



**TRAJECT**



PROJET DE RAPPORT

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

**Phase 2 - Objectifs stratégiques**  
COMMUNE D'UCCLE

*Source photo couverture – Traject, Juillet 2020 (Avenue Brugmann, Marlow)*

## COLOPHON

Titre : PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ - Phase 2 - Objectifs stratégiques  
Client : Commune d'Uccle

Personne de contact : France Gabriel

Date : 26/07/2022  
Version : Version 1.2 - soumise à la validation du Collège  
Cheffe de projet : Marie Hain  
Auteurs : Marie Hain, Gaëlle Duffieux



**TRAJECT**

### TRAJECT

Martelaarslaan 21  
9000 Gent  
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

[www.traject.be](http://www.traject.be)

### TRAJECT

Cantersteen 47  
1000 Brussel/Bruxelles  
+32 2 321 12 14

# Table des matières

<b>1 INTRODUCTION</b> .....	<b>5</b>
<b>2 OBJECTIF 1 : ASSURER UNE BONNE PERFORMANCE DES RÉSEAUX POUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT</b> .....	<b>6</b>
<b>2.1</b> Définition et objectif (rappel) .....	6
<b>2.2</b> Hiérarchisation des réseaux .....	7
2.2.1 Réseau piéton : faire d’Uccle une commune idéale pour la marche .....	7
2.2.2 Réseau vélo : Viser une grande cyclabilité des voiries uccloises .....	12
2.2.3 Réseau de Transport public : améliorer la performance, la régularité et la sécurité des transports publics à Uccle .....	18
2.2.4 Réseau automobile : assurer la cohérence du réseau auto .....	19
2.2.5 Réseau poids lourds : permettre la circulation des poids lourds à Uccle.....	20
<b>2.3</b> Conditions de fonctionnement des réseaux .....	21
2.3.1 Préambule.....	21
2.3.2 Réseau piéton .....	21
2.3.3 Réseau vélo.....	22
2.3.4 Réseau de transport public .....	23
2.3.5 Réseau auto .....	24
2.3.6 Réseau poids lourDs.....	24
2.3.7 Lorsque des choix sont nécessaires .....	25
<b>3 OBJECTIF 2 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS UCCLOIS</b> .....	<b>27</b>
3.1.1 Définition et objectif (rappel) .....	27
3.1.2 Stratégie générale d’apaisement des mailles .....	28
3.1.3 Application aux mailles uccloises .....	29
<b>4 OBJECTIF 3 : ACCOMPAGNER LES HABITANT(E)S ET USAGER(E)S UCCLOIS(ES) VERS LA MULTIMODALITÉ</b> .....	<b>35</b>
<b>4.1</b> Préambule .....	35
<b>4.2</b> Quatre grands objectifs .....	35
4.2.1 Garantir l’accès à l’information pour l’ensemble des habitant(e)s et usager(e)s ucclois(es) sur l’offre multimodale disponible .....	35
4.2.2 Développer une stratégie de communication renouvelée sur la multimodalité.....	35
4.2.3 Garantir l’accès à l’offre en mobilité à l’ensemble des habitant(e)s et usager(e)s ucclois(es) pour les différents modes de déplacement et poursuivre le développement de services de mobilité alternatifs à « l’autosolisme ».....	36
4.2.4 Faire de l’administration un exemple en matière de mobilité .....	36

## **5 OBJECTIF 4 : DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT GLOBALE ET ADAPTÉE..... 37**

<b>5.1</b>	<b>Préambule .....</b>	<b>37</b>
<b>5.2</b>	<b>Ancrer la politique de stationnement à Uccle dans une approche servicielle, pour répondre aux différents usages et besoins de mobilité .....</b>	<b>38</b>
5.2.1	Poursuivre la réservation de places de stationnement .....	38
5.2.2	Assurer un nombre et une disponibilité suffisants des espaces de livraison .....	38
5.2.3	Faciliter le stationnement des usagers professionnels (corps de métier, professionnels de la santé, ...) qui apportent une valeur ajoutée à la Commune d'Uccle et à la Région38	
5.2.4	Faciliter le "parcours client" et augmenter le niveau de service offert.....	39
5.2.5	Déployer une communication régulière sur la politique de stationnement.....	39
<b>5.3</b>	<b>Mieux orienter la demande de stationnement entre la voirie et le « hors voirie » selon les sites et les usages attendus pour l'espace public .....</b>	<b>40</b>
5.3.1	Adapter la tarification et/ou la durée du stationnement .....	40
5.3.2	Valoriser les emplacements de stationnement hors-voirie.....	41
5.3.3	Assurer le respect de la réglementation en vigueur .....	41
5.3.4	Accompagner la politique régionale et fédérale de développement de P+R .....	41
<b>5.4</b>	<b>Accompagner l'accélération de l'électrification du parc de véhicules en circulation à Uccle .....</b>	<b>42</b>

# 1 INTRODUCTION

## ***Définition des objectifs stratégiques du Plan Communal de Mobilité***

Le présent rapport renvoie à la seconde phase d'étude du Plan Communal de Mobilité (PCM) de la Commune d'Uccle, qui pour rappel, est composée de 4 phases. Ainsi cette seconde phase se rapporte à la définition des objectifs stratégiques, déclinés en 4 axes de travail :

### Axe 1 : La Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV)

L'élaboration du PCM constitue en effet l'occasion de réinterroger la spécialisation multimodale des voiries du réseau viaire ucclois. Ainsi, il s'agit d'apporter des précisions sur le niveau hiérarchique attendu pour chacun des modes sur l'ensemble des voiries parcourant le territoire ucclois. Pour ce faire, deux paramètres sont pris en compte : la hiérarchie SMV déjà envisagée par le Plan Régional de Mobilité Good Move, et les observations retirées de la phase précédente de diagnostic.

Il s'agit par ailleurs, de définir les conditions de fonctionnement optimales des réseaux structurants (PLUS et CONFORT).

### Axe 2 : Stratégie de réalisation des mailles apaisées

Ce deuxième axe s'attache à identifier les mailles prioritaires retenues pour un travail plus approfondi en phase 3 du PCM, ainsi que les grands principes contribuant à l'apaisement des mailles du territoire communal.

### Axe 3 : Communication, sensibilisation, incitation à la multimodalité

Cet axe définit les principaux objectifs à poursuivre en matière de communication, sensibilisation et incitation à la multimodalité, afin de stimuler l'évolution des comportements en matière de mobilité, aussi bien pour le transport des personnes que pour celui des marchandises (organisation des livraisons, logistique).

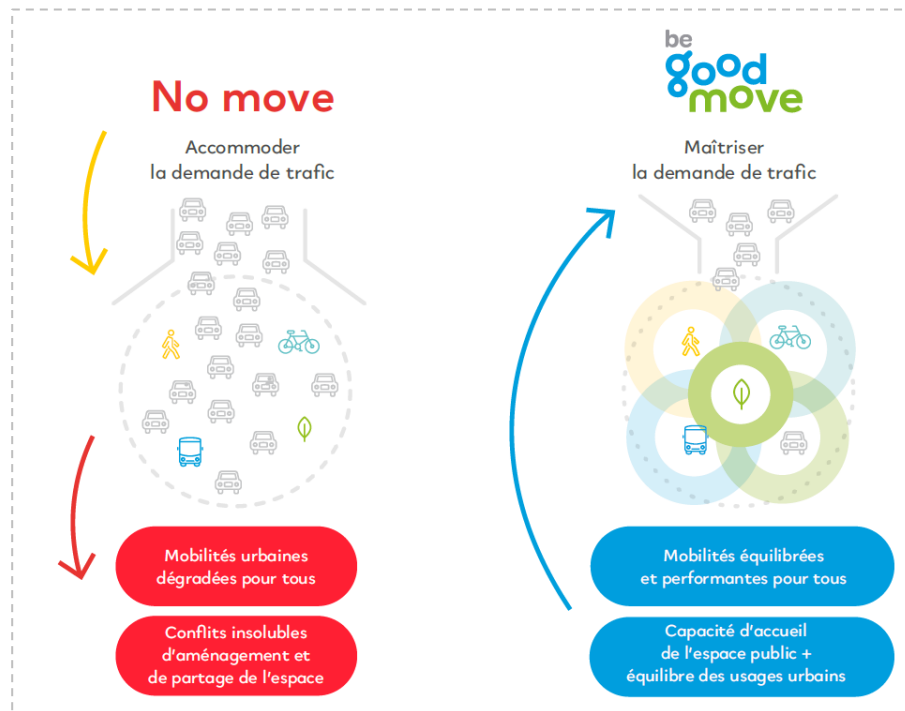
### Axe 4 : Stratégie de stationnement

Ce quatrième et dernier axe détermine la stratégie de stationnement pour adapter ce dernier aux objectifs et besoins de mobilité, et mieux orienter la demande en stationnement entre la voirie et le « hors voirie », en accompagnant également cette évolution au profit de la mobilité partagée, mobilité active, micromobilité, etc.

## 2 OBJECTIF 1 : ASSURER UNE BONNE PERFORMANCE DES RÉSEAUX POUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT

### AXE 1 : LA SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

#### 2.1 DÉFINITION ET OBJECTIF (RAPPEL)



**Figure 1 - Principe de la spécialisation multimodale des voiries et de la protection des quartiers**

Source : Plan Régional de Mobilité « good move »

- **Garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces**

Pour rappel, la « Mobility Vision » du Plan Régional de Mobilité Good Move se décline autour de 6 ambitions dont celle de garantir des réseaux de transport bien développés, structurés, lisibles et performants. Ainsi, l'objectif réside dans leur optimisation en vue d'assurer des services et des déplacements efficaces et qualitatifs.

- **Préciser la spécialisation multimodale des voiries**

Ce volet s'attache donc à préciser la spécialisation multimodale de l'ensemble des voiries du territoire communal, au regard de la spécialisation déjà proposée par le Plan Régional de Mobilité Good Move et des observations réalisées en phase 1 de diagnostic (cohérence des réseaux, « zones grises », etc.) afin, notamment, de prendre en compte des spécificités propres à Uccle.

- **Définir les conditions de fonctionnement des réseaux**

Des informations seront apportées quant aux conditions de fonctionnement optimales des réseaux structurants (PLUS et CONFORT).



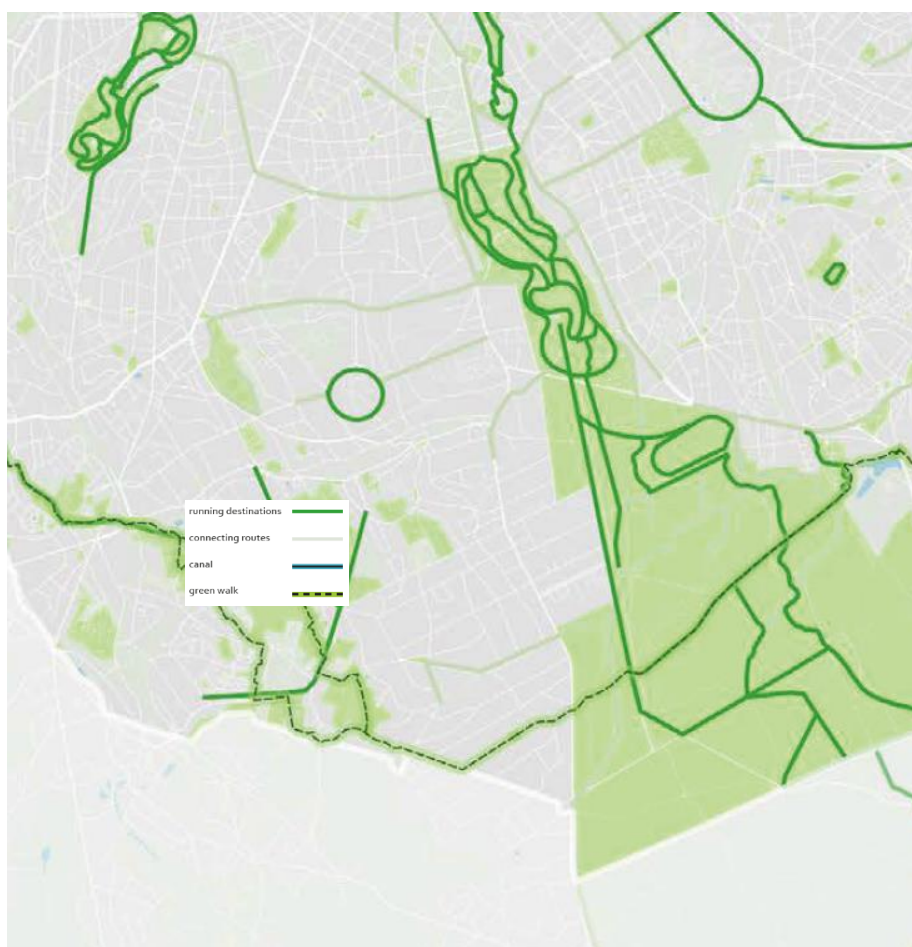
## 2.2 HIÉRARCHISATION DES RÉSEAUX

### 2.2.1 RÉSEAU PIÉTON : FAIRE D'UCCLE UNE COMMUNE IDÉALE POUR LA MARCHÉ

*Une mise à jour de plusieurs tronçons piéton-QUARTIER en piéton-CONFORT pour une plus grande cohérence du réseau*

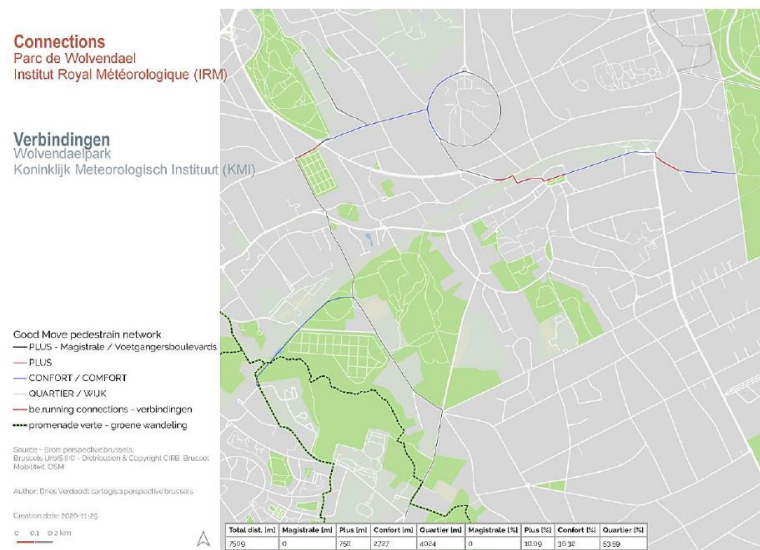
Afin d'apporter plus de cohérence à cette hiérarchie et faire d'Uccle une commune idéale pour la marche, plusieurs adaptations sont ici proposées. Ces adaptations sont le résultat d'une analyse multicritères :

- **Le maillage vert de la Commune d'Uccle** : en effet, Uccle est dotée de nombreux espaces verts, et bénéficie de surcroît du passage de la promenade verte ainsi que de la proximité avec le Bois de la Cambre et la Forêt de Soignes. Ces espaces de nature constituent notamment une qualité particulièrement appréciée par les citoyen(e)s ucclois(es), comme l'ont témoigné leurs contributions lors des ateliers de participation. Ainsi, les nombreuses connexions piétonnes possibles entre ces espaces verts ont fait l'objet d'une analyse approfondie. Celle-ci s'est également appuyée sur l'étude « Be Running » menée en septembre 2020 par Perspective.brussels, visant la promotion de la course à pied à Bruxelles, via le développement d'une vision territoriale des « différentes vitesses piétonnes ». Ainsi, les parcours running les plus utilisés par les joggeurs bruxellois (cf. Figure 2 ci-dessous – « running destinations »), mettent en exergue des liaisons piétonnes entre ces parcs.



