

Association de comités de quartier ucclais a.s.b.l

# UCCLE 2012-2018



## VERS UNE MOBILITE DURABLE !





## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION .....	3
PROPOSITIONS DE L'ACQU .....	5
1. CIRCULATION A PIED. ....	6
2. CIRCULATION A VELO.....	7
3. TRANSPORTS EN COMMUN.....	9
4. CIRCULATION AUTOMOBILE.....	16
5. INFO - PARTICIPATION - ACTION.....	18
CONCLUSIONS.....	19



## INTRODUCTION

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

### Les plans régionaux

Depuis la fin des années 90, la Région bruxelloise a adopté plusieurs plans qui traitent de la politique de mobilité : Plan Régional de Développement 2002, plans Iris 1 et 2 des déplacements en 1998 et 2010. La Région a aussi encouragé chaque commune à élaborer un plan de mobilité qui doit s'inscrire dans les lignes directrices tracées par la Région, à savoir :

- 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 judicieux du territoire, une accessibilité sélective de la ville en voiture, un renforcement des moyens de déplacement alternatifs à l'autosolisme ;
- améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transport.

### Le plan communal de mobilité

Uccle s'est doté de son plan communal de mobilité en 2006.

Il tient compte d'ici 2020 de divers projets régionaux et fédéraux :

- le RER ;
- les ICR (itinéraires cyclistes régionaux) ;
- l'amélioration ou la création de lignes de tram ou de bus ;
- l'extension du (pré)métro vers Uccle ;
- une infrastructure souterraine automobile entre l'avenue Churchill et la grande ceinture ;
- des stations de car-sharing.

Pour ce qui relève des compétences communales, il prévoit :

- la quasi-généralisation des zones 30 et certaines mises en circulation locale ;
- des plans locaux de stationnement ;
- la dissuasion du trafic de transit dans les quartiers résidentiels ;
- l'amélioration de la fluidité automobile et des transports en commun sur les axes "50 km/h" ;
- l'aménagement de certains carrefours ;

- l'aménagement d'ICC (itinéraires cyclistes communaux) ;
- un espace piéton plus large rue Xavier de Bue ;
- la création de la rue du Wagon réservée aux transports en commun ;
- de nouveaux cheminements piétons et cyclistes ;
- des PDS (plans de déplacements scolaires) dans les écoles uccloises ;
- une cellule "mobilité" au sein de l'administration communale ;
- un conseil consultatif ucclois de la mobilité.

L'essentiel de ces mesures communales devait être mis en place, selon le plan, pour 2012.

Dès son adoption en juin 2006, l'ACQU avait relevé certaines faiblesses dans ce plan :

- un manque global d'ambitions ;
- pas d'objectif de diminution globale du trafic automobile ; le soutien à la fluidité automobile ;
- absence d'un réseau cohérent de pistes cyclables ;
- le manque de mesures volontaristes pour encourager les jeunes à recourir à une mobilité douce.

#### Les observations de l'ACQU

A deux reprises, en 2009 et tout récemment en 2012, l'ACQU a évalué la mise en œuvre du plan communal.

Elle constate :

- d'une part, aux niveaux régional et fédéral, les retards pris dans la réalisation du RER, des ICR et dans la gestion coordonnée du stationnement, mais aussi certains progrès au niveau du réseau de la STIB et de quelques aménagements de voiries marquants ;
- d'autre part, la mise en œuvre trop partielle de plusieurs objectifs communaux : zones 30 peu efficaces, mises en circulation locale rares, circulation automobile toujours plus envahissante y compris dans les quartiers résidentiels, pas d'ICC, échec des PDS.

Il est donc logique d'observer qu'à Uccle, la mobilité durable n'a pas progressé suffisamment pour modifier visiblement la situation. L'utilisation de la voiture individuelle a dépassé les limites de capacité de l'infrastructure existante et contrecarre l'usage des autres modes de déplacements.

En plus, la commune devra assumer les conséquences de l'augmentation de sa population, suite à une urbanisation croissante qui peut souvent être liée à

différents projets qui marquent l'environnement : les « Hauts Prés » près de la gare de Calevoet, le lotissement de la plaine du Bourdon, les différents projets sur le Plateau Engeland, et tant d'autres, tous marqués d'une empreinte automobile évidente qui ne fera que complexifier la problématique.

C'est pourquoi l'ACQU a réalisé une actualisation de ses propositions à l'approche des prochaines élections communales. L'ACQU insiste pour que la future majorité considère comme prioritaires, non seulement la mise en œuvre complète et urgente des objectifs communaux du plan communal de mobilité, approuvé en 2006, mais également l'adaptation de ce plan par des mesures plus volontaristes en faveur des piétons, des cyclistes et des transports en commun.

Ces différentes mesures ont pour objectif de favoriser la qualité de vie, la santé, l'environnement et le cadre de vie des Uccllois, actuels et futurs, sans nuire au développement des activités économiques et sociales. Elles n'ont pas un impact financier important pour la commune, mais demandent un réel engagement politique et social.

**La mobilité durable n'a pas progressé suffisamment pour modifier visiblement la situation. L'utilisation de la voiture individuelle a dépassé les limites de capacité de l'infrastructure existante et contrecarre l'usage des autres modes de déplacements.**

## PROPOSITIONS DE L'ACQU

L'ACQU, au travers de ses propositions, a pour objectifs :

- d'augmenter la part des déplacements à pied, à vélo et en transports en commun au détriment de l'automobile dont l'usage doit diminuer, tant en proportion qu'en nombre absolu ;
- d'encourager par tous les moyens de communication les modes les plus "acceptables" de déplacement et d'impliquer les citoyens dans cette prise de conscience.

Nous sommes tous à des moments différents soit automobilistes, soit usagers de tram ou bus, soit cyclistes ou piétons. L'objectif est de modifier nos comportements vers des modes de déplacement moins polluants, dans l'absolu moins accaparants d'espace, plus respectueux de la ville et de ses habitants.

**L'objectif est de modifier nos comportements vers des modes de déplacement moins polluants, dans l'absolu moins accaparants d'espace, plus respectueux de la ville et de ses habitants.**



## 1. CIRCULATION A PIED.

### ACTIONS :

- Aménager l'espace public afin de réserver par priorité (avant l'espace réservé à l'automobile) un espace sécurisé aux piétons, en pensant systématiquement aux PMR (personnes à mobilité réduite) ;

- Encourager spécifiquement les jeunes à se déplacer à pied (avec la collaboration des écoles).

### MOYENS :

- Garantir l'espace réservé aux piétons, et même l'améliorer : lutter contre le stationnement sauvage (verbalisation plus systématique), empêcher les voitures de rouler sur les trottoirs par le placement de bollards, de barrières et de haies, assurer l'entretien des trottoirs, garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (respect de la largeur minimale), libérer les trottoirs de tous les obstacles qui les encombrant;

- Préserver les cheminements existants par un entretien régulier (revêtement perméable mais praticable) ;

- Développer les rues et espaces piétonniers et semi-piétonniers, les zones résidentielles au sein desquelles les piétons sont prioritaires sur tous les autres usagers, là où des trottoirs ne peuvent être aménagés, dans certaines artères commerciales très fréquentées, sur des places où la convivialité doit primer ; par exemple : rue Xavier de Bue, rue F. Folie, place Saint-Job (en partie),...;



- Améliorer le maillage piétonnier par la création de nouveaux chemins ; exemples : traversée de la plaine du Molensteen entre l'extrémité de la rue des Trois Rois et le Fond de Calevoet, création d'un itinéraire piéton le long de la ligne 26 ;

- Publier et diffuser largement une carte du réseau piéton spécifique (chemins, zones résidentielles, promenade verte,...) ;

- Favoriser le passage des piétons aux carrefours : bordures biseautées, marquage au sol cohérent, multiplier les traversées piétonnes protégées, notamment aux abords des écoles, des centres commerciaux, des parcs et espaces verts, des arrêts de transports en

commun ; aux carrefours avec feux, régler un temps de traversée plus long pour les piétons ;

- Eclairer les passages piétons dans les endroits dangereux ;

- Sécuriser les abords des écoles ; y assurer un encadrement des élèves à pied (rangs Pedibus); promotion à intégrer dans les PDS (plans de déplacements scolaires) ;

### Interventions à réaliser par la commune:

La compétence communale peut ici s'exprimer pleinement, sans engager de grands frais.

