associant les habitants, les représentants des quartiers et d'autres groupements,*

- 1. Adopter des principes et moyens directeurs en matière de mobilité*
- 2. Proposer la traduction de ces principes et moyens en les planifiant de manière générale dans l'espace uccllois par l'élaboration de cartes (en tenant compte des problématiques rencontrées par les communes limitrophes)*
- 3. Les traduire dans l'ensemble des quartiers*
- 4. Assurer la diffusion régulière des résultats de ce travail*
- 5. Encourager la création d'un échevinat et d'une cellule communale de mobilité avec participation citoyenne en vue d'adopter un plan communal de mobilité*

Ce Groupe de travail a d'abord élaboré deux documents : le premier rassemble les principes et moyens directeurs en matière de mobilité ; le second les traduit sur le territoire uccllois. Ce second document est complété par des cartes thématiques qui permettent de mieux visualiser et comprendre les propositions.

Dans un troisième temps, le Groupe de travail a ciblé certains quartiers afin d'y superposer les propositions de chaque chapitre. Les quartiers du Melkriek et du Fond de Calevoet ont fait les premiers et de manière coordonnée l'objet de cette simulation.

Tous les comités de quartier membres de l'association, ainsi que toutes les antennes de quartier ont été régulièrement invités à s'associer au travail réalisé depuis 2 ans. Les 2 dernières assemblées générales ont été prioritairement consacrées à la présentation de ces documents. Une version datée du mois de mars 2004 a fait l'objet d'une enquête auprès des membres. Ainsi, un maximum de réactions a pu être recueilli afin de renforcer les positions défendues par l'ACQU.

Son conseil d'administration a enfin adopté définitivement le présent document en juillet 2004.

## Préambule

Pour se rendre à leur travail, 72 % des Belges utilisent leur voiture et 14 % les transports publics. Plus de 300.000 travailleurs se rendent chaque jour dans la Région de Bruxelles-Capitale ; la moitié d'entre eux doit atteindre le centre de la ville.

Tous les matins, on enregistre des dizaines de kilomètres de bouchons sur les autoroutes, les grands axes de pénétration et les artères principales de Bruxelles. Le ring, les grands boulevards, les grande et petite ceintures sont saturés plusieurs heures par jour.

Les rues sont partout de plus en plus fréquentées pour contourner ces difficultés. S'il pleut ou au moindre accident, c'est pire.



*La rue de Stalle est une des « porte d'entrée » au Sud-Ouest de Bruxelles. Les files commencent dès la sortie du Ring à Drogenbos*



*La rue du Doyenné subit un important trafic de transit aux heures de pointes*

Et les perspectives ne sont guère encourageantes. Le parc automobile ne cesse de croître en même temps que le nombre de kilomètres parcourus par an par véhicule.

**Ne pas agir aujourd'hui**, c'est courir à l'étranglement économique d'abord : des échanges commerciaux dynamiques ne peuvent survivre dans un environnement de moins en moins mobile.

**Ne pas agir aujourd'hui**, c'est fermer les yeux sur les dommages pour notre environnement et notre santé, c'est accepter l'insécurité des usagers faibles et ses conséquences en terme d'accidents.

**Ne pas agir aujourd'hui**, c'est accepter l'idée d'une ville déshumanisée, moins conviviale, moins solidaire.

**Mieux vivre la ville**, c'est permettre à tous ses acteurs dans chacun de leur rôle (agent économique, travailleur, habitant, visiteur) d'agir le plus librement possible sans mettre en danger les autres fonctions indispensables à son développement.

Vouloir atteindre cet objectif, c'est donc s'engager dans la voie du compromis.

## Introduction

La mobilité est un problème complexe qui implique des responsabilités, des décisions et des financements à tous les niveaux de pouvoir : fédéral, régional et communal. Cette préoccupation se traduit par un ensemble de principes ou de plans qui font tous référence aux notions de développement durable, de partage de l'espace public et de droit à la mobilité pour tous.

Le **Plan Fédéral de Développement durable 2000 – 2004** préconise l'adoption de mesures favorisant la réduction des nuisances dues au trafic (pollution, bruit,... provoquant des effets sur la santé tant physique que mentale, sur l'environnement, sur le climat, sur l'économie) et l'utilisation de modes de déplacements et de transports plus respectueux de la personne et de l'environnement. Il suggère la maîtrise des besoins de déplacements motorisés, la sécurisation des déplacements, l'innovation technologique, l'utilisation plus rationnelle des moyens de déplacements et le transfert modal au profit des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement. Il fait référence au protocole de Kyoto ratifié par la Belgique et par lequel elle s'engage à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre de 7,5 % d'ici 2008 – 2012.

Le **Plan IRIS des Déplacements** de 1998 fixe les grands axes de la politique des déplacements en Région bruxelloise. Pour éviter l'asphyxie de la Capitale annoncée pour 2005 à cause du trafic automobile croissant, il y est prévu de mieux partager l'espace public en favorisant les transports publics, les cyclistes et les piétons et en décourageant le trafic automobile de transit.

Le **Plan Régional de Développement** adopté par le Gouvernement bruxellois et entrant en vigueur le 25 octobre 2002 vise une politique de mobilité qui assure un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement.

Il entend lutter contre le phénomène du véhicule à passager unique, agir sur les structures urbaines pour diminuer la demande de déplacements motorisés, contribuer à la requalification de l'espace public, protéger les zones d'habitat au profit de la quiétude et de la sécurité des résidents, améliorer la sécurité de tous les espaces publics.

Il suggère une approche intégrée, multi- et intermodale qui trouve un équilibre entre les besoins parfois contradictoires d'infrastructures et d'aménagement de l'espace public en tenant compte en priorité des piétons, des cyclistes et des transports en commun.

La Région veut inverser l'évolution actuelle du trafic et diminuer pour 2010 le volume du trafic automobile de 20 % par rapport à son niveau de 1999.

La mise en œuvre de ces directives fédérales et régionales implique le développement d'actions concrètes, notamment au niveau communal. Ces actions doivent faire l'objet d'une concertation citoyenne et d'une coordination au travers de l'adoption d'un **plan communal de mobilité** qui planifie dans le temps et dans l'espace les différentes mesures à prendre, en tenant compte des moyens budgétaires dégagés. Déjà au niveau local, il est possible de promouvoir une politique innovante qui contribue à améliorer le cadre de vie tout en offrant les moyens d'une mobilité durable. L'adoption d'un tel plan est d'ailleurs soutenue stratégiquement et financièrement par la Région bruxelloise qui propose à chaque commune un nouvel instrument de gestion d'une mobilité durable : la « convention de mobilité ».

Le Collège ucclois a inscrit dans son programme 2001 – 2006 l'adoption d'un plan communal de mobilité. En décembre 2003, le Conseil communal a été saisi d'une proposition de convention de mobilité avec la Région bruxelloise en vue de mettre en œuvre localement une politique globale de mobilité durable.

Les objectifs en sont :

- améliorer la sécurité routière, en particulier celle des usagers les plus faibles
- améliorer les déplacements à pied et à vélo
- améliorer la vitesse commerciale des transports en commun de surface
- améliorer le cadre de vie dans les quartiers
- maîtriser la demande de déplacements par :
  - un aménagement du territoire judicieux,
  - une accessibilité sélective de la ville en voiture couplée à une amélioration de l'accessibilité par un renforcement des moyens de déplacements alternatifs à l'« autosolisme » (propension des automobilistes à être seul dans leur auto)
- améliorer les conditions d'intermodalité entre les différents modes de transport
- coordonner et dynamiser la politique du stationnement
- améliorer la distribution logistique et les livraisons dans la ville

L'automne 2004 verra la désignation par la commune du chargé de projet qui recevra la mission d'élaborer sur une période d'un an environ le plan communal de mobilité.

Compte tenu des engagements communaux en la matière, l'Association de Comités de Quartier Ucclais souhaite prendre l'initiative et se positionner en tant qu'interlocuteur représentatif. Il propose aux Ucclais de s'inscrire dans la dynamique d'une nouvelle mobilité.

# PRINCIPES ET MOYENS DIRECTEURS

*Adoptés par l'ACQU  
en janvier 2003.*

**Préliminaire** : les différents axes présentés ci-dessous se doivent d'être mis en œuvre de manière conjointe et progressive, tant dans le temps que dans l'espace.

Seule une gestion collective des différents modes de déplacements permettra d'atteindre les objectifs rappelés plus haut.

## 1. URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

**Principe** : priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun en vue d'un meilleur partage de la voirie entre les différents usagers, pour une plus grande qualité de vie.