**Figure 2 - Destinations de course basées sur les données Endomondo**

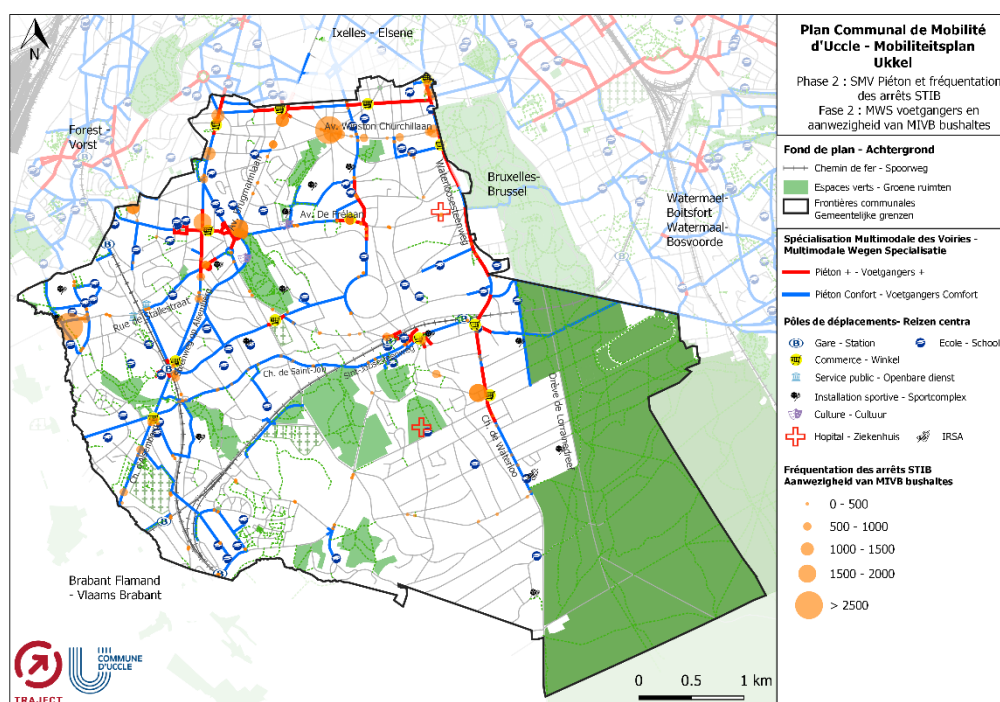
Source : Etude « Be Running », 2020



**Figure 3 - L'une des 13 connexions urbaines proposée pour la "carte idéale" des parcours entre les espaces verts bruxellois**

Source: Etude Be Running, 2020

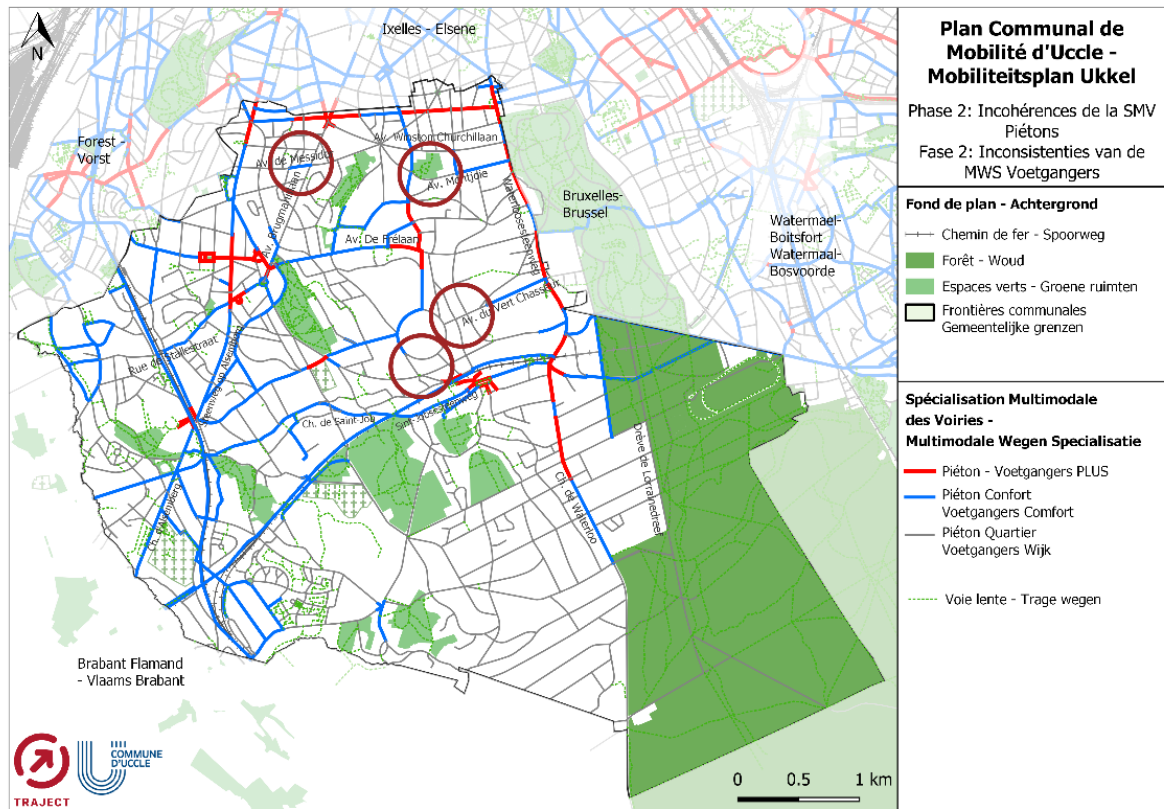
- **La présence de pôles de déplacements** : une analyse concernant les pôles de déplacements a été menée. Celle-ci s'est basée sur deux critères : leur localisation et le niveau de spécialisation des voiries desservant ces pôles. Pour rappel, si le niveau QUARTIER est le maillage de base ; le niveau CONFORT a pour vocation de compléter le maillage en offrant un itinéraire de liaison de qualité et d'assurer ainsi la desserte et connexion des différentes polarités présentes sur un territoire. A ce titre, plusieurs pôles de déplacements d'importance (école, équipements sportifs...) ne sont bordés que par des axes de niveau piéton-QUARTIER. Il est donc proposé de passer ces derniers en piéton-CONFORT.
- **Les arrêts de transports publics** : l'usager des transports publics est d'abord un piéton et il est primordial d'assurer une bonne accessibilité piétonne des arrêts structurants. Une analyse des arrêts majeurs de la STIB a été réalisée.



**Figure 4 - Localisation et fréquentation des arrêts STIB au regard de la SMV piéton**



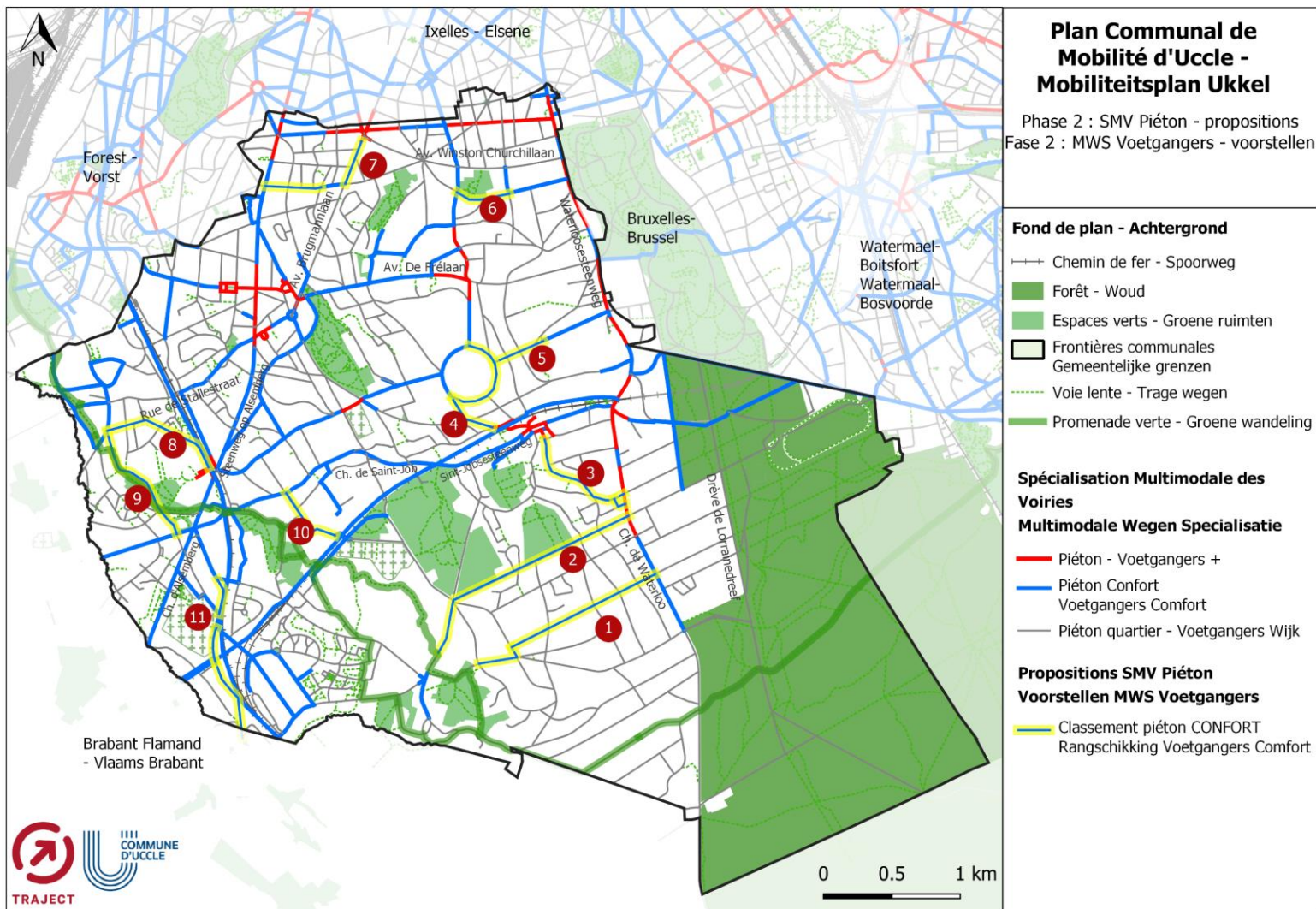
- **Les incohérences du réseau piéton PLUS et CONFORT existant** : à l'échelle communale, une « vision d'axe » a été apportée quant au réseau piéton, révélant ainsi la présence d'incohérences. Il s'agit par exemple de voiries en niveau piéton-CONFORT interrompues par du réseau QUARTIER alors qu'elles permettent de connecter un autre axe CONFORT (avenue Monjoie par exemple) ou bien d'un axe de niveau piéton-CONFORT isolé et contenu sur un petit tronçon de voirie (avenue Messidor).



**Figure 5 - Incohérences relevées sur la SMV piéton existante**

- **L'existence de sentiers et venelles** : comme la montrée la phase 1 de Diagnostic, un ensemble de sentiers et venelles couvre le territoire ucclais, offrant alors un maillage supplémentaire à l'abri de la circulation du réseau viaire. Ce maillage contribue dès lors au réseau piéton-QUARTIER mais il n'était pas représenté dans les cartes de synthèse de la SMV piéton à Uccle. La présence de ces cheminements a par conséquent été intégrée aux réflexions concernant la SMV piéton.
- **Le passage de rues en zones résidentielles/ de rencontre** : pour rappel, la Commune d'Uccle a décidé par accord de principe, la mise en place progressive d'un ensemble de rues en zones de rencontre / zones résidentielles. Ces aménagements sont en cohérence avec la hiérarchie SMV existante, à savoir le niveau piéton-QUARTIER.

Ainsi, en vue de rendre le réseau piéton plus cohérent et plus confortable à terme, **le passage d'un ensemble de voiries de niveau piéton QUARTIER en piéton CONFORT** est proposé ci-après.



**Figure 6 - Synthèse des propositions d'adaptations de la SMV piéton**

	Voirie concernée	Description	Justification
1	Av. des Eglantiers	Connexion entre la chaussée de Waterloo et la promenade verte	Connexion entre espaces verts et desserte de l'Ecole Communale des Eglantiers et présence de la clinique Fond'Roy
2	Av. Jacques Pastur	Connexion entre la chaussée de Waterloo, le Kauwberg / Bois de Verrewinkel, et la promenade verte	Connexion entre espaces verts structurants, desserte de la clinique Fond'Roy (et le centre pour enfants Parhélie), connexion vers la zone commerciale Fort-Jaco (Delhaize)
3	Rue du Ham – Vieille rue du Moulin – Drève de Carloo	Connexion entre les niveaux piéton-PLUS de la chaussée de Waterloo et de la place Saint-Job	Connexion entre niveaux piéton-PLUS Desserte des arrêts transport public du tramway 92 : Alphonse XIII (>370 montées/JO) et Fort-Jaco (>1650 montées/JO)
4	Av. Jean et Pierre Carsoel - Avenue de Mercure – Avenue Circulaire	Connexion du réseau piéton-PLUS et piéton- CONFORT	Connexion vers l'Avenue Circulaire, axe arboré très emprunté par les coureurs (étude Be Running)
5	Av. du Vert Chasseur	Prolongement de la SMV CONFORT depuis la chaussée de Waterloo	Vision d'axe Présence de 2 écoles dont l'Ecole Européenne, axe connectant le Bois de la Cambre et le parc de Wolvendael, très utilisé par les coureurs – étude Be Running
6	Av. Montjoie	Prolongement du niveau piéton-CONFORT depuis la chaussée de Waterloo vers la rue E. Cavell de niveau piéton- CONFORT	Connexion au niveau piéton CONFORT, desserte du Parc Montjoie, vision d'axe
7	Av. Messidor	Prolongement du niveau piéton- CONFORT vers la chaussée d'Alsemberg	Connexion au niveau piéton CONFORT Connexion vers l'arrêt de transport public Roosendael (700 montées/jour ouvré)
	Av. Brugmann	Prolongement du niveau piéton-CONFORT vers Vanderkindere le long de la chaussée Brugmann	Connexion entre niveau piéton CONFORT et piéton PLUS Connexion vers arrêt de transport public Messidor (450 montées/ JO), Vandenkindere (1200 montées/JO)
8	Rue Egide Van Ophem	Connexion entre deux axes de niveau piéton- CONFORT	Desserte d'écoles (école communale Calevoet, GO! middenschool en atheneum Kalevoet), liaison entre la gare Calevoet et la zone commerciale de Stalle
9	Rue Keyenbempt	Connexion entre deux axes de niveau piéton- CONFORT	Accès à la promenade verte, axe très emprunté par les coureurs – étude Be Running
10	Rue Papenkasteel – Rue de Verrewinkel	Connexion entre deux axes de niveau piéton- CONFORT	Desserte du Lycée français, Connexion chaussée de Saint-Job vers le Parc de la Sauvagère / Kauwberg
11	Rue du Bourdon	Liaison entre les gares de Linkebeek et Moensberg	Connexion entre les deux pôles d'importance que sont les gares de Linkebeek et Moensberg

**Tableau 1 - Synthèse des propositions d'adaptations de la SMV piéton**

Les implications des changements de statut de Piéton-QUARTIER à Piéton-CONFORT (en matière d'aménagements à prévoir notamment) sont détaillées dans le chapitre 2.3 Conditions de fonctionnement des réseaux.



## 2.2.2 RÉSEAU VÉLO : VISER UNE GRANDE CYCLABILITÉ DES VOIRIES UCcloISES

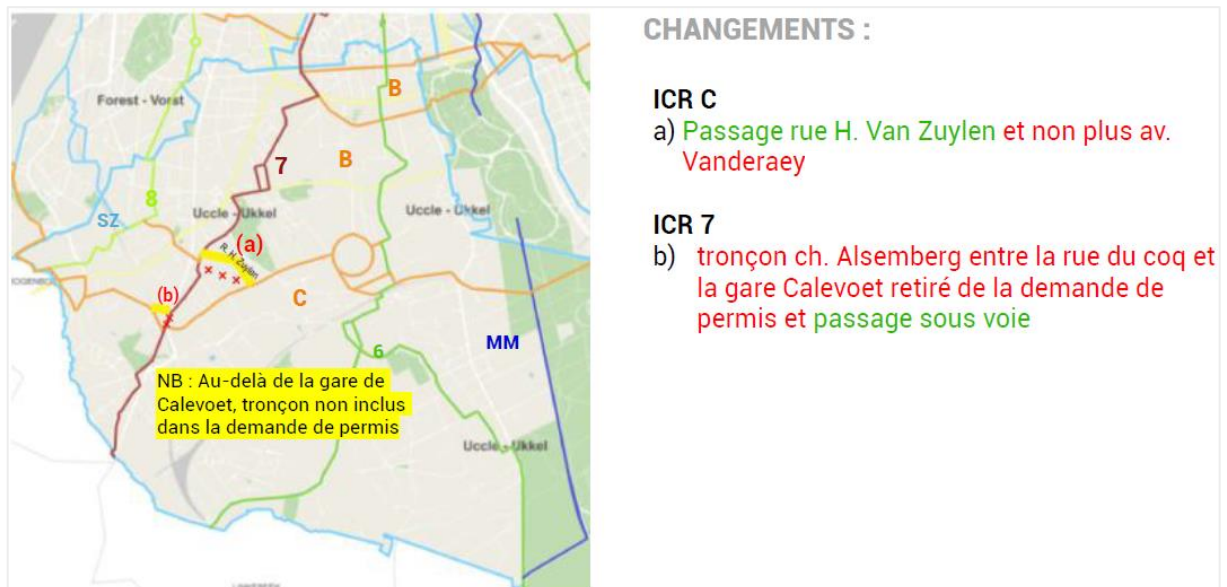
### Quelques adaptations concernant le réseau vélo CONFORT

Toujours dans un objectif de cohérence, mais aussi afin d'assurer un cheminement confortable et sécurisé aux cyclistes, plusieurs adaptations de la SMV vélo sont ici proposées. Ces adaptations concernent majoritairement le passage de tronçons de niveau vélo-QUARTIER en niveau vélo-CONFORT.