**Dans les zones résidentielles, les piétons sont prioritaires sur tous les autres usagers.**

## 2. CIRCULATION A VELO

### ACTIONS :

- Aménager l'espace public afin de réserver partout par priorité (avant l'espace réservé à l'automobile) un espace sécurisé aux cyclistes ;

- Encourager spécifiquement les jeunes à se déplacer à vélo (avec la collaboration des écoles).

### MOYENS :

- Développer une attitude proactive en faveur de l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux.

- Créer un réseau cycliste communal composé essentiellement : de pistes cyclables (régionales et communales) (carte n° 1), de chemins aménagés ouverts aux cyclistes, de zones résidentielles, de SUL (sens unique limité), d'impasses, de trottoirs mixtes piétons/cyclistes, de traversées protégées des grands axes.

Ce réseau doit viser prioritairement l'accès aux écoles, aux zones commerciales et d'activités, aux arrêts SNCB, de trams et de bus.

- Publier et diffuser largement une carte du réseau global ucclais (incluant les ICR, la promenade verte, les stations VILLO (carte n° 2), les parkings vélos);

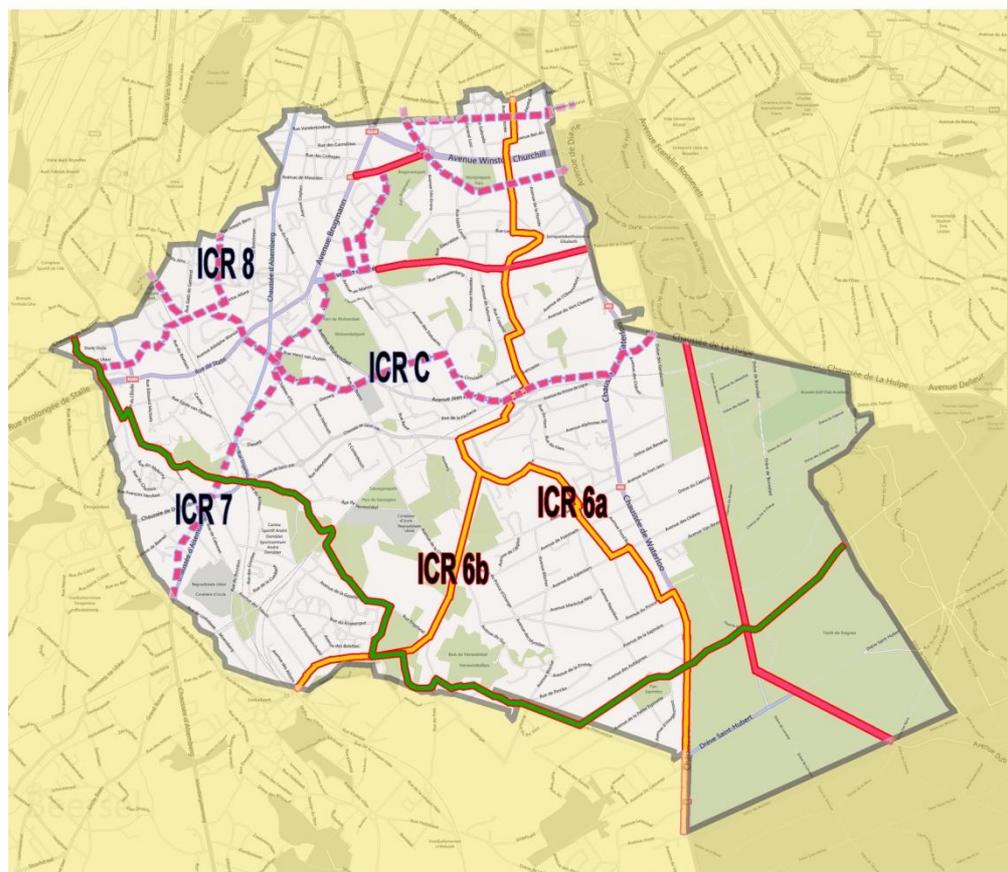
- Installer des emplacements de stationnement sécurisés pour vélos aux abords des nœuds intermodaux, des équipements publics et privés, dans les écoles, dans les noyaux commerciaux,...;

- Généraliser les PDS (plans de déplacements scolaires) dans toutes les écoles ucclaises en veillant à y faire inclure des mesures volontaristes d'encouragement à l'utilisation du vélo pour les déplacements scolaires ;

### Carte n° 1 : La circulation à vélo.

Situation existante: Pistes cyclables et réseaux cyclistes.

-  Promenade Verte
-  ICR 6
-  Tronçons de pistes cyclables
-  Itinéraires Cyclistes Régionaux prévus mais non concrétisés.



## Carte n°2 : La circulation à vélo. Stations villos existantes, prévues et suggestions pour le futur.

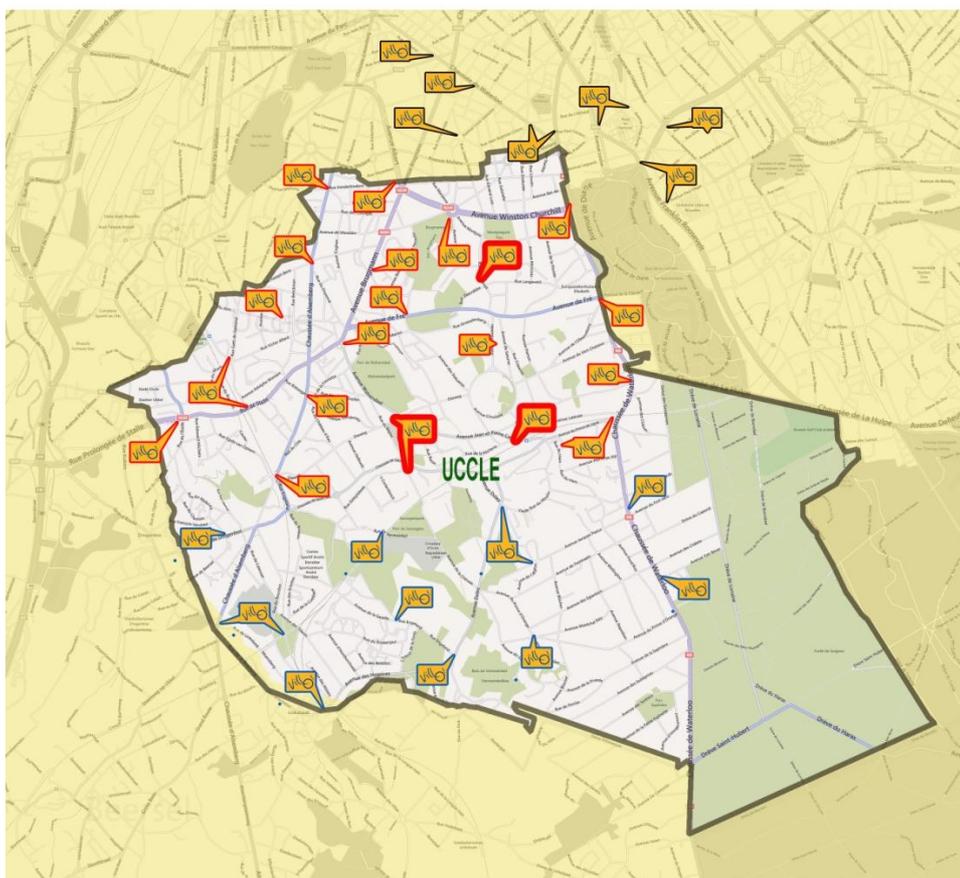
- Rendre suffisamment visibles les contresens cyclistes (SUL) ;

- Soutenir le développement de stations VILLO aux endroits les plus stratégiques (carte n° 2) : tous les arrêts SNCB, Homborch, terminus 51.

### Interventions à réaliser par la commune

Légères (possibilité de subsides régionaux) pour un résultat évident dès que les aménagements sont cohérents et que l'information est bien diffusée.

