



Le plan communal de mobilité à Uccle, un enjeu fondamental et qui nous concerne tous

La mobilité est devenue un enjeu essentiel pour la ville. Ses impacts sont multiples au niveau économique, de la qualité de vie, de la santé et du modèle de ville que nous voulons pour demain. Le sentiment général est que la situation empire de façon dramatique depuis 20 ans, que la ville étouffe, qu'une partie des habitants fuient l'agglomération pour ces raisons et qu'un point de non retour risque d'être atteint.

Face à la saturation toujours croissante du trafic, certaines communes bruxelloises, soutenues par la Région, ont pris l'initiative d'établir un plan communal de mobilité. Celui-ci propose une approche intégrée permettant de contribuer à la mise en place d'une mobilité durable en ville.

La commune d'Uccle s'est inscrite dans cette logique et a confié à un bureau d'experts (TRITEL) la réalisation de son plan et de la définition d'objectifs, de scénarii et de mesures concrètes à prendre en faveur de la mobilité à Uccle. Ce projet de plan est aujourd'hui terminé et durant le mois de mai, il fait l'objet d'une consultation et d'une enquête publique auprès des Ucclois.

Vous trouverez dans ce document «notre» lecture du plan et la synthèse des remarques et des critiques formulées par le groupe mobilité de l'ACQU. Nous espérons que ces commentaires vous inciteront à prendre part à l'enquête publique, à formuler des remarques à votre tour. Vos commentaires porteront probablement en priorité sur votre quartier et sur les réalités concrètes que vous connaissez bien. Cependant, nous vous invitons à garder à l'esprit la cohérence générale du plan et la nécessité d'une gestion globale de la mobilité à l'échelle de la commune pour aboutir à un projet de ville durable.

Les étapes ayant mené au plan de mobilité

En 2005, la **phase 1 du Plan communal de mobilité (PCMU)** consistait en un état des lieux et un diagnostic des problèmes de mobilité à Uccle et définissait les objectifs à l'horizon 2020.

L'avis de l'ACQU, remis lors de l'enquête publique (septembre 2005) sur cette première phase était critique. Nous considérons les objectifs minimalistes et laissant la part trop belle à l'automobile. Nous stigmatisons en particulier le manque d'actions de sensibilisation de la population favorisant des changements de comportements.

La **phase 2 du PCMU** (janvier 2006) fixait différents scénarii en faveur de la mobilité. Ces scénarii s'enchaînent dans le temps ; un premier «intermédiaire» doit aboutir en 2013, le second «volontariste» pour 2020.

L'ACQU se félicitait de l'intégration dans la 2ème phase de mesures volontaristes en faveur d'une mobilité durable ; cependant celles-ci engagent surtout des responsabilités régionales et fédérales (RER, transports en communs...) plutôt que des actions du ressort de la commune...

La **phase 3 du PCMU** a pour objectif de traduire ces objectifs et ces scénarii en mesures concrètes sur le terrain. Elle se compose d'un ensemble de cartes et propose des aménagements «quartier par quartier» s'appliquant aux différents modes de transports. C'est cette phase très concrète qui est aujourd'hui (du 1^{er} au 31 mai) à l'enquête publique à Uccle et sur laquelle la population est invitée à apporter ses remarques.

Le contenu du document de synthèse de la phase 3

Ce document comporte certaines avancées favorables par rapport aux conclusions des deux premières phases. Sont considérés comme acquis le réseau des Itinéraires Cyclistes Régionaux (ICR), le RER dans sa totalité, les plans 2008 trams et bus de la STIB, les zones 30 aux abords des écoles, un plan de stationnement Vanderkindere – Bascule et l'existence des lotissements Avijl et Engeland. Si le PCMU avalise donc l'urbanisation future de ces deux plateaux, les mesures proposées semblent bien insuffisantes au vu de la masse annoncée de voitures supplémentaires...

Ce qui est prévu à l'horizon 2013

LES TRANSPORTS EN COMMUN

- ouverture de la rue du Wagon (entre la rue de Stalle et la gare de Calevoet) qui leur est réservée (*une idée présentée et soutenue par l'ACQU*),
- amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun, notamment chaussées d'Alseberg et de Waterloo (qui se verra dotée partiellement de sites propres pour les bus),
- station RER au Lycée Français (*indispensable pour désenclaver ce quartier*),
- amélioration et création de certaines lignes STIB (par exemple un bus de Forest à l'ULB via le Bois de la Cambre).

LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET LE STATIONNEMENT

- classification des voiries selon leur fonction,
- quasi généralisation des zones 30 et certaines mises en circulation locale,
- plans de stationnement dans d'autres noyaux commerciaux,
- amélioration de la fluidité sur les axes à 50 km/h pour dissuader le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et faciliter l'écoulement des transports en commun sur ces axes,
- aménagement de carrefours pour favoriser la fluidité,
- cartes riverains dans les quartiers commerciaux, administratifs et près des gares,
- installation de stations de carsharing.