Plusieurs éléments d'appui ont ainsi concouru à ces différentes propositions d'adaptations :

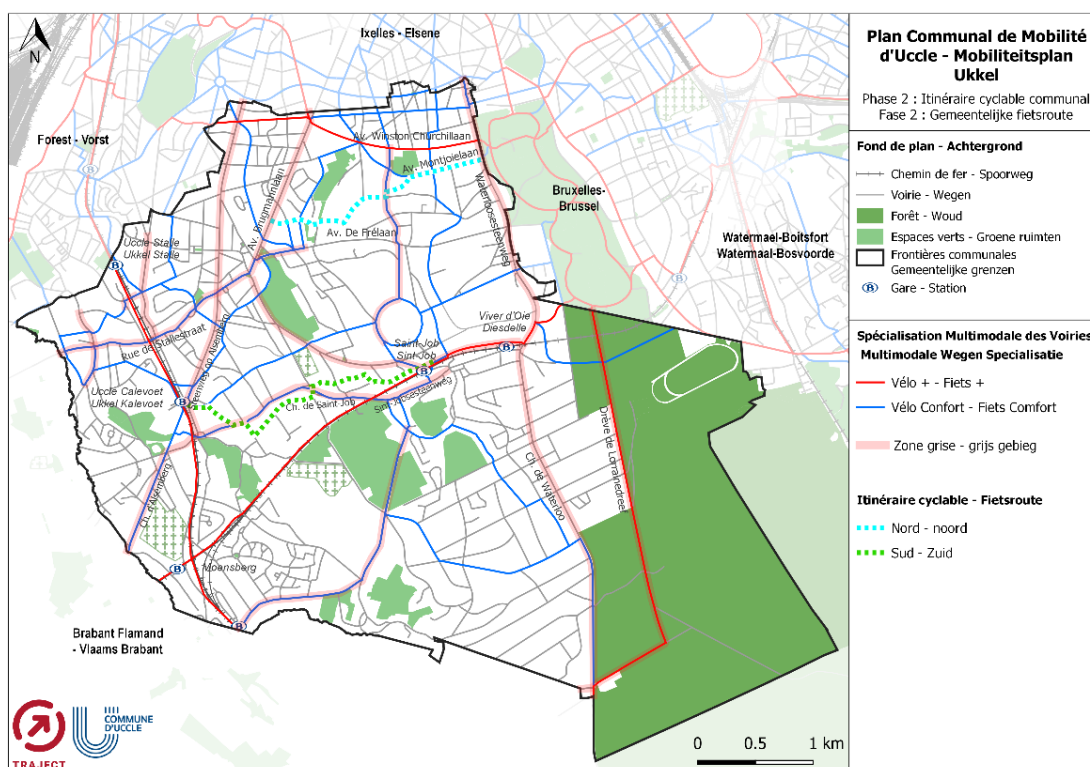
- **Les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR)** : ces itinéraires conçus pour les déplacements à vélo de moyenne à longue distance à l'échelle régionale, constituent des axes majeurs pour le développement de la pratique cyclable utilitaire. À ce titre, les voiries qu'ils empruntent doivent répondre à un niveau vélo-CONFORT.

Un ensemble d'ICR a été défini par la Région (cartographié) mais ne dispose pas encore toujours d'aménagements adaptés ni d'un balisage sur le terrain. À l'issue de la procédure de demande de permis de la Région concernant l'aménagement ces itinéraires, plusieurs adaptations de leur tracé ont été apportées, imposant par conséquent la mise à jour de la SMV vélo.



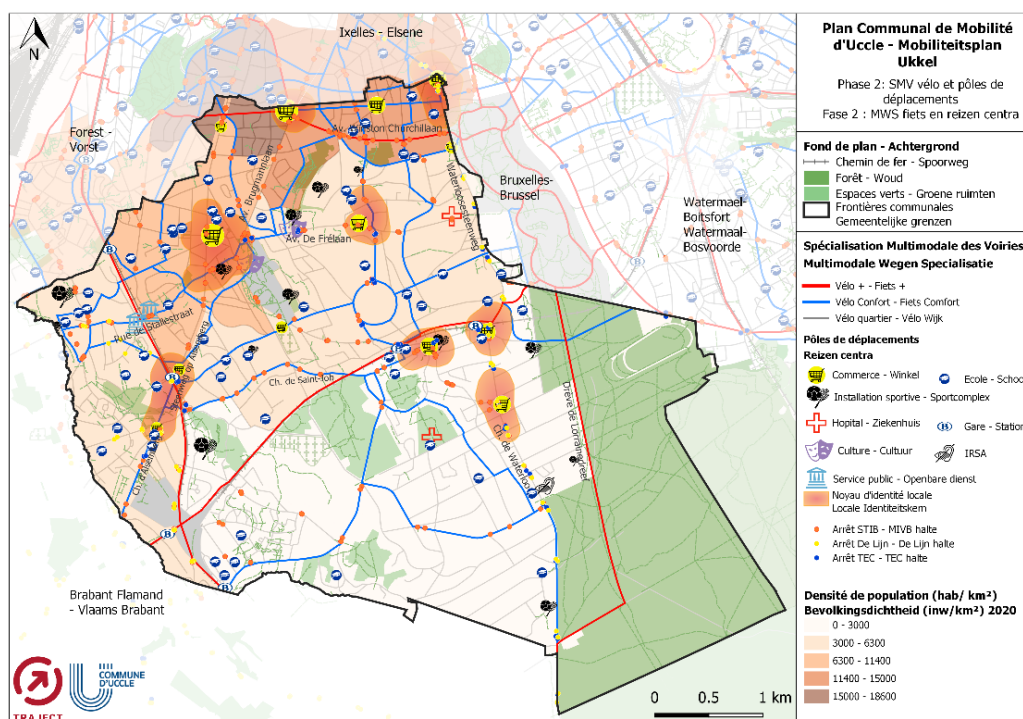
**Figure 7 - Localisation des modifications entre les tracés ICR initiaux et la demande de permis**

- **Les Itinéraires Cyclables Communaux (ICC)** : de façon complémentaire aux ICR, ces itinéraires permettent de connecter les équipements et les polarités à l'échelle de la commune, ou bien encore de relier deux ICR entre eux comme l'illustre l'ICC nord. Ces ICC relèvent davantage du réseau viaire local, en sillonnant des axes secondaires voire tertiaires. Ainsi, au-delà du fait qu'aucune obligation n'existe concernant leur classement en réseau vélo-CONFORT, un maintien de ces voiries en niveau vélo QUARTIER est ici proposé (hors tronçon situé rue Robert Jones /avenue Brunard pour des raisons supplémentaires, cf. ci-après).



**Figure 8 - Itinéraires cyclables communaux**

- **Les pôles de déplacements** : la hiérarchie SMV vélo a également été étudiée en parallèle avec la localisation des différents pôles de déplacements de la commune. En conséquence, un ensemble d'axes de niveau vélo-QUARTIER sont proposés pour un passage en niveau vélo-COMFORT (avenue A. Lancaster, rue R. Jones, avenue Brunard, rue H. Van Zuylen, chaussée de Drogenbos, chaussée de Waterloo, av. Van Bever, av. de la Chênaie, rue de Verrewinkel, rue Engeland, av. de la Gazelle, av. Kamerdelle).



**Figure 9 - Localisation des pôles de déplacement au regard de la SMV vélo**



- **Les dysfonctionnements du réseau vélo-PLUS** : ce paramètre d'analyse s'est essentiellement concentré sur la partie est de la commune avec d'une part les axes Drève Saint-Hubert - Drève de Lorraine, et d'autre part la chaussée de Waterloo.

Comme le veut la hiérarchie existante du PRM, les axes Drève Saint-Hubert et Drève de Lorraine sont repris en niveau vélo-PLUS. Ils sont ainsi destinés prioritairement aux liaisons cyclables rapides à l'échelle métropolitaine. Or, il apparaît que ces deux axes ne répondent pas aux critères fixés pour un niveau vélo-PLUS. En effet, la Drève de Lorraine est équipée d'une piste cyclable étroite et partagée avec les piétons. La Drève de Saint-Hubert est quant à elle dépourvue d'équipements cyclables.

En parallèle, la chaussée de Waterloo, bien qu'également reprise en « zone grise de la spécialisation multimodale », doit pouvoir assurer à terme la fonctionnalité d'axe vélo structurant, en cohérence par ailleurs avec le projet de « corridor vélo » de la Région Wallonne.

Par conséquent, une mise à jour de la chaussée de Waterloo en niveau vélo-CONFORT sur l'entièreté de son tracé sur le territoire communal ucclóis est ici proposée.



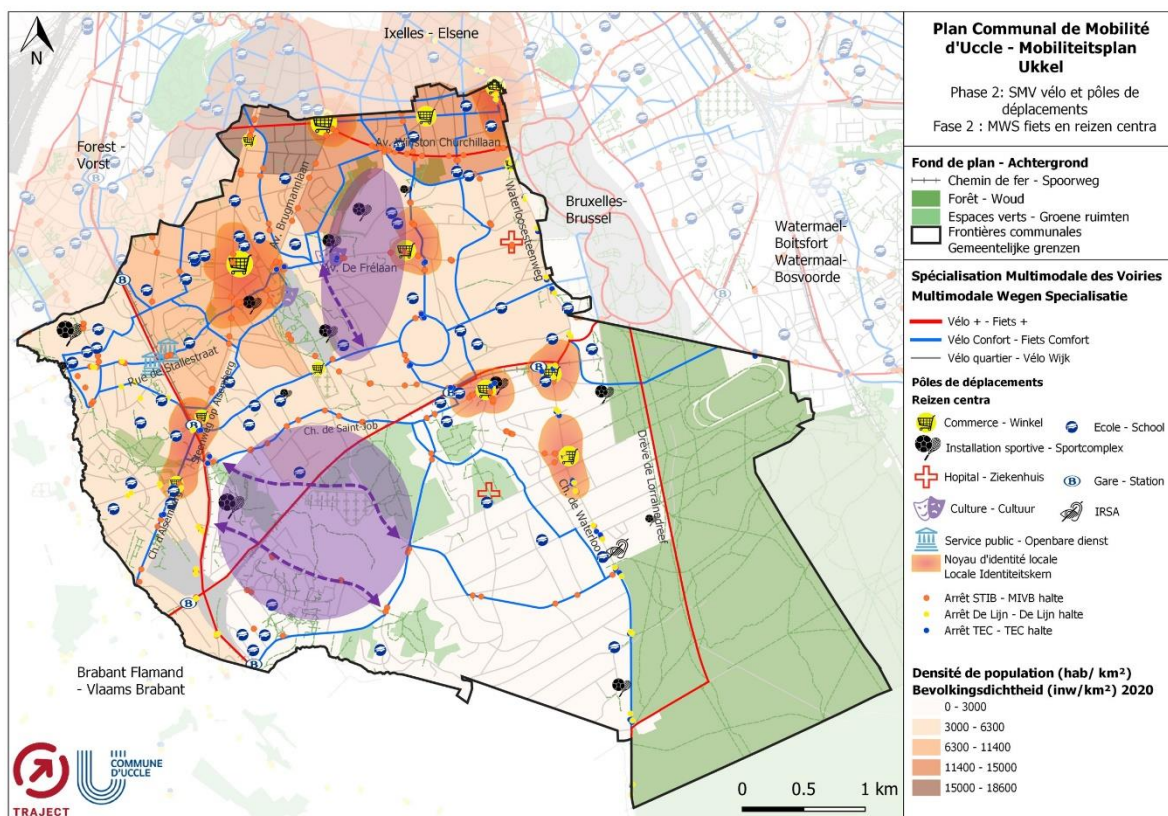
**Figure 10 - Hiérarchie SMV vélo de la chaussée de Waterloo**

**Figure 11 - Itinéraire de la cyclostrade C206 Waterloo > Bruxelles (en rouge : partie non-équipée)<sup>1</sup>**

**Figure 12 - Localisation du projet wallon d'autoroutes cyclables (source : La Libre.be)**

- **Les « zones blanches » en itinéraires vélo** : enfin, une étude des « zones blanches », zones dépourvues de tout itinéraire cyclable a été menée. Ainsi deux zones ont été identifiées : l'une au sud, entre la chaussée de Saint-Job et l'avenue Dolez, l'autre au nord, entre Churchill et la chaussée de Saint-Job.

<sup>1</sup> Source : <https://fietssnelwegen.be/fr/cyclostrades/C206#map>



**Figure 13 - « Zones blanches » en itinéraires cyclables identifiées à Uccle**

Ainsi, pour tendre vers une plus grande cohérence du réseau vélo et accompagner le développement de la pratique cyclable à Uccle, les adaptations suivantes sont proposées.

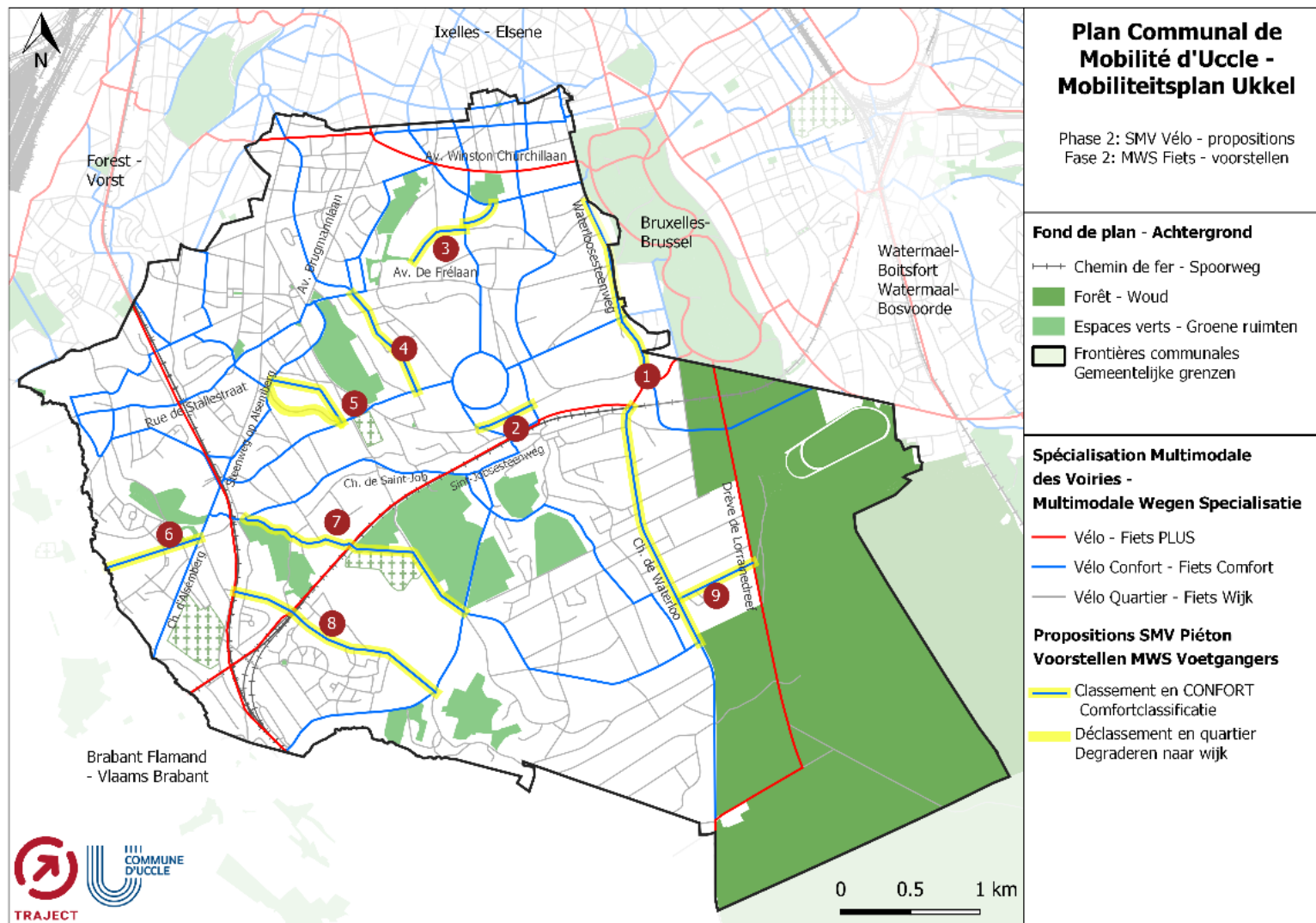


Figure 14 - Synthèse des propositions formulées pour la SMV vélo

	Voirie concernée	Hiérarchie SMV	Description	Justification
1	Chaussée de Waterloo	QUARTIER > CONFORT	Passage de l'ensemble de la chaussée de Waterloo sur le territoire uclois en vélo CONFORT	Ambition de faire de la chaussée de Waterloo un axe fort en matière de multimodalité (TP et vélo) Continuité avec le projet wallon de corridor vélo le long de la N5 Dysfonctionnement du réseau vélo PLUS Drève de Lorraine et Drève Saint-Hubert
2	Av. Albert Lancaster	QUARTIER > CONFORT	Connexion entre deux axes vélo CONFORT (entre av. de Mercure et rue de l'Equateur)	Cohérence avec la demande de permis de l'ICR C
3	Rue Robert Jones /av. Brunard	QUARTIER > CONFORT	Connexion entre deux SMV CONFORT entre Churchill et le parc Brugmann/ Av. Brugmann	Connexion entre parc Brugmann et axes structurants Tracé de l'ICC Nord
4	Avenue Kamerdelle	QUARTIER > CONFORT	Connexion entre deux SMV CONFORT (av. de Fré et Dieweg)	Zone blanche en itinéraire cyclable Connexion nord sud entre De Fré et chaussée de Saint-Job Connexion entre ICR 7 et ICR C (Dieweg)
5	Rue H. Van Zuylen	CONFORT > QUARTIER	Passage de l'ICR C rue H. Van Zuylen à la place de la rue Vanderaey	Cohérence avec permis ICR C
6	Chaussée de Drogenbos	QUARTIER > CONFORT	Passage de l'axe Drogenbos sur la partie ucloise en vélo CONFORT	Présence d'écoles Connexion vers la chaussée d'Alseberg et la gare Calevoet Point d'entrée depuis Drogenbos
7	Av. de la Chênaie-rue de Verrewinkel – rue Engeland	QUARTIER > CONFORT	Passage de l'axe Chênaie-Verrewinkel – Engeland en vélo CONFORT	« Zone blanche » en itinéraires cyclables Connexion avec le Lycée Français Connexion entre SMV CONFORT (av du Prince d'Orange), SMV PLUS (le long de la voie ferrée) et SMV CONFORT chaussée de Saint-Job Pont rue de Verrewinkel disposera prochainement d'un aménagement cyclable (passerelle cyclo-piétonne) Connexion entre le RER vélo et la gare de Calevoet
8	Rue Engeland – Av. de la Gazelle - rue des Bigarreux	QUARTIER > CONFORT	Passage de l'axe Engeland – Gazelle – Bigarreux en vélo CONFORT	« Zone blanche » en itinéraires cyclables Desserte des quartiers Homborch /Kriekenput

**Tableau 2 - Synthèse des propositions d'adaptations de la SMV vélo**

À noter que le Collège, par sa délibération du 15 mars 2022, a demandé d'effectuer également un focus concernant la création d'un itinéraire cyclable nord-sud confortable. Les implications des changements de statut QUARTIER > CONFORT (en matière d'aménagements à prévoir notamment pour les cyclistes) sont détaillées dans le chapitre 2.3 Conditions de fonctionnement des réseaux.



