

RAPPORT SUR LES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE PLAN
COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE
D'UCCLE

Bruxelles, le 25 mai 2023
BEL010497

CSD Ingénieurs Conseils SA
Boulevard Paepsem 11
1070 Anderlecht
t +Tel 02 340 29 10
f +Fax 02 340 29 19
e bruxelles@csgivingieurs.be
www.csgivingieurs.be

Table des Matières

PRÉAMBULE	9
1 INTRODUCTION GÉNÉRALE	10
1.1 Cadre d'élaboration du rapport d'incidences (RIE)	10
1.2 Objectifs et structure du rapport	10
1.3 Source des données	12
1.4 Périmètre d'étude considéré	12
2 PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	14
2.1 Cadre d'élaboration du projet de PCM	14
2.2 Objectifs et structure du projet de PCM	14
2.3 Présentation du plan d'action	16
2.4 Processus d'élaboration participatif	18
3 EXAMEN DES OBJECTIFS DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ AU REGARD DES PLANS ET PROGRAMMES EN VIGUEUR	19
3.1 Plans et programmes régionaux	19
3.2 Plans et programmes communaux	26
4 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE	31
4.1 Les aspects socio-économiques et les biens matériels	31
4.2 La mobilité	35
4.3 L'air, le climat, et l'énergie	43
4.4 L'urbanisme, le paysage, l'aménagement du territoire et le patrimoine	47
4.5 L'environnement sonore et vibratoire	54
4.6 La faune et la flore	59
4.7 Les sols et eaux	67
4.8 L'être humain	70
5 SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE	72
5.1 Préambule	72
5.2 Projets immobiliers	73
5.3 Projets sur la voie publique et relatifs à la mobilité	75
6. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM	78
6.1 Approche méthodologique	78
6.2 Evaluation par objectifs	81
6.3 Interactions entre les facteurs	138
7. CONCLUSION	139

7.1	Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM	139
7.2	Suivi de l'évolution de la qualité environnementale	140

Liste des figures

Figure 1 : Localisation de la commune (ill. CSD Ingénieurs ; fond de plan Brugis, 2023)	13
Figure 2 : Les quatre volets et quatre axes de travail du projet de PCM d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	14
Figure 3 : Extrait de la carte n°8 'Projet de Ville' (ill. CSD Ingénieurs ; fond de plan perspective, 2023)	20
Figure 4 : Extrait de la carte n°6 'Réseaux structurants de mobilité' (ill. CSD Ingénieurs ; fond de plan perspective, 2023)	21
Figure 5 : Extrait de la carte n°3 'Maillage vert et bleu'(ill. CSD Ingénieurs ; fond de plan perspective, 2023)	21
Figure 6 : Objectifs généraux et champs d'action du plan d'action vélo d'Uccle (source : plan d'action vélo, 2017)	27
Figure 7 : Mailles présentes sur le territoire communal d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	29
Figure 8 : Etapes du PAC (source : site web de la commune d'Uccle, 2023)	30
Figure 9 : Caractéristiques socio-économiques d'Uccle comparées avec la Région (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	32
Figure 10 : Localisation des équipements et les noyaux d'identité locale à Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	32
Figure 11 Lisérés de noyaux commerciaux à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)	33
Figure 12 : Carte de noyaux d'identité locale (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)	33
Figure 13 : Réseau Piéton selon le PAVE (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	35
Figure 14 : Réseau piéton tel que défini par GoodMove, basé sur le PAVE (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	35
Figure 15 : Aménagements et itinéraires cyclables sur Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	36
Figure 16 : Réseau Vélo tel que défini par GoodMove (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	36
Figure 17 : Aménagements et itinéraires cyclables sur Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	37
Figure 18 : Gares, lignes de bus et de tram sur Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	38
Figure 19 : Réseau TP tel que défini par GoodMove (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	38
Figure 20 : Flux de trafic automobile (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	38
Figure 21 : Réseau Auto tel que défini par GoodMove (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	38
Figure 22 : Carte des services de voitures partagées sur le territoire communal et des zones non équipées (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	39
Figure 23 : Taux de motorisation des ménages à Uccle en 2019 (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	40

Figure 24 : Flux de camions sur le réseau ucclais en une journée (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	41
Figure 25 : Zones d'arrêt des poids lourds sur le réseau ucclais en une journée (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	41
Figure 26 : Réseau PL tel que défini par GoodMove (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	41
Figure 27 : Parts modales à Uccle, ses communes voisines et en RBC (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	42
Figure 28: Concentration en black carbon ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en heures de pointe (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	43
Figure 29 : Cartographie des îlots de chaleur / fraîcheur (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	44
Figure 30 : Réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : chargebruxelles, 2023)	45
Figure 31 : Typologie du territoire de la commune d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	47
Figure 32 : Topographie du territoire de la commune d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)	48
Figure 33 : Patrimoine classé (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)	50
Figure 34 : Biens inscrits à l'inventaire Irismonument (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)	51
Figure 35 : Zones protégées à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)	52
Figure 36 : Arbres remarquables sur le territoire communal (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)	53
Figure 37: Niveaux de bruit multi-exposition (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	55
Figure 38 : Carte des points noirs acoustiques, zoom sur Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	56
Figure 39 : Stratégie zones de confort acoustique (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	57
Figure 40 : Végétation en 2020 sur la commune (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	59
Figure 41 : Réseau biologique (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	60
Figure 42 : Evaluation biologique (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	60
Figure 43 : Localisation des réserves naturelles et forestières (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	61
Figure 44 : Sites Natura 2000 (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	62
Figure 45 : Espaces verts accessibles au public (source : Commune d'Uccle, 2020)	63
Figure 46 : Arbres d'alignement situés le long des voiries régionales à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Mobigis, 2023)	65
Figure 47 : Nombre d'espèces animales observées (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	66

Figure 48 : Etat sanitaire du sol (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	67
Figure 49 : Carte des eaux de surface (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	68
Figure 50 : Zones d'aléa d'inondation à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	69
Figure 51 : Zones à concentration d'accidents en 2014 (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Mobigis, 2023)	70
Figure 52 : Zones à concentration d'accidents en 2022 (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Mobigis, 2023)	71
Figure 53 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)	72
Figure 1 : Projets pris en compte pour la situation future prévisible (source : CSD Ingénieurs, 2023)	73
Figure 2 : Illustration du projet 'Les Promenades d'Uccle' (source : Matexi, 2023)	74
Figure 3 : Illustration du projet 'Square des Héros' (source : Archi2000, 2023)	74
Figure 4 : Illustration du projet 'carré Coghen' (source : Vaneau Lecobel, 2023)	75
Figure 5 : Illustration du pont Carsoel (source : STIB, 2023)	75
Figure 6 : Illustration du réaménagement de la drève Gendarmes : phase I (source : Commune d'Uccle, 2023)	76
Figure 7 : extrait du plan de circulation en test dans le Bois de la Cambre (source : Ville de Bruxelles, consulté en février 2023)	77
Figure 8: SMV Piétons - Actions à entreprendre (source : Projet PCM, 2023)	83
Figure 9 : SMV Vélo - Actions à entreprendre (source : Projet PCM, 2023)	89
Figure 10 Itinéraires complémentaires proposés (source : PCM, 2023)	92
Figure 11: Tracé détaillé de l'itinéraire nord-sud via l'avenue Kamerdelle (source : PCM, 2023)	93
Figure 12: Itinéraires complémentaires proposés dans la partie sud de la commune (source : PCM, 2023)	93
Figure 13: SMV TP adaptée (source : Projet PCM, 2023)	98

Liste des tableaux

Tableau 1 : Domaines environnementaux et critères d'analyse utilisés dans les fiches d'évaluation	79
Tableau 2: Evaluation de l'action A1.1 : Réseau Piéton (source : CSD Ingénieurs, 2023)	83
Tableau 3 : Evaluation de l'action A1.2 Réseau Piéton – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)	85
Tableau 4 : Evaluation de l'action A1.3 Réseau Vélo (source : CSD Ingénieurs, 2023)	89
Tableau 5: Evaluation de l'action A1.4 : Réseau Vélo - Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)	94
Tableau 6 : Evaluation de l'action A1.5 Réseau Transports publics (source : CSD Ingénieurs, 2023)	98

Tableau 7 : Evaluation de l'action A1.6 Réseau Transports publics – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)	100
Tableau 8: Evaluation de l'action A1.7 Réseau Auto – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)	102
Tableau 9: Evaluation de l'action A1.8 Réseau Auto – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)	104
Tableau 10 : Evaluation de l'action A1.9 Réseau Poids Lourds (source : CSD Ingénieurs, 2023)	106
Tableau 11 : Evaluation de la maille Churchill (source : CSD Ingénieurs, 2023)	109
Tableau 12: Evaluation de la maille Churchill - Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)	111
Tableau 13 : Evaluation de la maille Globe/Altitude 100 (source : CSD Ingénieurs, 2023)	115
Tableau 14 : Evaluation de la maille Globe/Altitude 100 (source : CSD Ingénieurs, 2023)	117
Tableau 15 : Action A2.5 : Mesures sur les autres mailles (source : CSD Ingénieurs, 2023)	119
Tableau 16 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)	122
Tableau 17 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)	125
Tableau 18 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)	127
Tableau 19 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)	129
Tableau 20 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)	131
Tableau 21 : Evaluation des incidences de l'axe 4 : Stationnement / Action A4.1 (source : CSD Ingénieurs, 2023)	133
Tableau 22 : Evaluation des incidences de l'axe 4.2: Stationnement (source : CSD Ingénieurs, 2023)	136

PRÉAMBULE

CSD confirme par la présente avoir exécuté son mandat avec la diligence requise. Les résultats et conclusions sont basés sur l'état actuel des connaissances tel qu'exposé dans le rapport et ont été obtenus conformément aux règles reconnues de la branche.

CSD se fonde sur les prémisses que :

- le mandant ou les tiers désignés par lui ont fourni des informations et des documents exacts et complets en vue de l'exécution du mandat,
- les résultats de son travail ne seront pas utilisés de manière partielle,
- sans avoir été réexaminés, les résultats de son travail ne seront pas utilisés pour un but autre que celui convenu ou pour un autre objet ni transposés à des circonstances modifiées.

Dans la mesure où ces conditions ne seraient pas remplies, CSD déclinera toute responsabilité envers le mandant pour les dommages qui pourraient en résulter.

Si un tiers utilise les résultats du travail ou s'il fonde des décisions sur ceux-ci, CSD décline toute responsabilité pour les dommages directs et indirects qui pourraient en résulter.

1 INTRODUCTION GÉNÉRALE

1.1 Cadre d'élaboration du rapport d'incidences (RIE)

Le présent rapport sur les incidences environnementales (RIE) est réalisé dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Communal de Mobilité (ci-après le 'projet de PCM') de la commune d'Uccle.

L'élaboration de ce rapport se justifie par le fait que le projet de PCM constitue un plan au sens de la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (articles 2 et 3). La Directive européenne 2001/42/CE, transposée dans la législation bruxelloise dans l'ordonnance du 18 mars 2004 « relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement »¹, impose en effet qu'une évaluation environnementale soit effectuée pour les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et cela, dans le souci d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans et programmes.

Le projet de plan communal de mobilité doit être accompagné d'un rapport sur les incidences environnementales, tel que stipulé à l'article 15 de l'ordonnance du 26 juillet 2013, « *pour les éléments qui ne sont pas couverts par le rapport d'incidences environnementales du plan régional de mobilité visé à l'article 8, § 2* ».

Lorsqu'une évaluation environnementale est requise, celle-ci doit être effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative ou réglementaire (article 8 de l'ordonnance du 18 mars 2004). Bien qu'allégé, le contenu du RIE doit comprendre les informations énumérées à l'Annexe C du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT).

A noter qu'en octobre 2022, les communes bruxelloises ont été invitées à donner leur avis sur une future Ordonnance (Ordonnance dite « Mobilité »), en cours d'élaboration. Cette dernière établit, entre autres un cadre, pour le Plan Régional de Mobilité (PRM), les Plans communaux de Mobilité (PCM) et la Commission régionale de Mobilité (CRM). Elle remplacerait l'ordonnance du 26 juillet 2013. Dans ce cadre précis, un RIE n'est plus obligatoire mais facultatif. La présente procédure ayant été entamée avant la parution de la nouvelle ordonnance, le présent RIE demeure obligatoire².