Viennent s'ajouter à l'horizon 2020 les aménagements suivants

LES TRANSPORTS EN COMMUN

- augmentation des fréquences RER,
- extension du (pré)méto Albert vers le Square Marlow et jusqu'à la gare de Calevoet,
- infrastructure souterraine reliant avenue W. Churchill et boulevard Général Jacques.

LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET LE STATIONNEMENT

- des voiries à 50 km/h passent sous statut 30 km/h,
- des voiries à 30 km/h sont intégrées dans des zones 30.

Mesures d'accompagnement et initiative en faveur des modes «doux» de déplacement

- 4 Itinéraires Cyclistes Communaux (ICC) complémentaires aux ICR,
- balisage et entretien des ICR et des ICC,
- sécurisation de la traversée des grands axes,
- élargissement de l'espace réservé aux piétons rue Xavier de Bue,
- nouveaux cheminements piétons et cyclistes vers les nœuds intermodaux,
- Plans de Déplacements Scolaires (PDS) dans les écoles ucclloises : pédibus et cyclobus,
- création d'une cellule «mobilité» au sein de l'administration communale,
- multiplication des réunions de concertation avec les habitants.





Traduction de ces différentes mesures sur les cartes figurant dans le PCMU

Le rapport final comporte des **cartes générales** illustrant les différents modes de transports et les aménagements effectués en faveur de ceux-ci. Les cartes « transports en commun » par exemple indiquent notamment de nouvelles connexions vers l'ULB et vers Forest pour désenclaver la commune d'Uccle. Les cartes « circulation » présentent le statut préconisé pour toutes les voiries ucceles : 50 km/h, 30 km/h en liaison locale ou zones 30, tant en 2013 qu'en 2020.

Traduction des aménagements dans chaque quartier : Le territoire de la commune d'Uccle est divisé en 13 mailles. Pour chacune d'elles, les changements de sens de circulation automobile, les aménagements cyclistes, les zones 30 et les rues en circulation locale sont indiqués sur **des cartes par quartier**. La dissuasion du trafic de transit est clairement visée.



L'avis de l'Acqu sur le rapport final de phase 3

Le Plan laisse bien apparaître que les transports en commun relèvent de la Région, le RER des autorités fédérales et régionales, les SUL sont imposés par la Région, tout comme les ICR et les objectifs de 70 % du territoire couverts par des zones 30. La commune s'inscrit dans une démarche volontariste positive afin de soutenir les développements initiés à ces niveaux de pouvoir, voire d'en suggérer de nouveaux. Ce qui relève uniquement de la commune concerne les plans de circulation (sens interdits, impasses, zones résidentielles, rues piétonnes...), la mise en œuvre de nouvelles pistes ou itinéraires cyclables, la création de certains chemins piétons. Uccle paraît à ces niveaux moins ambitieuse, même s'il est évident que les mesures avancées représentent un important pas en avant par rapport à la situation existante.

Nos critiques principales concernant le plan portent sur les aspects suivants :

La **diminution globale du trafic automobile** qui devrait être non seulement un objectif prioritaire mais aussi LA condition pour améliorer la mobilité ucceles, n'est pas visée par le plan. Ainsi, la commune n'envisage de diminuer la pression automobile QUE dans les quartiers résidentiels en la reportant sur certaines voiries « fluidifiées » qui devront absorber les passages de ces autos supplémentaires. Nous ne pouvons soutenir une telle politique pour plusieurs motifs :

- Les habitants de ces axes fluidifiés verront leur qualité de vie fortement affectée.

- Déjà aujourd'hui, les principaux axes de la commune sont surchargés... on voit mal comment y faire passer plus de voitures et en particulier aux carrefours (Globe, Bourdon...) qui continueront à étrangler le trafic ainsi que les transports en commun qui y seront « piégés ».

Nous estimons que le PCMU ne propose pas suffisamment de mesures efficaces pour **réduire le trafic de transit à travers Uccle**. Pourtant la position périphérique de la commune en fait un des points d'entrée importants dans la Région bruxelloise. L'ACQU prônait ainsi une réduction des capacités entrantes de véhicules dans la commune en limitant les points de pénétration aux seuls grands axes. Cette mesure n'est pas reprise dans le Plan...



Il ne faudrait pas que **le plan reste un catalogue de bonnes intentions**. Certaines des mesures proposées sont bonnes, mais elles pâtissent de l'absence d'un échéancier précis quant à leur mise en place et de l'assurance de moyens financiers nécessaires à leur réalisation. Par ailleurs, la double volonté de ne pas s'opposer aux personnes fortement attachées à l'automobile et de favoriser la mobilité douce et les transports en commun est en partie incompatible. Elle risque d'engendrer des mesures trop « molles » dont les effets ne se feront pas suffisamment sentir, laissant chacun sur un sentiment d'insatisfaction.