**Moyens** :

- Aménager l'espace public en favorisant :

- la rapidité des transports en commun
- un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers
- la sécurité des déplacements, particulièrement des piétons et des cyclistes
- l'accessibilité aux nœuds intermodaux de transports par les usagers de tout type
- la valorisation des quartiers

*L'aménagement de la voirie doit favoriser le partage de celle-ci et faciliter partout la rapidité des transports en commun (Ch. d'Alsemberg – plaine du Bourdon)*



- **Diminuer les besoins de déplacements motorisés en favorisant :**
  - la mixité des fonctions dans les quartiers
  - la localisation des grands établissements économiques, scolaires et sociaux dans les quartiers bien desservis par les transports en commun
  - le report au-delà des limites régionales, près des principaux nœuds intermodaux, des parkings automobiles de dissuasion
- **Prendre en compte ces différents principes lors de toutes les enquêtes publiques**
- Adopter des règles relatives à l'autorisation de parkings en tenant compte de l'accessibilité du quartier par les transports en commun et en veillant à préserver les intérieurs d'îlots
- Faire respecter la charte de coordination des chantiers

## **2. INFORMATION, INCITATION, CONTROLE**

Principe : encourager les modes alternatifs de déplacement

Moyens :

- Créer un échevinat spécifique pour coordonner les actions en matière de mobilité
- Assurer la formation et l'information des citoyens
- Etablir des cartes des déplacements à Uccle : par type de déplacements et intermodales
- Encourager la réalisation et la mise en œuvre des plans de mobilité au sein des écoles, des entreprises et des administrations
- Organiser le contrôle régulier et efficace des mesures existantes
- Accorder des primes sous certaines conditions

\* \* \*

### 3. CIRCULATION A PIED

Principe : développer la circulation piétonne et la sécuriser

Moyens :

- Garantir l'espace réservé aux piétons : lutter contre le stationnement sauvage, empêcher les voitures de rouler sur les trottoirs, assurer leur entretien, permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, libérer les trottoirs
- Préserver les cheminements existants par un entretien régulier respectueux de leurs caractéristiques (revêtement perméable mais praticable)
- Améliorer le maillage piétonnier par la création de nouveaux cheminements
- Développer les rues piétonnes et les zones résidentielles et les doter d'un aménagement adéquat
- Réduire toutes les entraves aux cheminements piétons
- Privilégier les abords des écoles et des institutions publiques

### 4. CIRCULATION A VELO

Principe directeur : développer la circulation à vélo et la sécuriser

Moyens :

- Soutenir la création du réseau des itinéraires cyclistes régionaux (ICR) ; le compléter par la création de pistes cyclables (séparées du trafic) ou l'aménagement de trottoirs cyclo-piétonniers (signaux D9 & D10) créant un maillage complémentaire
- Installer des emplacements de stationnement pour vélos aux abords des nœuds intermodaux, des écoles, centres administratifs, commerciaux et sportifs,...
- Aménager les contresens cyclistes par marquage au sol de logos vélos en plus des signaux routiers
- Généraliser les zones avancées pour cyclistes devant les feux
- Garantir l'espace réservé aux cyclistes en luttant notamment contre le stationnement sauvage

## 5. TRANSPORTS EN COMMUN

Principe : augmenter la part des transports en commun dans les déplacements

Moyens :

- Prendre en considération la globalité des transports en commun : SNCB, STIB, TEC, De Lijn
- Soutenir les initiatives des autorités qui améliorent le réseau des transports en commun dans le sens :
  - de la fréquence et de la régularité
  - de la rapidité (vitesse commerciale) - (ce sont les 2 objectifs prioritaires) -
  - de l'intégration fonctionnelle des réseaux
  - du confort, y compris des points d'arrêt
  - de leur accessibilité à tous
  - du prix attractif et de l'intégration des tarifs
  - du développement généralisé du réseau, notamment dans les quartiers mal desservis
  - du développement des infrastructures ferroviaires existantes
  - du rabattement vers les gares et nœuds intermodaux
- Aménager l'espace public par la mise en site propre ou semi-site propre des lignes de transport en commun ou par la priorité donnée aux transports en commun sur la circulation automobile

## 6. NOYAUX COMMERCIAUX

Principe directeur : développer les commerces de proximité

Moyens :

- Privilégier les petits centres commerciaux locaux
- Aménager suffisamment d'aires d'arrêt réservées aux livraisons (à certaines heures le matin) et les faire respecter
- Favoriser le stationnement de courte durée
- Favoriser l'accessibilité en transport en commun
- Installer des parkings pour vélos

## **7. CIRCULATION AUTOMOBILE**

Principe : diminuer partout la part de l'automobile dans les déplacements

Moyens :

- Réduire la capacité globale des voiries d'accès à la Région
- Créer des zones imperméables au trafic de transit, en particulier les quartiers d'habitation
- Ralentir à 30 km/ heure la vitesse de la circulation dans les quartiers d'habitation, aux abords des écoles et des hôpitaux

## **8. STATIONNEMENT AUTOMOBILE**

Principe : limiter les capacités de stationnement

Moyens :

- Favoriser le stationnement de courte durée dans les quartiers commerciaux
- Assurer une meilleure utilisation des parkings publics (fléchage – disponibilité)
- Renforcer les contrôles et les sanctions à l'égard du stationnement illicite où qu'il soit constaté
- Réduire le stationnement de longue durée partout, sauf à proximité du domicile des résidents
- Adopter des règles déterminant le nombre d'emplacements de parking des entreprises en tenant compte de l'accessibilité par les transports en commun

## **9. TRAFIC LOURD**

Principe : limiter le trafic lourd

Moyens :

- Définir des restrictions de trafic
- Prévoir en périphérie des emplacements pour le stationnement du trafic lourd

\* \* \*





## **LA MOBILITE A UCCLE**

### **Propositions en faveur d'un projet de ville et de déplacement durable**

**ACQU – Juin 2004**

## **TRADUCTION DES PRINCIPES ET MOYENS DIRECTEURS**

*texte : Alain THIRION*

*cartes, photos et couverture : Georges MICHEL*

*« groupe mobilité » animé par Alain THIRION*

*ont participé au groupe mobilité : N. Dussart, G. Matt, J.  
Hirschbühler, J. Dekoster, B. Maldague, A. Robe, J. Niffle*

# TRADUCTION DES PRINCIPES ET MOYENS DIRECTEURS

*Adoptée par l'ACQU en juillet 2004*

## 1. INFORMATION

Créer un « Observatoire permanent de la mobilité » au niveau communal : il doit proposer des ajustements réguliers des mesures décidées en se fondant sur un recueil organisé de données. Les Comités de quartier en sont des relais.

Mettre en place des programmes de **sensibilisation** spécifiques pour modifier les comportements en faveur des transports en commun, des déplacements à pied et à vélo.

Il faut viser tant les décideurs (le monde politique uclois, l'administration communale) que les usagers (nous sommes tous à des moments différents soit automobilistes, soit piétons, soit cyclistes, soit ...).

Exemples : événements grand public pour promouvoir un nouveau mode de déplacement, cartes avec itinéraires spécifiques, police à pied et à vélo, brochures spécifiques, profiter d'actions telles que « Uccle, ma découverte », la semaine de la mobilité,...

Cibler les publics prioritaires : les jeunes via les écoles, les entreprises privées et publiques

Encourager les plans de mobilité dans toutes les entreprises privées comme publiques, les plans de déplacements scolaires (recherche d'itinéraires sécurisés, protection des abords des écoles,.... en associant les parents)

Développer le tourisme à pied et à vélo par la création d'itinéraires thématiques

Par exemple : faire connaître la brochure relative aux GR de Bruxelles pour montrer comment le GR de Uccle se relie aux autres GR, notamment vers Forest, Linkebeek et Watermael-Boitsfort ; faire connaître les chemins classés ou sur la liste de sauvegarde.

Favoriser l'éducation des usagers : missions de la police, des écoles, des clubs cyclistes, piétons, automobiles,.... : organiser des cours de conduite, des brevets scolaires, créer des vélo-écoles pour adultes

Assurer le respect des dispositions réglementaires en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de circulation



## 2. CIRCULATION A PIED

### 1. MAINTENIR LES CHEMINS ET SENTIERS EXISTANTS

Etablir une carte du réseau piéton existant reprenant tous les chemins, notamment sur base des photos aériennes, cartes IGN, plans cadastraux : chemins communaux vicinaux, privés (servitudes), mais aussi chemins sur des terrains appartenant à des Institutions Publiques : la SNCB (le long du talus du chemin de fer), IBGE, CPAS.

Ils ne sont pas tous repris à l'atlas des chemins vicinaux.

L'entretien des chemins (selon la terminologie de l'atlas des chemins vicinaux) incombe normalement à la commune, celui des sentiers aux propriétaires riverains : veiller à un revêtement correct, à l'éclairage, à la propreté

Exemple qui vient d'être inauguré : la réhabilitation du tronçon Sud du sentier n°64 et la création d'une liaison avec le sentier n°121 qui permettra d'éviter la traversée des terrains des Jeunes Jardiniers

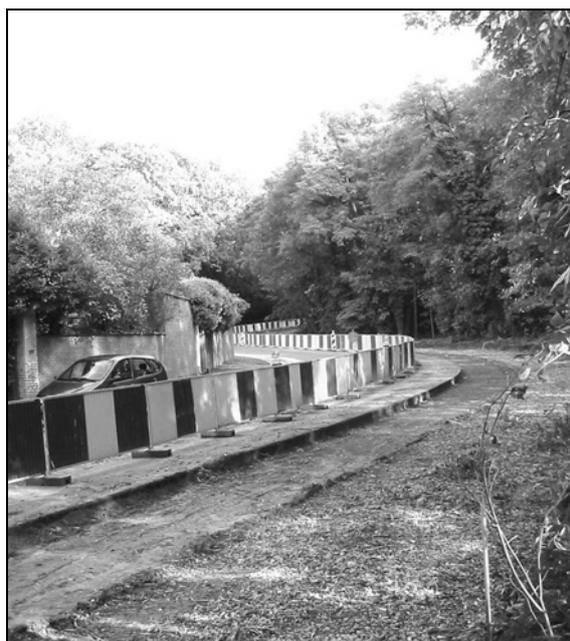
Réhabiliter le tronçon Nord de ce sentier n°64 vers la rue Steenvelt

Respecter la spécificité des chemins et sentiers : sentiers de terre (exemple : plateau Avijl), ruelles pavées ou dallées (exemple : chemin des Roses), chemins pavés ou empierrés (exemples : rue Engeland, Crabbegat), passage dans les lotissements (exemples dans le Homborch), chemins à travers les parcs et domaines (exemples : le bois de Buysdelle, la réserve du Kinsendael, la Forêt de Soignes...), les chemins creux (Kauwberg, propriété Delvaux, bois de Verrewinkel ...) . Certains de ces chemins sont classés (exemple : le Crabbegat), d'autres sont sur la liste de Sauvegarde (le Delleweg ?).