1.2 Objectifs et structure du rapport

Un « rapport sur les incidences environnementales » (RIE) sur plan ou programme est une étude des conséquences sur l'environnement pouvant être attendues suite à la mise en œuvre d'un plan ou programme stratégique ou réglementaire, un document officiel qui fixe les orientations quant à la création de nouveaux quartiers, nouveaux bâtiments, etc. Ou dans le cas présent la mise en œuvre d'actions visant à planifier la mobilité durable sur le territoire communal, dans la continuité du Plan Régional de Mobilité (PRM) dit 'Good Move'.

Ces conséquences, appelées « incidences », portent sur les différents paramètres de notre environnement au sens large, c'est-à-dire que ceux-ci soient physiques (ex.: le sol, l'eau, l'air, le bruit, le patrimoine naturel et bâti...), socio-économiques (ex. : les effets sur la population) ou encore culturels (ex. : l'esthétique urbaine).

¹ Ordonnance de 18 mars 2004 : <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2004/03/18/2004031136/justel>

² Stratégie de propreté urbaine clean.brussels - Version finale (brulocalis.brussels)

Le but du RIE au sens large est de fournir une réflexion **compétente et indépendante** aux différents acteurs pour leur permettre de jouer leur rôle en pleine connaissance de cause dans le processus d'élaboration et de décision concernant le projet de plan.

Le RIE analyse les impacts du projet de PCM sur l'environnement à travers l'analyse de différents horizons :

- analyse l'adéquation du projet de PCM aux grands objectifs stratégiques d'autres plans régionaux ou communaux qui concernent la commune d'Uccle ;
- analyse des plans impactés par le PCM ;
- identification des enjeux communaux dans les différents domaines environnementaux, à travers l'analyse de la situation existante et de la situation de référence ;
- évaluation des impacts du projet de PCM en situation de référence afin d'analyser dans quelle mesure celui-ci apporte une réponse satisfaisante ou suffisante aux enjeux identifiés ;
- analyse des incidences environnementale (positives, négatives ou neutres) de chaque action proposée par le projet de PCM, sur base d'une grille d'analyse.

Le rôle de ce RIE est également de :

- Recenser les éventuels moyens prévus par la Commune pour y pallier, ou constater l'absence de ces moyens ;
- Faire des recommandations pour améliorer les actions prévues dans le projet de Plan Communal de Mobilité et pour pallier aux incidences négatives ;
- Proposer et analyser des alternatives.

La méthodologie utilisée pour l'analyse des incidences du projet de PCM ainsi que le périmètre d'étude est présentée plus loin, dans le chapitre 'Evaluation des incidences'.

Le présent RIE est structuré comme suit :

- **Chapitre 1** : Introduction générale ;
- **Chapitre 2** : Présentation du projet de PCM : la cadre d'élaboration, sa structure, ses objectifs et son projet de plan d'actions, ainsi que les alternatives envisagées ;
- **Chapitre 3** : Examen des objectifs du projet de PCM au regard des plans et programmes existants ou en cours ;
- **Chapitre 4** : Diagnostic de la situation existante sur le territoire de la commune d'Uccle dans les différents domaines environnementaux afin de faire ressortir leurs enjeux principaux.
- **Chapitre 5** : Présentation de la situation future prévisible du territoire de la commune d'Uccle (programmes et projets en cours ou à venir) ;
- **Chapitre 6** : Evaluation des incidences du projet de PCM et analyse des interactions entre les facteurs. Ce chapitre comprend la présentation de l'approche méthodologique utilisée pour l'évaluation.
- **Chapitre 7** : Conclusions, synthèse des recommandations.

1.3 Source des données

Les trois volets du document de PCM ont été réalisés dans des temporalités différentes, à savoir :

- PHASE I : Diagnostic : publié en janvier 2022 et se base sur des analyses et des observations réalisées précédemment (début de la procédure en date de 2021) ;
- PHASE II : Objectifs : publié en juillet 2022 ;
- PHASE III : Plan d'Actions, publié en mai 2023.

La description de la situation existante transcrite au sein de ce rapport est établie sur base :

- D'un premier diagnostic effectué dans le cadre de l'élaboration du projet de PCM, publié en janvier 2022 (date de la parution du document de diagnostic de la situation existante du présent PCM – PHASE I). Les données employées par Traject sont toutefois plus anciennes (2021).
- D'une analyse thématique approfondie réalisée par l'équipe d'étude basé sur l'observation de terrain et la cartographie en 2022 et 2023.

Les autorités publiques ont également été consultées afin de connaître les projets et programmes en cours ou à venir sur le territoire communal.

Pour ce qui concerne les références spécifiques à chaque domaine de l'environnement, nous renvoyons le lecteur aux chapitres 2 et 4 du présent rapport, en ce compris les légendes et notes de bas de page.

1.4 Périmètre d'étude considéré

Le projet de PCM portant sur le territoire de la commune d'Uccle, le périmètre d'étude considéré pour l'évaluation de ses incidences sur l'environnement porte sur le même périmètre. Pour les analyses en mobilité et les aspects socio-économiques en lien avec les territoires voisins, l'aire géographique d'étude est étendue selon les besoins au-delà des limites communales.

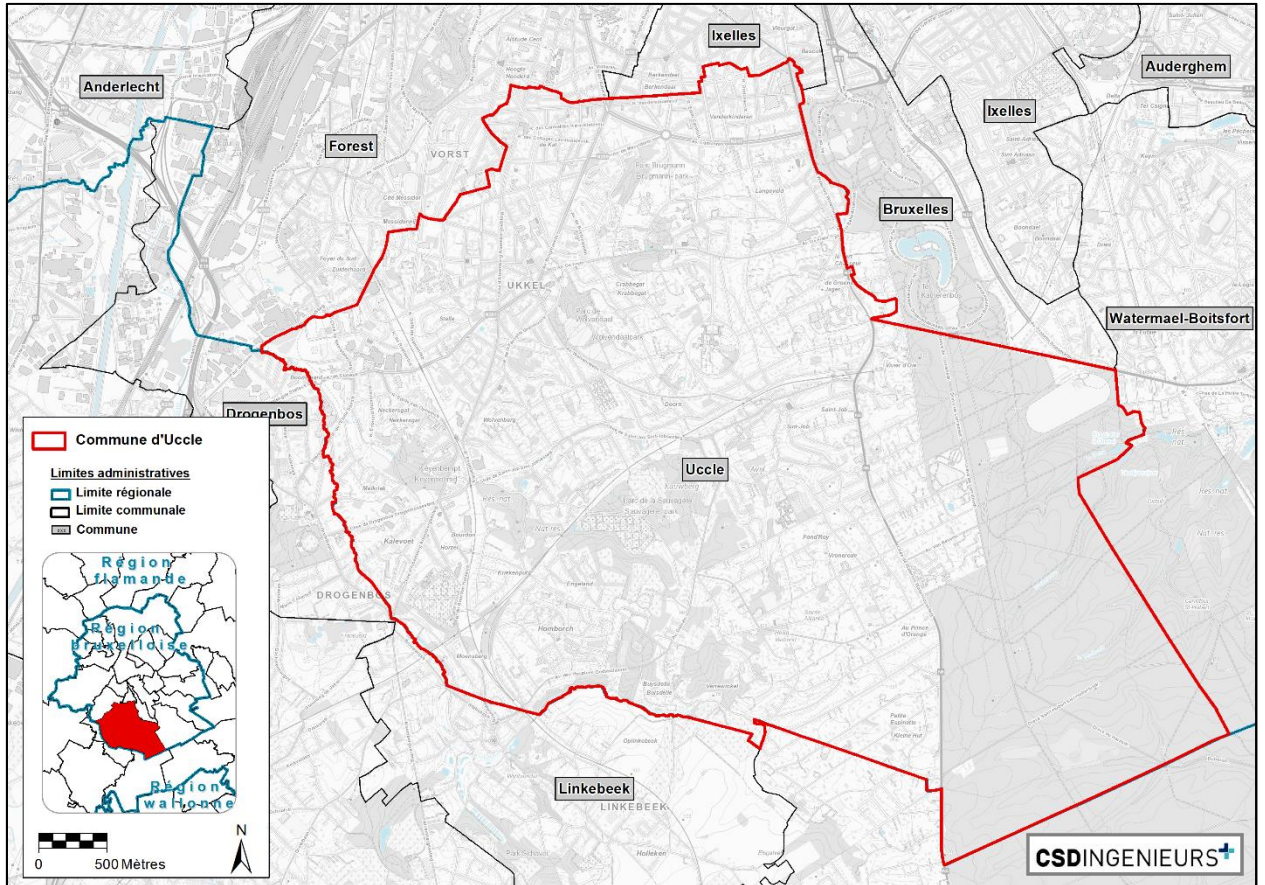


Figure 1 : Localisation de la commune (ill. CSD Ingénieurs ; fond de plan Brugis, 2023)

2 PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

2.1 Cadre d'élaboration du projet de PCM

Comme souligné dans le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM), la commune dispose actuellement d'un PCM datant de 2006. Celui-ci nécessite ainsi d'être actualisé au vu des ambitions de la commune en matière de mobilité et des nouveaux développements en région Bruxelloise.

Par ailleurs, conformément à l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité³, toutes les communes bruxelloises sont aussi dans l'obligation d'actualiser leur PCM tous les 12 ans. Elles sont également obligées de revoir leur Plan Communal de Mobilité dans les 2 ans après l'adoption du nouveau Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move' 2020-2030, approuvé en 2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Chaque commune doit traduire au niveau local les ambitions régionales en matière de mobilité.

2.2 Objectifs et structure du projet de PCM

Conformément à l'Ordonnance du 26 juillet 2013, le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) de la commune d'Uccle est structuré en 4 volets (ou phases): Diagnostic, objectifs stratégiques, plan d'action et programmation des actions. Comme illustré ci-dessous, chaque volet est organisé autour de 4 grands axes de travail issus du PRM Good Move, notamment : Réalisation de la spécialisation multimodale des voiries (SMV), la stratégie de réalisation des mailles apaisées ; communication et mesures de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité et la stratégie de stationnement.

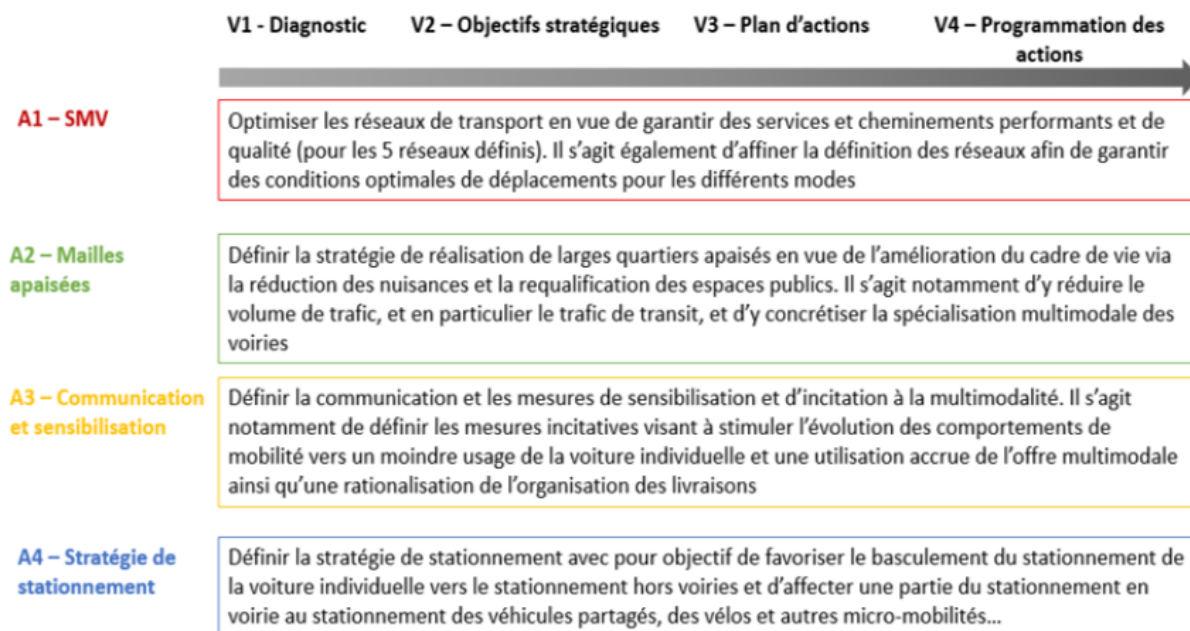


Figure 2 : Les quatre volets et quatre axes de travail du projet de PCM d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

³ Ordonnance de 26 juillet 2013 : <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2013/07/26/2013031704/justel>

Le diagnostic de la situation existante (volet ou phase 1 du projet de PCM) et la définition des objectifs du projet de PCM (phase 2) ont été établis entre avril 2021 et juillet 2022.. Le tableau ci-dessous reprend les différents objectifs stratégiques du projet de PCM, par axe de travail.