## 2.2.3 RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC : AMÉLIORER LA PERFORMANCE, LA RÉGULARITÉ ET LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS À UCCLE

### Des adaptations mineures proposées pour le réseau de transport public

Les seules adaptations proposées pour la spécialisation du réseau de transport public concernent les boucles de terminus unidirectionnelles des lignes 48, 74 et 37 de la STIB. En effet, pour plus de cohérence et d'uniformité de la SMV TP, est proposée une mise à jour de ces tronçons TP-QUARTIER en TP-CONFORT.

- Ligne 48 et 74 : ces lignes de bus structurantes à forte fréquence, se déploient sur des voiries classées en niveau TP-CONFORT. Seule la boucle effectuée le long des axes Decroly – Aulne – V. Allard est en niveau TP QUARTIER. Ainsi un passage en TP-CONFORT est recommandé.
- Ligne 37 : de la même façon, la boucle effectuée avenue Dolez (niveau TP-QUARTIER) sera classée en niveau TP-CONFORT.

À noter également, qu'une évaluation de la chaussée de Drogenbos concernant la circulation des lignes De Lijn (lignes 154, 155 et 153, cette dernière de niveau « Kernet B » soit une offre structurante) a été réalisée. Davantage qu'un passage du niveau TP-QUARTIER en TP-CONFORT, la priorité a surtout été demandée dans le réaménagement du carrefour situé entre la chaussée d'Alsemberg et la chaussée de Drogenbos, qui marque un point noir pour la progression des bus de De Lijn.

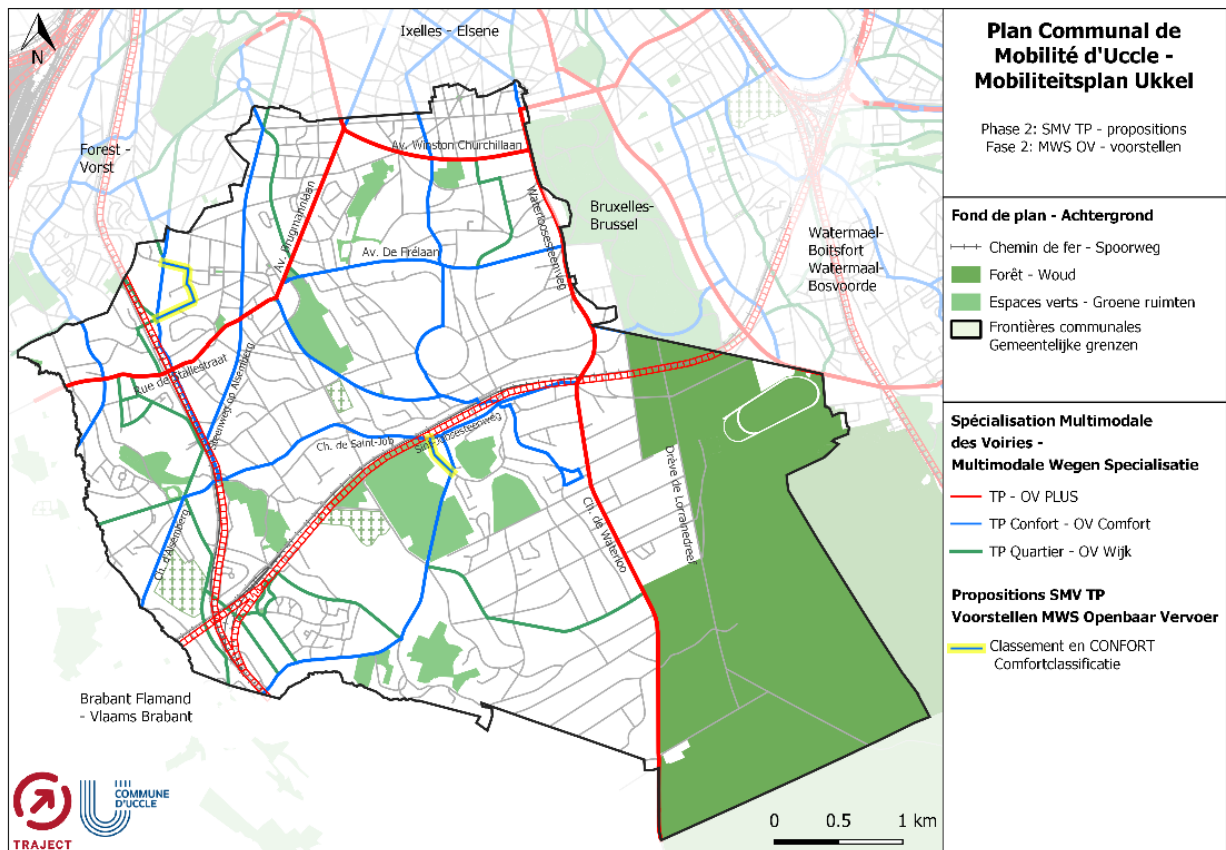


Figure 15 - Synthèse des propositions formulées pour la SMV transport public



## 2.2.4 RÉSEAU AUTOMOBILE : ASSURER LA COHÉRENCE DU RÉSEAU AUTO

*Aucune adaptation formulée à ce stade...*

La SMV auto est exemptée d'adaptations à ce stade de l'étude, faute d'évolutions possibles concernant sa hiérarchie.

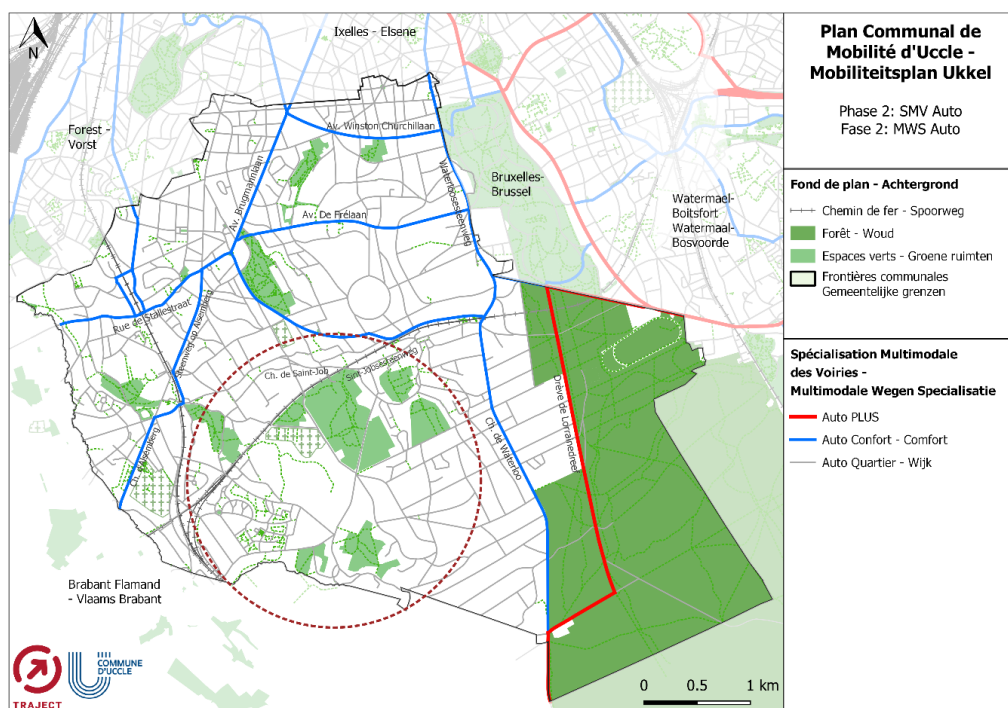
*... mais des points d'attention sur le réseau viaire dans la partie sud de la commune*

Le réseau viaire communal ucclais présente un ensemble de particularités, notamment dans la partie sud du territoire, entre les niveaux Auto-CONFORT des chaussées de Waterloo et d'Alseberg et des avenues Wolvendael et Jean et Pierre Carsoel. Leur éloignement couplé à leur charge de trafic déjà élevée (qui entraîne par ailleurs des effets « d'évitement ») les empêche d'assurer leur rôle dans cette zone du territoire, et reporte cette fonction d'axe de transit régional aux avenues des Hospices, Dolez et Prince d'Orange, actuellement de niveau auto-QUARTIER. Par ailleurs, ces dernières se distinguent par leur limitation de vitesse : en effet, il s'agit de très rares exceptions à l'échelle régionale d'axes auto-QUARTIER encore partiellement limités à 50 km/h.

A noter que le Collège a récemment décidé que le tronçon de l'avenue des Hospices situé entre l'avenue des Alisiers et l'avenue d'Homborchveld, actuellement bordé par deux établissements scolaires, devrait passer à 30 km/h.

Par conséquent, si une évolution de la SMV auto n'est pas envisageable à ce stade, des études complémentaires devront être menées pour :

- Réévaluer au besoin la hiérarchie existante de facto « dysfonctionnelle » ;
- Et/ou proposer des mesures qui permettent d'assurer de manière fonctionnelle la hiérarchie visée.



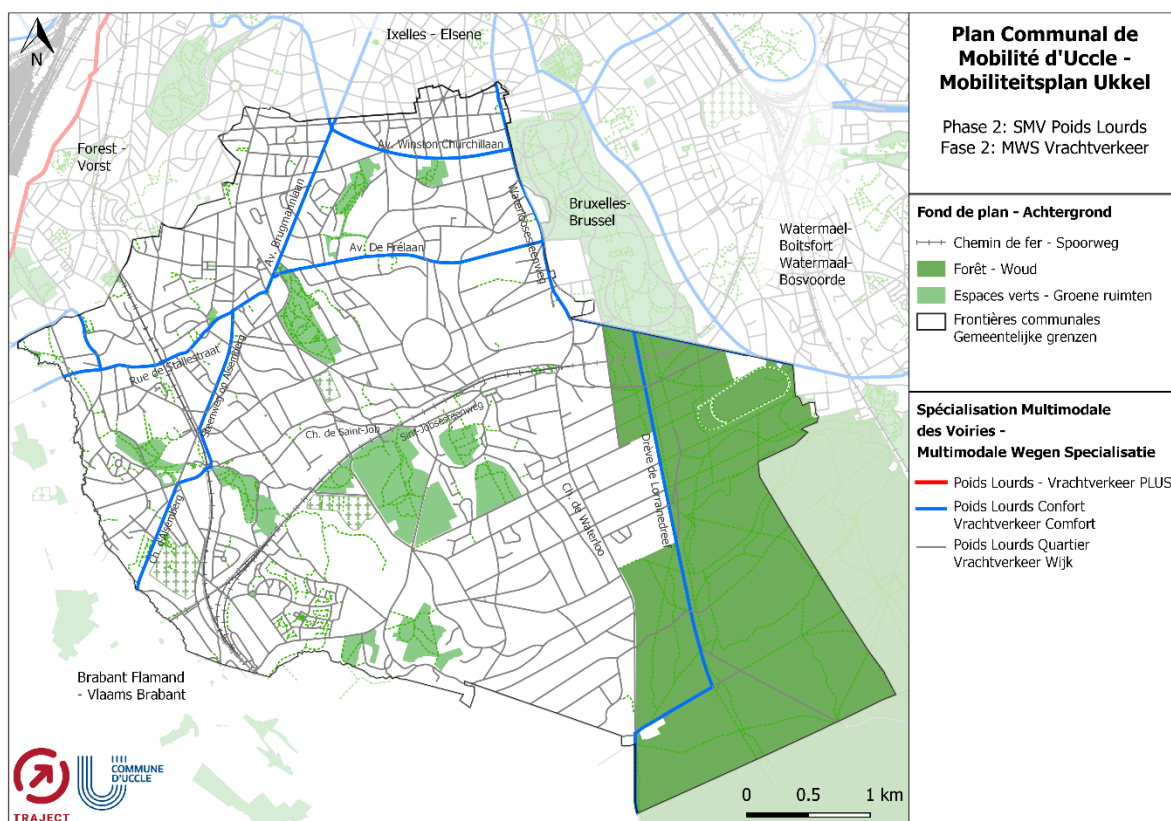
**Figure 16 - SMV auto et enjeu de sa réorganisation hiérarchique dans le sud d'Uccle**

## 2.2.5 RÉSEAU POIDS LOURDS : PERMETTRE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS À UCCLÉ

### *Pas d'adaptation nécessaire pour le réseau poids lourds*

Aucune adaptation n'est proposée pour le réseau poids lourds.

Néanmoins, afin de répondre aux objectifs fixés par le PRM Good Move, une attention particulière sera portée à la bonne prise en compte du gabarit et à l'insertion des poids lourds le long des axes poids lourds CONFORT, enjeux particulièrement présents au droit des arrêts de tram (localisation centrale). À titre d'exemple, le sud de la chaussée de Waterloo et le Dieweg font l'objet de tels enjeux.



**Figure 17 - Spécialisation multimodale poids lourds inchangée**

## 2.3 CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

### 2.3.1 PRÉAMBULE

#### *Des grandes orientations formulées par le PRM*

Le Plan Régional de Mobilité Good Move édicte un ensemble de lignes directrices concernant le fonctionnement général et optimal des réseaux de déplacements, auxquelles se réfèrent les objectifs du présent Plan Communal de Mobilité, tout en veillant à prendre en compte les spécificités propres à Uccle.

### 2.3.2 RÉSEAU PIÉTON

Le PRM formule les ambitions régionales en matière de réseau piéton et indique un ensemble de critères de réalisation en se basant sur les notions **d'accessibilité, de confort et de sécurité** des piétons.

Ainsi, sur le plan réglementaire, le PRM indique que « *les voiries PLUS et CONFORT [du réseau piéton] demandent un standard d'aménagement élevé dans les critères suivants, liés à la qualité d'usage : dimensionnement adapté aux flux, cheminement piéton sans détour, planéité et confort, adhérence et dévers* ».

En collaboration avec la Commune, la Région a ainsi sélectionné un ensemble de voiries destinées à assurer un niveau piéton PLUS à Uccle ; cette sélection étant liée à la desserte des noyaux d'identité locale, des grands équipements et autres pôles de déplacements qu'elles assurent (cf. Figure 6 pour rappel).

#### *Développer à Uccle des espaces publics de haute qualité, agréables à vivre par leur confort d'usage*

Au-delà des critères de base prévus par la Région, le présent Plan Communal de Mobilité ambitionne la réalisation d'espaces publics de haute qualité, agréables à vivre par leur confort d'usage. Ainsi, il s'agira pour le **réseau piéton PLUS** de prêter une attention particulière à la qualité des revêtements mais aussi aux espaces destinés aux piétons (dimensionnement, convivialité, planéité, agrément).

Plusieurs outils pourraient être utilement déployés à cette fin : la réalisation de zones piétonnes ponctuellement ou de zones de rencontre. La notion d'agrément renvoie notamment à la qualité paysagère des aménagements avec la présence de végétation, mais aussi à la prise en compte des besoins de tous les usagers, tels que la présence d'éclairage, de toilettes publiques ou bien encore de bancs. Des recommandations par ailleurs formulées par le Conseil Consultatif Ucclois des Aînés. À titre d'exemple, la place Saint-Job intégrée au réseau piéton PLUS fait actuellement l'objet d'un processus visant à son réaménagement lui permettant notamment de répondre aux exigences d'un tel niveau.

Concernant le niveau **piéton CONFORT**, il s'agira de veiller progressivement à l'accessibilité de l'ensemble des trottoirs et cheminements piétons, en se basant sur les critères principaux de qualité des revêtements et de continuité. Ces itinéraires de « liaison », notion initialement introduite par le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE) sont destinés à compléter le maillage des réseaux et à assurer la desserte des différentes polarités. Ainsi doivent-ils répondre à des exigences en matière de **qualité de revêtement, de continuité et de sécurité**. La réalisation de trottoirs traversants constitue un bon exemple d'aménagement à développer le long de ces voiries.