-  Stations existantes sur Ixelles à proximité d'Uccle
-  Stations prévues à Uccle (Hiver 2012 - versant nord de la vallée de St Job)
-  Stations manquantes au maillage prévu
-  Suggestions pour l'aménagement de stations au sud de la vallée de St Job



**Aménager l'espace public afin de réserver partout par priorité un espace sécurisé aux cyclistes.**



### 3. TRANSPORTS EN COMMUN

#### ACTIONS :

- a) Aménager l'espace public par la mise en site propre des lignes de transport en commun ou par la priorité donnée aux transports en commun sur la circulation automobile ;
- b) 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 et de leur intermodalité,
  - du développement généralisé du réseau, y compris dans les quartiers mal desservis,
  - du développement des infrastructures ferrées de surface (réseau tram).

**Donner la priorité aux transports en commun sur la circulation automobile.**



### Carte n°3: Les transports en commun.

**MOYENS :**

#### 3.1. LE RER

La ligne 124 (Linkebeek, Moensberg, Calevoet, Stalle, Forest vers Bruxelles) disposera de 4 voies jusqu'à Moensberg. Selon les derniers plans de la SNCB, la ligne 124 verrait plusieurs de ses rames RER glisser vers Saint-Job, Bruxelles-Luxembourg, Schuman (comme déjà aujourd'hui), mais aussi, après Forest, vers Bruxelles-Gare de l'Ouest plutôt que vers Bruxelles-Midi. S'il faut reconnaître que la gare de l'Ouest offre des correspondances intéressantes avec toutes les lignes de métro bruxelloises, cette option pénalisera spécialement les usagers qui actuellement rejoignent la Gare Centrale et la Gare du Nord de manière directe.

Quant à la ligne 26 (Moensberg, Saint-Job, Vivier d'Oie, Boendael vers les quartiers européens et Meiser), elle partagerait ses trains entre :

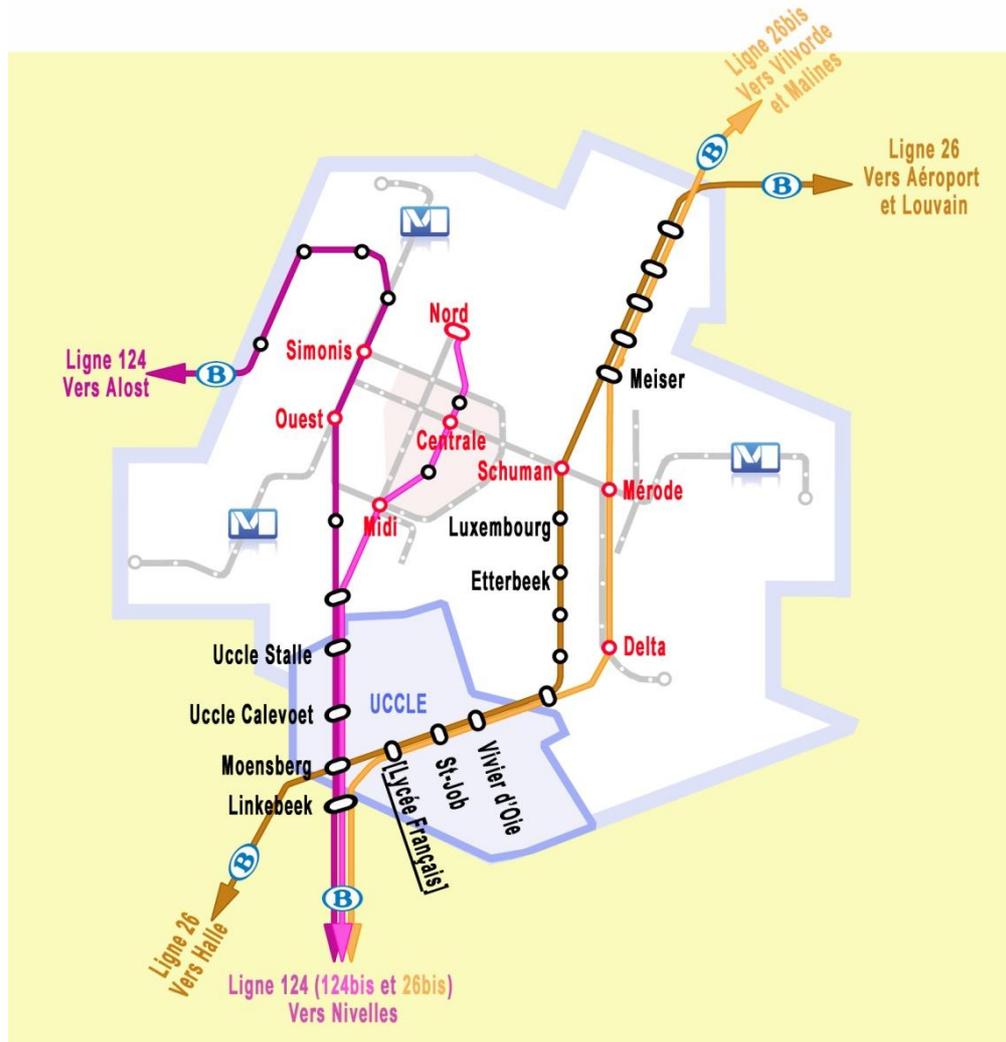
- soit majoritairement Etterbeek, Bruxelles-Luxembourg, Schuman, Meiser,
- soit Mérode, Meiser.

Sur la ligne 26, un arrêt supplémentaire "Lycée français" doit être réclamé pour désenclaver ce quartier en fort potentiel de développement.

Tous les trains RER doivent s'arrêter à Vivier d'Oie.

Les lignes 124 et 26 doivent bénéficier au plus vite (bien avant 2018 !) de fréquences plus élevées en semaine (au moins tous les 1/4 d'heure), ainsi que d'un service allongé en soirée et d'une mise en service les week-end (ligne 26).

Le RER (Réseau Express Régional):  
Scénario tendanciel (SNCB).



**Sur la ligne 26, un arrêt supplémentaire "Lycée français" doit être réclamé pour désenclaver ce quartier**

**Les lignes 124 et 26 doivent bénéficier au plus vite (bien avant 2018) de fréquences plus élevées en semaine, en soirée et le week-end.**

### 3.2. LES TRAMS

Deux extensions paraissent prioritaires : la ligne 92 jusqu'à l'IRSA (avenue Van Bever), la ligne 4 vers Drogenbos (centre commercial Carrefour) voire jusqu'à la gare de Ruysbroeck. Au carrefour Stalle-Neerstalle, les lignes 82 et 97 doivent être déviées en site propre par le rond-point des Menhirs (proposition précise déjà développée par l'ACQU).

Toutes les lignes doivent disposer d'un maximum de sites propres (au strict minimum Rue Engeland à Calevoet - sens descendant aussi - pour la ligne 51, traversée du quartier de la Bascule par la ligne 7), du système de télécommande des feux avec anticipation, d'aménagements anti-bruit et anti-vibrations.