A1 : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES (SMV)

L'objectif étant de garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces, le projet de plan prévoit :

- L'adaptation de plusieurs tronçons piétons proposés par Good Move pour une plus grande cohérence sur réseau
- Assurer une bonne accessibilité piétonne des arrêts de transport en commun structurant
- Intégration des sentiers, venelles et zones de rencontre / zones résidentielles dans le réseau Piéton ainsi que leur valorisation
- Adapter le réseau vélo vers une hiérarchie CONFORT
- Adaptations mineures pour le réseau de transport public
- Pas de modification du réseau Auto proposé par la Région, mais garder en point d'attention le réseau viaire dans la partie sud de la commune d'Uccle
- Précision des conditions générales pour le bon fonctionnement de la spécialisation multimodale des voiries

A2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DES MAILLES APAISÉES

Les deux mailles prioritaires pour cet axe sont Globe-Altitude 100 et Churchill. Le projet de plan prévoit :

- Supprimer/limiter le trafic de transit
- Gérer le volume de trafic local
- Sécuriser les zones accidentogènes et développer des zones apaisées
- Agir en priorité sur les réseaux structurants et selon le principe STOP

A3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATIONS ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ

- Garantir l'accès de l'ensemble des citoyens à l'information sur les différents modes de déplacements
- Développer une stratégie de communication renouvelée sur la multimodalité
- Rendre les différents services de mobilité accessibles au plus grand nombre
- Faciliter l'intermodalité
- Faire de la Commune, une administration exemplaire en matière de mobilité

A4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT

- Réduire l'emprise du stationnement en voirie et poursuivre la réservation de places de stationnement
- Assurer un nombre et une disponibilité suffisant des espaces de livraison
- Réduire la pression en stationnement via une politique communale de stationnement adaptée
- Faciliter le stationnement des usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région
- Orienter la demande de stationnement entre la voirie et le « hors voirie » selon les sites et les usages attendus pour l'espace public

- Accompagner le développement des motorisations électriques

2.3 Présentation du plan d'action

En phases 3 et 4 de son élaboration, le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) d'Uccle présente un plan d'action et une programmation pour la mise en œuvre de ces actions pour atteindre les objectifs stratégiques présentés ci-dessus. Celles-ci sont classées par axe de travail et par objectifs, c'est-à-dire (extrait du PCM – PHASE II) :

- **Objectif 1 : Assurer une bonne performance des réseaux pour tous les modes de déplacement**
« Un ensemble de mesures sont proposées pour chaque réseau de transport (marche à pied, vélo, transports publics, voiture et poids lourds) afin de répondre au niveau de performance attendu pour chaque voirie. Il s'agit notamment de mesures en matière d'aménagement et/ ou réaménagement de voiries (communales ou régionales) et d'espace public. Cela concerne plus spécifiquement les axes repris dans les réseaux PLUS et CONFORT ».
- **Objectif 2 : Améliorer la qualité de vie dans les quartiers ucclais**
« La commune compte 8 mailles sur son territoire, à savoir les mailles Churchill, Globe-Altitude 100, Observatoire, Uccle-Sud, Brugmann, Neerstalle, Calevoet et Lorraine. Le PCM s'attachera à définir des mesures pour l'ensemble de celles-ci, mais cela plus particulièrement pour les mailles Churchill et Globe-Altitude 100, sélectionnées en phase 2 sur base des enjeux en présence. Une étude approfondie a ainsi été menée sur ces deux mailles, tel que prévu dans les modalités du PCM. Par ailleurs, un travail d'étude est en cours au niveau d'autres mailles notamment les mailles de Neerstalle (Contrat Local de Mobilité en cours – phase de scénarios), Lorraine ou Calevoet (études ciblées). »
- **Objectif 3 : Accompagner les habitant(e)s et usagers ucclais(e)s vers la multimodalité**
« En parallèle aux réflexions concernant l'infrastructure, un ensemble d'actions sont proposées en matière d'accompagnement, de sensibilisation et communication pour améliorer la gestion de la mobilité des personnes et marchandises sur le territoire, et promouvoir la multimodalité ».
- **Objectif 4 : Développer une stratégie de stationnement globale et adaptée**
« La politique de stationnement fait partie intégrante de la politique de mobilité. Le PCM s'appuie sur les grands objectifs communaux définis dans son Plan d'Actions Communal de Stationnement (PACS). Il s'agit de mettre à jour et faire évoluer le plan d'actions en matière de stationnement afin de répondre aux besoins (stationnement riverain, stationnement des vélos, stationnement hors-voirie, stationnement réservés...), en bonne cohérence avec la feuille de route régionale en matière de stationnement ».

A noter que le PCM fournit une vision sur la mobilité pour les 10 années à venir et que les différentes actions et objectifs énoncés ci-dessus sont réparties sur trois périodes de mise en œuvre, à savoir :

- **Court terme (CT) : < 5 ans** - Cette échéance s'applique ainsi aux équipes techniques et politiques en place.
- **Moyen terme (MT) : 5 à 10 ans** - Il s'agit ici d'actions donnant de grandes orientations stratégiques. A l'image d'un guide opérationnel pour les services communaux, ces actions pourront aider à la préparation de projets.
- **Long terme (LT) : > 10 ans** (soit une période allant au-delà de la validité d'un Plan Communal de Mobilité)

2.3.1 Objectif n°1 : Assurer une bonne performance des réseaux pour tous les modes de déplacement

N° Action	Nom mesure
A1.1	Réseau Piéton (Plus, Confort, Quartier)
A1.2	Réseau piéton - Autres mesures
A1.3	Réseau Vélo (Plus, Confort, Quartier)
A1.4	Réseau Vélo – Autres mesures
A1.5	Réseau Transport Public (Plus, Confort, Quartier)
A1.6	Réseau Transport Public – Autres mesures
A1.7	Réseau Auto (Plus, Confort, Quartier)
A1.8	Réseau Auto – Autres mesures
A1.9	Réseau Poids Lourds (Plus, Confort, Quartier)

2.3.2 Objectif n°2 : Améliorer la qualité de vie dans les quartiers ucclais

N° Action	Nom mesure
A2.1	Maille Churchill
A2.2	Maille Globe/Altitude 100
A2.3	Mesures sur les autres mailles

2.3.3 Objectif n°3 : Accompagner les habitant(e)s et usagers ucclais(e)s vers la multimodalité

N° Action	Nom mesure
A3.1	Déplacement des personnes
A3.2	Déplacement des marchandises

2.3.4 Objectif n°4 : Développer une stratégie de stationnement globale et adaptée

N° Action	Nom mesure
A4.1	Ancrer la politique de stationnement à Uccle dans une approche servicielle, pour répondre aux différents usages et besoins de mobilité.
A4.2	Mieux orienter la demande de stationnement entre la voirie et le « hors-voirie » selon les sites et les usages attendus pour l'espace public
A4.3	Cette action donne des mesures et des pistes visant à accompagner le passage des véhicules à énergies fossiles vers l'électrique.

2.4 Processus d'élaboration participatif

Pour l'élaboration du PCM, la commune d'Uccle a souhaité favoriser un maximum la participation de toute personne intéressée tel que :

- Les citoyens et les riverains de la Commune ;
- Diverses associations sociales et culturelles ;
- Des acteurs et actrices académique et économique ;
- Les comités de quartiers.

Lors de la 1^{ère} phase de diagnostic, avec l'aide du bureau d'étude Faciliyo, des contacts ont été pris avec des associations et comités afin de mobiliser un maximum de personnes. Un espace a d'ailleurs été dédié au PCM sur le site web : uccle.monopinion.belgium, permettant d'informer et d'impliquer les citoyens dans une réflexion sur la mobilité.

Du 10 mai au 10 juin 2021, une enquête a été diffusé sur cette plateforme comptant 1.084 résultats. Le dernier jour de l'enquête, un atelier de participation a été organisé. 70 personnes y ont participé. Les résultats de l'enquête et de l'atelier⁴ ont permis d'approfondir le pré-diagnostic tout en partageant la méthodologie et les intentions du futur PCM.

Outre les citoyens, certains collectifs et associations d'Uccle ont également partagé leurs remarques et avis au moyen de contact direct (mail, notes, avis...) :

- Conseil consultatif communal de la personne en situation de handicap (CCCPSH) d'Uccle ;
- Conseil consultatif ucclois des Aînés ;
- Collectif Citoyens du Parc Schlumberger ;
- Comité de quartier Fond'Roy ;
- Comités ACQU – avis groupé ;
- Quartier Oxy15 ;
- ou encore le Comité Kinsendael.

Ces avis ont été lus et pris en considération pour la phase de Diagnostic.

⁴ Documents issus de l'atelier : <https://uccle.monopinion.belgium.be/processes/plan-communal-de-mobilite/f/235/>

3 EXAMEN DES OBJECTIFS DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ AU REGARD DES PLANS ET PROGRAMMES EN VIGUEUR

3.1 Plans et programmes régionaux

3.1.1 Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Présentation

Le PRDD est un document stratégique qui définit la vision territoriale pour le développement de la Région de Bruxelles-Capitale, à l'horizon 2040. Le plan articule l'aménagement du territoire et les projets régionaux autour de 4 grands axes thématiques :

1. Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers ;
2. Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif ;
3. Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine ;
4. Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal ;

L'axe n°4 traite spécifiquement de la mobilité en région bruxelloise. Avec le PRDD, les autorités régionales visent à établir un équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et de protection de l'environnement et la santé, notamment en favorisant le déplacement multimodal aux différentes échelles du territoire⁵. Le PRDD définit l'armature de mobilité bruxelloise à travers des 'corridors de mobilité' : ces grands axes irriguent la ville et permettront à terme de se déplacer efficacement (voir figure ci-après). Le PRDD donne la priorité aux modes actifs (marche, vélo...) et aux transports publics sur ces axes et plus généralement dans la Région, par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle.

La Région entend agir de manière ambitieuse dans le champ de ses compétences propres en définissant 3 objectifs, déclinés en plusieurs leviers :

- Réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et atteindre une part modale de la voiture individuelle de 25% à l'horizon 2030 (contre 32% actuellement), en tenant compte de la croissance du nombre de déplacements à venir. Ce premier objectif est précisé dans le Plan Régional de Mobilité (présenté ci-après) ;
- Transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à l'horizon 2030 ;
- Faire des modes actifs le mode de déplacement principal pour les trajets de moins de 5 km.

Cinq constats ont été établis et ont servi de point de départ dans les réflexions sur la mobilité :

- la mobilité bruxelloise est métropolitaine,
- la mobilité est un facteur de cohésion sociale,
- les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment attractives,
- l'impact environnemental de la mobilité est trop élevé,
- et l'intégration urbaine des infrastructures de mobilité n'est pas optimale.

⁵ L'échelle internationale et nationale, l'échelle métropolitaine et l'échelle régionale et locale

La mise en application de cette politique de mobilité se traduit essentiellement par la mise en œuvre du PRM 'Good Move' (présenté ci-après).

Le PRDD comprend 8 cartes thématiques, qui territorialisent la vision et les ambitions de la Région. Parmi ces dernières, la carte 8 'Projet de Ville', où on peut y voir, entre autres, que le PRDD attribue un rôle important aux chaussées de Waterloo et d'Alseberg. Ces voiries font partie du réseau structurant de mobilité à Uccle. Un seul « *Parking de transit : Parking de transit - capacité augmentée des sites déjà décidés* » est identifié, au nord-Ouest de la commune ; il s'agit du parking Stalle (voir aussi figure n°4 ci-après).