Le recours à une **mobilité douce par les étudiants** des écoles ucclaises n'est pas exploité alors qu'il s'agit d'un élément-clé concernant la problématique de la mobilité à Uccle. Un réseau cohérent de pistes cyclables aurait dû être construit à partir des écoles. Aujourd'hui encore, l'ACQU regrette que seulement 4 ICC complémentaires et quelques centaines de mètres de piste cyclable soient proposés alors que manifestement d'autres possibilités permettent des réalisations concrètes à faible coût.

Les mesures pour **réduire le parking à Uccle** ne sont pas suffisamment dissuasives. Or il est aujourd'hui reconnu et démontré que le parking « appelle » la voiture et engendre donc un trafic plus important. La gestion des parkings (qui est du ressort de la commune) pourrait efficacement favoriser le recours aux transports en commun et réduire (notamment sur de courts déplacements) l'usage de la voiture par les Ucclais eux-mêmes.

Quelques autres éléments relevés par l'ACQU :

- La possibilité de partage des emplacements dans le temps *ne peut entraîner que plus de voitures parmi les ménages ucclais*.
- L'extension du métro défendu par Uccle est tentante. *Mais en enterrant les transports en commun, il n'y a apparemment plus de raison de diminuer la circulation automobile. C'est évidemment faux ! Quant au coût, il est exorbitant.*
- Les mises en circulation locale de certaines rues *n'empêchent pas le passage de transit*.

Conclusion

Nous invitons les autorités communales à multiplier les mesures qui permettent de construire de véritables plans de mobilité intermodaux apportant des solutions alternatives concrètes aux habitants pour rejoindre leurs lieux d'activités en toute sécurité et dans un cadre de vie amélioré. Cela permettrait sûrement d'attirer à Uccle des habitants qui fuient une capitale trop stressante, trop polluée, trop déshumanisée. Ne s'agit-il pas là de l'objectif prioritaire ?

... ET ...

Nous vous invitons tous à prendre part à l'enquête publique sur le plan de mobilité à Uccle en vue de tenter par vos remarques, nourries par votre vécu et votre connaissance pratique du terrain, d'améliorer le plan en question. Lorsque vous parcourrez cette étude intéressante et dans l'ensemble bien faite, essayez de conserver à l'esprit certaines de nos remarques ainsi qu'une vision d'ensemble à l'échelle de la commune pour proposer des mesures durables et profitables à l'ensemble des citoyens.

Le Groupe de Mobilité de l'ACQU

Enquête Publique – Mode d'emploi : Le Plan Communal de Mobilité est soumis à enquête publique du 1er au 31 mai 2006. C'est l'occasion pour chacun de remettre un avis et de faire des remarques sur les choix faits par la commune en termes de mobilité. Vous pouvez consulter le dossier tous les jours ouvrables de 9 à 12 h au service de la Voirie (25, rue Auguste Danse, 1er étage) et le mardi de 17 à 20 h au service de l'urbanisme (même adresse, au rez-de-chaussée). Une version électronique est également accessible sur le site de la commune : www.uccl.be. Trois réunions d'information sont encore organisées par la commune pour répondre à vos questions : le lundi 15 mai à 19h30' à l'école Longchamp (29, rue E. Cavell), le mardi 16 mai à 20h à l'école de Saint-Job (74, rue Jean Benaets) et le vendredi 19 mai à 19h30' à l'école de Calevoet (90, rue Fr. Vervloet).

L'ACQU est très intéressée de pouvoir disposer d'une copie de vos remarques et avis sur le plan afin de tenter de mieux relayer vos préoccupations et de connaître vos priorités en termes de mobilité.

L'Association des Comités de Quartiers Ucclais (ACQU) est une association sans but lucratif créée en 1978. Elle a pour but la défense de l'environnement (pris au sens large) et la promotion de la qualité de vie ; elle s'inscrit notamment dans la politique environnementale urbaine et naturelle de la Région bruxelloise et privilégie tout ce qui va dans le sens du développement durable. Elle vise à favoriser la participation des habitants aux décisions qui les concernent (citoyenneté responsable). Elle est indépendante de tout parti politique, de même que le sont les organisations qu'elle réunit (article 3 des statuts de l'association). L'ACQU édite le trimestriel « La Lettre aux Habitants » à 10.000 exemplaires, émet sur « radio 1180 », la radio des Ucclais et des Ucclaises tous les lundis de 18h à 20h (FM 87.7) et met ses informations à disposition sur internet. L'ACQU est membre d'Inter-Environnement Bruxelles.

Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle – Site : www.acqu.be.tf – Email : ucclcomites@ibelgique.com