Enfin, le niveau **piéton-QUARTIER**, principalement attribué aux zones résidentielles en retrait des zones de circulation piétonne dense, doit lui aussi répondre autant que possible à l'ensemble des critères cités ci-avant, dans la mesure où la marche est universelle et constitue le mode de déplacement de base pour chaque individu.

À titre d'exemple, si la largeur des trottoirs ne peut pas être assurée, conformément au principe STOP, d'autres aménagements doivent se substituer pour assurer un niveau de confort et de sécurité minimum aux piétons. Une réorganisation des espaces de circulation et de la part de l'espace public attribuée à chaque mode pourra être envisagée, notamment via la création de zones de rencontre ou d'aménagements plain-pied donnant la priorité aux piétons, comme illustré ci-après.



**Figure 18 - Réaménagement de la rue des Pêcheurs en zone résidentielle**

### 2.3.3 RÉSEAU VÉLO

Le PRM ambitionne de pouvoir offrir à terme un réseau de voiries en grande partie cyclable, en offrant « [des] conditions de sécurité et de confort standard partout, adaptées au type de rue et à l'importance du trafic ».



Concernant les voiries de niveau **vélo-PLUS** et **vélo-CONFORT**, des standards d'aménagement et de gestion élevés sont attendus, via la prise en compte de 5 critères : la cohérence, la rapidité (itinéraire direct), la sûreté, le confort et l'agréabilité. Ces itinéraires « offriront un avantage compétitif au vélo, tout en facilitant le choix d'itinéraire (Wayfinding) ».

Concomitant à ces grandes lignes directrices, un guide sur les aménagements cyclables adaptés au contexte bruxellois a été élaboré par Bruxelles Mobilité. Cet outil renseigne le type d'aménagement cyclable préférentiel selon la cohabitation des itinéraires cyclables avec la circulation automobile. Il servira donc de base aux réflexions relatives à l'aménagement du réseau cyclable sur le territoire uclois. Les dimensions standard recommandées des aménagements cyclables séparés seront également prises en compte :

- « Pour un aménagement unidirectionnel : 1,8 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 2,5 mètres sur les itinéraires PLUS » ;
- Pour un aménagement bidirectionnel : 3 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 4 mètres sur les itinéraires PLUS ».

Concernant la largeur standard des aménagements cyclables marqués unidirectionnels, celle-ci est de 1,3 m (hors zone de tampon et hors filet d'eau).

Ci-après, un extrait du guide « Le bon aménagement cyclable au bon endroit » de Bruxelles Mobilité.

 		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
		Auto PLUS	Aménagement cyclable séparé <sup>1</sup> ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparé <sup>2</sup> ou contre-allée apaisée en Auto Quartier
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparé <sup>1</sup>	Aménagement cyclable séparé <sup>2</sup> ou piste cyclable marquée <sup>4</sup> (ou couloir bus et vélo <sup>4</sup> )	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparé <sup>1</sup> ou piste cyclable marquée (ou couloir bus et vélo) <sup>4</sup>	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparé ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER ≤ ±200 véh/HP/sens	Rue cyclable <sup>3</sup>	Partage de la voirie <sup>3</sup> ou rue cyclable <sup>3</sup> ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie <sup>3</sup> ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre	

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

23

**Figure 19 - Grille décisionnelle sur les aménagements des réseaux vélo et auto**

Source : Guide « Le bon aménagement au bon endroit » - Bruxelles Mobilité, 2021

Actuellement, le réseau vélo PLUS et vélo CONFORT de la commune d’Uccle ne répondent pas aux standards fixés. Néanmoins, les projets de futur RER vélo le long des voies ferrées constituent une réelle opportunité pour le développement d’un réseau vélo de niveau PLUS.

#### Des particularités sur le réseau vélo ucclois

La Commune recense sur son territoire un ensemble d’axes présentant des profils particuliers : spécificités n’entrant pas dans la grille décisionnelle ci-avant et devant faire l’objet dès lors de réflexions plus approfondies.

Il s’agit plus précisément :

- D’axes de niveau auto-QUARTIER avec néanmoins un trafic important, supérieurs aux standards de +/- 200 véhicules/heures de pointe/sens pour lesquels, faute d’une diminution des niveaux de trafic, un aménagement séparé devrait être envisagé ;

Ce cas de figure est particulièrement illustré par la Chaussée de Waterloo, pour laquelle, au regard de l’emprise disponible, des choix devront être opérés : maintien du stationnement, réorganisation des bandes de circulation (insertion d’un couloir bus + vélo ?), etc.

- D’axes avec un niveau vélo CONFORT et TP CONFORT avec un site mixte partagé entre le tram, les vélos (bande suggérée entre les rails) et la circulation automobile relativement dense c’est-à-dire où les différents modes dysfonctionnent...

### 2.3.4 RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

Comme repris dans le PRM, les axes TP PLUS « permettent des déplacements de longue distance entre les grands pôles existants ou en développement à l’échelle métropolitaine, avec des temps de parcours attractifs, des fréquences et des capacités élevées ».



Ainsi, le Plan Communal de Mobilité recommande le développement d'un réseau PLUS en site propre autant que possible avec un minimum de perte de temps en traversée de carrefour. Un ensemble d'aménagements de ce type existe d'ores et déjà sur le réseau de transport public ucclais, avec les lignes 3 et 4 notamment.

Concernant le réseau **TP CONFORT**, le plan Good Move indique que son enjeu porte davantage sur la régularité de ses lignes de transport (fiabilité et respect des horaires notamment). Ainsi, l'objectif du présent PCM est de supprimer autant que possible les points noirs en matière de régularité identifiés en phase de diagnostic (carrefour Stalle/ Neerstalle, tronçon de la chaussée de la Hulpe emprunté par la ligne 41, carrefour chaussée de Drogenbos / Chaussée d'Alseberg, etc.). Il pourra s'agir de développer pour les transports publics des priorités spatiales (bandes bus) et/ou temporelles (gestion de phasage des feux).

Comme énoncé précédemment, il s'agira de veiller au bon développement du réseau TP CONFORT sans compromettre le réseau vélo CONFORT.

### 2.3.5 RÉSEAU AUTO

Le PRM établit également une hiérarchie du réseau routier, avec :

- des voiries de niveau auto PLUS, comprenant le Ring et les grands axes métropolitains, destinées à accueillir les flux de circulation automobile pour assurer l'accès aux grandes fonctions de la Région ;
- des voiries auto-CONFORT, en complément au maillage du réseau PLUS, et permettant d'accueillir le trafic de transit entre les quartiers et communes de la Région (en limitant l'effet de dispersion du trafic au sein des quartiers) ;
- des voiries auto-QUARTIER, où la circulation automobile est réservée à la desserte locale, avec une vitesse réduite.

Ainsi, l'ambition du PCM est de veiller au bon fonctionnement de l'ensemble des voiries, conformément au niveau SMV qui leur est attribué.

Comme mentionné en phase 1 de l'étude, le réseau viaire de la Commune d'Uccle présente un profil particulier dans la mesure où cette dernière constitue dans les faits une porte d'entrée de la région bruxelloise. Ainsi, elle accueille un fort trafic de transit, notamment au niveau de toute sa couronne sud (rue de Stalle, chaussées d'Alseberg, de Drogenbos ou de Waterloo...). Cette particularité implique donc la mise en œuvre d'un ensemble de mesures, aussi bien au niveau communal que supra-communal (en concertation avec les Communes limitrophes, le Brabant Flamand, le Brabant Wallon et le niveau fédéral).

Des filtres modaux ainsi que des bouclages en amont de l'entrée d'Uccle devront être évalués, en parallèle et complément avec des stratégies afin de réduire le trafic de transit et de soulager les quartiers résidentiels de la commune et d'encourager le transfert modal ambitionné par le PRM : rabattement vers les transports en commun, le rail, autopartage et covoiturage, développement de pôles d'échanges, etc.

### 2.3.6 RÉSEAU POIDS LOURDS

Concernant le **réseau structurant des poids lourds**, il s'agira d'offrir une largeur adaptée à leur circulation, ainsi qu'une géométrie leur permettant une giration aisée. Selon le PRM, ce réseau doit permettre le « *maintient [du] trafic de marchandises sur des voiries adaptées jusqu'au plus près du point de destination ou de transbordement vers d'autres véhicules/ d'autres modes* ».

Actuellement, le réseau ucclais ne répond pas partout à ce confort de circulation, notamment en raison de la hiérarchie SMV attribuée au niveau de son réseau PL QUARTIER, qui accueille de nombreux poids lourds mais dont l'étroitesse ne permet pas toujours d'assurer le croisement des véhicules dans les deux sens (Dieweg par exemple).

L'enjeu du stationnement des camionnettes et poids-lourds à Uccle est repris dans les chapitres suivants.

## 2.3.7 LORSQUE DES CHOIX SONT NÉCESSAIRES

### 2.3.7.1 VISION GÉNÉRALE

La largeur des voiries ne permet pas toujours de répondre au niveau de performance attendu de la hiérarchisation multimodale. Il sera alors nécessaire de faire des choix à l'occasion de projet de réaménagement de ces axes.

Ces choix doivent être guidés par les principes suivants, contenus dans le Plan Good Move :

- En premier lieu, la hiérarchie des différents réseaux

La priorité revient au réseau de niveau PLUS, ensuite CONFORT puis QUARTIER.

- Ensuite, le principe STOP

L'amélioration des réseaux et le réaménagement des espaces publics doit prioritairement être réalisé pour les piétons, puis pour les cyclistes, les usagers des transports publics et enfin la circulation automobile (et les poids lourds).

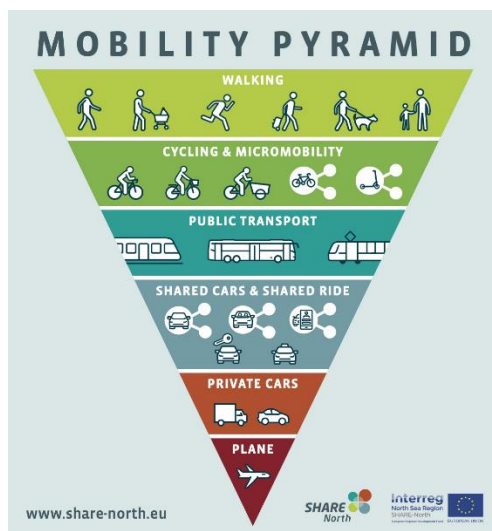


Figure 20 : Principe STOP

- Le stationnement comme levier

Comme indiqué en phase 1, certaines voiries présentent des largeurs suffisantes, mais la réalisation de réseaux performants pour l'ensemble des modes nécessite de faire des choix dans l'utilisation de l'espace public. Ainsi, il y aura lieu d'étudier la possibilité de supprimer du linéaire de stationnement ou d'opter pour la mise en place de sens unique. La pression en stationnement à laquelle peuvent être soumises ces zones sera prise en compte, de même que le profil des usagers (cf. axe 4).

### 2.3.7.2 CAS PARTICULIERS DES « ZONES GRISSES »

Pour rappel, les zones grises correspondent à des tronçons de voirie cumulant plusieurs réseaux de niveau CONFORT et/ou PLUS, mais dont l'étrouitesse ne permet pas d'envisager un fonctionnement satisfaisant.

À ce titre, la phase de diagnostic a déjà fait l'état des lieux d'un ensemble de zones grises (Drève de Lorraine, avenue Brugmann, chaussée d'Alseberg, chaussée de Saint-Job, etc.), des zones grises parfois renforcées par l'évolution des niveaux hiérarchiques attendus pour la circulation des piétons et cyclistes proposées ci-avant (telle que la chaussée de Waterloo).

Après analyse, cette proposition d'évolution **n'entraîne pas de création de nouvelles « zones grises de la spécialisation multimodale »**. En effet, les modifications concernent uniquement les niveaux piéton et vélo, performance pouvant être atteinte avec les emprises spatiales existantes (moyennant toutefois une maîtrise des niveaux de trafic automobile pour certaines voiries).

Pour les zones grises identifiées à Uccle, la phase 3 s'attachera à définir des recommandations en matière d'aménagement afin de répondre aux enjeux prioritaires

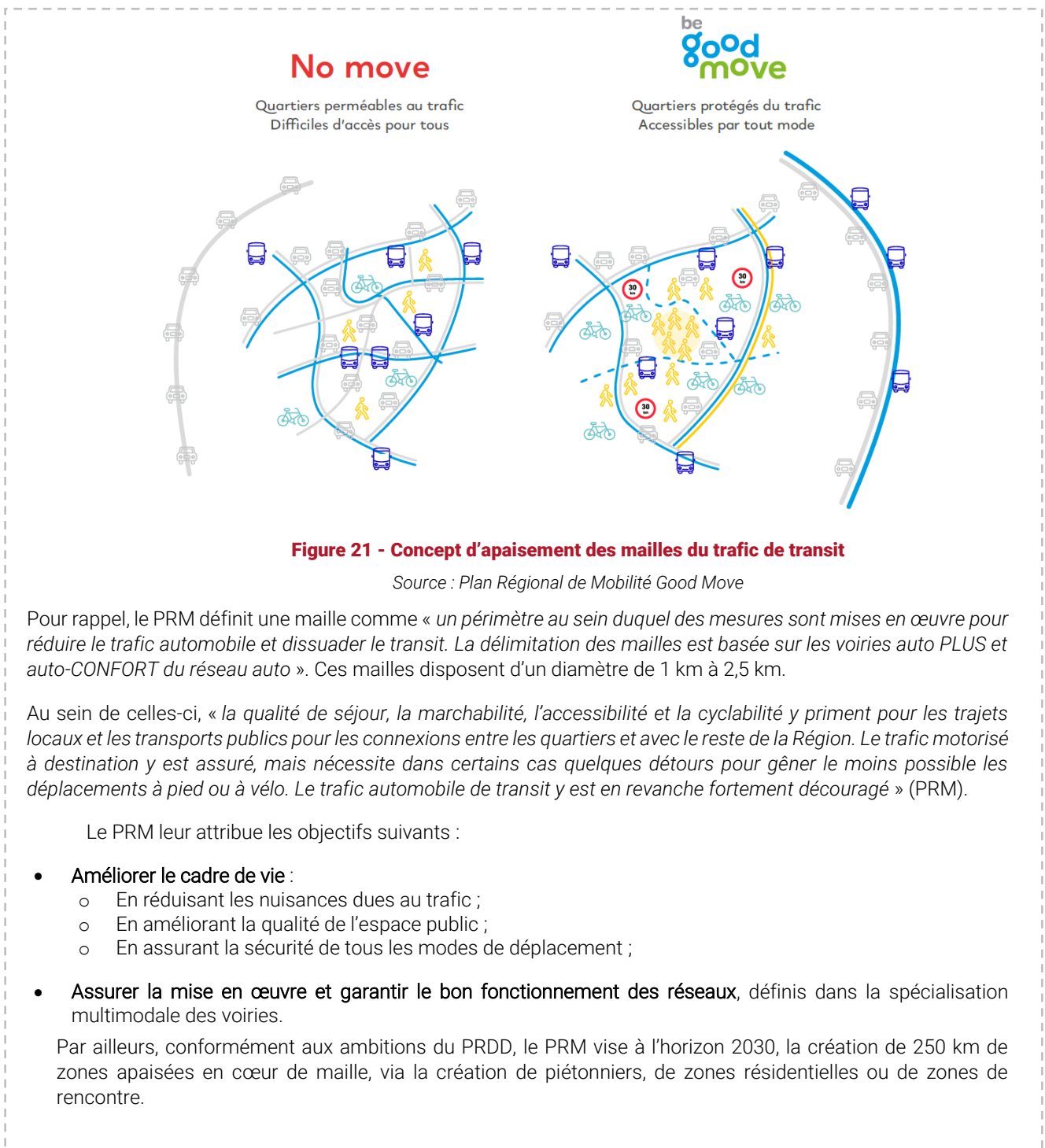
### 2.3.7.3 LES CARREFOURS

Outre la nécessité de réaménager certains axes / zones grises, comme déjà mentionné ci-avant, les carrefours devront faire l'objet d'une attention particulière en ce sens qu'ils constituent aussi des éléments clés à l'échelle des réseaux. Il s'agira alors de les rendre performants pour tous les modes, via des traversées cyclo piétonnes améliorées / sécurisées et/ou une priorité accrue offerte aux transports publics.