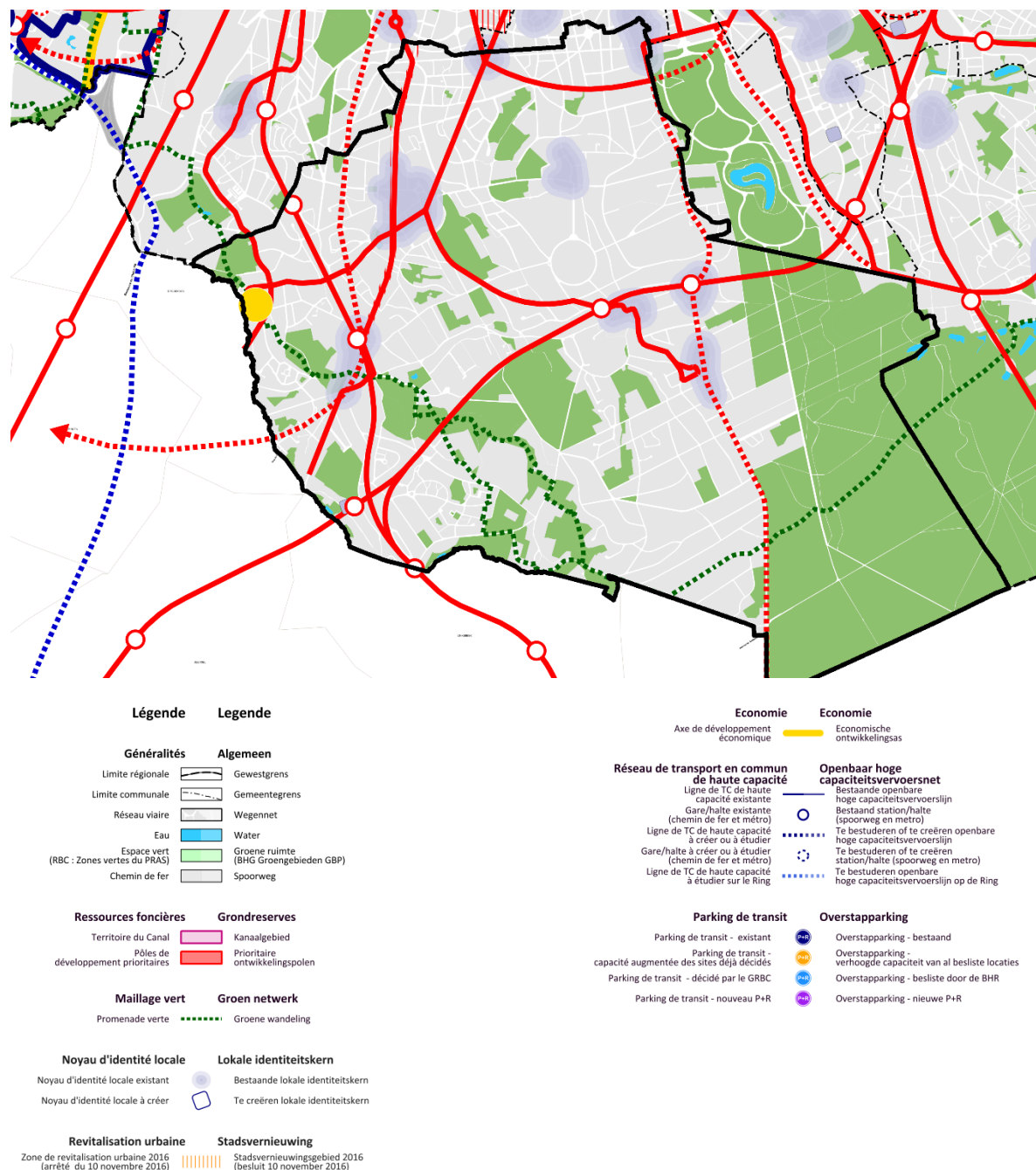
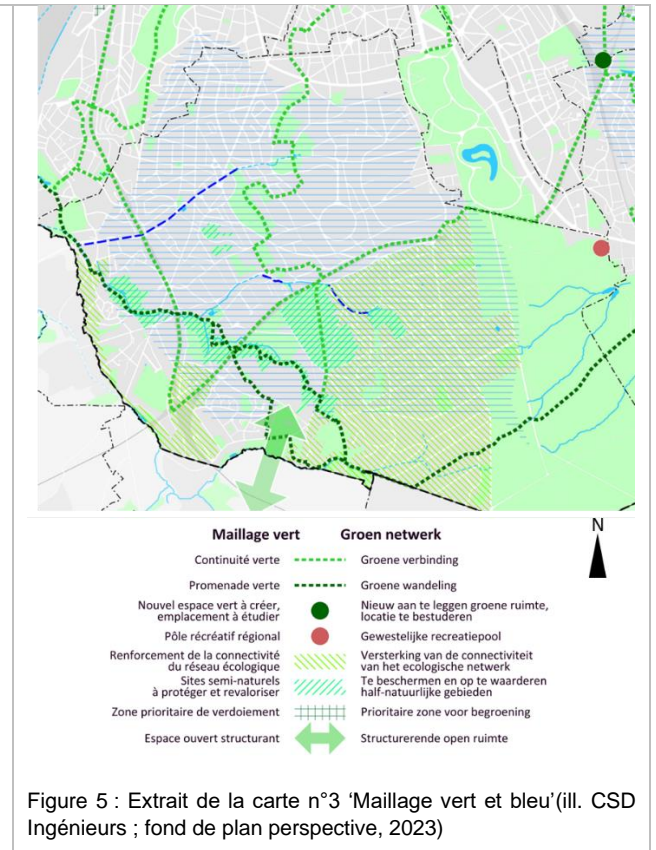
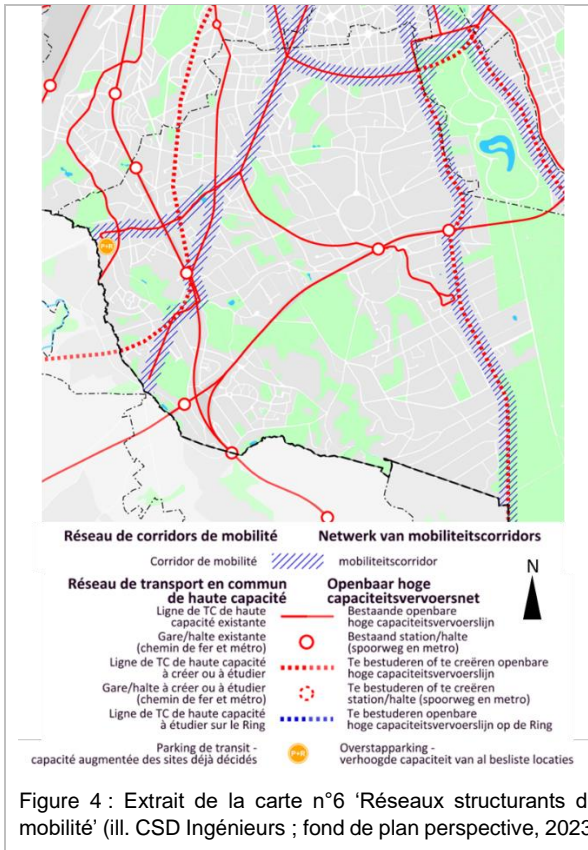


Figure 3 : Extrait de la carte n°8 'Projet de Ville' (ill. CSD Ingénieurs ; fond de plan perspective, 2023)

Au sein de la carte 3 'Maillage vert et bleu' du PRDD, certaines portions de la Promenade Verte sont identifiables (cette dernière passe dans le sud de la commune : itinéraire de randonnée qui fait le tour de

la Région, elle peut être empruntée par les cyclistes et les piétons). Une portion du Sud-Est de la commune est reprise en tant que « renforcement de la connectivité du réseau écologique ». Des continuités vertes sont également observées. En ce qui concerne le maillage Bleu, une portion importante de la commune constitue une « zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau » ; deux « axes » sont par ailleurs identifiés au Nord et au centre de la commune. Ainsi, la réserve naturelle du Kinsendael-Kriekenput située au sud d'Uccle, constitue un nœud important du maillage vert et bleu de la Région et est dotée d'une forte diversité naturelle (forêt, étang, ruisseaux, prairie, etc..).

Enfin, la carte 6 du PRDD fait apparaître plusieurs lignes de TC de haute capacité à créer ou à étudier et plusieurs corridors de mobilité (chaussée de Waterloo, chaussée d'Alseberg et avenue Brugmann, etc.).



Liens avec le projet de PCM

Les modes actifs sont bien pris en compte dans le projet de PCM, qui rappelle le principe STOP (priorité pour les piétons, puis pour les cyclistes, le réseau de transport public, et enfin la circulation automobile et les poids lourds) lorsque des choix sont à opérer. Les centralités de quartier sont renforcées via les actions du projet de PCM.

Le maillage vert et bleu n'est pas directement concerné par le projet de PCM. Toutefois, tout réaménagement de l'espace public (en particulier grâce aux actions de requalification des voiries) doit contribuer à atteindre les objectifs de verdoiemement du PRDD.

3.1.2 Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move'

Présentation

Le Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move', a été approuvé en 2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le plan définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité à l'échelle de la région bruxelloise. Il a pour objectif l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des habitants, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la région. Le PRM s'inscrit ainsi dans les objectifs de la Région en matière de développement territorial et d'atténuation du réchauffement climatique. Il est par ailleurs la déclinaison directe de l'axe 4 'Mobilité' du PRDD (présenté ci-dessus), qu'il opérationnalise et qu'il complète.

Concrètement, le plan d'action de Good Move est divisé en six focus transversaux qui s'appuient sur une 'City Vision' et une 'Mobility vision':

- « **Good Neighbourhood**: encadrer la mobilité dans les quartiers et améliorer la qualité de vie des habitants ;
- **Good Network**: organiser les réseaux de transport et assurer un service performant ;
- **Good Service**: offrir aux habitants et usagers de la Région une palette de services intégrés ;
- **Good Choice**: orienter les choix individuels et collectifs sans nuire à la liberté de chacun ;
- **Good Partner**: assurer une gouvernance partenariale du plan de mobilité ;
- **Good Knowledge**: mettre à jour les données de mobilité et évaluer régulièrement le plan Good Move. »

Le PRM Good Move introduit le concept de maille⁶.

Parmi les nombreuses mesures préconisées dans le PRM figurent :

- La diminution de 25% à l'horizon 2030 des déplacements en voiture à l'échelle régionale et métropolitaine ;
- La maîtrise du trafic dans le but de rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les mobilités actives et le recours aux transports publics (TP).
- La mise en place de 250 km² des zones apaisées sous forme de piétonniers, de zones résidentielles, ou de zones de rencontre.

Pour ce faire, le PRM révisé la hiérarchie des voiries sur base d'une approche multimodale. La spécialisation multimodale des voiries ne doit pas mener à un simple report géographique des flux de trafic automobile et des nuisances associées. Cela s'intègre dans une politique globale de mobilité qui diminue les flux de trafic, permettant de soulager les voiries locales. Good Move cherche à appliquer le principe STOP à tous les niveaux de la politique de la mobilité.

Good Move donne comme objectif pour 2030 de réduire l'offre de stationnement en voirie afin qu'elle atteigne les 205.000 places au maximum (contre 265.000 environ aujourd'hui). En contrepartie, Good Move prévoit d'augmenter l'offre hors voirie à destination des riverains d'au moins 20.000 places. Cette volonté s'inscrit notamment dans le plan d'action de Good Move (Actions A4 « Valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie » et D2 « Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité » notamment).

⁶ Le concept de maille a été introduit par la Région bruxelloise dans le cadre du plan régional de mobilité 'Good Move'. Une maille est un quartier que la Région souhaite apaiser en réduisant le trafic de transit, en proposant un plan de circulation, en privilégiant les modes actifs et les transports publics, et en améliorant la qualité de vie des habitants.

Le PRM Good Move a fait l'objet d'une évaluation des incidences environnementales. Le rapport est disponible sur le site web de Bruxelles-Mobilité dédié à ce plan⁷.

Le PRM introduit aussi un nouvel outil : le contrat local de mobilité (CLM). Celui-ci est développé davantage en infra.

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM est directement lié au PRM Good Move. Il traduit par ailleurs les objectifs régionaux au niveau communal via ses 4 axes, dans lesquels s'insèrent ses actions.

3.1.3 Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS)

Présentation

Dans le but de simplifier et d'harmoniser les règles de stationnement dans les 19 communes bruxelloises, la Région de Bruxelles-Capitale a élaboré un Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS).

Cette politique du stationnement régionale poursuit les objectifs suivants :

- Harmoniser et simplifier les politiques de stationnement dans les communes bruxelloises ;
- Donner aux riverains une place de stationnement à proximité de leur domicile ;
- Libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacements (sites propres des transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables) ;
- Encourager positivement les alternatives à la voiture : transports publics et mobilité douce (vélo et marche), que ce soit pour les Bruxellois ou les navetteurs.

Les communes étaient invitées à adopter un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS). Ces plans détaillent comment ils contribuent à la réalisation des objectifs régionaux en ce qui concerne une diminution du nombre de places de stationnement sur la voie publique et la gestion des places de stationnement dans les zones de stationnement réglementées.

Dans la pratique, toutes les communes n'ont pas adopté de plan de stationnement, du moins pas entièrement conforme aux prescrits du PRPS.

A noter également qu'en juillet 2022, une nouvelle Ordonnance relative aux emplacements de parking sur le territoire bruxellois a vu le jour ; à savoir l' « *Ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale* ». ⁸. Cette Ordonnance entend revoir la politique de stationnement, notamment en laissant le Gouvernement fixer les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation.