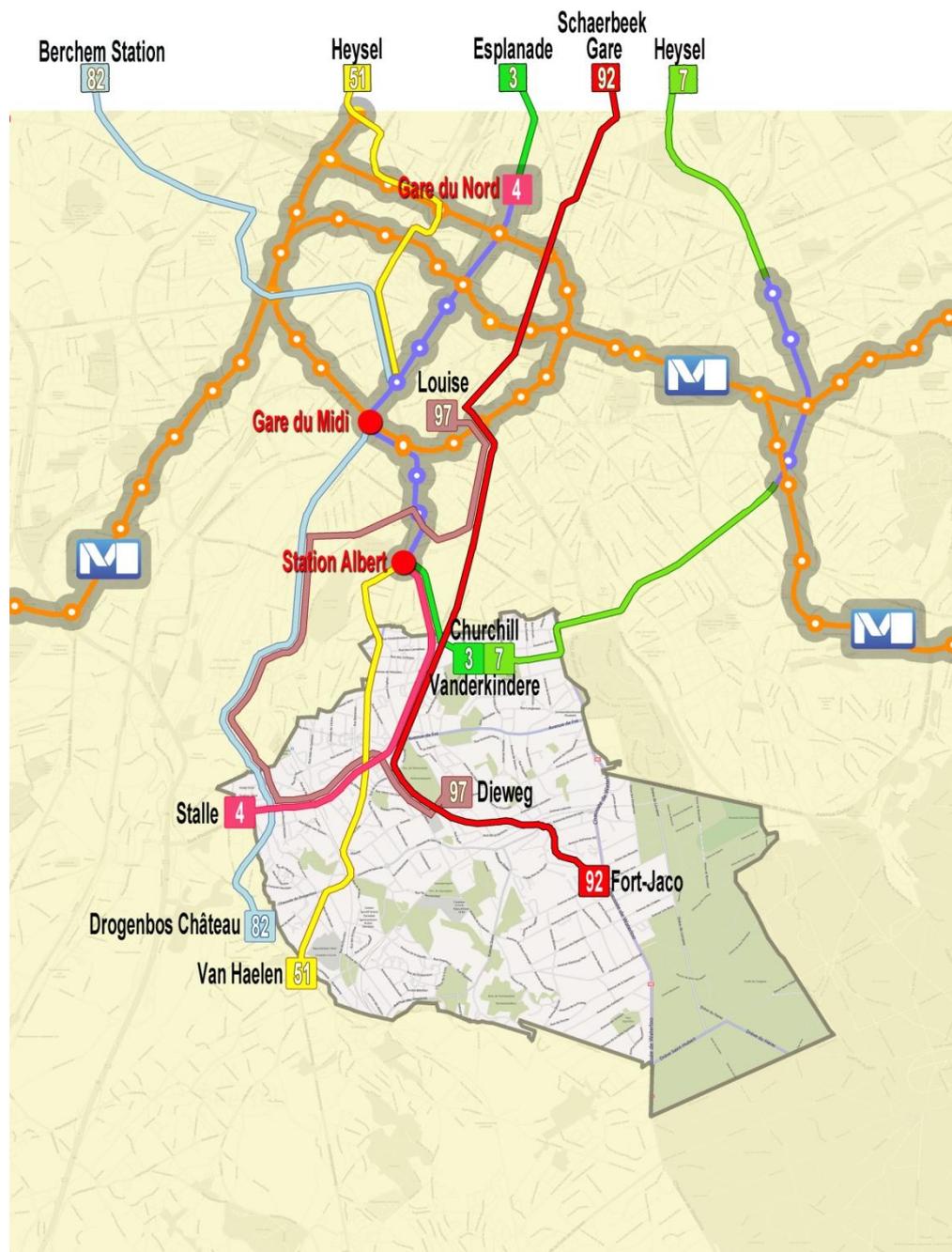
Là où un site propre n'est pas possible (ligne 51 - pour laquelle l'ACQU a proposé des améliorations concrètes - et ligne 92 à la place Saint-Job), la circulation automobile doit être diminuée (par déviations, feux, plans de circulation locaux,...) pour augmenter la vitesse commerciale et la régularité des trams. La Commune dispose en la matière d'un réel pouvoir de faire changer les choses sans pour autant reporter le trafic de transit dans les rues latérales.

Au Rond-point Churchill, la problématique actuelle est inacceptable et dangereuse pour les usagers. Les lignes 3 et 7 doivent être fusionnées et le terminus au Rond-point supprimé. A la place Vanderkindere : réaménager l'espace en centralisant les arrêts de trams pour faciliter les correspondances de quai à quai (ici aussi, l'ACQU a présenté un projet concret visible sur son site internet).

Dans l'hypothèse d'une ligne de métro Schaerbeek - Nord - Midi - Albert (carte n° 5) telle que retenue par la Région, Uccle doit garder un maximum de lignes directes vers le centre. La ligne 4 doit ainsi être prolongée de la place Vanderkindere vers Louise (Palais

### Carte n° 4 : Les transports en commun. Les Trams.

Réseau actuel (2012).



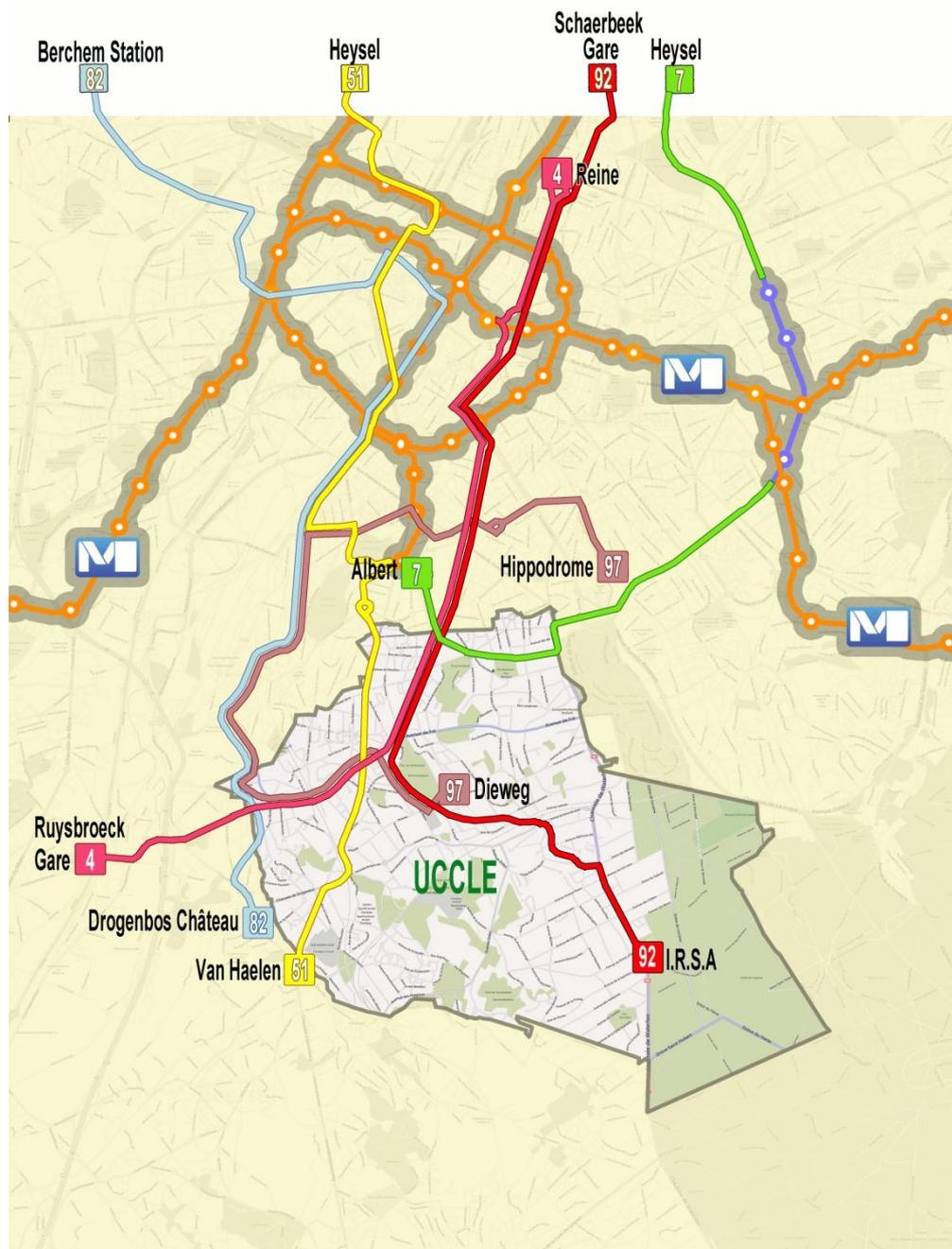
de Justice) en site propre, puis Gare Centrale (le 92 pourra aussi passer par la Gare Centrale). Et la ligne 51 doit être prolongée au delà de Jupiter vers Bruxelles-Midi et Lemonnier, via Albert et Van Volxem. Ces deux lignes ne peuvent être interrompues à Albert. Seule la ligne 7 aurait alors son terminus à Albert (l'infrastructure étant prévue depuis longtemps à cet effet).