### 3 OBJECTIF 2 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS UCCLOIS

#### AXE 2 : STRATÉGIE D'APAISEMENT DES MAILLES

##### 3.1.1 DÉFINITION ET OBJECTIF (RAPPEL)





### 3.1.2 STRATÉGIE GÉNÉRALE D'APAISEMENT DES MAILLES

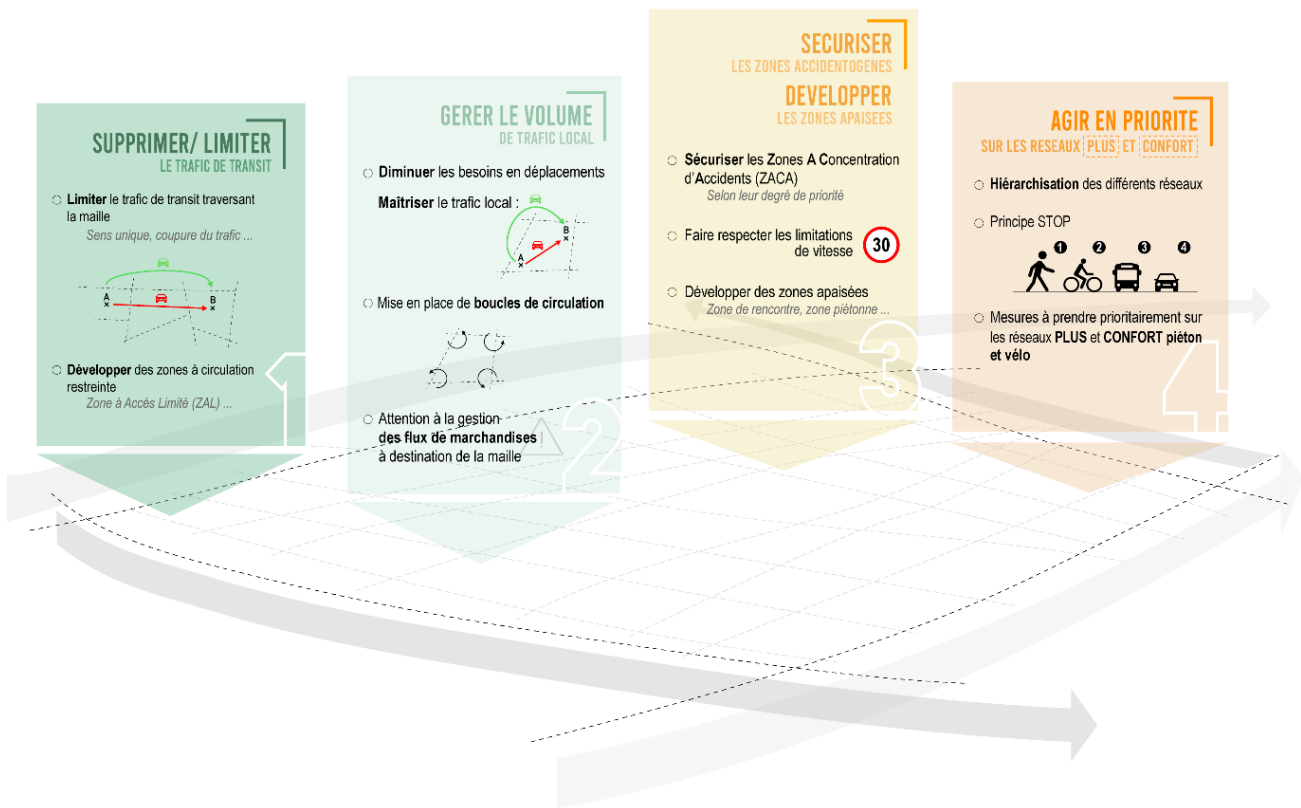


Figure 22 - Stratégie générale d'apaisement des mailles

4 leviers d'actions participent à la stratégie d'apaisement des mailles :

- **Supprimer/ limiter le trafic de transit** : prendre les mesures visant à limiter, voire supprimer tout trafic transitant actuellement par les mailles via la mise en place de restrictions de circulation (sens unique, coupure du trafic, etc. et/ou le développement de zones à circulation restreinte (zone d'accès limité, etc.) ;
- **Gérer le volume de trafic local** : ...en diminuant les besoins en déplacements, d'une part, et en maîtrisant au mieux le trafic local, d'autre part. L'idée est que les déplacements automobiles locaux soient limités autant que possible au sein de la maille (report modal vers la marche, le vélo, les transports en commun). Lorsqu'ils ne peuvent pas être effectués via un autre mode, il s'agit alors d'éviter raisonnablement qu'un automobiliste souhaitant rejoindre la partie nord de la maille par exemple y accède par la partie sud et la traverse entièrement ;
- **Sécuriser les zones accidentogènes et développer les zones apaisées** :
  - Sécuriser les lieux accidentogènes, en particulier les ZACA – Zones à Concentration d'Accidents – selon leur degré de priorité ;
  - Faire respecter les limitations de vitesse imposées.

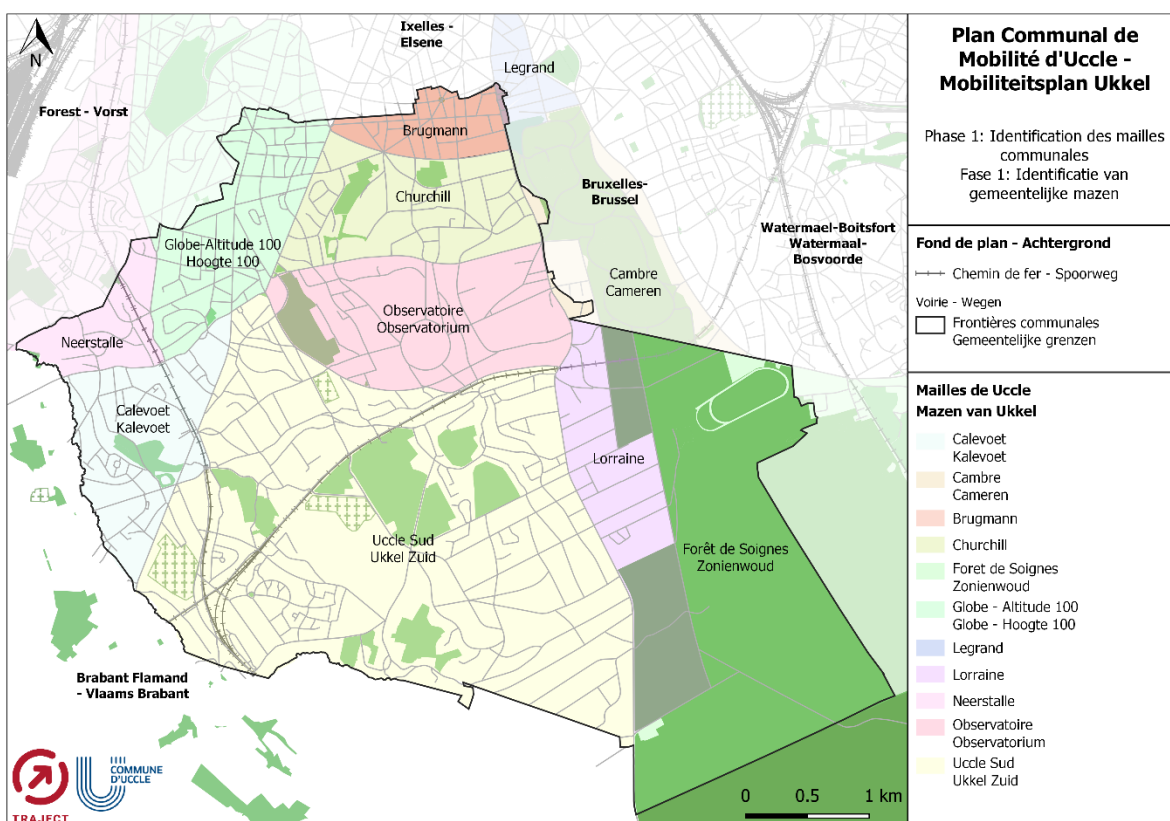
En fonction de la pertinence et de la faisabilité, le développement de zones apaisées (zones de rencontre/zones résidentielles, zones piétonnes, rues cyclables...) est également préconisé en vue d'atteindre l'objectif d'apaisement des mailles.

- **Agir en priorité sur les réseaux structurants et selon le principe STOP** : les différentes mesures devront être prises prioritairement et en adéquation avec la hiérarchisation des différents réseaux de transport développés précédemment puis selon le principe STOP, conformément au Plan Régional Good Move. Les

mesures devront également éviter ou limiter autant que possible toute nuisance supplémentaire sur les autres voiries du quartier.

### 3.1.3 APPLICATION AUX MAILLES UCcloises

Pour rappel, la Commune d'Uccle se compose de 8 mailles : Calevoet, Neerstalle et Globe-Altitude 100 (partagées avec la Commune de Forest), Brugmann (partagée avec Ixelles), Churchill, Observatoire, Uccle Sud et Lorraine.



**Figure 23 - Localisation des mailles ucclloises - rappel**

#### 3.1.3.1 SÉLECTION DES MAILLES POUR UNE ÉTUDE APPROFONDIE DANS LE CADRE DU PCM

La 1<sup>ère</sup> phase de diagnostic a été l'occasion de pointer les différents enjeux de mobilité présents dans ces mailles. La mission d'élaboration du Plan Communal de Mobilité offre l'opportunité de réaliser, en phase 3, une étude complémentaire approfondie pour une à deux mailles jugées prioritaires au regard des enjeux d'apaisement en présence.

Cette étude, multimodale et approfondie, vise à établir un plan de circulation (ré-)adapté visant à dissuader le trafic de transit dans la maille et à définir les interventions / mesures à réaliser, leur coût et degré de priorité.

Le processus de sélection de ces mailles jugées prioritaires tient compte du niveau des enjeux rencontrés sur le territoire mais aussi des études menées ou à venir prochainement. Ainsi, ont été pris en compte, les critères suivants :

- L'existence ou non d'une étude en cours ou projetée pour établir un **Contrat Local de Mobilité (CLM)** pour la maille : il s'agit d'un dispositif de partenariat entre la Région et la (ou les) Commune(s)

concernées par la maille, ayant pour but d'apaiser la circulation au sein de celle-ci et d'assurer la qualité et la sécurité de tous les modes de déplacements ;

- La présence de **zones grises** : bien que la majorité des zones grises se situent en bordure de mailles, plusieurs d'entre elles se situent au cœur des mailles ucloises (chaussée de Saint-Job, rue Edit Cavell, avenue des Hospices/ Dolez, etc.) ;
- Le **trafic de transit** éventuel rencontré au niveau supra-maille (Dieweg, avenue Monjoie, avenue des Statuaires, etc.) ;
- La présence de **polarités** importantes (écoles, équipements sportifs, commerces, noyau d'identité local, etc.) ;
- Leur **position géographique et leur rôle** à l'échelle communale ;
- Ou encore les **demandes d'apaisement des riverains / usagés** évoquées à l'occasion des ateliers participatifs.

Cette analyse multicritère a montré qu'une étude plus approfondie n'était pas prioritaire dans le cadre du PCM pour les mailles suivantes:

- **Maille Neerstalle** : Cette maille partagée entre la Commune de Forest et la Commune d'Uccle, fait l'objet d'un CLM depuis février 2022, pour une durée de 8 mois à 1 an, permettant ainsi de traiter des enjeux en matière de mobilité sur cette partie du territoire communal uclois.
- **Maille Calevoet** : Par sa localisation sur la façade ouest de la commune, la maille Calevoet, entretient une relation forte avec la commune de Drogenbos. Une étude de maille impliquant notamment des réflexions sur un plan de circulation, des réflexions devraient être engagées avec Drogenbos, commune non directement impliquée dans le présent PCM (non- membre du Comité d'Accompagnement de la mission). Par ailleurs, plusieurs projets de mobilité sont déjà bien avancés sur cette maille, dont les projets de la STIB le long des rues du Wagon, rue Engeland, rue de l'Etoile ainsi qu'un projet communal de réaménagement de façade à façade sur la rue Egide Van Ophem.
- **Maille Brugmann** : Cette maille majoritairement située sur le territoire d'Ixelles et partagée également avec Bruxelles-Ville, devra faire l'objet de réflexions quant à la réalisation d'un CLM, processus davantage approprié au regard de son profil intercommunal. La Commune d'Ixelles n'ayant par ailleurs pas encore engagé de réflexions à ce sujet, cette maille constituera une priorité dans le futur, notamment au regard de la rue Vanderkindere, axe à enjeu majeur.
- **Maille Lorraine** : Peu urbanisée et faiblement dotée en pôles de déplacements, elle présente des enjeux moins marqués en matière de mobilité, bien que certains axes de cette maille (tels que la Drève du Caporal et l'avenue Van Bever) supportent un fort trafic de transit et devront dans le futur faire l'objet de mesures d'apaisement. Par ailleurs, un nouveau plan de circulation est déjà en projet (phase test) sur la Drève des Gendarmes à l'initiative de la Commune, avant le réaménagement de la seconde portion de cet axe.
- **Maille Observatoire** : Bien que cette maille soit traversée par des flux de transit importants (avenue du Vert Chasseur, Dieweg, etc.) et qu'elle accueille des pôles de déplacements structurants (écoles, commerces, etc.), les enjeux en présence apparaissent comme plus secondaires vis-à-vis des mailles Churchill et Globe-Altitude 100. Par ailleurs, l'axe Dieweg (soit l'un des principaux enjeux de la maille), se partage avec la maille Uccle Sud.
- **Maille Uccle-Sud** : Cette maille se distingue particulièrement par sa très grande superficie, impliquant de fait un processus plus spécifique avec une étude ciblée par « sous-maille ». De nombreux enjeux se concentrent au niveau de la « sous-maille » au nord de la voie ferrée, le long de la chaussée de Saint-Job, ou en limite de maille vers la chaussée de Waterloo à l'est. Également, l'étude d'un nouveau plan de circulation est plus difficile à mettre en œuvre au regard de l'étendue du territoire concerné, mais aussi de sa structure viaire : en effet, certains axes auto-QUARTIER en intérieur de maille assurent actuellement le rôle d'axes auto-CONFORT, pour pallier l'éloignement et/ou la mauvaise connexion de ces derniers situés en bordure de maille. A ce titre, les axes Hospices et Dolez de niveau auto-QUARTIER accueillent un trafic de transit équivalent aux axes auto-CONFORT. Ainsi, des réflexions sur le statut de ces voiries, ainsi qu'un éventuel redécoupage

de la maille, devront être menées au même titre que le statut et la fonction qui doivent incomber à la chaussée de Waterloo.

### 3.1.3.2 MAILLES PRIORITAIRES À FORT ENJEUX D'APAISEMENT

Ainsi, les deux mailles retenues pour une étude plus approfondie dans le cadre du présent PCM sont les mailles **Churchill** et **Globe-Altitude**. Plusieurs critères ont présidé à cette sélection :

- **Maille Globe-Altitude 100** : Cette maille partagée avec la commune voisine de Forest, a déjà fait l'objet d'un travail dans le cadre de l'élaboration de son Plan Communal de Mobilité, dont l'enquête publique s'est achevée fin 2021. Par ailleurs, il s'agit de la maille comportant le centre névralgique de la commune, concentrant d'importants enjeux : trafic de transit, nombreux services, équipements et autres pôles de déplacements, flux de piétons importants, attentes particulières en matière de confort des déplacements, etc. A ce titre, l'étude de cette maille constituera entre autres l'opportunité d'objectiver la demande citoyenne quant à la piétonnisation partielle ou totale du centre d'Uccle et de compléter le travail entrepris dans la partie forestoise de la maille.

**Maille Churchill** : Cette maille présente un profil similaire à la maille Observatoire mais se distingue plus particulièrement par la présence de polarités émettrices/attractives dont un noyau d'identité locale<sup>2</sup> plus marqué et étendu autour de l'avenue de Fré. Également, un trafic de transit incompatible avec la présence du pôle scolaire Notre-Dame des Champs a été identifié dans la maille. Enfin, cette maille comporte des espaces verts appréciés pour leur qualité récréative, dont les parcs de Brugmann et Montjoie, tous deux accessibles via des axes soumis à un trafic de transit.