Liens avec le projet de PCM

Les objectifs stratégiques du PRPS en vigueur guident l'élaboration du projet de PCM en matière de stationnement. La Commune de Uccle dispose par ailleurs d'un Plan d'action communal du stationnement (PACS), présenté en infra, sur lequel s'est appuyé en partie le projet de PCM.

⁷ Page web de Bruxelles Mobilité sur le PRM Good Move : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

⁸ Ordonnance du 06/07/2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'agence du stationnement de la région de bruxelles-capitale (openjustice.be)

3.1.4 Plan régional pour le transport des marchandises

Présentation

La Région de Bruxelles-Capitale est confrontée à des difficultés pour l'organisation du transport de marchandises. Bien que le transport de marchandises ne représente qu'une part relativement faible du trafic total (14%: 6% en camions et 8% en camionnettes, sur base des comptages effectués par Bruxelles Mobilité en 2012), il génère des problèmes d'accessibilité, de viabilité et de sécurité de la ville.

Afin d'optimiser et de rendre plus efficaces ces flux de marchandises, la Région a élaboré un plan développant une stratégie politique générale en matière de transport de marchandises qui :

- Garantit l'approvisionnement de la ville ;
- Limite les nuisances ;
- Vise une intégration avec le développement des activités logistiques dans la Région ;
- Tient compte de la volonté de développement durable de la Région.

Concrètement, le plan d'action propose des solutions pour un approvisionnement plus intelligent et plus propre. Les objectifs stratégiques et les priorités dans la vision de l'organisation du futur transport de marchandises dans la Région de Bruxelles-Capitale peuvent être décrits selon les cinq axes suivants :

- Structure physique de la distribution urbaine, une réduction et une optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville (structure distributive mise en place : centre de distribution urbain (CDU), point d'accueil des marchandises (PAM), distributeurs automatiques de colis (ex. bpack), soutenir les initiatives privées innovante...).
- Planification territoriale et secteur immobilier (mutualiser les livraisons de plusieurs entreprises, sensibiliser les acteurs de la logistique, réserver des terrains pour des affectations de distribution urbaine et logistique...),
- Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines (amélioration des livraisons en voirie, déployer des itinéraires marchandises, tarification routière kilométrique pour les poids lourds (> 3,5t), stationnement réservé aux livraisons et poids lourds, assurer les livraisons en ville par des véhicules moins polluants...)
- Données, recherche et innovation
- Rôle de coordination de la Région.

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM doit traiter notamment de la problématique de la logistique urbaine et contribuer à atteindre les objectifs régionaux en la matière tout en assurant la compatibilité avec les autres types et modes de déplacement.

3.1.5 Contribution régionale au Plan national Energie-Climat (PNEC) 2021-2030

Présentation

Le 24 octobre 2019, le Gouvernement bruxellois a adopté son Plan Energie climat 2030. Conformément au Règlement Gouvernance de l'Union de l'énergie, chaque Etat Membre est tenu de réaliser un plan énergie-climat 2030, il s'agit donc de la contribution de la Région de Bruxelles-Capitale au Plan national énergie climat. Ce plan, communément appelé PNEC bruxellois, se concentre principalement sur trois axes relevant des compétences régionales : l'action pour le climat, l'efficacité énergétique et l'innovation.

Dans le domaine de la mobilité, le plan bruxellois vise à répondre aux deux enjeux suivants :

- Réduire les besoins en mobilité émettrice de gaz à effet de serre et énergivores (objectif auquel la mise en œuvre du plan régional de mobilité 'Good Move') ;
- Améliorer les performances du parc roulant bruxellois vers un parc de véhicules zéro émission. La transition a déjà été amorcée avec la mise en œuvre de la zone de basses émissions et est confirmée par la volonté du Gouvernement de sortir du diesel au plus tard pour 2030, et de l'essence et du LPG au plus tard pour 2035.

Liens avec le projet de PCM

Le PCM traduit les objectifs du PNEC (et de Good Move) au niveau communal en visant à encourager les modes actifs, les transports publics, les services de mobilité et le développement du réseau de bornes de recharge de véhicules électriques.

3.1.6 Plan Régional de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD)⁹

Présentation

Le PGRD couvre la période 2019-2023 et met légalement en œuvre la politique régionale des déchets. Il s'agit du 5^{ème} plan de gestion des déchets de la RBC. Au cours des années, la politique traditionnelle des déchets a vu son champ de compétences s'élargir et devenir de plus en plus systémique et transversal, avec l'inscription dans les textes européens et bruxellois de l'échelle de Lansink et de son échelon 'prévention' d'une part et de l'économie circulaire d'autre part. La politique des déchets est ainsi passée d'un point de vue 'end of pipe' axé uniquement sur la fin de vie des produits sous la forme de déchets, à un point de vue 'cradle-to-cradle' propre à l'économie circulaire, où l'objectif est de maintenir le plus possible la valeur des ressources au sein de notre système économique.

Aujourd'hui, la politique des ressources-déchets s'attache tant à la question de la consommation sobre et responsable en amont, qu'à la gestion classique des déchets en aval, en passant par les nouvelles pratiques d'économie collaborative et du partage aux niveaux intermédiaires.

Les objectifs généraux du PGRD sont triples :

- ancrer une transformation des pratiques de consommation plus durables et plus circulaires ;
- maximiser la préservation et la valorisation de la matière, si possible localement ;
- entraîner le secteur économique de l'offre dans la pratique circulaire.

Le PGRD 2018-2023 et au-delà, est ainsi organisé en 7 objectifs stratégiques qui sont autant de priorités, chacun décliné en plusieurs objectifs opérationnels qui contiennent à leur tour des mesures à mettre en œuvre.

Parmi les 6 mesures-clefs du plan, deux touchent au domaine de la mobilité et de l'espace public :

- Diversifier et multiplier les systèmes de collectes assurés par les professionnels de la gestion des déchets afin d'éviter l'incinération des déchets et de favoriser le réemploi et le recyclage.
- Financer et accompagner les projets de réemploi et de recyclage des matériaux de construction sur les chantiers.

Liens avec le projet de PCM

Les projets de réaménagement proposés dans le projet de PCM doivent s'articuler avec un bon système de collecte de déchets (poubelles en rue et bulles de verre) et aller de pair avec une réflexion sur l'éventuel réemploi ou le recyclage des déchets des chantiers dans le réaménagement des espaces publics.

⁹ D'après le portail web de Bruxelles Environnement.

3.1.7 Plan Quiet.Brussels

Présentation

Afin de mener une véritable politique intégrée relative au bruit, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, dès 1997, une législation spécifique dont le but est de concilier le bien-être de la population avec les besoins de mobilité, d'activités économiques et de loisirs.

En juin 2000, cette réglementation a donné lieu à l'élaboration d'un premier 'plan bruit'. Le 2 avril 2009, le Gouvernement bruxellois adoptait un deuxième plan de lutte contre le bruit, couvrant la période 2008-2013.

En 2012, le plan a fait l'objet d'une évaluation. Récemment, la Région a mis à jour son plan bruit sous la forme d'un nouveau plan dénommé 'Quiet.Brussels', approuvé le 28 février 2019 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les objectifs de ce nouveau plan : « *réduire les effets du bruit sur la santé, permettre à chacun d'avoir accès au calme et maintenir l'attractivité de la ville* »¹⁰.

Liens avec le projet de PCM

Le transport routier étant l'une des sources principales de bruit en région bruxelloise, le projet de PCM doit veiller à intégrer les prescriptions relatives au bruit et aux vibrations dans ses projets afin de contribuer à la lutte contre le bruit en ville.

Cela peut se faire principalement au travers de la réduction du trafic automobile, l'électrification du parc automobile et la qualité des matériaux de revêtement.

3.1.8 Stratégie Good Soil

Présentation

La stratégie 'Good Soil' développée par Bruxelles Environnement a comme objectif de protéger et améliorer l'ensemble des sols de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette stratégie, bientôt le 'Plan Good Soil', vise à développer une gestion intégrée des sols bruxellois en luttant contre l'ensemble des menaces et favorisant le développement des sols vivants dès que possible.

Liens avec le projet de PCM

Les réaménagements de l'espace public induits par les actions du projet de PCM auront un impact sur les sols. Ceux-ci doivent à la fois éviter de créer de nouvelles sources de pollution du sol et contribuer à leur amélioration par la création de plantations en pleine terre.

3.2 Plans et programmes communaux

3.2.1 Plan d'Action Communal du Stationnement (PACS)

Présentation

La commune d'Uccle dispose d'un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) depuis juin 2016. Celui-ci a un triple objectif :

- Soutenir le commerce ;
- Faciliter le stationnement dans les zones résidentielles ;

¹⁰ Plan QUIET.BRUSSELS : L'action de la Région Bruxelloise | Le site officiel de Bruxelles Environnement - Leefmilieu Brussel

- Respecter les mesures d'harmonisation instaurées par la Région dans le Plan Régional de la Politique du Stationnement

A Noter que selon le Diagnostic du PCM (ci après, extrait du PCM – PHASE I), « *le Plan d'Action Communal du Stationnement PACS de 2016 pointait :*

- *des problèmes ponctuels liés aux livraisons dans certains noyaux commerçants (chaussée d'Alseberg et de Waterloo ou autour de la rue Vanderkindere)*
- *une faible homogénéité des horaires de livraison : si elle se justifie par le fait que chaque aire de livraison vise à répondre aux besoins spécifiques des commerces ou des entreprises, cela nuit globalement à la bonne compréhension et au respect de ces aires par les usagers ;*
- *et la nécessité de mettre en place de nouvelles aires de livraison (Uccle Centre, Fort-Jaco, Place Saint-Job, Gare de Calvoet, Cavell-De Fré, chaussée de Waterloo et Vanderkindere). »*

Le règlement-redevance sur le stationnement de véhicules sur la voie et l'espace public a été voté par le Conseil communal le 28 octobre 2021.

Liens avec le projet de PCM

Le PACS devra être revu afin d'intégrer et préciser les actions définies dans le nouveau PCM en matière de stationnement.

3.2.2 Audit BYPAD et plan d'action vélo d'Uccle¹¹

Présentation

En 2016-17, la commune a bénéficié d'un accompagnement d'expert-auditeurs des bureaux d'études Timenco et Pro Vélo pour réaliser l'audit BYPAD et son plan d'action. Le plan d'action vélo vise à soutenir la croissance de la pratique du vélo et à encourager ses habitants de 8 à 88 ans à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens de moins de 5 km. Ces actions leviers dans divers domaines constituent une politique vélo globale.

Objectifs généraux de la politique cycliste	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans
A. ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
B. LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
C. ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
D. ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

Figure 6 : Objectifs généraux et champs d'action du plan d'action vélo d'Uccle (source : plan d'action vélo, 2017)

¹¹ BYPAD-Plan-action-vélo-Uccle_Rapport-et-Plan-daction_PLAN_U1180_fr.pdf

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM doit veiller contribuer aux objectifs du plan d'action vélo.

3.2.3 Contrats locaux de Mobilité (CLM) à Uccle

Présentation

Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité (PRM) dit 'Good Move'¹². Il vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers¹³ tout en renforçant la collaboration entre les communes et la Région. L'apaisement du trafic dans les quartiers, appelés 'mailles'¹⁴, poursuit un triple objectif :

- Améliorer le cadre de vie : réduire les nuisances associées au trafic (en ce compris l'insécurité routière) et valoriser les centralités locales en y réallouant une partie de l'espace public à d'autres fonctions que les déplacements, dont la fonction de séjour ;
- Assurer le développement de réseaux piéton, vélo et transport en commun (TC) performants à l'intérieur des mailles et contribuer ainsi à sécuriser ces modes de déplacements et à les rendre plus attractifs.
- Permettre aux personnes n'ayant d'autre choix que d'utiliser une automobile individuelle de se déplacer de manière fluide.

Tout CLM comporte 2 phases :

- Une étude de mobilité multimodale (qui se déroule en 3 étapes : le diagnostic de la situation actuelle, la proposition de scénarios et la sélection d'un scénario préférentiel) ;
- La réalisation des interventions sur le terrain.

L'étude de mobilité multimodale est pilotée par Bruxelles-Mobilité et financée à 100% par la Région. Elle est conçue de manière compacte, avec une visée opérationnelle et comporte obligatoirement un volet participation.

Un appel à candidatures pour la réalisation de CLM a été lancé par la Région en fin 2019 à l'attention des communes pour la période 2019-2024. Certaines mailles étaient considérées comme étant prioritaires par la Région, dont les mailles 'Churchill' et 'Observatoire' à Uccle et la maille 'Globe / Altitude 100' à cheval sur Uccle et Forest.