*Le Crabbegat longe le parc de Wolvendael : il est classé et intégralement repris dans le GR12.*

*D'importants travaux ont été réalisés rue Engeland pour compléter la promenade verte*



Mieux baliser le GR 12 (sentiers de Grande Randonnée), la promenade verte du PRD et la continuité verte du PRD (maillage vert et bleu, carte n°4 du PRD), ainsi que deux autres GR qui passent à Uccle: le GR 512 va de Diest à Grammont; il emprunte à Uccle la drève des Bonniers en Forêt de Soignes, le Vallon du Grasdelle, la Petite Espinette et passe par l'avenue de Castonier vers Linkebeek, et le GR 126 qui va d'Auderghem à Membre sur Semois qui passe – via le Bois de la Cambre - en Forêt de Soignes par le sentier du Vuylbeek et le sentier des Bouleaux.

Permettre le passage sous les arrêts SNCB de Stalle et de Calevoet aux personnes à mobilité réduite, aux poussettes et aux vélo, tout en sécurisant ses passages (entretien et lumière)

## 2. AMENAGER DE NOUVEAUX CHEMINEMENTS PIETONS

Créer un maillage de chemins Nord-Sud et Ouest-Est et relier les différents quartiers entre eux et avec les communes voisines.

Relier les gares et les arrêts de transports en commun, les pôles de transfert intermodal. Créer des liaisons piétonnes protégées avec le Bois de La Cambre et la Forêt de Soignes.

Ces cheminements doivent figurer au PRAS, PCD et PPAS et avoir un statut légal

Compléter le réseau existant par des tronçons manquants.

Par exemple : aménager un cheminement piéton vers le parc Tenbosch et l'Abbaye de La Cambre à Ixelles, qui rejoindrait les chemins de la ville au centre ville (cfr. PRD) ; sur ce trajet, il faudrait aménager l'espace public en faveur des piétons conformément au manuel des espaces publics (arbres, etc...)

*Il faudrait aussi relier le réseau de chemins d'Uccle à ceux de Linkebeek et de Watermael-Boitsfort à travers la Forêt de Soignes.*

De nombreux cheminements piétons à travers de grands espaces manquent et doivent avoir un statut.

*Exemples :*

- créer un nouveau chemin reliant la rue des Trois Rois (en impasse) au sentier n°64
- prévoir des cheminements piétons dans des bâtiments accessibles au public : par exemple la clinique Ste Elisabeth
- plateaux Avijl et Engeland

Valoriser les chemins piétons naturels le long du chemin de fer (maillage vert)

Créer des rues piétonnes

Exemple : rue X. Debue

Créer des zones résidentielles (signalisation F 12) dans toutes les rues étroites qui ne permettent pas de garantir la sécurité des différents usagers. La circulation des piétons y est prioritaire sur celle des automobilistes dont la vitesse est limitée à 20 km/h.

Exemples : avenue F. Folie, rue des 3 Rois, rue de Linkebeek, Moensberg, rue du Roseau

Essayer de rouvrir des chemins qui ont été fermés récemment (exemple : plateau Avijl, branche occidentale du Crabbegat)

## Propositions de cheminements

### A. axes Nord-Sud :

#### 1. parc Tenbosch - gare de Linkebeek via la gare de St-Job

Ce cheminement permet de rejoindre au Nord les chemins de la ville du PRD (centre) par la place Flagey, l'Abbaye de La Cambre et le parc Tenbosch et au Sud la gare de Linkebeek et la gare de Holleken.

En plus, il faut aménager des liaisons vers le Bois de La Cambre par l'avenue Montjoie, la clinique Ste Elisabeth et vers le Vert Chasseur

#### 2. Forest - gare de Linkebeek via la future halte du Lycée Français (cfr. PRD)

#### 3. gare de St-Job - Rhode St Genèse via le parc de Fond'Roy

En plus, il faut aménager des liaisons vers la Forêt de Soignes au niveau du Vivier d'Oie, du Fort Jaco et du Prince d'Orange et aussi une liaison vers l'itinéraire 1. par le bois du Verrewinkel

### B. axe Ouest Est le long de la ligne 26 du chemin de fer (maillage vert)



*Le Chemin du Puits se prolonge le long de la ligne 26 et forme une importante connexion piétonne au Sud de la ch. de St Job qui devrait être prolongée le long de cet axe*

### 3. AMENAGEMENTS DIVERS

Favoriser le passage des piétons aux carrefours :

Bordures biseautées à inclinaison faible, marquage au sol cohérent, multiplier les traversées piétonnes protégées et surélevées, notamment aux abords des écoles, des centres commerciaux, des parcs et espaces verts ;

Aux traversées pour piétons avec feux : régler un temps d'attente réduit et un temps de traversée plus long. Par exemple : traversée de la chaussée de Waterloo pour rejoindre le Bois de La Cambre

Multiplier les traversées piétonnes protégées avec feux à commander manuellement et à temps d'attente réduit

Sécuriser les abords des écoles et des centres sportifs. Assurer un encadrement des élèves à pied (rangs)

Aménager les carrefours en favorisant les traversées piétonnes (contre exemple : carrefour Chaussée de St Job / Rue Engeland

Faire connaître les carrés et les laisser accessibles au public

Les trottoirs :

- Les débarrasser des voitures (par l'installation de bollards, barrières, haies, ... ), des poteaux de signalisation, des emprises commerciales excessives,... ; sanctionner avec rigueur
- Assurer une largeur minimum des trottoirs (1m50) et leur entretien
- Favoriser l'accès piéton aux centres commerciaux, administrations communales, cliniques et hôpitaux, écoles, tous les bâtiments publics en général.



*A proximité de l'administration communale et des commerces, les carrefours sont sécurisés à l'aide de bollards*

Les passages souterrains près des gares de Calevoet et de Stalle sont régulièrement dans un état de propreté inacceptable et d'entretien (luminaires) insuffisant. Des rampes doivent être aménagées.

Le projet de maillage vert et bleu (qui figure au PRD et dans le dossier de base du PCD), doit effectivement être appliqué sur le terrain.

Exemples :

Le dossier de base du PCD indique une liaison piétonne et cycliste à créer entre le Kinsendael et le Keyembempt à travers la plaine du Bourdon et un pôle de transfert intermodal à la gare de Calevoet



### 3. CIRCULATION A VELO

#### 1. AMENAGEMENTS GENERALISES

Sens uniques limités (= sens interdits ouverts aux vélos) dans au moins 90 % des sens uniques, dotés de signaux routiers et de marquages au sol

Zones avancées pour cyclistes à tous les carrefours avec feux spécifiques

Plateaux traversants

Parkings-vélo (barres en U et vélo-boxes, éclairés) aux arrêts de transports publics (train, trams, bus), dans les écoles et les centres sportifs, près des édifices communaux, bibliothèques, hôpitaux, noyaux commerciaux et administratifs

Transport organisé des vélos dans les trains, voire les bus et les trams

Organiser dans les écoles des déplacements encadrés à vélos pour des groupes d'élèves

Promouvoir le marquage des vélos contre le volet l'équipement complet des vélos (catadioptrés, bandes réfléchissantes, feux,...)

Location de vélos dans des lieux stratégiques (par exemple, Gare de Calevoet)

Création de chemins cyclistes (signalisation F99a) autorisant cyclistes, piétons et cavaliers

Faciliter le passage des cyclistes dans les tunnels des arrêts SCNB Stalle et Calevoet.