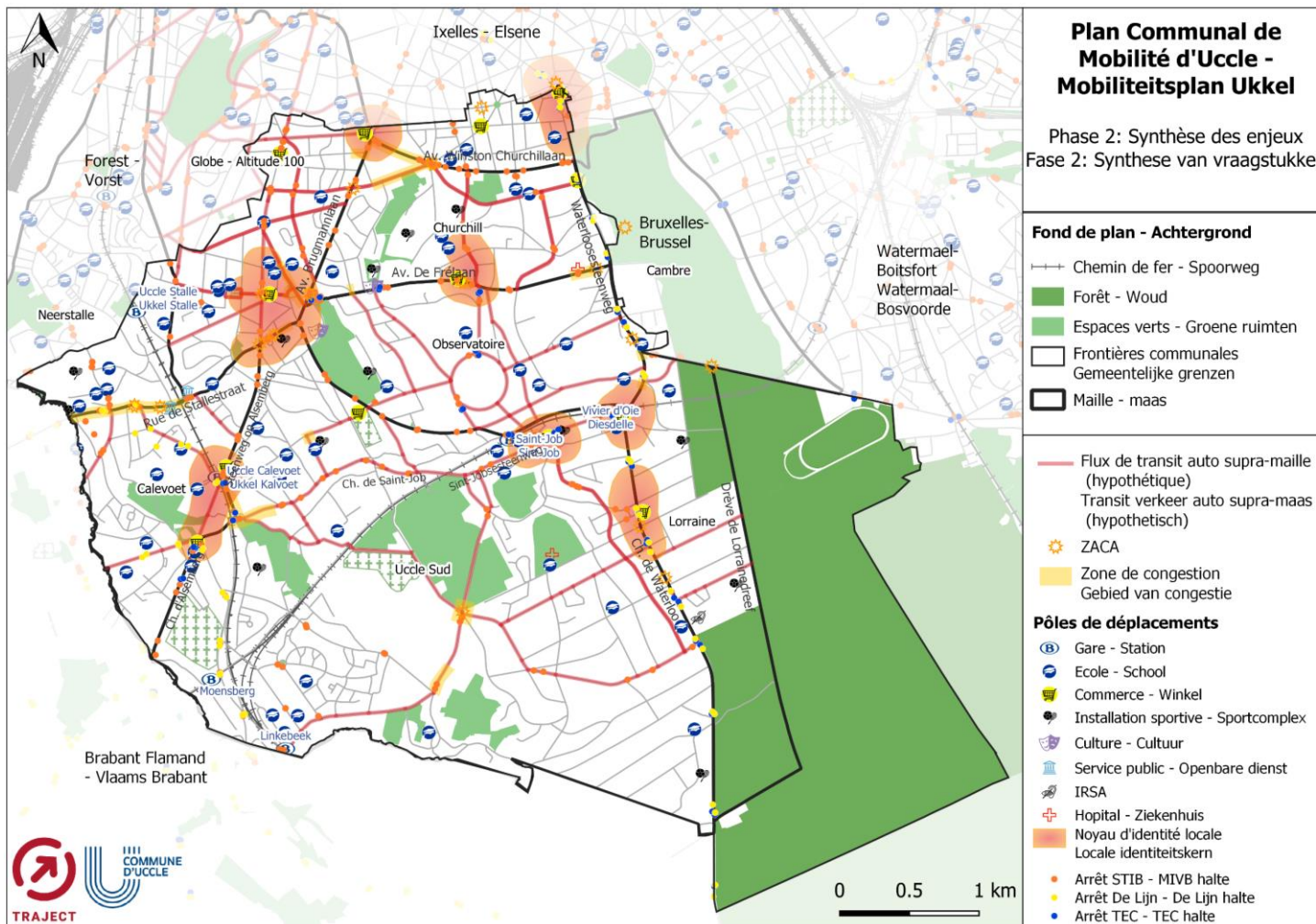
*Pour rappel, la Ville de Bruxelles a lancé une mission d'études sur la mobilité dans et autour du Bois de la Cambre, celui-ci bordant la maille Churchill. Elle aura notamment dans son champ d'intervention une réflexion autour de la chaussée de Waterloo (principe d'aménagement, fonctionnalités attendues/ gestion...), dont il conviendra de s'assurer qu'elle soit compatible avec le contenu du présent PCM.*

Les cartes ci-dessous rassemblent les enjeux identifiés pour chacune de ces deux mailles ainsi qu'une vue d'ensemble des enjeux sur l'ensemble des mailles de la commune.

---

<sup>2</sup> Issu du Plan régional de Développement Durable, les « noyaux d'identité locale » sont des éléments structurants de la ville de proximité. Il s'agit d'un centre de focalisation de la vie locale (accès aux équipements, services et commerces de proximité, espaces publics de qualité, ouverts et inclusifs). Ce sont des lieux « où le confort du piéton doit être privilégié par rapport aux autres modes de déplacement ».





**Figure 24 - Synthèse des enjeux des mailles uccloises**

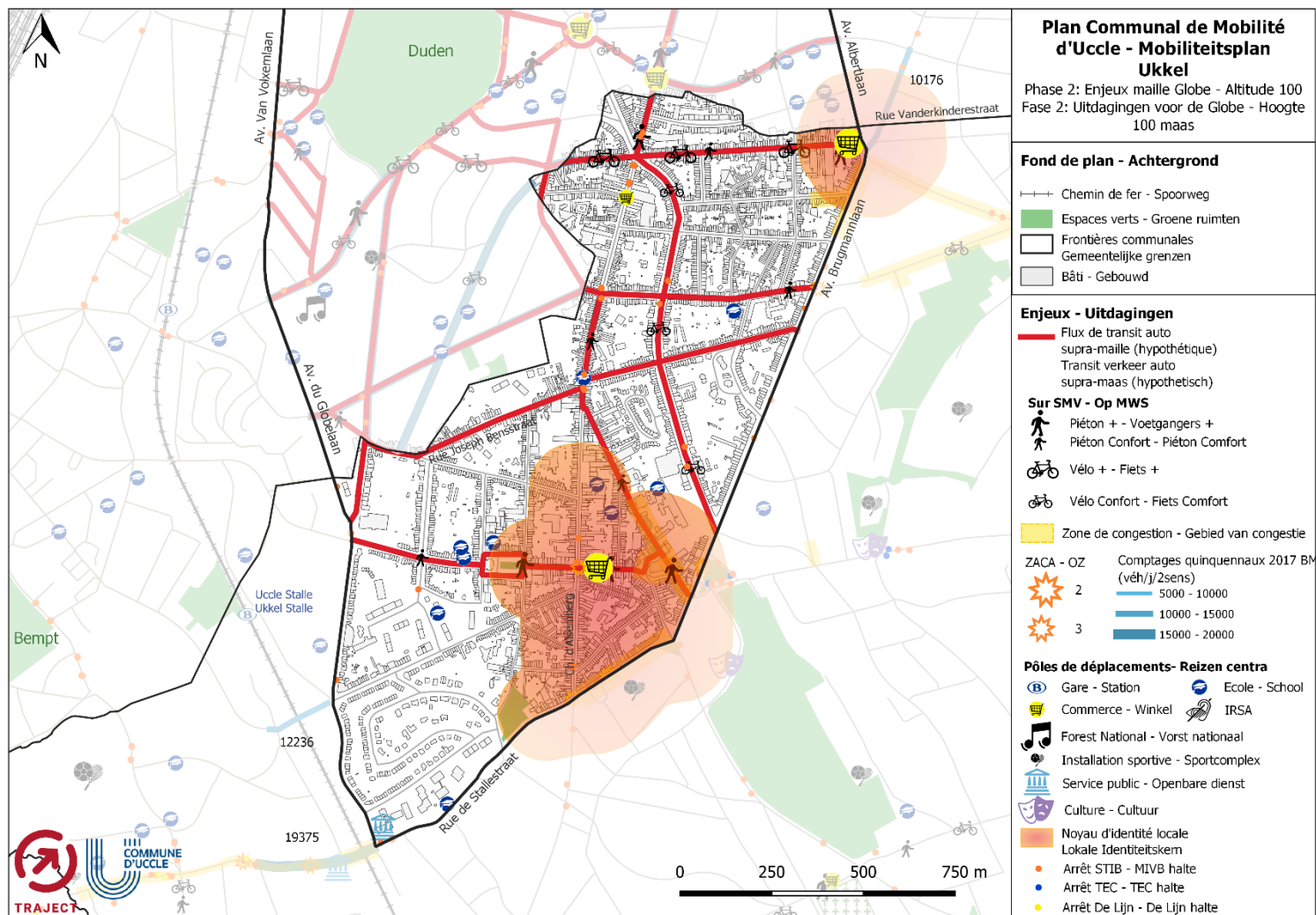


Figure 25 - Synthèse des enjeux dans la partie ucquoise de la maille Globe Altitude 100

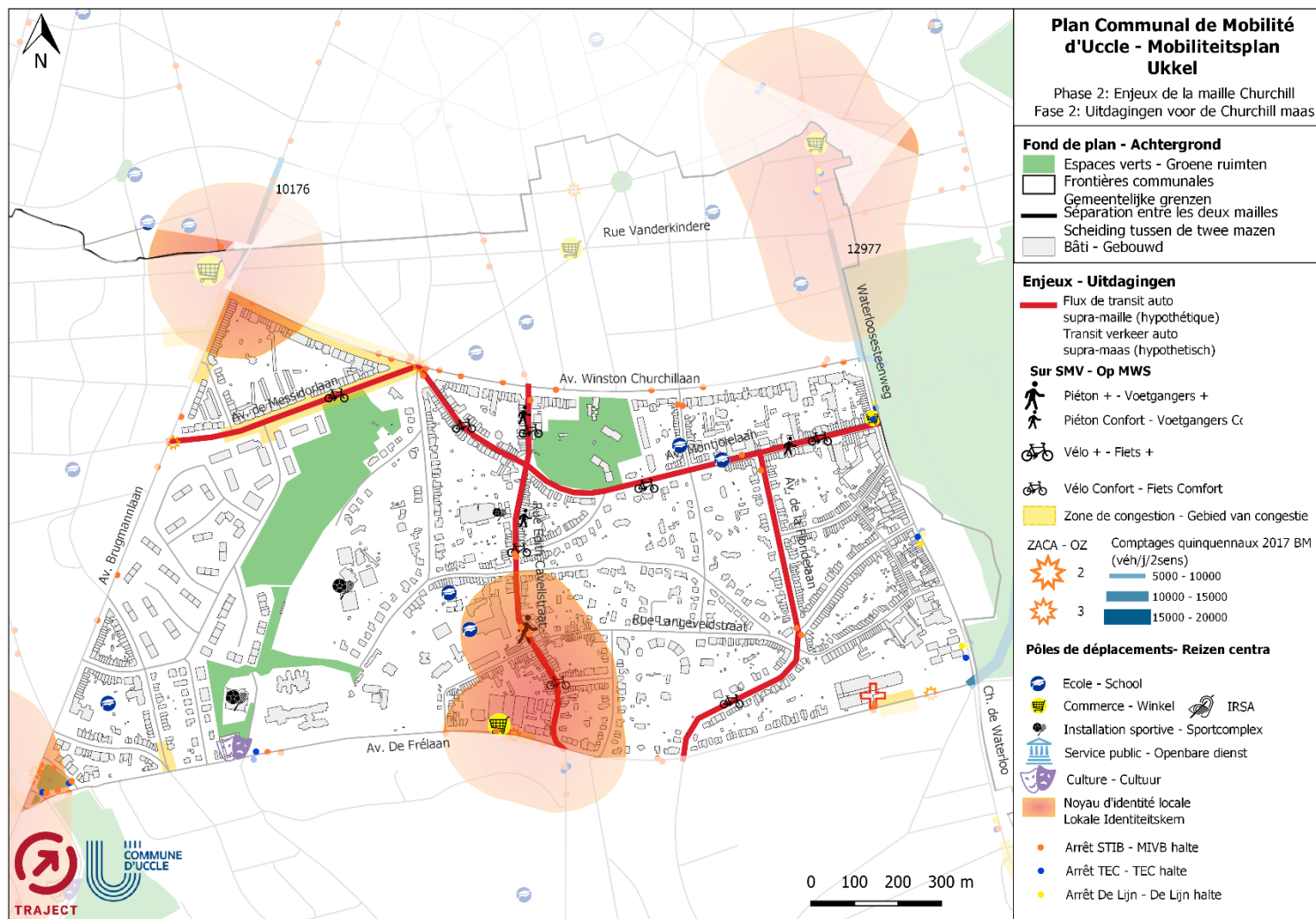


Figure 26 - Synthèse des enjeux dans la maille Churchill

## **4 OBJECTIF 3 : ACCOMPAGNER LES HABITANT(E)S ET USAGER(E)S UCCLOIS(ES) VERS LA MULTIMODALITÉ**

### **AXE 3 : COMMUNICATION, SENSIBILISATION, INCITATION À LA MULTIMODALITÉ**

#### **4.1 PRÉAMBULE**

Ce troisième volet définit les objectifs en matière de gestion de transport des personnes et des marchandises à Uccle. Dans le prolongement des actions du PRM, le PCM ambitionne également le développement de la multimodalité des usagers, à des fins de réduction de l'usage de la voiture individuelle. Ces actions englobent à la fois l'offre en services de mobilité, l'amélioration de leur visibilité, mais aussi les aspects ayant trait à la communication et à l'accompagnement au changement de comportement.

#### **4.2 QUATRE GRANDS OBJECTIFS**

##### **4.2.1 GARANTIR L'ACCÈS À L'INFORMATION POUR L'ENSEMBLE DES HABITANT(E)S ET USAGER(E)S UCCLOIS(ES) SUR L'OFFRE MULTIMODALE DISPONIBLE**

La phase de diagnostic a révélé l'existence de différents canaux de diffusion de l'information sur les différents modes de déplacements disponibles sur le territoire communal : site internet (nouvelle mouture lancée début 2022), page Facebook, Instagram, Twitter, Wolvendael Magazine, brochures de promenades et campagnes d'affichage, etc.

Au-delà de la nécessité de pérenniser ces canaux d'information, des points de contact pour l'utilisateur et de services intégrés liés à la mobilité (action C2. du plan Good Move) permettraient un meilleur accès à l'information, de façon plus personnalisée. Ces points d'information pourraient notamment intégrer un service de test/ location de vélo, engins de micromobilité ou autres, voire d'achat à l'issue de la période d'essai. La phase 3 s'attachera notamment à l'identification de tels lieux et à la définition précise de leur rôle.

##### **4.2.2 DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION RENOUVELÉE SUR LA MULTIMODALITÉ**

Cet objectif s'attache à porter à la connaissance des citoyens l'offre multimodale disponible sur le territoire communal.

Ainsi, il s'agira :

- d'élargir le public cible, en visant notamment les habitants (et nouveaux habitants) et les travailleurs de la Commune afin de porter à la connaissance des citoyens l'offre existante en matière de services de mobilité disponibles à Uccle (cf. ci-avant) ;
  - ⇒ À titre d'information, un dépliant relatif à la mobilité détaillant l'offre multimodale disponible, en cours d'élaboration au niveau des services communaux, répondra à ces deux objectifs, il sera distribué dans les boîtes aux lettres des habitants et transmis aux nouveaux Ucclois(e)s ;
- d'accompagner et encourager les acteurs locaux à adopter une mobilité plus durable : via l'accompagnement de la mise en place d'alternatives et le développement d'échanges entre la Commune et les acteurs locaux (commerçants, entreprises, écoles, etc.).



#### **4.2.3 GARANTIR L'ACCÈS À L'OFFRE EN MOBILITÉ À L'ENSEMBLE DES HABITANT(E)S ET USAGER(E)S UCCLOIS(ES) POUR LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT ET POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE SERVICES DE MOBILITÉ ALTERNATIFS À « L'AUTOSOLISME »**

Un certain nombre de services de mobilité partagée sont actuellement déjà mis à la disposition des usagers du territoire ucclinois (vélos, scooters, voitures partagées, etc.). Il s'agira par conséquent de les rendre accessibles au plus grand nombre, via leur développement spatial mais aussi au niveau de leur accessibilité propre en lien avec les différents opérateurs. L'autopartage organisé en stations (Cambio) ou entre particuliers présente encore d'importantes marges de progression à Uccle, où, pour rappel, 38% des ménages n'ont pas de voiture.

Il s'agira par ailleurs de veiller à une offre en micromobilité respectueuse de tous les usagers (zone drop-off des trottinettes électriques pour éviter la sur-occupation des trottoirs).

Par ailleurs, une attention devra être portée à la poursuite du développement de l'offre en stationnement vélo sur le territoire conformément au plan d'actions communal de stationnement (PACS), pour couvrir les différents besoins : arceaux pour du stationnement de courte-durée, arceaux protégés pour la moyenne-durée, abris vélos/box/locaux pour la longue-durée / les riverains.

Il s'agira également de faciliter l'intermodalité : aussi bien à l'échelle régionale en redonnant au futur parking P+R de Stalle sa fonction de parking-relais d'envergure régionale mais aussi à l'échelle plus locale, avec l'identification de lieux stratégiques pour le développement de mobipôles (gare de Moensberg, etc.) et mobipoints (stations de vélos en libre-service avec autopartage et zone de drop-off de trottinettes).

Enfin, il sera opportun d'optimiser les livraisons en lien avec les commerces et les entreprises de la commune, notamment en créant des points de liaison de quartier et à veiller à leur bonne accessibilité, mais aussi en mobilisant et en soutenant les commerçants dans une démarche de changement de mode de livraison (taille et motorisation des véhicules, développement de la cyclologistique).

#### **4.2.4 FAIRE DE L'ADMINISTRATION UN EXEMPLE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ**

En dernier lieu, l'objectif sera de faire de l'administration Ucclinoise une référence en matière de mobilité. Le dernier Plan de Déplacement d'Entreprise (2018) révèle qu'un fort potentiel de report modal existe (23% des agents vivent à moins de 2 km de marche de l'administration, 75% des employés résident à moins de 10 km à vélo, et 42% à moins de 3 km d'une gare SNCB reliée à Stalle et Calevoet). Il s'agira donc de mettre en œuvre des actions pour la réduction de l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail et professionnels. Il s'agira par ailleurs, de profiter du déménagement de l'administration pour enclencher de nouvelles habitudes de mobilité. Un Mobility Manager a été recruté en ce sens et il est prévu qu'il s'attèle à cette tâche durant la seconde moitié de l'année 2022.



## 5 OBJECTIF 4 : DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT GLOBALE ET ADAPTÉE

### AXE 4 : ACTUALISATION DU PACS – PLAN D’ACTION COMMUNAL DE STATIONNEMENT

#### 5.1 PRÉAMBULE

*Une stratégie déjà établie dans le Plan d’Action Communal de Stationnement*

La commune d’Uccle a réalisé en 2016 son Plan d’Action Communal de Stationnement (PACS). Celui-ci s’inscrit déjà dans la stratégie régionale bien qu’il ait été établi avant l’approbation du Plan régional de Mobilité (PRM) Good Move.