Uccle compte un total de 11 mailles, dont cinq exclusivement situées sur son territoire communal. La figure ci-dessous illustre la répartition de ces mailles à Uccle.

¹² Action E.2 du PRM Good Move, 2^{ème} mesure et articles 4 à 8 des prescriptions réglementaires.

¹³ Action A.2 du PRM Good Move.

¹⁴ Les 'mailles' sont, au sens de GoodMove, les périmètres délimités par les axes auto-CONFORT et auto-PLUS.

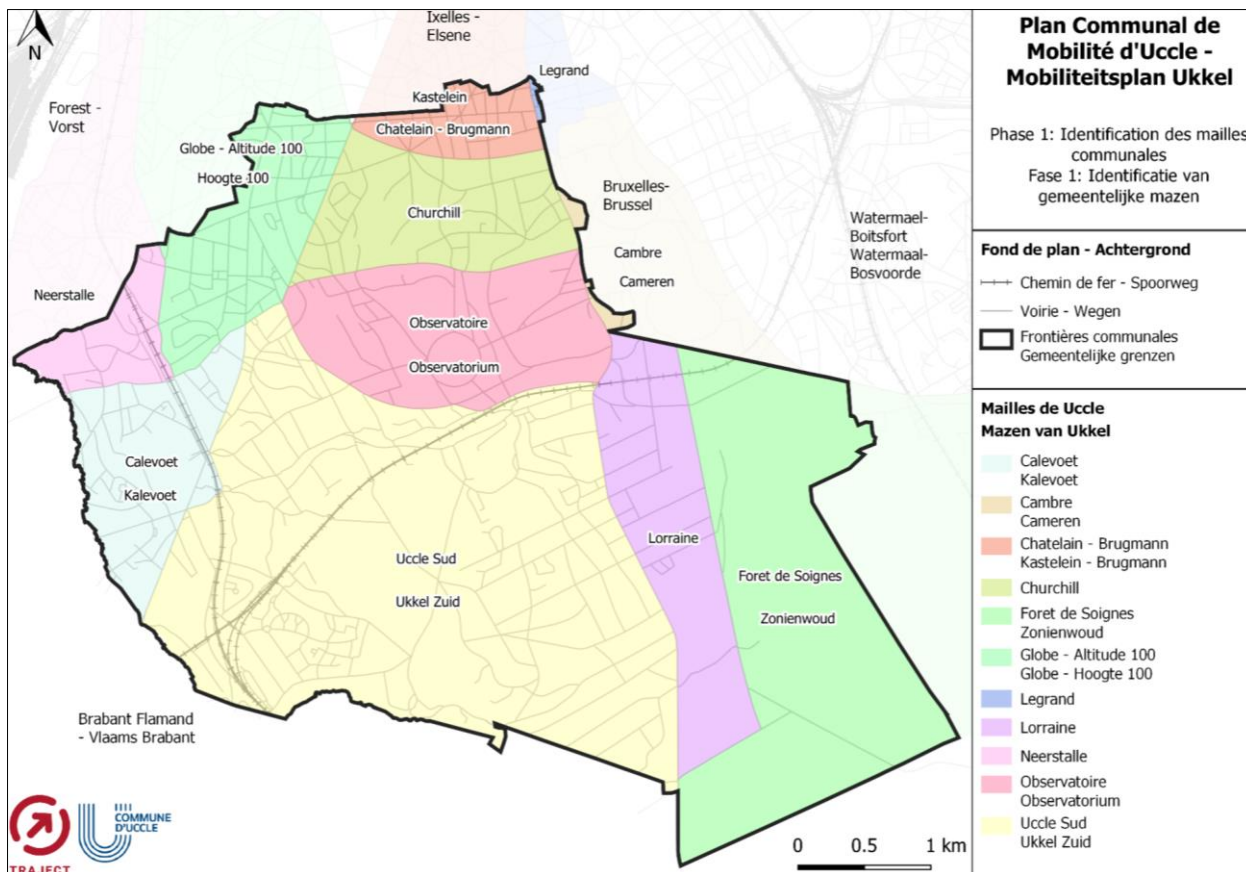


Figure 7 : Mailles présentes sur le territoire communal d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

Liens avec le projet de PCM

Le schéma de circulation définitif de chaque maille sera défini précisément par son CLM respectif, et ce, dans le respect des objectifs du PCM.

La description des schémas de circulations et autres éléments de mobilité sont détaillés dans le chapitre concerné par la thématique (Voir *Chapitre Mobilité*).

3.2.4 Plan Nature

Présentation

Plan Nature d'Uccle (PNU)¹⁵ est l'un des objectifs de l'Agenda 21 local de la commune. Il a été approuvé en février 2016 par le conseil Communal. Le PNU a pour but de fixer des objectifs et des actions prioritaires pour améliorer la préservation de la biodiversité. Il reprend, entre autres, les concepts du maillage vert et bleu, déjà précédemment cité.

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM doit veiller à ce que les réaménagements de l'espace public (en particulier les espaces verts et les espaces de voirie) induits par la mise en œuvre de son plan d'action contribue aux objectifs du PNU, en particulier celui du renforcement du maillage vert et le maintien des milieux ouverts.

¹⁵ Pour plus d'information, consultez : <http://www.uccle.be/administration/environnement/biodiversite/le-plan-nature-ducclle>

3.2.5 Plan Climat d'Uccle¹⁶

En 2019, le Conseil communal d'Uccle a adopté à l'unanimité une motion d'urgence climatique. Pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés - à savoir atteindre la neutralité carbone pour 2050 - la Commune a proposé des mesures structurantes pour parvenir, dans un esprit de justice sociale, à diminuer de 50 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 2007 (année de référence du dernier bilan carbone de la Commune).

Dans ce but, elle s'est donné l'objectif de mettre sur pied un plan Climat. L'idée est d'aboutir à une trentaine d'actions impactantes qui constitueront le Plan Climat d'Uccle (ou Programme d'Action Climat - PAC). Les différentes étapes du PAC sont résumées ci-dessous.

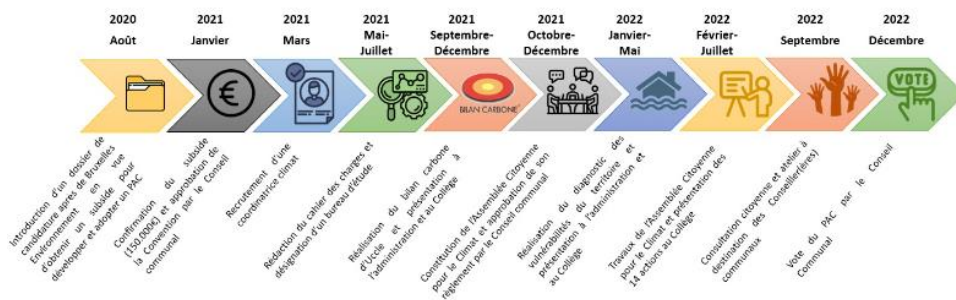


Figure 8 : Etapes du PAC (source : site web de la commune d'Uccle, 2023)

Les actions du PAC sont les suivantes :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre directement produites par l'administration communale et son territoire en agissant sur des thématiques telles que la mobilité, l'énergie et les bâtiments, les infrastructures (voirie, parking...);
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre indirectement produites par l'administration communale et son territoire en agissant sur des thématiques telles que la consommation, l'alimentation, la production alimentaire, les déchets, les finances;
- Mettre en œuvre des mesures d'adaptation aux conséquences du changement climatique telles que la lutte contre les inondations, la lutte contre les îlots de chaleur, la protection de la biodiversité...

3.2.6 Plans communaux de Mobilité des communes voisines

Présentation

Les communes bruxelloises voisines d'Uccle (càd. Forest, Saint-Gilles, Ixelles, Ville de Bruxelles) sont également soumises à l'obligation d'actualiser leur PCM suite à l'approbation du PRM Good Move.

L'actualisation du PCM n'a pas encore été effectuée sur le territoire des communes d'Anderlecht, de Saint-Gilles et d'Ixelles. La commune de Drogenbos, en région Flamande, ne dispose quant à elle pas de plan communal de mobilité.

Liens avec le projet de PCM

Les plans de mobilité des communes voisines d'Uccle peuvent potentiellement avoir un impact sur la politique de mobilité de la commune et inversement. Il a lieu de vérifier, par exemple que les adaptations proposées aux réseaux multimodaux ne soient pas en contradiction avec celles envisagées de l'autre côté de la frontière communale.

¹⁶ Plan Climat | Uccle

4 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

4.1 Les aspects socio-économiques et les biens matériels

4.1.1 Caractéristiques de la population

La commune d'Uccle compte 84.770 habitants (STATBEL, 2021) pour une superficie de 22,90 km². Cela en fait l'une des communes les moins denses de la région bruxelloise. La densité de population (3.548 hab./ km²) y est en effet beaucoup plus basse que la moyenne régionale (7.282 hab./ km²). Il existe toutefois des disparités locales : le nord de la commune (Churchill, Globe, Molière-Longchamp) est notamment beaucoup plus dense que le sud.

Comme souligné dans le projet de PCM, « *Uccle se démarque des autres communes de la Région par son niveau économique assez élevé, mêlant des ménages très aisés (notamment au sud de la commune) et des ménages de classes moyennes et aisées (Nord et Est d'Uccle). En effet, le revenu total net imposable médian est supérieur de 3.213 euros, par rapport à la moyenne bruxelloise (22.936 € à Uccle contre 19.723 € dans la région, source STABEL, année 2018). L'indice de richesse de la population uccloise confirme également ce phénomène puisqu'il est de 112, contre 78 pour la Région (2018, IBSA). De plus, on note également que le taux de chômage est inférieur de 5,1 points de pourcentage par rapport à la Région Bruxelles capitale (IBSA, 2018).*

Par ailleurs, la part des personnes âgées de 65 ans et plus est plus élevée de 6 points à Uccle que la moyenne régionale. Uccle est ainsi l'une des communes les plus âgées de la Région, or on sait que les besoins de mobilité de cette population sont spécifiques, notamment avec la perte d'autonomie liée avec l'âge.

En ce qui concerne le profil des ménages, la commune d'Uccle compte moins de personnes isolées (41,5 %) que la moyenne régionale (45,9%), mais un peu plus de familles monoparentales (13 % contre 11,6 %). (IBSA, 2020).

Si la part d'étrangers (hors UE) résidant dans la commune est inférieure à la moyenne régionale, le nombre de ressortissants de l'Union Européenne est quant à lui plus élevé. Les nationalités les plus représentées (hors Belgique) à Uccle sont la France, l'Italie, le Portugal et l'Espagne (ISBA, 2015). On peut lier à cette présence des équipements spécifiques comme les écoles internationales et européennes (voir point 4.2). »

« En termes d'âge de population, les quartiers de « Calevoet-Moensberg » ; « Dieweg » ; « Saint-Job Kauwberg » et « Kriekenput-Homborch – Verrewinkel » sont caractérisés par une population assez jeune (0-17 ans). Le quartier « Globe » accueille davantage de personnes entre 18 et 64 ans. Enfin, les quartiers « Vivier d'Oie » ; « Fort Jaco » ; « Observatoire » ; « Montjoie-Langeveld » et « Churchill » ont une population majoritaire âgée de 65 ans et plus. Les ménages monoparentaux sont situés en majorité dans les quartiers de « Saint-Job Kauwberg » ; « Dieweg » ; « Globe » ; « Calevoet-Moensberg » et « Kriekenput-Homborch – Verrewinkel ». On peut également noter que ce dernier quartier accueille la majorité des logements sociaux de la commune. En effet, plus de 50 % des logements de ce quartier sont sociaux (Monitoring des quartiers, 2019). Le quartier « Calovoet-Moesberg » accueille également des logements sociaux, pour un peu plus de 13 % du total des ménages du quartiers. »

	Uccle	Région Bruxelles-Capitale	Différence
Age de la population			
Age moyen	41,7	37,6	+4,1
Part des 0-17 ans (%)	20,1	22,7	-2,6
Part des 18-64 (%)	60,8	64,2	-3,4
Part des 65 ans et plus (%)	19,1	13,1	+6
Profil des ménages			
Part d'étranger (%)	32,9	35,3	-2,4
Part des ressortissants de l'UE-28 (Sans Belgique) (%)	26,5	23,3	+3,2
Nombre total de ménages privés	38 316	555 967	-517 651
Taille moyenne des ménages privés	2,2	2,2	
Part des isolés dans le total des ménages privés (%)	41,5	45,9	-4,4
Part des ménages monoparentaux dans le total des ménages privés (%)	13	11,6	+1,4
Revenu et taux de chômage			
Taux de chômage (15-64 ans) (%)	12	17,1	-5,1
Revenu total net imposable médian des déclarations (euros)	22 936	19 723	+3 213
Indice de richesse (Belgique = 100)	112	78	+34

Figure 9 : Caractéristiques socio-économiques d'Uccle comparées avec la Région (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

4.1.2 Équipements communaux et biens matériels

Issue du projet de PCM, la figure ci-dessous indique les différents équipements présents sur le territoire communal.