*Parking-vélo situé juste en face de la gare de Calevoet et de plusieurs bus permettant l'intermodalité des transports*



*Piste cyclable de la rue de Stalle prolongée bénéficiant d'un marquage au sol et d'un revêtement particulier*

#### 2. PISTES CYCLABLES

Créer des pistes cyclables sur trottoir (signaux D9 et D10) ou hors voirie partout où c'est possible (à défaut seulement, bandes cyclables bien visibles sur lesquels les automobiles ne pourront ni s'arrêter ni stationner)

Assurer leur entretien régulier et les libérer de tout encombrement

Propositions de pistes :

A. Les I.C.R. et autres bandes cyclables régionales

Transformer les Itinéraires Cyclistes Régionaux en véritables pistes cyclables qui protègent plus efficacement les cyclistes

Achever les I.C.R. (seul le n° 1 est achevé ; il manque le n° 3, le n° 11, le B et le C)

Aménager la promenade verte (voir chapitre Circulation à pied)

B. Création d'un réseau complémentaire de pistes cyclables en privilégiant les lignes de crête et les fonds de vallée

Rue Keyenbempt, Rue Fr. Vervloet

Avenue de Beersel, Avenue du Melkriek (jusque Vervloet))

Rue du Bourdon : de Linkebeek à la station SNCB Moensberg

Rue de Linkebeek, Moensberg (zones résidentielles)

Avenue des Tilleuls

Avenue des Sophoras, Chemin des Aliziers

Rue du Roseau (zone résidentielle), Rue des Griottes

Rue des Bigarreux, Avenue de la Gazelle, Rue Engeland

Rue Papenkasteel (à partir de la Chée St-Job), Rue de Verrewinkel, Avenue de la Chênaie

Avenue des Eglantiers, Avenue des Chalets, Avenue du Prince d'Orange

Avenue Victor-Emmanuel III

Rues du Wagon, Engeland, Kinsendael, Geleytsbeek, des Pêcheurs, Basse, de la Pêcherie Dieweg

Rue E. Van Ophem, Cauter



*Rue E. Van Ophem, Cauter, chemin le long de la déchetterie, permettant de rejoindre l'axe de la Chaussée de Stalle*

Avenue Wansart, Rue Gambier, Rue Beeckman, Avenue de l'Aulne

Avenue Decroly, Place Vander Elst

Rue Victor Allard, Rue du Bambou

Rue Gatti de Gamond (à partir de la Rue Allard), Rue J. Bens, Avenues de Floréal, des Balkans, de Messidor

Avenues Coghén, de l'Echevinage, Kamerdelle, du Manoir, des Statuaires, Houzeau

Rue du Doyenné, Parvis St-Pierre

Sukkelweg, Rue Robert-Jones, Bosveldweg, Avenue Gobert

Chemin à travers l'hôpital Ste Elisabeth (de l'Avenue De Fré vers Langeveld)

Avenue de l'Observatoire, Avenue du Vert-Chasseur, Champ du Vert-Chasseur

Avenue Hamoir

Avenue Montana



## 4. TRANSPORTS EN COMMUN

### 1. DEVELOPPEMENT DU RER

#### a) Fréquence :

Augmenter la fréquence tous les jours (y compris le week-end) à 4 trains RER par heure (3 le dimanche) de 6 H 00 à minuit, avec arrêt à chaque station, en assurant un cadencement régulier.

#### b) Chaque arrêt doit être équipé :

d'un parking adapté au quartier, d'emplacements vélos protégés des intempéries et sécurisés, d'accès piétons facilités, d'arrêts de correspondance avec les autres réseaux de transports en commun, de cartes et horaires, de points d'achats de titres de transports automatisés, d'abris avec sièges ou banquettes.

Leur entretien et leur nettoyage doivent être assurés.

Chaque arrêt doit être accessible aux personnes à mobilité réduite (par exemple : le quai direction Boondael de la Halte St Job uniquement accessible par un escalier).

#### c) Le matériel roulant :

doit être composé de motrices à accélération rapide et de compartiments à embarquement facilité pour tous les usagers (poussettes, chaises roulantes, vélos).

#### d) Les lignes :

#### Ligne 124

Ajouter un arrêt « Moensberg » permettant la correspondance avec la ligne 26.

Maintenir l'arrêt « Linkebeek » à Linkebeek pour autant que la distance entre les arrêts Moensberg et Linkebeek justifie le maintien de 2 points d'arrêts aussi rapprochés.



*Gare de Calevoet*

## **Ligne 26**

Déplacer l'arrêt « Moensberg » permettant la correspondance avec la ligne 124.

Ajouter un arrêt « Boterberg » à Linkebeek.

Ajouter un arrêt « Lycée Français ».

Mettre en œuvre l'arrêt programmé au « Vivier d'Oie ».

Augmenter les destinations vers « Etterbeek », à prolonger vers « Luxembourg » et « Schumann ».

## **2. DEVELOPPEMENT DES AUTRES MOYENS DE TRANSPORTS EN COMMUN**

### **a) Fréquence :**

Du lundi au vendredi :	heures de pointe :	10 véhicules par heure
	en dehors :	6 véhicules par heure
Le samedi :		6 véhicules par heure
Le dimanche :		4 véhicules par heure

### **b) Trois définitions :**

#### Voie prioritaire TC

Voirie partagée avec les autres usagers, mais dont l'aménagement garantit la priorité de passage aux transports en commun et permet l'augmentation de la vitesse commerciale des transports en commun (bus et trams) par :

- sites d'embarquement avancés,
  - semi – sites propres (site propre pour la seule voie située à proximité d'un carrefour),
  - feux prioritaires TC aux carrefours (par télécommande),
  - dissuasion automobile (gestion des feux, des sens de circulation,...),
- en fonction des circonstances locales.

Il s'agit de l'aménagement minimum de toute voirie empruntée par une ligne de tram ou de bus.

#### Site propre TC

Voirie partagée avec les autres usagers, mais dont l'aménagement réserve un espace dévolu exclusivement aux TC (pas de taxi).

Nouveaux sites propres à créer :

- Chaussée de Waterloo, de la Petite Espinette à l'Avenue Pastur
- Rue Engeland et Rue du Château d'Or

#### Voie réservée TC

Voirie aménagée, réservée aux transports en commun, ainsi qu'aux piétons et cyclistes ; interdite au trafic automobile.

Proposition : Rue du Wagon

### **c) Les lignes :**

Maintien des lignes existantes ; prolongation de plusieurs lignes ; création de 2 nouvelles lignes de bus, pour relier des nœuds intermodaux, désenclaver le Sud-Est de la commune et créer des lignes transversales Ouest-Est plus directes.

## **TRAMS**

### **Matériel roulant plus silencieux**

#### **Ligne 55**

Prolonger au Sud jusqu'au Boterberg à Linkebeek, pour permettre la correspondance avec la ligne SNCB 26 (et espace de parking à créer)

Mettre la ligne en site propre Rue Engeland et Rue du Château d'Or

Envisager la mise en sens unique d'une partie de la chaussée d'Alseberg (du Globe à l'Altitude 100) pour permettre la mise en site propre du tram dans cette portion (et éviter son engluement actuel dans le trafic)

#### **Ligne 52**

Inchangée

#### **Ligne 91**

Prolonger à l'Ouest vers l'autoroute E 19 (sortie 18) en site propre pour favoriser l'intermodalité (espace de parking à créer)

*Le Rond-point des Menhirs (entrée dans Bruxelles depuis Drogenbos)*



#### **Ligne 18**

Prolonger au Sud jusqu'à la Chaussée de Waterloo (IRSA - Prince d'Orange). Alternative possible via la Halte SNCB du Vivier d'Oie.

Mettre la ligne en site propre sur le tronçon :

Chaussée de Waterloo : Prince d'Orange - Pastur

#### **Ligne 92**

Prolonger au Sud jusqu'à la Chaussée de Waterloo (IRSA - Prince d'Orange)

Mettre la ligne en site propre sur le tronçon :

Chaussée de Waterloo : Prince d'Orange – Pastur

#### **Ligne 4**

Création d'un ligne entre la Gare du Midi, la station pré-métro Albert, l'Avenue Churchill (site propre), la traversée du Bois de la Cambre (à créer en site propre via l'avenue de Diane et de la Sapinière) pour rejoindre la ligne 94 avant la station boondael en direction de la Gare de Boisfort.

### **Lignes 3 / 23 et 90**

Inchangée

## **BUS**

Matériel roulant plus silencieux, moins polluant, plus confortable

### **BUS STIB**

#### **Ligne 38**

Déplacer le terminus dans le quartier du Homborch jusqu'à l'Institut Pasteur (sans passer par Linkebeek)

Entre la gare de Calevoet et le Globe, emprunter la Rue du Wagon et la Rue de Stalle

Dévier le tronçon Nord (vers la Bascule) après l'Avenue de la Floride par l'Avenue Montjoie

#### **Ligne 37 (à créer)**

Terminus Sud devant la station SNCB Linkebeek

Trajet : Avenue des Hospices, Avenue Dolez, St Job, Vivier d'Oie, Chaussée de Waterloo (Vert Chasseur, Bascule), vers Flagey

#### **Ligne 40 (à créer)**

Terminus Ouest sur le parking Institut des Classes Moyennes (Infac – Infobo)

Trajet : Rue de Stalle, Avenue Brugmann, Square des Héros, Avenue Defré, Chaussée de Waterloo, Chaussée de La Hulpe, vers Boondael - ULB

#### **Ligne 43**

Déplacer le terminus Sud (Vivier d'Oie) à la Grande Espinette (avenue Brassine)

Mettre la ligne en site propre sur les tronçons :

Grande Espinette – Prince d'Orange

Rue Engeland et Rue du Château d'Or

*Arrêt de bus et de tram à la Gare d'Uccle  
Calevoet*



#### **Ligne 41**

Déplacer le terminus Ouest (Gare de Calevoet) face à la station SNCB Linkebeek

Trajet : Rue du Bourdon (Avenue des Tilleuls), Rue du Château d'Or, Chaussée de St Job, Vivier d'Oie, Chaussée de Waterloo, Chaussée de La Hulpe, vers Boisfort - Auderghem