Compte tenu du fait que l'offre RER actuelle n'évoluera pas avant de nombreuses années, que l'offre RER future ne favorisera pas les déplacements intra-bruxellois sur la ligne 124, que l'augmentation de la population proche d'Uccle-Calevoet est déjà un phénomène actuel qui n'ira que croissant, il n'y a pas d'autre choix que de développer dès maintenant les capacités de transport du réseau ferré de la STIB, en particulier la ligne 51.



### Carte n° 5 : Les transports en commun. Les Trams.

Proposition de restructuration du réseau tram desservant Uccle suite à l'établissement d'une ligne de métro entre *Schaerbeek* et *Albert*.



### 3.3. LES BUS

L'ouverture de la rue du Wagon aux bus (sans voitures) est une opportunité pour réorganiser certaines lignes et multiplier les possibilités de connexions au réseau global.

Des terminus de lignes pourraient être déplacés : la ligne 60 vers Moensberg SNCB, la ligne 38 vers Calevoet SNCB (via la rue du Wagon).

La ligne 43 pourrait être redessinée : partant de Linkebeek SNCB vers Calevoet SNCB, puis rue du Wagon, Square Marlow, Sainte-Elisabeth, place Saint-Job.

Une ligne à créer (43 bis) : partant de Linkebeek SNCB vers Prince d'Orange, puis chaussée de Waterloo, Bois de la Cambre (avenue Louise - carrefour Legrand).

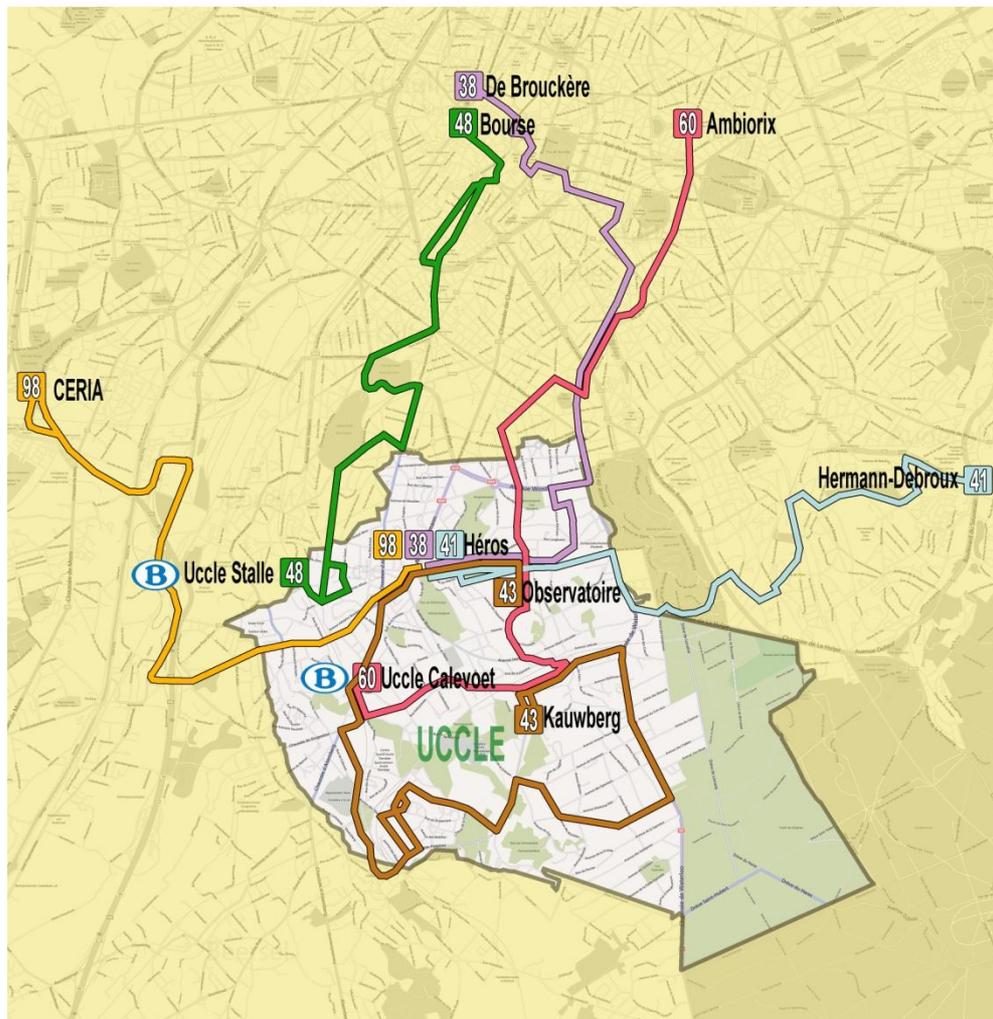
La chaussée de Waterloo doit être pourvue de sites propres, ou à défaut, de bandes bus, partout.

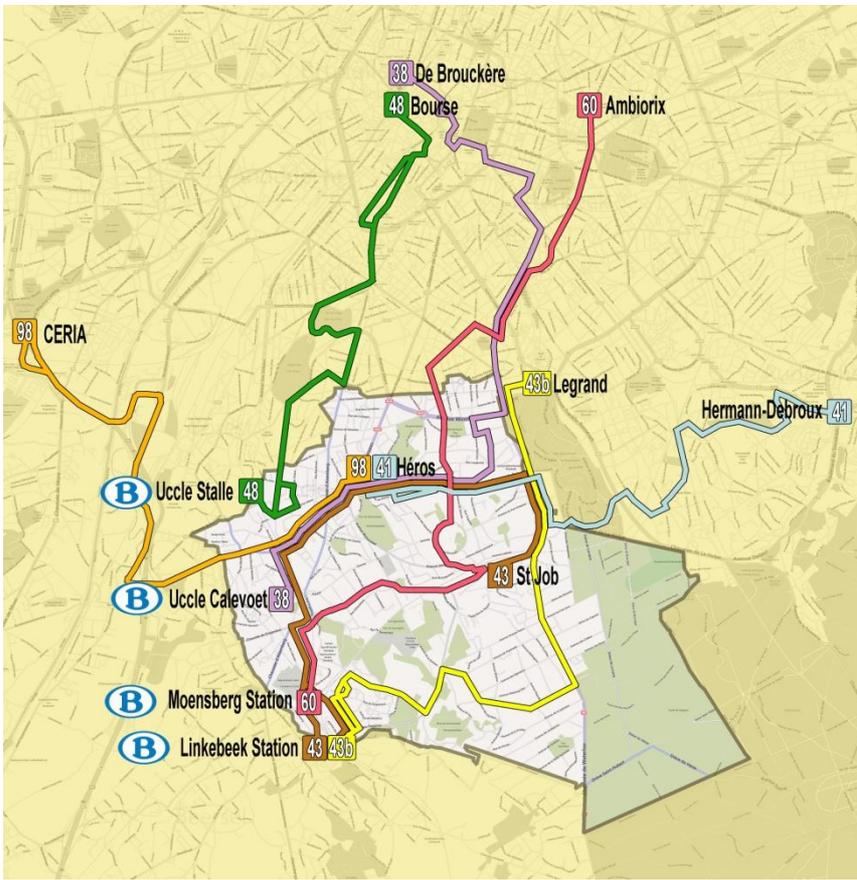
Les bus De Lijn pourraient emprunter la rue du Wagon (carte n° 8 - réseaux TEC et De Lijn).

La Commune devrait aussi examiner l'opportunité de créer un service de bus communaux destinés spécifiquement aux enfants des écoles ucclaises (niveaux maternel et primaire).