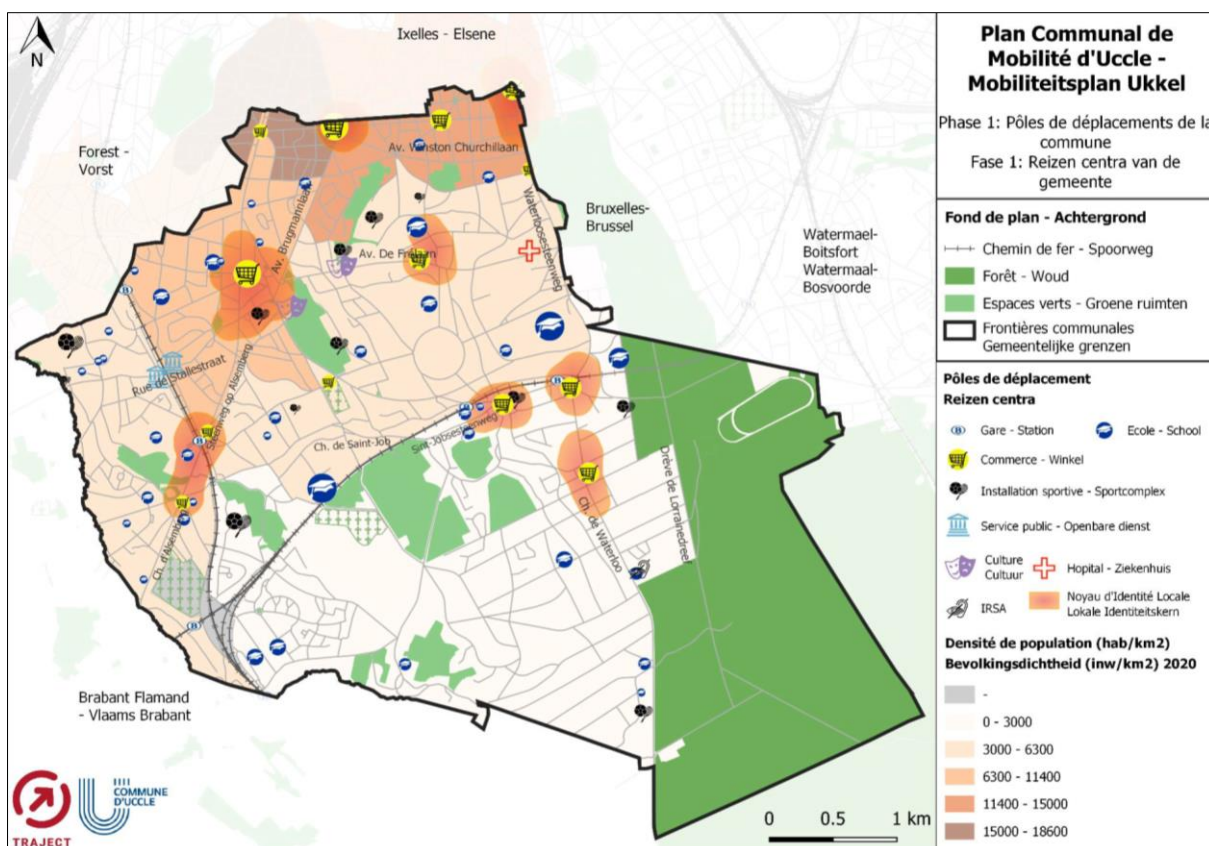


Figure 10 : Localisation des équipements et les noyaux d'identité locale à Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

Parmi les **équipements culturels**, on note entre autres le Centre Culturel et Artistique d'Uccle (qui peut accueillir près de 800 personnes et organise en moyenne entre 3 à 4 évènements par semaine et comporte une salle de cinéma), le Van Buuren Museum et le site historique du Bloemenwerf. De nombreuses infrastructures sportives sont également présentes sur le territoire avec notamment la Piscine Longchamps, et des clubs sportifs (hockey, tennis...).

En ce qui concerne les **équipements scolaires**, le territoire communal compte une cinquantaine d'établissement scolaire dont un centre de formation en alternance, l'école européenne de Bruxelles, le Lycée Français Jean-Monnet et l'Institut Royal pour les Sourds et Aveugles. La population scolaire s'élevait à 19.735 élèves répartis dans les trois premiers niveaux (Maternel, Primaire et Secondaire) en 2020.

Selon le projet de PCM, les écoles attirent majoritairement des élèves habitants à Uccle (72%), mais aussi des communes voisines et même des régions avoisinantes avec le Brabant Flamand au sud et au-delà, le Brabant Wallon.

4.1.3 Activités socio-économiques

Commerces et noyaux commerciaux

Uccle compte au total plus de 1.600 points de vente¹⁷. Une partie d'entre eux sont concentrés dans les noyaux commerciaux repris sur la carte ci-dessous. Le reste est éparpillé sur le territoire communal notamment le long de La Chaussée d'Alseberg avec près de 150 points de vente, de la rue Xavier de Bue (60 points de vente) et de l'avenue Brugmann (35 points de vente).

Dans l'ensemble, les activités économiques regroupent des commerces de proximité, des services ou des établissements HORECA (boulangeries, épicerie, boucheries, bars, cafés, ...), qui ont un rayon d'attraction relativement local. À noter toutefois que certains liserés de noyaux commerciaux attirent à la fois des riverains de la commune d'Uccle, mais également les riverains des communes voisines, notamment de Forest et d'Ixelles.

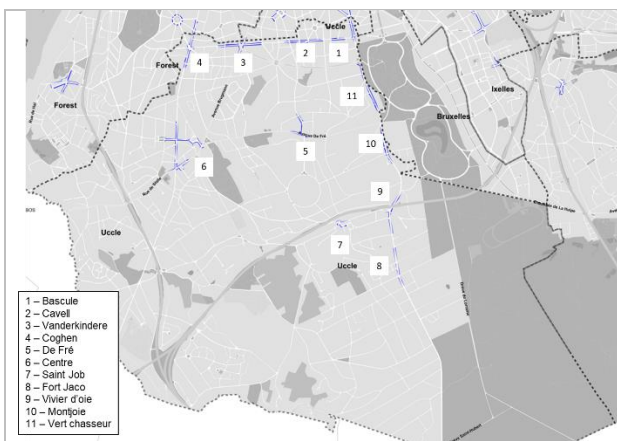


Figure 11 Lisérés de noyaux commerciaux à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)

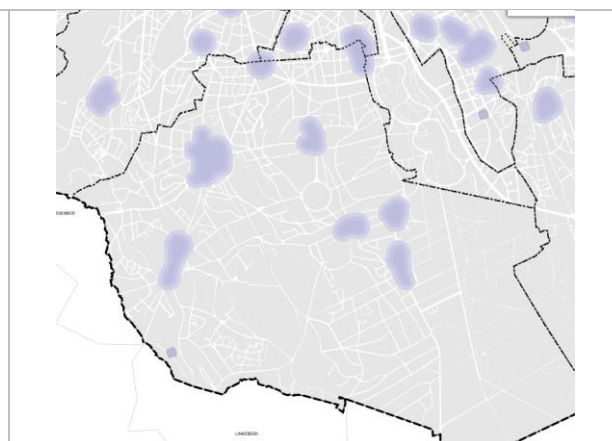


Figure 12 : Carte de noyaux d'identité locale (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)

Marchés et brocantes

Des marchés et brocantes (avec un rayon d'attractivité essentiellement local) sont organisés chaque semaine à différents endroits du territoire communal, notamment :

¹⁷ OliGo 2017 & IBSA 2017. Pour plus d'informations, consulter : https://hub.brussels/app/uploads/2019/07/Structuration_du_paysage_commercial_bruxellois_SDC3_hubbrussels.pdf

- Place Homère Goosens (à côté du Parvis Saint-Pierre) : un marché tous les dimanches matin de 8h à 14h30 ;
- Place Saint-Job : un marché tous les lundis de 8h à 13h ;
- Bascule : Brocante tous les dimanches

Des marchés ou brocantes ont également lieu annuellement :

- Vanderkindere : Marché annuel en mai et brocante annuelle également en mai ;
- Uccle centre : Journées folles (en juin) ;
- Quartier des artisans : brocante en juillet

Entreprises et bureaux

En 2019, le territoire d'Uccle compte, plus de 32.300 emplois, dont environ 9.300 indépendants¹⁸. En 2020, la commune compte 10.861 entreprises assujetties à la TVA¹⁹. Ces dernières sont bien réparties sur le territoire communal.

En matière de bureaux, Uccle compte une densité d'environ 10.400 m²/km² soit bien moindre que la moyenne régionale (78.000 m²/km²). Cela est sans doute lié à la prédominance de quartier résidentiel dans la commune.

4.1.4 Enjeux relatifs au domaine socio-économique

- Poursuivre le développement du territoire pour répondre localement aux besoins des habitants,
- Favoriser la mixité fonctionnelle (activités économiques et habitations).

¹⁸ Source : IBSA, consulté en janvier 2023

¹⁹ Source : IBSA, consulté en janvier 2023

4.2 La mobilité

4.2.1 Préambule

La mobilité en situation existante est moins développée dans le présent chapitre étant donné que le projet de PCM est totalement dédié à cette thématique. Plusieurs schémas et informations utilisés ici proviennent par ailleurs du projet de PCM.

4.2.2 Piétons

Les deux plans ci-dessous indiquent les itinéraires principaux (Piéton-PLUS) et de liaison (Piéton-CONFORT) pour les piétons à Uccle tel que définis dans le cadre du PAVE puis de GoodMove²⁰.

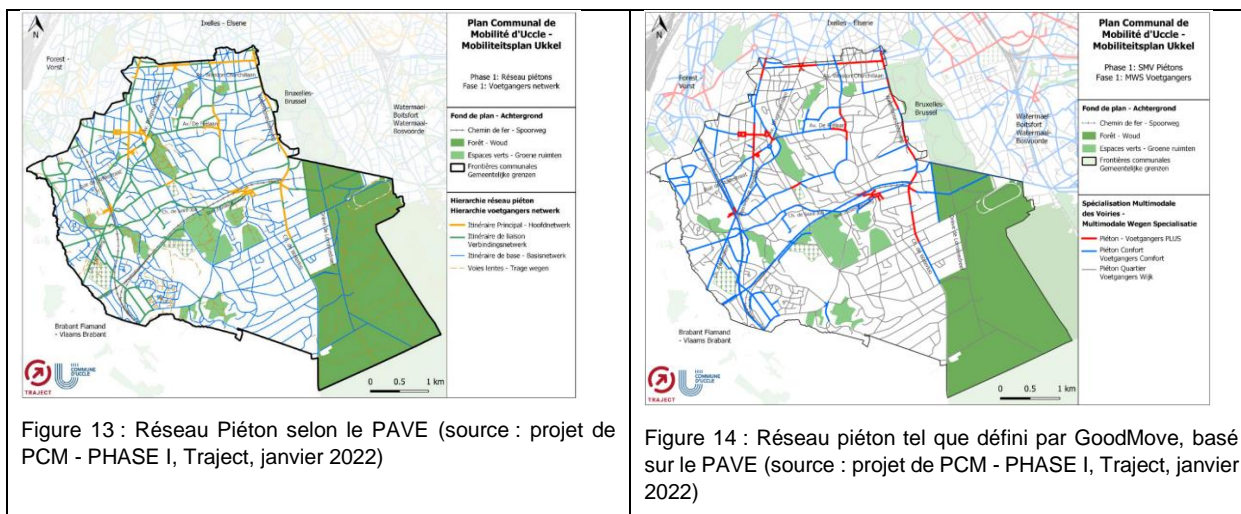


Figure 13 : Réseau Piéton selon le PAVE (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

Figure 14 : Réseau piéton tel que défini par GoodMove, basé sur le PAVE (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

Il est à noter qu'Uccle compte un certain nombre de sentiers et chemins dans les parcs, mais également dans les quartiers. Ceux-ci offrent de précieux raccourcis pour les piétons (par ex. le sentier de la petite Espinette qui passe dans la Forêt de Soignes).