### **Lignes 48 et 51**

Inchangées

### **Ligne 60**

Déplacer le terminus Sud (Vivier d'oie) jusqu'à la Petite Espinette, par la Chaussée de Waterloo

Mettre la ligne en site propre sur le tronçon :

Petite Espinette – Pastur

### **Ligne 98**

Inchangée

## **BUS TEC**

### **Ligne UH**

Déplacer le terminus de l'autre côté de la Gare de Calevoet (du côté du Dieweg)

Mettre la ligne en site propre sur les tronçons suivants :

Rue du Château d'Or - Rue Engeland

### **Ligne W**

Mettre la ligne en site propre sur les tronçons suivants :

Chaussée de Waterloo, de la Petite Espinette à Pastur

## ***De Lijn***

### **Lignes 153, 154 et 155**

Modifier le trajet Nord par : Rue du Château d'Or, Rue Engeland, Rue du Wagon, Rue de Stalle, vers Drogenbos

Mettre la ligne en site propre sur les tronçons suivants :

Rue du Château d'Or - Rue Engeland

Rue du Wagon (voie réservée TC)

### **Lignes 134 et 137**

Inchangée

## **d) Développement du métro :**

L'instauration de lignes de métro qui permettraient de relier dans des connexions intercommunales des quartiers uclois mal desservis sur le plan des transports en commun pourrait être envisagé.

Néanmoins vu le coût très important de telles infrastructures et compte tenu des besoins prioritaires en mobilité qui peuvent être rencontrés à moindres frais, cette alternative doit, selon nous, être actuellement rejetée au profit d'autres propositions qui amélioreront sensiblement la vitesse commerciale des transports en communs de surface.

**e) Noeuds intermodaux, terminus et arrêts :**

Les principaux noeuds intermodaux : Boterberg, Moensberg, Linkebeek, Petite Espinette, Prince d'Orange, Fort Jaco, St Job (Place et Station), Vivier d'Oie, Vert Chasseur, Bascule, Churchill/Waterloo, Vanderkindere, Héros, Marlow, Globe, Stalle/Neerstalle, Gare de Calevoet, Château d'Or, Bourdon, Ferme Rouge, Cavell/Churchill, Cavell/Defré, et les terminus doivent être équipés d'emplacements vélos protégés des intempéries et sécurisés contre le vol.

Chaque arrêt doit être équipé d'abris éclairés avec sièges, d'accès piétons facilités et protégés, de cartes et horaires, d'un système automatisé d'annonce du temps d'attente.

Une unité tarifaire doit être organisée en tenant compte des réalités urbaines.

Exemple : les stations du Boterberg et de Linkebeek doivent faire partie de la même zone que les stations situées en Région bruxelloise.



## 5. CIRCULATION AUTOMOBILE

### 1. ZONES 30



*A Uccle de très nombreuses rues et quartiers ne sont pas adaptés pour accueillir un flux important de voitures. Ces rues, ainsi que tous les « intérieurs de quartiers » doivent être protégées du trafic de transit pour garantir le maintien d'un cadre de vie de qualité dans celle-ci (Plateau Engeland – Rue de la Gazelle)*

Dans un objectif généralisé de restriction de la vitesse, la zone 30 est d'application sur l'ensemble du territoire communal sauf sur certains axes :

Rue de l'Etoile, Chaussée de Neerstalle

Rue de Stalle, Rue de Stalle prolongée

Chaussée de Drogenbos, Rue du Château d'Or, Rue Engeland (entre St Job et la Gare de Calevoet),  
Chaussée d'Alsemberg (entre le Fond de Calevoet et la Gare de Calevoet)

Rue du Bourdon

Chaussée de St Job (de Engeland à la Place St Job), Avenue du Prince de Ligne

Chaussée de Waterloo  
Rue du Ham  
Avenue Carsoel, Avenue Wolvendael  
Avenue Mercure, Avenue Circulaire, Dieweg, Avenue Houzeau  
Rue E. Cavell  
Avenues des Tilleuls, des Hospices, Dolez (entre Hospices et St Job), Rue de Wansijn  
Avenue du Prince d'Orange  
Avenues Brugmann, Coghen, Churchill, de Messidor (entre Brugmann et Churchill)  
Avenue De Fré  
Chaussée d'Alseberg (entre Sept Bonniers et la Gare de Calevoet), Avenue Goidtsnoven  
Avenue Molière

Si un centre scolaire, sportif ou hospitalier est implanté sur ces axes, une zone 30 doit être aménagée à ses abords.

Les zones 30 sont aménagées pour y réduire effectivement la vitesse (une signalisation ne suffit pas) : chicanes, rétrécissements, dos d'âne, ... en tenant compte des circonstances locales. Mais éviter les demi-mesures inefficaces (ex. rue de la Pêcheurie)

*Dos d'ânes et passages surélevés imposent un ralentissement des voitures*



## **2. REDUCTION DE LA CAPACITE DE CERTAINES VOIRIES**

Dans un objectif de restriction du volume du trafic et dans le cadre d'un partage des voiries avec les transports en commun :

Réduction à une bande de circulation dans toutes les voiries du territoire communal :

Chaussée de Drogenbos (vers Bourdon), Rue du Château d'Or, Rue Engeland (vers St Job)  
Chaussée de Waterloo (dès la limite régionale)  
Avenue Churchill  
Rue de Stalle prolongée

A partir de la périphérie, les points d'entrée dans la commune sont limités aux axes suivants :

Chaussée de Ruisbroek  
Rue de Stalle prolongée  
Rue de l'Etoile  
Chaussée de Drogenbos  
Chaussée d'Alseberg  
Avenue des Hospices  
Chaussée de Waterloo  
Drève de Lorraine

Les points de sortie de la commune vers la périphérie sont les mêmes axes plus la Rue du Bourdon.

Le nombre de véhicules entrants dans la Région par ces différents points est limité :

- soit par des feux gérés de manière coordonnée (entre eux et en tenant compte des objectifs régionaux à atteindre, selon le jour et l'heure) ;
- soit par l'instauration d'une taxe de congestion (cfr Londres) ;
- soit par tout autre moyen adéquat permettant d'atteindre le même objectif.

En cette matière, une coordination régionale est souhaitable.

### **3. CREATION DE ZONES IMPERMEABLES AU TRAFIC DE TRANSIT**

Sur base des axes d'entrée définis plus haut, des quartiers sont ainsi délimités :

#### 1. Homborch

ligne 26, plateau Engeland, Avenue des Hospices, Avenue des Tilleuls

#### 2. Cimetière d'Uccle

ligne 26, Kauwberg, Avenue des Hospices, plateau Engeland

#### 3. Verrewinkel – Prince d'Orange

Avenue des Hospices, Avenue du Prince d'Orange, Chaussée de Waterloo, Drève Pittoresque, Rue de Percke, limite communale Sud

#### 4. Fond'Roy

Avenue Pastur, Chaussée de Waterloo, Avenue du Prince d'Orange

#### 5. Fort Jaco – Vivier d'Oie – Est

Chaussée de La Hulpe, Drève de Lorraine, Avenue Van Bever, Chaussée de Waterloo

#### 6. Kinsendael

Chaussée de St Job, ligne 26, ligne 124

#### 7. Fond de Calevoet

Chaussée d'Alseberg, Rue du Bourdon, limite communale Sud-Ouest

#### 8. Molensteen

Chaussée de Drogenbos, Chaussée d'Alseberg, limite communale Ouest

#### 9. Melkriek

Rue de l'Etoile, Rue Keyenbempt, Chaussée de Drogenbos, limite communale Ouest

#### 10. Invalides

Rue de Stalle, ligne 124, Keyenbempt

#### 11. Montagne St Job

Rue du Ham, Vieille Rue du Moulin, Rue Wansijn, Chaussée de St Job

#### 12. St Job

Avenue du Prince de Ligne, Chaussée de Waterloo, Drève de Carloo, Rue du Ham

#### 13. Dieweg – Sud

Dieweg, Rue Basse, Ch. St Job, Rue Engeland

#### 14. Pêcherie

Avenue Carsoel, Chaussée St Job, Rue Basse

#### 15. Observatoire

Avenue De Fré, Chaussée de Waterloo, ligne 26, Avenue Carsoel, Avenue de Mercure, Avenue Circulaire, Avenue Houzeau

#### 16. Wolvendael

Avenue De Fré, Avenue Houzeau, Avenue Circulaire, Dieweg, Avenue Wolvendael

#### 17. Delvaux

Avenue Brugmann, Avenue Wolvendael, Dieweg, Chaussée d'Alseberg

#### 18. Wolvenberg

Rue de Stalle, Ch. d'Alseberg, ligne 124

#### 19. Merlo

limite communale Ouest, Avenue Kersbeek, ligne 124, Rue de Stalle, Chaussée de Neerstalle

#### 20. Wansart

Rue Victor Allard, Chaussée d'Alseberg, Rue de Stalle, ligne 124



*Les sens interdits sont utilisés pour rendre les zones imperméables au trafic tout en permettant aux habitants de les atteindre (quartier de la maison communale)*

21. Maison communale

limite communale Ouest, Chaussée d'Alseberg, Rue Victor Allard, ligne 124

22. St Pierre

Rue du Doyenné, Avenue Brugmann, Chaussée d'Alseberg

23. Chat

Rue Vanderkindere, Avenue Brugmann, Avenue Coghén

24. Brugmann

Avenue Churchill, Rue E. Cavell, Avenue Defré, Avenue Brugmann

25. Langeveld

Avenue Churchill, Chaussée de Waterloo, Avenue Defré, Rue E. Cavell

26. Vanderkindere

Rue Vanderkindere, Chaussée de Waterloo, Avenue Churchill

27. Folie

Avenue Carsoel, Dieweg, Avenue Mercure

Pour y limiter le transit automobile, des interruptions de voirie, sens uniques opposés, carrefours à sens obligatoires, mises en impasse,... sont installés.