*« Le stationnement est un facteur essentiel de réussite et de concrétisation des ambitions de la stratégie de mobilité. La Région développe à cet effet une stratégie globale qui vise à utiliser le stationnement comme :*

- *Un levier d’action sur les choix en matière de mobilité ;*
- *Un outil de réappropriation de l’espace public ;*
- *Un maillon des chaînes de déplacements intermodales (voir partie sur les pôles d’échange) ;*
- *et un service rendu aux usagers de la Région ».*

Le fait de placer la stratégie de stationnement comme un objectif à part entière du Plan Communal de Mobilité répond à un constat : la politique de stationnement participe très largement à la politique de mobilité communale. Cette interdépendance est soulignée à juste titre dans le PRM :

Par ailleurs, le PRM ajoute que :

*« Le stationnement est un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité [...]. Les politiques en cours contraignant l’offre de stationnement automobile à destination, qu’elle soit en ou hors voirie, aussi bien en termes de nombre de places disponibles [...] que de tarification, doivent donc être poursuivies et amplifiées.*

- *Le stationnement doit être aussi utilisé dans sa dimension incitative pour :*
- *Stimuler la pratique du vélo : déploiement d’une offre d’accueil des vélos en et hors voirie, adaptée aux usages de courte ou de longue durée ;*
- *Diminuer l’utilisation individuelle de la voiture : accroissement de l’offre d’emplacements dédiés aux voitures partagées, au covoiturage, etc. ;*
- *Réduire les distances parcourues en voiture (P+R) ;*
- *Accompagner l’évolution des types de propulsion du parc automobile : réservation et développement d’emplacements permettant une recharge électrique.*

Le PACS ucclais entre donc déjà dans ce niveau d’ambition avec les 7 actions qu’il a fixé. La phase de diagnostic (cf. rapport Phase 1 du PCM) a été l’occasion de produire un bilan de l’état d’avancement de chacune de ces actions. Il a par ailleurs apporté quelques éléments de contexte / particularités pour la commune, par exemple :

- un nombre relativement restreint de parkings publics à Uccle (en voirie ou hors-voirie) ;
- dès lors, le potentiel dans la valorisation de l’offre privée (mutualisation) ;
- une pression de la demande de stationnement dans certains quartiers ;
- l’étroitesse de certaines rues, avec le stationnement pointé comme l’un des leviers pour améliorer la performance des autres modes : marche (augmentation de la largeur des trottoirs), vélo (création

d'aménagements cyclables) et/ou transports publics (développement d'aménagements de priorisation) ;

- ou encore l'importance du développement attendu du P+R Stalle.

Le présent rapport offre ainsi l'opportunité d'inscrire à nouveau les trois grands objectifs de la commune d'Uccle afin que la stratégie de stationnement puisse concourir à la politique globale de mobilité communale.

## **5.2 ANCRER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT À UCCLE DANS UNE APPROCHE SERVICIELLE, POUR RÉPONDRE AUX DIFFÉRENTS USAGES ET BESOINS DE MOBILITÉ**

Cette approche « servicielle » de la politique de stationnement peut être couverte par les cinq sous-objectifs suivants :

### **5.2.1 POURSUIVRE LA RÉSERVATION DE PLACES DE STATIONNEMENT**

Il s'agit de considérer l'ensemble des besoins de stationnement, quel que soit le mode. Dès lors, il convient de poursuivre à Uccle le développement de **places de stationnement réservées** pour vélos, engins de micromobilité, véhicules partagés, (voir le chapitre précédent), motos, taxis, PMR, bus scolaires, poids lourds,...

Le PACS souligne ainsi que l'enjeu de « préserver le stationnement des résidents » passe aussi via la « *promotion des alternatives à la voiture individuelle* ». À ce titre, la poursuite de la création d'emplacements réservés aux vélos, vélos partagés, engins de micromobilité, voitures partagées, motos et taxis constitue un objectif à suivre.

### **5.2.2 ASSURER UN NOMBRE ET UNE DISPONIBILITÉ SUFFISANTS DES ESPACES DE LIVRAISON**

L'ambition de pouvoir assurer un **nombre et une disponibilité suffisants des espaces de livraison** fait écho à l'enjeu du PACS de « *préserver [via la politique de stationnement] l'activité économique et soutenir le développement du secteur tertiaire* ». Ce sous-objectif est lui aussi repris et détaillé dans le chapitre précédent.

### **5.2.3 FACILITER LE STATIONNEMENT DES USAGERS PROFESSIONNELS (CORPS DE MÉTIER, PROFESSIONNELS DE LA SANTÉ, ...) QUI APPORTENT UNE VALEUR AJOUTÉE À LA COMMUNE D'UCCLE ET À LA RÉGION**

Le PRM mentionne que « *L'ambition est de favoriser progressivement un système dans lequel les usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de la santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc.) soient prioritaires dans l'accès aux espaces de stationnement, et notamment ceux situés sur l'espace public, sans pour autant que ce service ne soit gratuit* ».

Cet objectif est déjà assuré par la mise à disposition à Uccle, de cartes de dérogation pour les professionnels :

- Les entreprises et indépendants, ayant son siège social ou d'exploitation dans la Commune d'Uccle ;
- Les établissements d'enseignement (tout établissement organisé, reconnu ou subventionné par une communauté et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu) ;
- et les membres du personnel de la Zone de police.

La phase de diagnostic a été l'occasion de pointer le différentiel entre le nombre de cartes de dérogation délivrées à Uccle (cartes riverain incluses) et les places disponibles en voirie. Dès lors, la possibilité de répondre à ce sous-objectif repose sur la mise en place :

- d'un monitoring du nombre de cartes de dérogation actives par secteurs au regard du nombre d'emplacements disponibles en voirie ; il s'agit par ailleurs d'une action déjà inscrite dans le PACS portant sur la mise en place d'un observatoire du stationnement ;
- et d'une intensification de l'accompagnement des établissements (entreprises et établissements scolaires) ucclois dans la mise en place de plans de déplacements : l'article 105 du règlement redevance souligne en effet que « Dans tous les cas, la demande de carte de dérogation « professionnel » doit être accompagnée, selon le cas, soit d'un plan de déplacement scolaire ou d'entreprises, soit d'un équivalent approuvé. ».

Le monitoring apparaît d'autant plus nécessaire dans un contexte où la Région prévoit de faire évoluer l'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement. L'avant-projet envisage ainsi par exemple la possibilité d'octroyer une cinquième carte de dérogation spécifiquement dédiée aux professionnels dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule. Celle-ci a été prévue en particulier pour les corps de métier utilisant des véhicules de type utilitaire tel que les plombiers, chauffagistes, etc.

#### 5.2.4 FACILITER LE "PARCOURS CLIENT" ET AUGMENTER LE NIVEAU DE SERVICE OFFERT

Par ce sous-objectif, la Commune d'Uccle entend poursuivre l'amélioration du service offert aux ucclois et aux usagers en matière de stationnement, pour faciliter leurs parcours de mobilité. Cela passe notamment par un engagement renouvelé autour de :

- la rapidité du traitement des demandes (cartes riverain...),
- la dématérialisation des procédures autant que possible (formulaires en ligne, e-administration),
- la meilleure prise en compte des besoins particuliers (notamment pour les personnes en situation de handicap) ;
- l'utilisation des technologies de l'information et de la communication : paiement du stationnement via smartphone par exemple avec développement de nouvelles applications de paiement en complément de l'application Yellowbrick ;
- mais aussi et encore, le développement de nouveaux services en matière de stationnement : stationnement des vélos personnels (abris vélos sécurisés), stationnement de véhicules partagés, etc.

#### 5.2.5 DÉPLOYER UNE COMMUNICATION RÉGULIÈRE SUR LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Ce sous-objectif fait écho à l'action n°5 du PACS (« information et communication ») : « Pour une meilleure application des règles, ces dernières doivent être connues et comprises par tous. La commune doit déployer une information claire. ». Il porte :

- sur la communication « technique » liée au stationnement : améliorer le partage d'information en ligne (site internet et réseaux sociaux, carte interactive sur le stationnement) et hors-ligne (brochures, Wolvendael Magazine...) : sur les tarifs, les secteurs de stationnement ou encore les procédures (par exemple « comment obtenir sa carte de stationnement riverain ? »), en valorisant les trucs/astuces, les « Foires aux Questions » et l'expérience usager (cf. supra).
- sur la communication « stratégique » : expliciter les raisons pour lesquelles les mesures sont prises, faire le lien avec la politique globale de mobilité, ouvrir sur d'autres perspectives (décarbonisation

du parc de véhicules par exemple) mais aussi communiquer rapidement sur les mises à jour ou encore sur les évolutions attendues de la politique de stationnement...

Il convient par ailleurs de renouveler la communication ciblée selon les profils : habitant, nouvel habitant, commerçant, usagers des équipements de loisir de la commune, visiteurs, etc.

## **5.3 MIEUX ORIENTER LA DEMANDE DE STATIONNEMENT ENTRE LA VOIRIE ET LE « HORS VOIRIE » SELON LES SITES ET LES USAGES ATTENDUS POUR L'ESPACE PUBLIC**

Le 2<sup>ème</sup> objectif porte sur l'équilibre entre l'offre publique de stationnement (dans le sens accessible au public) localisée sur la voirie avec celle localisée hors voirie. Il s'agit de mieux orienter la demande selon les sites et/ou les usages attendus de l'espace public. En effet, les statistiques rappellent qu'un véhicule est garé en moyenne 95% du temps. Dès lors, il apparaît nécessaire de choisir sur quels espaces et à quels endroits la fonction « se garer » aura le moins d'impact pour la qualité et la vocation attendue de l'espace public. Par ailleurs, le stationnement peut former, dans certains cas, une marge de manœuvre pour améliorer la qualité des réseaux pour les piétons (élargissement des trottoirs), les cyclistes (création d'aménagements cyclables) ou les transports publics (voies réservées).

Quatre sous-objectifs participent à cette volonté :

### **5.3.1 ADAPTER LA TARIFICATION ET/OU LA DURÉE DU STATIONNEMENT**

La politique de stationnement doit être évolutive et adaptative selon les usages / besoins / tensions. À ce titre, la gestion de la réglementation devra être adaptée :

- pour limiter les effets de report depuis les zones déjà gérées et/ou les communes limitrophes : via l'adaptation/extension des zones gérées en courte/moyenne durée (zone bleue) ;
- pour adapter la tarification en fonction de la pression du stationnement : limitation des durées de stationnement (zone bleue), passage à un stationnement payant ...
- pour adapter la gestion du stationnement aux projets de réaménagement des espaces publics et des voiries ;
- ou encore pour éventuellement adapter les secteurs de stationnement, dans l'éventualité où ceux-ci seraient redéfinis à une échelle régionale en concertation avec les communes.

Parmi ces possibilités d'adaptation, le projet d'Ordonnance précité envisage la création d'une nouvelle zone réglementée, « destinée principalement à favoriser le report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie ». Ses caractéristiques seraient les suivantes : localisées sur la voie publique et dans un périmètre (à définir) autour de chaque parking public, il s'agit d'une zone payante avec une durée de stationnement maximale de 4h. L'intention est ainsi d'augmenter le coût du stationnement en voirie aux abords de parkings afin que, comme le rappelle le plan d'action du PRM, « le stationnement hors voirie soit l'option moins coûteuse » (fiche D.2). La mise en place et les modalités de cette zone grise restent à expliciter.

Par ailleurs, il est également envisagé la possibilité, dans une même zone, de prévoir plusieurs tarifs différents en fonction « des caractéristiques locales du quartier concerné au regard notamment de son caractère résidentiel ou non, de l'accessibilité des transports en commun et de la saturation du stationnement ».

Ce projet de nouvelle réglementation fait écho au second sous-objectif lié à la valorisation des parkings hors-voirie :

### 5.3.2 VALORISER LES EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT HORS-VOIRIE

Ce sous-objectif fait écho à l'action n°4 du PACS : la mutualisation. Il s'agit donc de valoriser les emplacements de stationnement hors voirie qui sont actuellement sous utilisés dans le temps (parking non complet à certains moments de la journée, en soirée et/ou de la semaine) et/ou dans l'espace (places restantes disponibles). comme le rappelle le PACS :

*« Le principe de mutualisation ou « parksharing » consiste à donner la possibilité aux riverains ou à la clientèle HoReCa de profiter des capacités offertes par certains parkings privés (bureaux, commerces, hôtels, écoles ...) au moment où ils sont inutilisés, selon les cas, en journée, en soirée et/ou durant les week-ends. Cela permet après négociation avec les partenaires (propriétaires surtout) d'augmenter rapidement l'offre de stationnement disponible en dehors des heures de bureaux, à très faible coût et en profitant d'infrastructures existantes – c'est-à-dire sans création de places physiques. »*

Le PACS évalue ainsi les potentialités de mutualisation pour les équipements privés présents à Uccle (bureaux, pôles de santé ou d'enseignement et commerces). Comme exposé en phase de Diagnostic, le potentiel de mutualisation est encore important à Uccle, seuls des contacts ont été pris à ce stade avec le Carrefour Market Gatti de Gamond.

Ce sous-objectif couvre ainsi la valorisation d'un plus grand réseau de parkings accessibles au public. Pour cela, le projet d'Ordonnance précité prévoit également la possibilité :

- pour les propriétaires de parkings accessibles au public, à les faire reconnaître comme des « parkings publics » en contrepartie d'une dispense de la charge environnementale prévue dans le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maitrise de l'Energie ;
- pour les communes, de prévoir une zone bleue obligatoire sur ces parkings publics.

### 5.3.3 ASSURER LE RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

L'orientation de la demande de stationnement entre la voirie et le « hors voirie » repose également sur le plus grand respect de la réglementation en vigueur.

Pour cela, la pédagogie et l'information autour de la politique de stationnement est tout aussi importante que le contrôle / la verbalisation. L'action n°6 du PACS « *adaptation des ressources en matière de surveillance* » pointe sur les modalités de contrôle la nécessité « *d'organiser les tournées pour permettre de couvrir toute la période où la durée est limitée* ». Le déploiement récent d'une ScanCar à Uccle participe dès lors à la mise en œuvre de ce sous-objectif.

### 5.3.4 ACCOMPAGNER LA POLITIQUE RÉGIONALE ET FÉDÉRALE DE DÉVELOPPEMENT DE P+R

Enfin, il s'agit à Uccle de soutenir la politique de développement de parkings-relais à commencer par le parking Stalle. Le PRM Good Move pointe à ce titre la nécessité de développer les pôles d'échanges et P+R et d'« *assouplir les conditions d'exploitation appliquées à certains parkings, et notamment aux P+R, pour que ceux-ci répondent mieux aux besoins constatés dans les quartiers (stationnement riverain, solutions temporaires de compensation...) et aux enjeux de mobilité qui y sont liés* »<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> PRM - Fiche-action D2 : Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité et C.9 Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie de P+R métropolitaine



## 5.4 ACCOMPAGNER L'ACCÉLÉRATION DE L'ÉLECTRIFICATION DU PARC DE VÉHICULES EN CIRCULATION À UCCLE

Le PACS ne comprend pas de mesures propres à l'accompagnement de l'électrification du parc de véhicules tout comme la réservation et le développement d'emplacements permettant une recharge électrique.

Pourtant, le parc de véhicules en circulation à Uccle et en région bruxelloise va être amené à évoluer, en faveur d'une diminution drastique du nombre de moteurs thermiques : la Région a en effet fixé la fin du diesel à horizon 2030 et celle des véhicules à essence et LPG à 2035 (cf. fiche action D.5 du PRM).

Le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques accessibles au public doit nettement s'accroître. La volonté est que la majorité des utilisateurs de véhicules électriques aient accès à des bornes sur le domaine privé, soit à domicile ou soit auprès de leur entreprise/employeur. Pour les bornes en libre accès sur l'espace public, leur réseau en cours de déploiement dans la Région a été **labelisé** : [charge.brussels](http://charge.brussels).

Le site internet dédié à ce réseau [charge.brussels](http://charge.brussels) permet de consulter les bornes déjà accessibles ou qui seront ouvertes à court-terme en Région bruxelloise et à Uccle. Celles-ci sont déployées par des concessionnaires, dans le respect des règles fixées dans la concession. Le rôle des communes et donc de la commune d'Uccle est, dès lors, de planifier le déploiement du réseau sur leur territoire dans le respect des modalités définies par le gouvernement (critères de répartition, définition des emplacements, extension du réseau de bornes...).

## POSTFACE

Ce rapport conclut la seconde phase du Plan Communal de Mobilité de la Commune d'Uccle, permettant d'établir une synthèse des objectifs stratégiques ambitionnés par l'étude.

Pour rappel, voici les 4 grands objectifs fixés :

- Assurer une bonne performance des réseaux pour tous les modes de déplacement ;
- Améliorer la qualité de vie dans les quartiers ucclois ;
- Accompagner les habitants et usagers ucclois(es) vers la multimodalité ;
- Développer une stratégie globale de stationnement Globale et adaptée.

Ces objectifs permettront de disposer d'un ancrage stratégique et d'un cadrage pour les actions qui devront être développées en conséquence au cours de la phase 3 consacrée à l'élaboration du plan d'actions.

Ce rapport a été soumis à l'avis du Comité d'Accompagnement et à la validation du Collège.