### Carte n° 6: Les transports en commun.

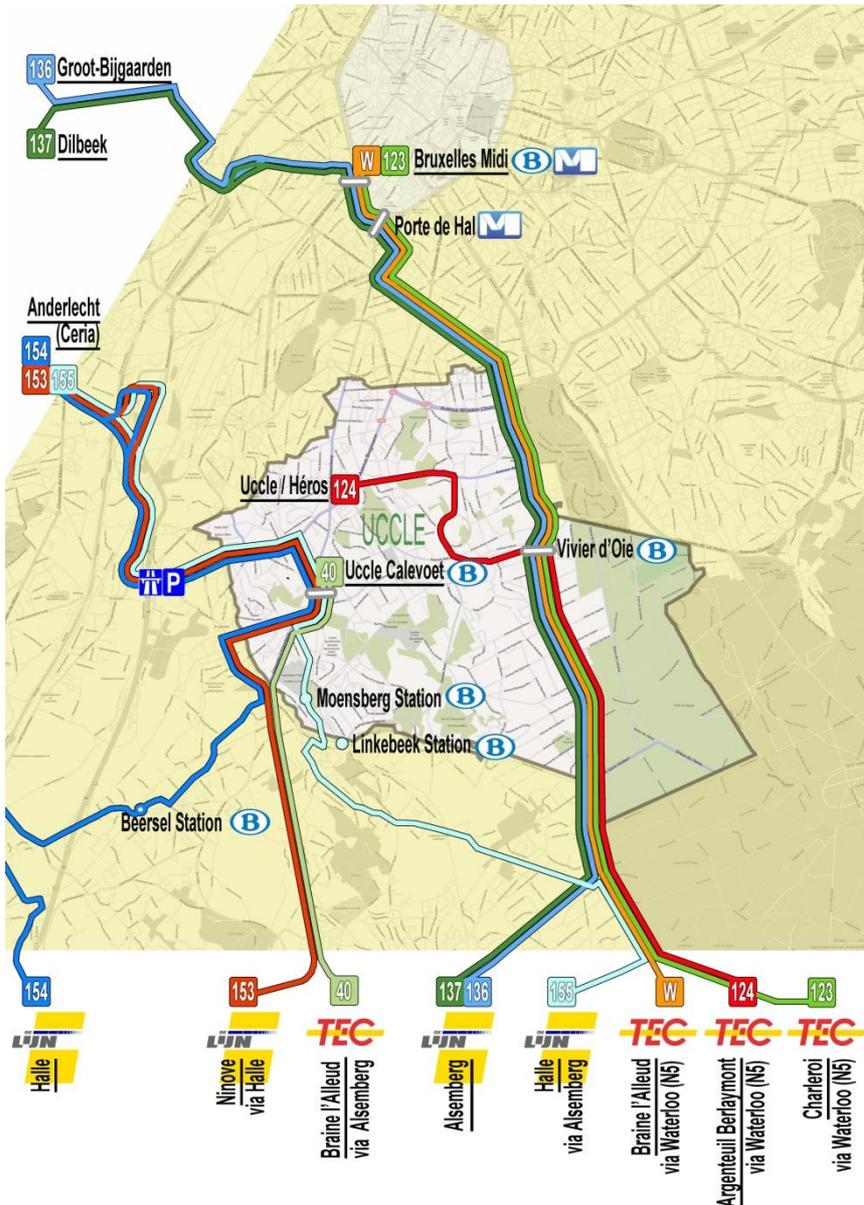
Le réseau bus de la STIB : Situation actuelle.





Carte n°7 :  
Les transports en commun.

Le réseau bus de la STIB :  
Propositions pour le futur.



Carte n°8 :  
Les transports en commun.

Les réseaux bus TEC et De Lijn.  
(Tenant compte de la rue du Wagon)

### Carte n° 9 : Les transports en commun. Le métro à Uccle?

#### 3.4. LE METRO A UCCLE ?

L'extension du métro à Uccle (à partir de la station Albert et bien après 2020 !) est défendue par les autorités communales et sera étudiée par la Région bruxelloise.

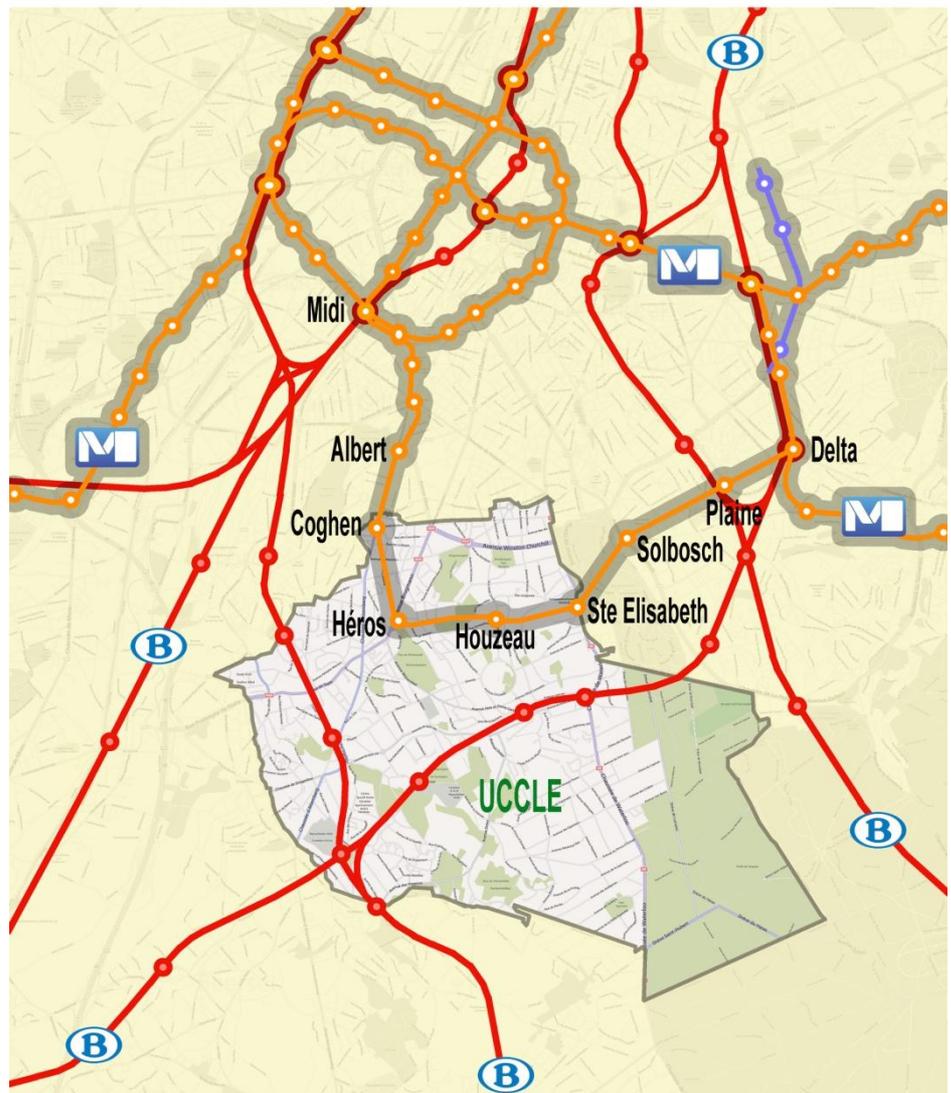
L'ACQU rappelle qu'elle entraînera pour bon nombre d'Ucclois de nouvelles ruptures de charge ( suite à la rupture des actuelles lignes de tram) et que son coût très élevé hypothéquera d'autres investissements.

Le développement du métro n'est pas la solution la plus efficiente dans la perspective des efforts financiers que doit faire la Belgique et la Région bruxelloise. Non seulement sa réalisation représente un investissement largement supérieur par rapport aux transports de surface, mais en outre, l'entretien des stations en sous-sol (énergie, sécurité,...) coûte également très cher et engage lourdement l'avenir financier de la Région.

Pour l'ACQU, un transport en commun enterré ne peut servir de prétexte à une mainmise de l'espace public à l'avantage de la circulation automobile. Il ne doit pas non plus remplacer des lignes de trams que toutes les autorités - tant régionales que communales - doivent rendre plus performantes dès aujourd'hui.

Si le métro devait vraiment être prolongé au delà de la station Albert (en 2025 ?), l'ACQU suggère dès lors une configuration qui serait complémentaire au réseau RER et qui formerait avec celui-ci un maillage de lignes rapides entre différents pôles régionaux d'intérêt majeur (voir carte n°9).