Exemples :

Interruption de voirie : Rue Engeland sous le pont de chemin de fer, Rue Verrewinkel et Av. de la Chênaie sur les ponts de chemin de fer, Rue du Roseau, Rue de Linkebeek, Av. de Beersel

Impasses : Av. du Caporal, des Chalets



**4. STATIONNEMENT ET PARKING**

Organiser des zones de stationnement payantes (sauf pour les habitants) dans les rues commerçantes (horodateurs)

Réserver dans les quartiers commerçants des zones de chargement/déchargement suffisamment nombreuses et les faire respecter

Organiser des zones de stationnement dans les autres quartiers en y privilégiant les habitants :

- une carte de stationnement (payante – tarif peu élevé) par ménage à condition de ne pas disposer d’emplacement de parking,

- une ou plusieurs cartes de stationnement supplémentaires à tarif de plus en plus élevé.

Limiter le nombre d’emplacements autorisés de parking en voirie au nombre actuellement atteint au niveau communal

Créer de petits parkings surveillés (et payants) de transit destinés par priorité (tarification différente) aux habitants de la commune, aux abords de certains nœuds intermodaux situés à la périphérie régionale.

Exemples : Station Moensberg (40 places), Vivier d’Oie (40 places), Plaine du Bourdon (25 places), Petite Espinette (30 places)

Créer de plus vastes parkings de transit au delà de la périphérie régionale.

Exemples : Boterberg, Sortie 18 de l’autoroute E 19



*Les horodateurs permettent de supprimer les « voitures ventouses », dans les zones proches des commerces (quartier maison Communale*



*Parking de dissuasion réservé aux usagers des transports en commun (Gare de Calevoet)*

L’installation de sens uniques ne peut entraîner le doublement de la capacité de stationnement, mais doit au contraire favoriser les circulations piétonne et cycliste (trottoirs, pistes cyclables,...).

Le stationnement sur les trottoirs, sur les passages piétons, près des coins de rue doit être partout sévèrement réprimé ou empêché physiquement (bollards, barrières, demi-sphères, plantations,...).

Un plan d’entreprise de mobilité est rendu obligatoire pour toutes les entreprises privées et publiques de plus de 10 travailleurs et contient un volet « stationnement ». Il doit favoriser l’usage des alternatives à la voiture. Les écoles (enfants et parents) doivent être visées dans le même sens.

## **5. LE CAR-SHARING**

Des stations de car-sharing devraient être installées en certains points stratégiques de la commune : station SNCB d'Uccle-Calevoet, parking Infac-Infobo, devant la Maison communale.

## **6. LES MOTOS**

Les motos suivent (comme c'est d'ailleurs prévu dans le code de la route) les prescriptions relatives à la circulation automobile.



## **LA MOBILITE A UCCLE**

### ***Propositions en faveur d'un projet de ville et de déplacement durable***

**ACQU – Juin 2004**

### **SIMULATION SUD-OUEST**

*texte : Alain THIRION*

*cartes, photos et couverture : Georges MICHEL*

*« groupe mobilité » animé par Alain THIRION*

*ont participé au groupe mobilité : N. Dussart, G. Matt, J.  
Hirschbühler, J. Dekoster, B. Maldague, A. Robe, J. Niffle*

# SIMULATION SUD-OUEST

*L'objectif de cette simulation est d'appliquer à cette zone l'ensemble des propositions reprises ci-avant en les superposant pour en observer la faisabilité.*

## **Localisation et caractéristiques du quartier Sud-Ouest.**

Cette zone est délimitée au Nord par la rue de Stalle, à l'Est par la ligne de chemin de fer 124, au Sud par la limite communale avec Linkebeek, à l'Ouest par la limite communale avec Drogenbos.

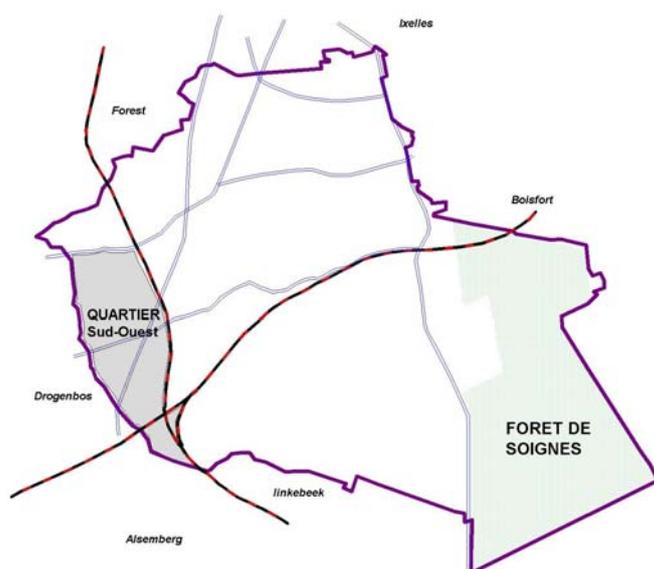
Elle est traversée par des axes automobiles de pénétration importants : rue de Stalle, chaussée de Drogenbos, chaussée d'Alseberg.

La rue de l'Etoile et la rue du Bourdon sont également devenus des axes d'entrée importants de la Région.

Leur saturation entraîne l'envahissement automobile des quartiers avoisinants : l'avenue de Beersel, la rue E. Van Ophem, la rue du Melkriek sont des voiries dont la qualité résidentielle a fortement diminué.

Dans cette zone, le réseau des transports en commun est déjà très dense : les lignes SNCB, les trams et bus de la STIB, les bus TEC et De Lijn sillonnent la zone de part en part. Mais leur parcours reste à maints endroits perturbé par des flux automobiles, ce qui en réduit l'attrait.

Cette zone située en périphérie régionale a surtout vu sa population grandir dans le courant du XX<sup>ème</sup> siècle. Ces quartiers en ont gardé de nombreux chemins, diverses zones vertes qui sont autant d'atouts en terme de mobilité douce.



*Carte de localisation générale du quartier S-O situé à la limite de la Région Bruxelloise. Ce quartier est traversé par 3 axes de circulation importants et délimité par 2 lignes de chemins de fer*

Sept écoles drainent une importante population scolaire tant locale que régionale. On y répertorie un quartier commerçant (Bourdon), deux maisons de repos, deux entreprises de travail adapté, de nombreuses PME, un centre culturel (La Roseraie), deux moulins.

Toutes ces caractéristiques font de cette zone un espace intéressant pour imaginer un autre avenir. A vous de juger si ces perspectives constituent un avenir meilleur. Certes, ce ne sont que des pistes de réflexion. Mais en les mettant ainsi en œuvre, il est enfin possible de se rendre compte à quoi pourrait alors ressembler notre cadre de vie. Des corrections sont certainement nécessaires car nous n'avons pas pensé à tout. A votre tour de réfléchir, de nous faire part de vos réactions pour qu'ensemble notre projet soit plus fort.

## 1. Les transports en commun

Cette zone Sud-Ouest se voit dotée d'un réseau très dense.

### Le RER

La ligne 124 SNCB dispose de 3 points d'arrêt bien situés par rapport à l'ensemble de la zone : Linkebeek, Moensberg, Uccle-Calevoet.

Ces 3 stations permettent de rejoindre l'axe Midi-Nord et le centre de Bruxelles en 12 à 15 minutes tous les ¼ d'heure en semaine.

Linkebeek offre la possibilité de rejoindre Ixelles et le quartier européen via St-Job et Vivier d'Oie.

Moensberg devient une station de correspondance entre les lignes 124 et 26 SNCB.



*Aux alentours de la Gare du Moensberg un ensemble d'aménagements sont prévus pour faciliter un accès sécurisé aux piétons et cyclistes et pour favoriser les correspondances avec les bus*



*Au site du Moensberg se croisent les lignes RER N°26 et 124. La gare devrait être légèrement déplacée pour mieux fonctionner comme correspondance entre ces 2 axes.*

L'une de ces 3 stations est accessible en moins de 20 minutes à pied de tout point de la zone par des cheminements piétons sécurisés :

*Linkebeek : par Moensberg, Sophoras*

*Moensberg : Moensberg, Sophoras, Linkebeek, 3 Rois, Calevoet, chemin longeant la ligne 26*

*Uccle-Calevoet : GR 12*



*Rue du Bourdon, des itinéraires cyclistes permettent de rejoindre les gares et les différents quartiers*



*Chemin longeant la voie N°26 (prolongeant la rue des Sophoras) et garantissant un accès sécurisé à la gare*

Des accès cyclistes sont également assurés:

*Linkebeek : par Bourdon, Tilleuls, Moensberg*

*Moensberg: par Moensberg, Linkebeek, Bourdon, Calevoet*

*Uccle-Calevoet: par Chée d'Alseberg, Van Ophem*

De nombreuses lignes de tram ou de bus convergent vers les 3 stations:

*Linkebeek : 155, 41*

*Moensberg : 155, 41, 38*

*Uccle-Calevoet : UH, 153, 154, 155, 38, 40, 41, 55*

La ligne 26 SNCB dispose de 2 points d'arrêt situés au Sud de la zone :

Boterberg (sur la commune de Linkebeek), Moensberg. Ces 2 stations offrent la possibilité de rejoindre Ixelles et le quartier européen via St-Job et Vivier d'Oie en 12 à 15 minutes tous les ¼ d'heure en semaine.