Proposition en cas de prolongation du réseau métro vers Uccle.



Une telle hypothèse ne peut pas entraîner la moindre suppression de lignes de tram à Uccle selon le plan proposé. Et il importe de démontrer la rentabilité financière et l'intérêt en terme de capacité d'usagers transportés d'une telle extension.

#### Interventions à réaliser par la commune

Il s'agit essentiellement d'accompagner les décisions régionales par des mesures de circulation locale qui favorisent les transports en commun, toujours prioritaires.

**Un transport en commun enterré ne peut servir de prétexte à une mainmise de l'espace public à l'avantage de la circulation automobile. L'idée d'un éventuel métro ne peut, en aucun cas, remplacer des lignes de trams qu'il s'agit de rendre plus performantes dès aujourd'hui.**

#### 4. CIRCULATION AUTOMOBILE

##### ACTIONS :

- Aménager l'espace public afin de le sécuriser pour tous ses usagers, en tenant compte des priorités accordées aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun ;



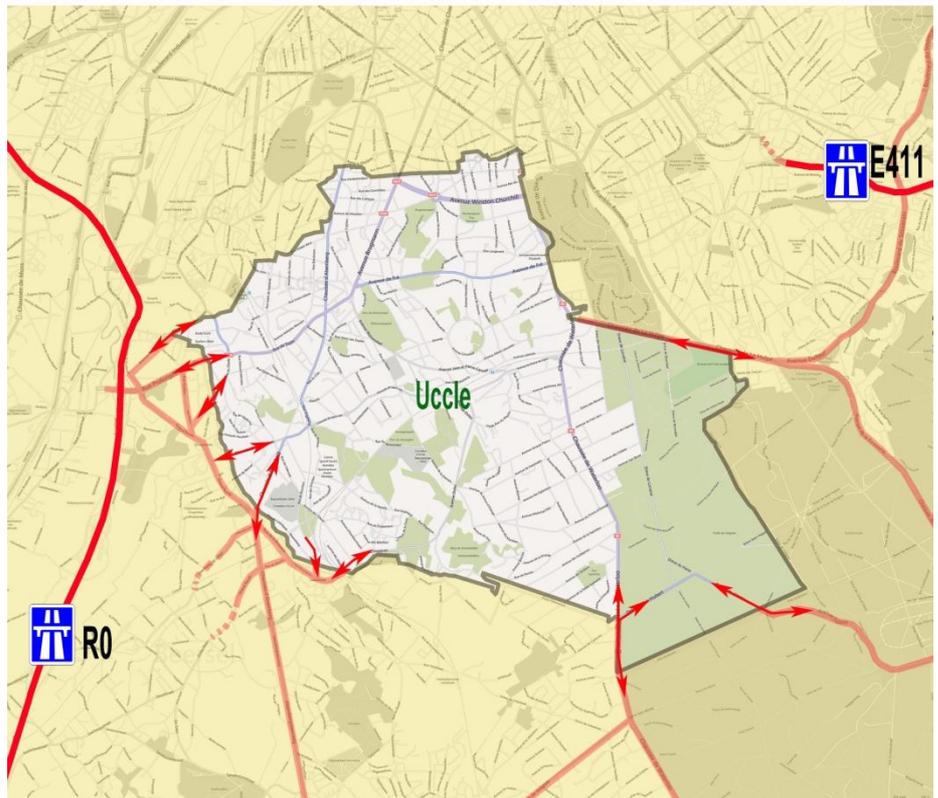
- Réduire la capacité globale des voiries d'accès à la Région ; proscrire l'objectif de fluidité automobile ;
- Créer des zones imperméables au trafic de transit dans tous les quartiers d'habitation ;
- Limiter les capacités de stationnement.

##### MOYENS :

- A partir de la périphérie, les points d'entrée dans la commune doivent être limités aux seuls axes suivants (*carte n° 10*) :
- chaussée de Ruisbroek, rue de Stalle prolongée, rue de l'Etoile, chaussée de Drogenbos, chaussée d'Alsemberg, avenue des Hospices, chaussée de Waterloo, drève de Lorraine, chaussée de La Hulpe ;
- les rues situées à proximité de ces axes ne permettent plus d'entrer dans la Région (sauf les transports en commun éventuels), pour éviter le trafic dans des mailles résidentielles périphériques. Les points de sortie de la commune vers la périphérie sont les mêmes, plus la rue du Bourdon.

##### Carte n° 10 : La circulation automobile.

Les axes d'entrée et de sortie depuis et vers la périphérie.



- Réduire à une bande de circulation toutes les voiries du territoire communal : chaussée de Drogenbos (vers Bourdon), chaussée de Waterloo, avenue Churchill, et y installer des sites propres pour transports en commun et/ou des pistes cyclables ;

- Les zones 30 sont aménagées pour y réduire la vitesse, mais surtout la densité (une signalisation ne suffit pas) : chicanes, rétrécissements, dos d'âne, coussin berlinois,..., mais surtout : circulation en boucle, sens interdits contraires, impasses, voire bornes rétractables activables par les seuls riverains,... Chaque zone constitue un espace au sein duquel le trafic de transit est rendu impossible en voiture. Des plans de circulation locaux y sont adoptés dans le respect des lignes directrices d'une mobilité durable. Les

zones 30 forment un ensemble cohérent qui tend à faire diminuer en tout temps et partout (sauf les grands axes) la vitesse à 30 km/h (notion de "ville 30" plutôt que de zones 30 trop limitées et difficilement applicables) ;

- Favoriser le stationnement de courte durée dans tous les quartiers commerciaux ;
- Réserver dans les quartiers commerçants des zones et périodes de chargement/déchargement suffisamment nombreuses et surtout les faire respecter ;
- Assurer une meilleure information relative aux parkings publics (fléchage – capacité) ; renforcer les contrôles à l'égard du stationnement illicite; adopter des règles plus limitatives



déterminant le nombre d'emplacements de parking tant pour les entreprises que pour les particuliers en tenant compte de l'accessibilité par les transports en commun ;

- Créer un parking souterrain place Jean Vander Elst, à la seule condition de libérer la place de ses parkings en surface ainsi que la chaussée d'Alseberg à proximité, en faveur des transports en commun, des piétons et des cyclistes;

- Renoncer à tout projet d'élargissement de voirie en faveur de l'automobile (exemple : le pont de Verrewinkel près du Lycée Français) ;

- Organiser des zones de stationnement dans les quartiers les plus denses en y privilégiant les habitants :  
une carte de stationnement (payante –

tarif peu élevé) par ménage à condition de ne pas disposer d'emplacements de parking privé, une ou plusieurs cartes de stationnement supplémentaires à tarif de plus en plus élevé et dissuasif ; à compléter par des zones bleues. Veiller au respect de ces mesures.

- Limiter les capacités de stationnement dans tous les projets urbanistiques d'importance (maximum un emplacement pour deux logements) ; ne plus imposer une norme minimale lors de la construction de logements ;

- Limiter le trafic lourd aux voiries où son passage ne pose pas de difficulté de circulation. Interdire strictement et sans exception le trafic lourd dans les voiries locales ;

- Soutenir le développement des stations Cambio sur tout le territoire communal ;

- Soutenir le péage urbain étendu à l'espace RER (donc bien au delà des limites régionales), selon des modalités qui tiennent compte de la période d'usage, des spécificités du véhicule et de l'usage par son utilisateur. Il importe de préserver l'activité économique au sein de la Région;

- Accepter que le Bois de la Cambre redevienne un espace prioritairement réservé aux fonctions d'espace vert et de loisirs, de manière permanente. Il serait cependant opportun de maintenir la traversée du bois, via les voiries condamnées, au passage de bus, à une vitesse de 30km/h maximum.

Interventions à réaliser par la commune:

C'est en ce domaine que l'action communale peut développer ses capacités, moyennant une conviction forte et une sensibilisation citoyenne énergique.

Il est capital que la Commune participe à une vaste réflexion interrégionale relative à l'implantation de grands parkings de dissuasion suprarégionaux.