Moensberg est une station de correspondance entre les lignes 124 et 26 SNCB.

L'accès piéton n'est possible qu'à partir de la ligne formée par la chaussée de Drogenbos.

Des accès cyclistes sont développés vers Moensberg (voir ci-avant).

Des lignes de tram ou de bus convergent vers ces 2 stations :

*Moensberg : 155, 41, 38*

*Boterberg : UH, 153, 55*

De petits parkings automobiles de 30 à 50 places existent près de chaque station. Boterberg dispose d'un plus grand nombre de places (200).



*Le terminus du 55, actuellement à Silence devrait être déplacé, via la Ch. D'Alseberg, jusqu'au Boterberg (correspondance avec ligne 26 SNCB)*

*La rue E. Van Ophem, ne serait plus empruntée par les bus De Lijn et TEC*



## La STIB

### Le tram 55

Terminus au Boterberg (correspondance ligne 26 SNCB). Parking voitures 200 places.

Fréquence en semaine : 6 minutes

Trajet : Chaussée d'Alseberg vers Globe puis St-Gilles, axe Midi-Nord

En 4 min au Bourdon, 7 à Uccle-Calevoet, 10 au Globe

Site propre rue du Château d'Or et rue Engeland, voie prioritaire TC ailleurs

Correspondances avec UH, 153, 154, 155, 38, 41, 43

### Le bus 38

Terminus au Homborch

Fréquence en semaine : 6 minutes

Trajet : Moensberg SNCB, Bourdon (4'), Uccle-Calevoet SNCB (7'), rue du Wagon, Globe (10')

Site propre rue du Château d'Or et rue Engeland, voie réservée rue du Wagon, voie prioritaire TC ailleurs.

Correspondances avec UH, 153, 154, 155, 41, 98, 18, 55

### Le bus 41

Terminus à Linkebeek SNCB

Fréquence en semaine : 6 minutes

Trajet : Moensberg SNCB, Bourdon (4'), St-Job (10') vers Boisfort

Site propre rue du Château d'Or, voie prioritaire TC ailleurs

### Le bus 43

Passe rue Engeland en site propre

Origine : St-Job

Destination : Globe, Square des héros

### Le bus 40

Passe rue de Stalle en site propre

Origine : parking Stalle-Infac-Infobo

Destination : Globe, De Fré, chée La Hulpe vers ULB

### Le bus 98

Passe rue de Stalle en site propre

Origine : Erasme, autoroute E 19

Destination : Globe, Square des Héros

### Le tram 18

Passe rue de Stalle en site propre

Origine : IRSA, Carsoel

Destination : Forest

### Le tram 52

Passe rue de l'Etoile

Origine : Drogenbos-maison communale

Destination : Forest, axe Midi-Nord

## TEC et De Lijn

### Le bus UH

Terminus : Uccle-Calevoet SNCB

Destination : Braine-l'Alleud

Via rue Engeland et rue du Château d'Or (en site propre), Chaussée d'Alseberg, Boterberg (SNCB)

### Les bus 153 et 154

Terminus : Drogenbos (rue de Stalle prolongée) face au Carrefour

Trajet : rue de Stalle (site propre), rue du Wagon (voirie réservée TC), Rue Engeland et du Château d'Or (site propre), Chaussée de Drogenbos, puis Grand'Route jusqu'au Fond de Calevoet, vers Alseberg (153) ou Beersel (154)

### Le bus 155

Terminus : Drogenbos (rue de Stalle prolongée) face au Carrefour

Trajet : rue de Stalle (site propre), rue du Wagon (voirie réservée TC), Rue Engeland et du Château d'Or (site propre), Rue du Bourdon, vers Linkebeek et Rhode-St-Genèse

## La rue du Wagon



*Le long de la voie 124, depuis la gare de Calevoet, jusqu'à la rue de Stalle, le projet d'une « percée routière » (« rue du Wagon ») sera réservé aux Transports en Commun.*

Réservée aux seuls transports en commun, aux cyclistes et aux piétons

## **2. La circulation automobile**

### **Les grands axes**

#### **Rue de Stalle**

Site propre pour les trams 18, 91, les bus 153, 154, 155.

Une voie auto dans chaque sens.

Le rond-point des menhirs représente un des points d'entrée dans la Région. Nombre de véhicules entrants limité. Traversée cycliste protégée.



*Rue de Stalle, le site propre du tram est surelevé et « défendu » par des bollards pour empêcher que la chaussée soit traversée à hauteur des axes secondaires... et que ceux-ci soient empruntés par le trafic de transit.*

#### **Rue de l'Etoile**

Voie prioritaire pour le tram 52. Venant de Drogenbos, rue de l'Eglise, il bloque anticipativement la circulation rue de l'Etoile pendant 2 minutes.

Point d'entrée dans la Région. Nombre de véhicules entrants limité.

Traversée cycliste protégée à hauteur de la rue Keyenbempt.

Parking Infobo-Infac 300 voitures uniquement accessible par le rond-point des menhirs.

### **Chaussée de Drogenbos**

Voie prioritaire pour les bus 153 et 154.

Point d'entrée dans la Région. Nombre de véhicules entrants limité à hauteur de la Grand'Route.

Traversée sécurisée des piétons et cyclistes rue des Trois Rois.

Traversée sécurisée des piétons face au dépôt de bus et plateau surélevé à l'avenue de Beersel.

A partir de la rue Zandbeek, site propre central pour les bus dans le sens vers Bruxelles. Une voie dans chaque sens pour les voitures.

### **Chaussée d'Alseberg**

Boterberg (à Linkebeek) : parking 200 voitures. Halte ligne SNCB 26. Terminus du tram 55. Point d'arrêt des bus UH et 153. En quittant son terminus, le tram 55 bloque anticipativement la circulation Chaussée d'Alseberg pendant 2 minutes.

Voie prioritaire pour le tram et les bus.

Fond de Calevoet : Point d'entrée de la Région. Nombre de véhicules entrant limité. Rond-point sur l'ancien terminus du tram 55. Traversée cycliste et piétonne protégée vers Moensberg.

La montée vers Uccle-Calevoet SNCB ne permet plus de rejoindre la rue de Stalle. Obligation de demi-tour au rond-point à hauteur de l'école communale. Celui-ci intègre la traversée du GR 12. Piste cyclable protégée le long du talus vert et traversée sécurisée pour passer de l'autre côté de la Station d'Uccle-Calevoet. Traversée de piste cyclable à hauteur du restaurant Les Marronniers. Les bus TEC et De Lijn n'empruntent plus ce tronçon.

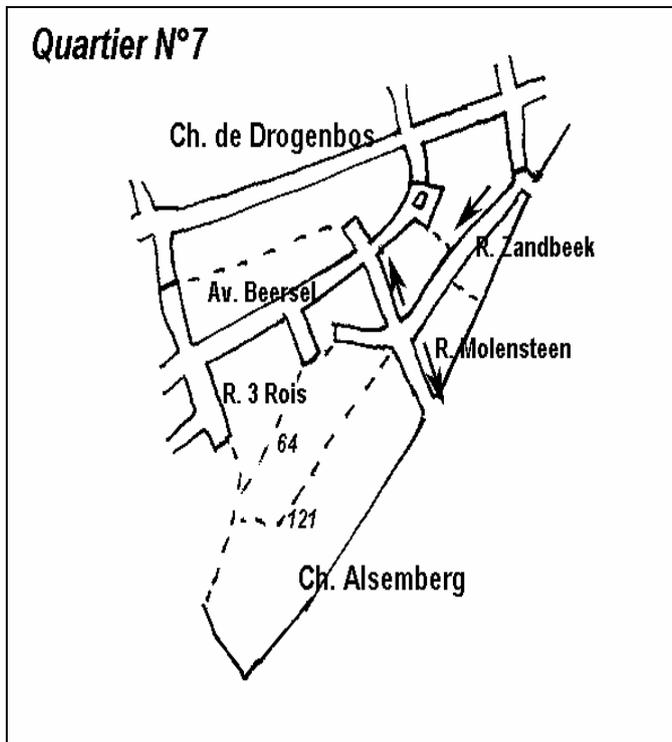
### **Rue du Château d'Or et rue Engeland (partie)**

Site propre pour le tram 55 et les bus UH, 153, 154, 155, 38, 41.

Une voie dans chaque sens pour les voitures.

### 3. Les quartiers

#### Molensteen (quartier n° 7)



Rue Zandbeek : impasse sur la partie donnant sur la chaussée de Drogenbos. Impasse à l'autre extrémité donnant sur l'ancien moulin du Molensteen le long duquel un chemin rejoint la rue Steenvelt. Piste cyclable à double sens sauf sur ce dernier tronçon de la rue Zandbeek. L'ICR poursuit vers le Sud entre la Roseraie et le domaine privé Steenvelt. Tronçon central de la rue en sens unique vers la rue Molensteen.

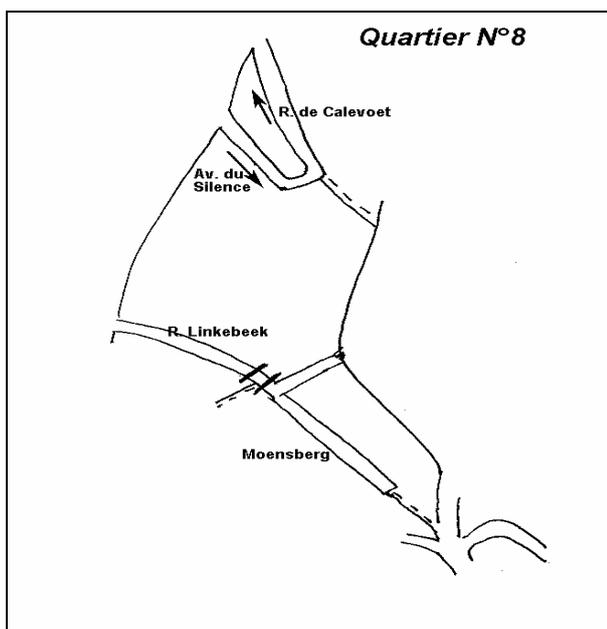
Rue Molensteen : à partir du carrefour avec la rue Zandbeek, sens unique vers la chaussée d'Alseberg et sens unique vers l'avenue de Beersel.

Du côté Nord, impasse prolongée par un chemin qui rejoint la rue des Trois Rois à l'Ouest.

Avenue de Beersel : voirie interrompue à hauteur du petit square près de la chaussée de Drogenbos. Le square forme rond-point de rebroussement.

A partir de ce square, un chemin permet de rejoindre la rue Zandbeek puis la chaussée d'Alseberg (rue Clerckx).

#### Fond de Calevoet (quartier n° 8)



Moensberg : impasse. Zone résidentielle.

Rue de Linkebeek : impasse (sous le pont de la ligne 26 SNCB). Zone résidentielle.

Avenue du Silence : sens unique vers le cimetière.

Rue de Calevoet : sens unique vers la chaussée d'Alseberg. Prolongée par le chemin Linthoutweg vers la rue du Bourdon. Piste cyclable à double sens.

Un chemin longe la ligne 26 depuis la limite avec Linkebeek (rue de la Brasserie) jusqu'à l'avenue des Tilleuls.

Rue des Mûres : sens unique vers la station SNCB Linkebeek.



*La rue des 3 Rois est transformée en impasse pour empêcher tout trafic de transit entre les chaussées de Drogenbos et d'Alseberg.*



*Le Chemin du Keyenbempt, fermé à la circulation automobile doit être préservé et... mieux entretenu. Il fonctionne comme une importante liaison pédestre pour tout le quartier du Melkriek. Il s'agit d'une zone humide et paysagère à préserver.*

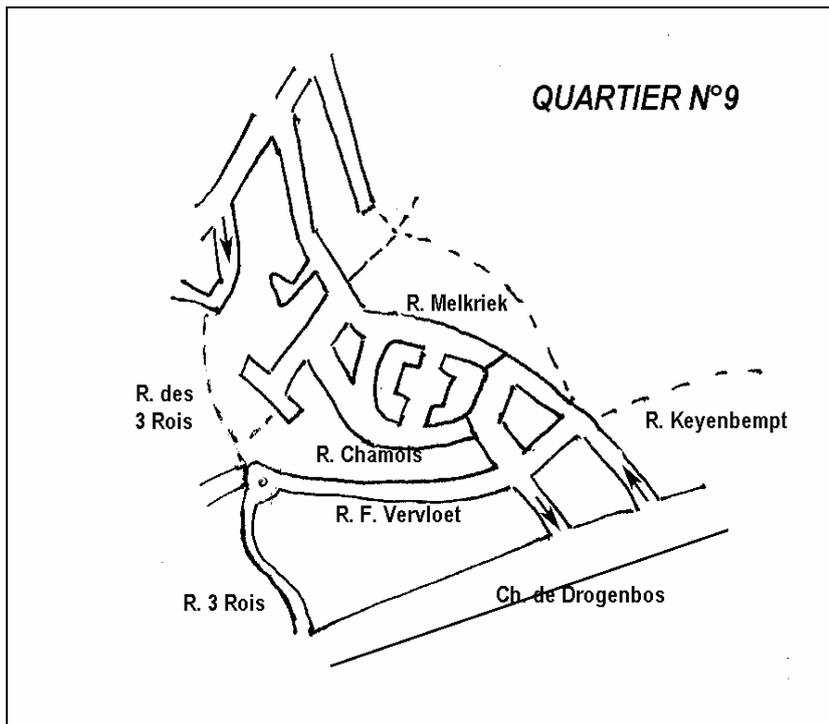
Rue de l'Yser : en sens unique vers Drogenbos.

Rue des Trois Rois : partie Sud en impasse (zone résidentielle). Prolongée par un nouveau chemin qui traverse la plaine du Molensteen où coule à nouveau le ruisseau Linkebeek. Ce chemin permet de rejoindre la chaussée d'Alseberg au Fond de Calevoet via le sentier n° 64.

Partie comprise entre la chaussée de Drogenbos et l'avenue de Beersel interrompue en son milieu (zone résidentielle).

Le sentier n° 121 contourne la propriété des Jeunes Jardiniers. Le sentier n° 64 vers la rue Steenvelt est réhabilité.

### Melkriek (quartier n°9)



Rue des Trois Rois : partie Sud en impasse du côté Nord. Partie Nord en sens unique vers l'Oude Molenstraat à Drogenbos. Entre ces 2 parties, simple chemin piéton et cycliste.

Rue F. Vervloet : partie Ouest en impasse du côté Ouest. Partie Est à double sens. Prolongée par le GR 12 qui monte vers Uccle-Calevoet SNCB.

Rue Keyenbempt : partie Sud à sens unique vers l'intérieur du quartier et logée par le ruisseau Linkebeek remis à ciel ouvert sur le terrain de l'IBGE. Partie Nord en impasse. Entre les deux, chemin piéton et cycliste.

Rue de l'Antilope : double sens.

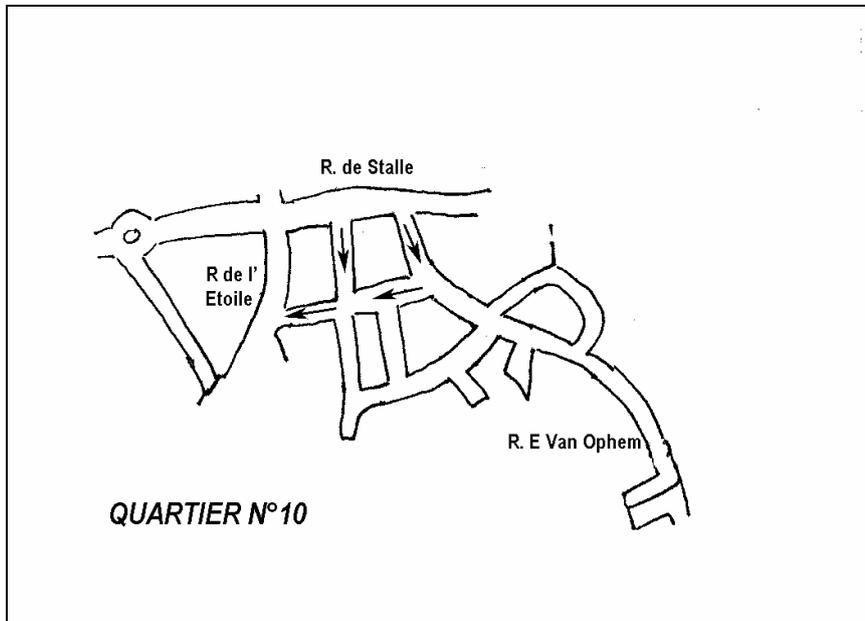
Rue du Melkriek : partie Sud devant l'école juive en sens unique vers la chaussée de Drogenbos. Ailleurs à double sens. Interrompue au carrefour avec la rue de l'Antilope. Partie Nord en impasse à cet endroit.

Rue du Chamois : double sens. En impasse au carrefour avec la rue du Melkriek.

Nombreux sentiers traversants dans le quartier.

La circulation de transit n'existe plus.

### Invalides (quartier n°10)



Rue E. Van Ophem : en impasse à hauteur de Uccle-Calevoet SNCB. Ne permet plus de rejoindre la plaine du Bourdon.

En double sens sauf la partie Nord en sens unique en venant de la rue de Stalle.

Rue E. Michiels : partie Nord à sens unique en venant de la rue de Stalle. Partie Sud à double sens.

Rue des Myosotis : sens unique vers rue de l'Etoile.

La circulation de transit a disparu.