## 5. INFORMATION - PARTICIPATION - ACTION

### ACTIONS :

- Assurer de manière efficace et régulière l'information des citoyens sur les enjeux de la mobilité, sur l'intérêt général d'adopter aujourd'hui des mesures parfois difficiles qui changent nos habitudes de vie ; ne pas attendre les initiatives régionales pour adopter des mesures locales ;
- Avant toute modification au sein d'un quartier, informer les riverains sur les objectifs des mesures envisagées ;
- Organiser leur implication dans le processus décisionnel et dans l'évaluation des mesures prises ;
- Adapter immédiatement le plan communal de mobilité aux évolutions actuelles et attendues de la réalité ucquoise.

### MOYENS :

- Créer un échevinat de la Mobilité, ainsi que des personnes-relais auprès des écoles, des entreprises et des

quartiers pour mettre en place des plans de déplacements en adéquation avec la volonté régionale et des programmes de développement spécifiques des modes de déplacements alternatifs à l'automobile ;

- Mettre en place des programmes de communication spécifiques pour modifier les comportements en faveur des déplacements en transport en commun, à pied et à vélo. Présenter ceux-ci de manière positive. Il faut viser tant les décideurs et responsables (le monde politique ucquoise, l'administration communale, les pouvoirs organisateurs des écoles, les responsables d'entreprises) que les citoyens, et en particulier les jeunes. Les écoles sont des partenaires indispensables.

Exemples : PDS (plans de déplacements scolaires), événements grand public pour promouvoir un autre mode de déplacement d'actions telles que « Uccle, ma découverte », la semaine de la mobilité,...; police à pied et à vélo ; exploitation du journal communal "Wolvendael" à améliorer ;

- Etablir des cartes de mobilité par type de déplacements et les diffuser largement ;

- Transformer le Conseil consultatif communal de la mobilité pour qu'il soit composé essentiellement de représentants des quartiers, des écoles, des entreprises, des services publics et des noyaux commerciaux ucquois ;

- Organiser des concertations locales de quartier chaque fois que nécessaire ;

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

- Redéfinir la stratégie communale en matière de mobilité dès 2012, le plan communal de mobilité adopté en 2006 ne permettant pas de répondre aux défis futurs et condamnant les Ucquois à une qualité de vie en déclin.





## CONCLUSIONS

Nos propositions paraîtront ambitieuses à certains. D'autres les taxeront d'irréalistes, voire même d'irresponsables.

Les rejeter par principe, au nom de la liberté individuelle de circuler en voiture, partout et tout le temps, nous semble une attitude bien plus irresponsable qui occulte les effets néfastes de ce mode de transport sur notre santé, sur notre vie sociale, sur la ville.

Nous ne sommes pas anti-voiture. Mais il est possible d'en faire un usage modéré, complémentaire aux autres modes de transports, voire de s'en passer en ville. En effet, rappelons que le principe d'une ville, c'est d'y rapprocher - par effet de densité

raisonnable - les activités économiques, sociales, résidentielles et de loisirs.

Environ 40 % des Bruxellois sont sans voiture, par nécessité ou par choix.

Privilégier les transports en commun, la marche à pied et le vélo, c'est les rendre performants et attractifs. Cela passe nécessairement par un effacement partiel et mesuré de l'usage de l'automobile.

# L'Association de Comités de Quartier Ucclois

## Le conseil d'administration

### Président

Bernard JOURET – av. de la Chênaie 79c  
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

### Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A  
tél. (P) : 02 374.97.03 tél./fax (B) : 02.375.78.84  
d.ryelandt@gmail.com

### Trésorier

Xavier RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97  
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29  
tél. & fax : 02.374.60.34  
GSM (préférée) : 0472.719 790 – cepvdqa@skynet.be

Michel DEVRIESE – av. De Fré 29  
tél. : 02. 374.85.80 – michel.devriese@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67  
tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

François GLORIE - avenue de Floréal 35  
tél. : 02.3.444.888. - info@francoisglorie.be

Pierre GOBLET - rue Edouard Michiels 13  
tél. : 02.376.52.78 - pierregoblet@skynet.be

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69  
tél. : 02.375.06.29 – leseul.hendrix@belgacom.net

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10  
tél. : 02.343.21.97  
(B) : b.maldague@credit-agricole.be

Alain THIRION - rue de Linkebeek 39A  
tel. : 02.376.11.49 - athirion58@gmail.com

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367  
tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

## Chargé de mission :

Enguerrand DAVID  
enguerrand.acqu@live.be

## Les Comités membres effectifs

### Bosveldweg asbl

Francis ROGER FRANCE, av. Brunard 11  
tél. : 02.375.37.48.

### Calevoet - Bourdon

Didier GOSSET, Dieweg, 20  
GSM : 0475.96.13.57 – info@calevoet.org

### Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30  
tél. : 02.343.05.41

### Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62

### Fond'Roy asbl

Kathleen STAQUET, av. Fond'Roy 41  
GSM : 0477.35.86.86

### Gracq + NoMo Uccle

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28  
tél. : 02.345.62.92  
www.gracq.org et www.nomo.be

### Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130  
tél. : 02.376.25.52

### Longchamp -Messidor asbl

Anita NYS,  
av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61  
www.longchamp-messidor.be

### Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42  
tél. : 02.376.26.64

### MobilYce

Alain FUKS, av. du Lycée Français 11/19  
tél. : 02.372.08.38

### Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20  
tél./fax : 02.376.61.71  
yvette\_lahaut@yahoo.fr

### Parc Brugmann

Pierre DOR, av. Château deWalzin 6/1  
tél. : 02.343.39.88

### Plateau Engeland-Puits

Luc VAN DEWIELE, chemin du Puits 77  
tél. : 02.374.81.04  
www.plateauengeland.be

### Protection et avenir d'Avijl

Stéphane DAVIDTS,  
av. Verboven 21 – 1160  
tél. (B) : 02.373.57.01  
courriel : stephane.davidts@skynet.be  
www.avijl.org

### Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS,  
av. Verboven 21 – 1160  
tél. (B) : 02.373.57.01  
courriel : stephane.davidts@skynet.be

### Quartier Lorraine

Denys RYELANDT, av. du Maréchal 20A  
tél. (P) : 02.374.97.03

### OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU, rue du Château d'Eau  
97 – tél./fax : 02.374.32.95  
www.oxy15.be

### SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

Stéphane ROYER, Montagne St-Job 28  
tél. : 0496.70.64.51  
www.kauwberg.be

### Homborch / Tilleuls / Alisiers / Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21  
tél. : 02.375.55.78

### Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31  
tél. : 02.374.13.53  
www.valleedulinkebeek.be

## Les « Antennes de quartier »

### Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74  
tél. : 02.374.05.73  
www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

### B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35  
tél. : 02.375.40.94

### Vivier d'Oie

Louise BECKERS, av. Latérale 43A  
tél. : 02.374.13.56

### Geleytsbeek

Bernard JOURET, av. de la Chênaie 79C  
tél. : 02.375.28.48

### Observatoire - Vert Chasseur

Émile VAN KERCHOVE, av. du Vert  
Chasseur 1 – tél. : 02.374.76.88

### Dodonée

Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25/5  
tél. : 02.344.41.51

### Uccle-Centre

Jean-Marie PIERRARD, rue R. Scott 9  
tél. : 02.376.77.43

### Fort Jacob

Jacqueline MILLER, av. du Feuillage 50  
tél. : 02.374.40.76

### Errera - Dupuich - Jones

Jean DUMONT, av. L. Errera 63  
tél. : 02.344.22.50

### Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273  
tél. (P) : 02.332.22.23  
tél. (B) : 02.211.78.53

### Échevinage

Madame BARON, av. de l'Échevinage 21  
tél. : 02.374.43.42

## Uccle 2012 - 2018 Vers une mobilité durable!

*Editeur responsable:*  
Bernard JOURET

*Ont collaboré à la réalisation  
de cette brochure:*

N. DUSSART, F. GLORIE, X. RETAILLEAU  
A. THIRION et E. DAVID

*Impression:*  
Van Ruys Printing

*Tirage:* 10.100 exemplaires imprimés  
sur papier recyclé

Publié avec le soutien de la Fédération  
Wallonie-Bruxelles et de la  
Région de Bruxelles-Capitale