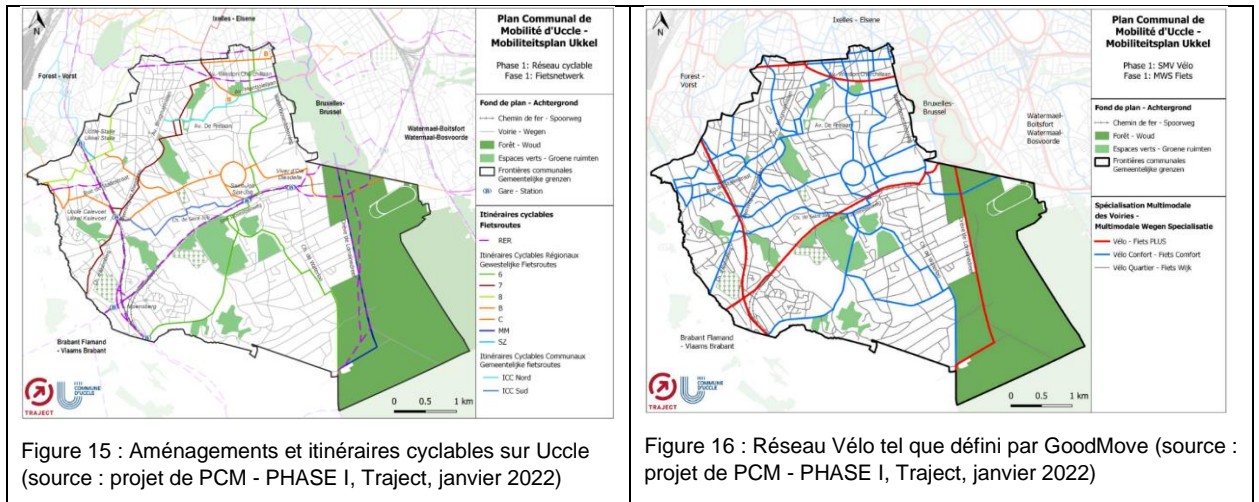
En ce qui concerne la qualité des aménagements piétons, il apparaît qu'une partie des voiries reprises en itinéraires piétons principaux (Piéton-PLUS) ne répondent pas au standard de qualité requis selon l'état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics réalisé dans le cadre du Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE). C'est notamment le cas avec la largeur des trottoirs qui doit être de plus de 2 mètres d'après le PAVE. Bien que la majorité des voiries dispose de 2 mètres de trottoir, l'espace de circulation y est fortement réduit par la présence de terrasse ou d'échoppes (p.ex : rue Vanderkindere).

Concernant les voiries piéton-CONFORT qui connectent les différents pôles, il s'avère que ces itinéraires ne répondent également pas au standard de qualité en matière d'accessibilité piétonne. De nombreux trottoirs sont trop étroits et des aménagements pour les PMR manquent. Ces derniers sont absents du réseau piéton-QUARTIER (maillage de base), qui devrait pourtant être accessible à tous.

²⁰ Un Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE) a été réalisé dans chaque commune bruxelloise par les bureaux d'études Ascaudit et Timenco (aujourd'hui 'Tridée'), en collaboration avec les autorités régionales et communales et la participation de citoyens. Le PAVE comprend deux missions essentielles qui ont apporté deux éclairages complémentaires sur la situation des piétons dans l'espace public : l'élaboration du réseau structurant piéton communal (qui a formé la base du réseau Piéton proposé par le PRM Good Move) et la réalisation d'un état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics. Plus d'informations sur le site web de Bruxelles-Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plans-daccessibilite-de-la-voirie-et-de-lespace-public-pave>

4.2.3 Vélos

La carte ci-dessous (à gauche) indique les aménagements et les itinéraires cyclables (RER-vélo et ICR²¹) existants à Uccle tandis que la carte à droite montre le réseau Vélo tel que défini par GoodMove.



En termes de qualité d'aménagement, le réseau Vélo ne répond pas encore au standard de qualité requis selon l'analyse du projet de PCM. Certains axes importants (et à 50 km/h) ne sont par ailleurs pas équipés d'aménagements spécifiques aux cyclistes.

Le projet de PCM relève certains points d'attention, notamment :

- L'axe RER Radial Nord-Sud – Drève-Saint-Hubert et de Lorraine ;
- L'axe RER de rocade Est-Ouest avec l'avenue Winston Churchill et la rue Vanderkindere ;
- L'avenue de Fré (ICR 7) ;
- L'avenue Messidor (ICR 7) ;
- L'avenue des Hospices ;
- L'avenue Dolez ;
- La rue de Stalle ;
- La chaussée d'Alseberg.

En ce qui concerne le stationnement, la carte ci-dessous indique l'emplacement d'arceaux, de box à vélo et des parkings vélo sur le territoire communal. Au total, le territoire compte 703 arceaux en voirie (soit 1.406 emplacements de stationnement)²². La commune met également à disposition 38 boxes à vélo à destination des riverains. L'offre en stationnement couvre relativement bien le territoire, mais est davantage présente au nord de la commune. Cela s'explique par le tissu urbain et le nombre plus faible de pôles générateurs au sud de la commune.

²¹ Le Réseau Express-Régional Vélo (RER-vélo) a vocation de permettre les déplacements rapides et directs à vélo au sein de la région bruxelloise et avec la région flamande et wallonne. Les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) sont des cheminements recommandés pour des déplacements à vélo à l'échelle de la région bruxelloise.

²² Source : parking.bruxelles consulté en janvier 2023

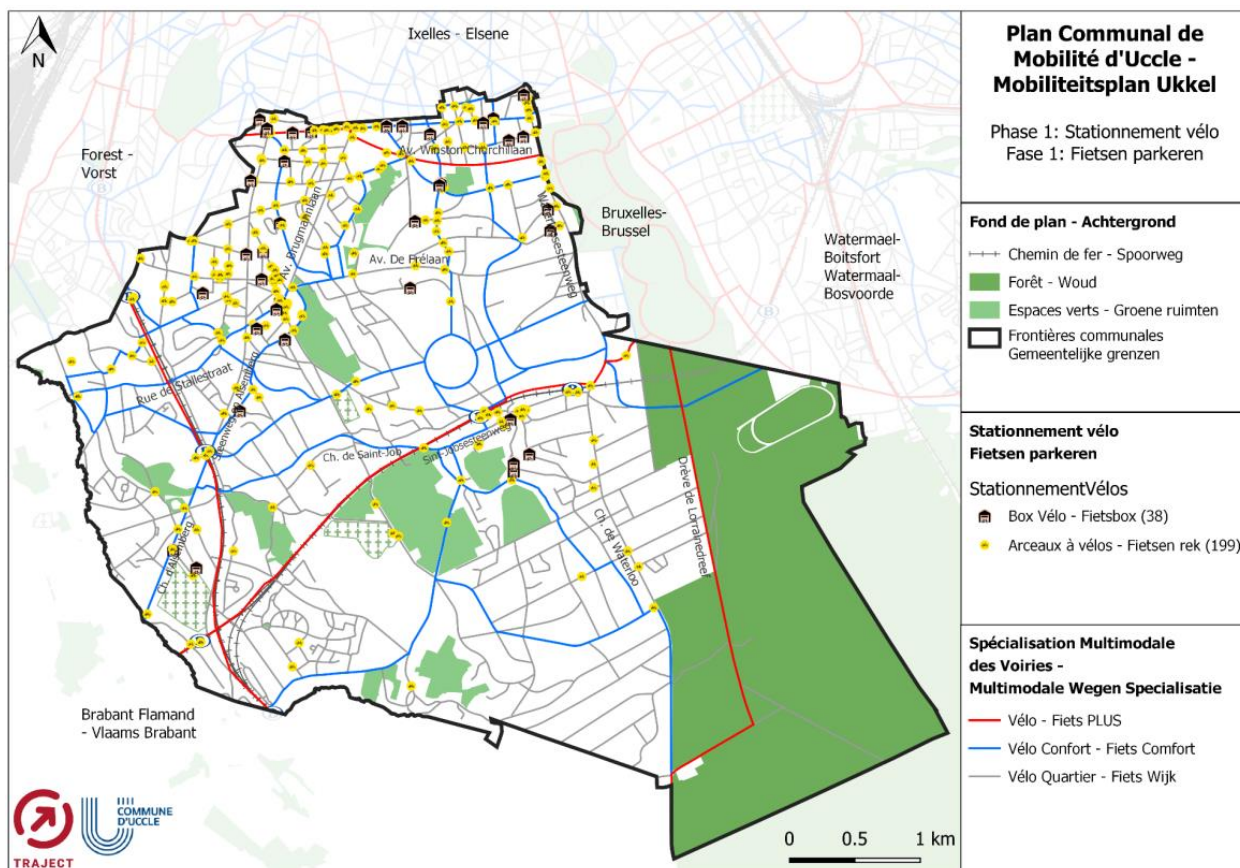


Figure 17 : Aménagements et itinéraires cyclables sur Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

Il est également à noter que depuis février 2021, la commune octroie une prime à l’achat d’un vélo à assistance électrique, d’un kit d’adaptation électrique pour vélo ou d’un vélo-cargo (avec ou sans assistance électrique)²³. Le montant de la prime a été fixé à 250 €. Il n’est accordé qu’une seule prime par ménage. Cette mesure s’inscrit dans l’un des objectifs du plan régional de mobilité Good Move, à savoir quadrupler l’utilisation du vélo d’ici 2030.

4.2.4 Transports en commun (TP)

Les figures ci-dessous montrent les lignes de transport en commun (train, bus, tram) traversant Uccle et le réseau TP défini par GoodMove. Les connexions déversent relativement bien l’ensemble de la commune.

²³ Plus d’information sur le site web de la commune : <http://www.uccle.be/administration/travaux/mobilite#section-1>

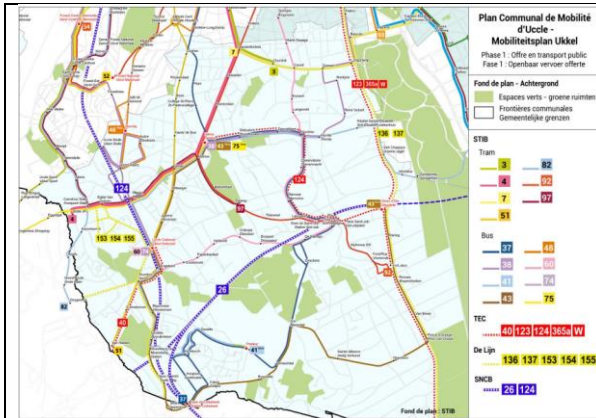


Figure 18 : Gares, lignes de bus et de tram sur Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

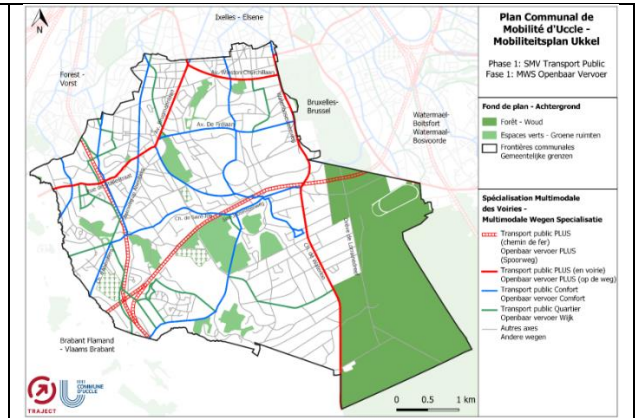


Figure 19 : Réseau TP tel que défini par GoodMove (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

La commune d'Uccle est desservie par deux lignes ferroviaires et par six gares (Uccle Stalle, Uccle Calevoet, Saint-Job, Vivier d'Oie, Moensberg et Linkebeek). La fréquence de passage des trains S est supérieure à ce que prescrit le PRM (c'est-à-dire 1 train toutes les 15 min).

Concernant les autres modes de transport en commun, la commune n'est pas desservie par le métro. Elle possède néanmoins 6 lignes de tram et une dizaine de lignes de bus STIB, TEC et De Lijn.

En termes de performance du réseau de bus et de trams, la chaussée de Waterloo et la rue de Stalle ne présentent pas une performance cohérente par rapport à leurs statuts de voirie TP-PLUS. Certains tronçons de ces voiries sont d'ailleurs considérés comme des points noirs pour le passage des transports en commun. Au niveau du réseau CONFORT, la chaussée d'Alseberg, la rue de Engeland et les axes Neerstalle et Étoile sont quant à elles reprises en points noirs.

4.2.5 Voitures

Les deux figures ci-dessous illustrent les charges de trafic (automobile) à Uccle et le réseau Auto défini par GoodMove.

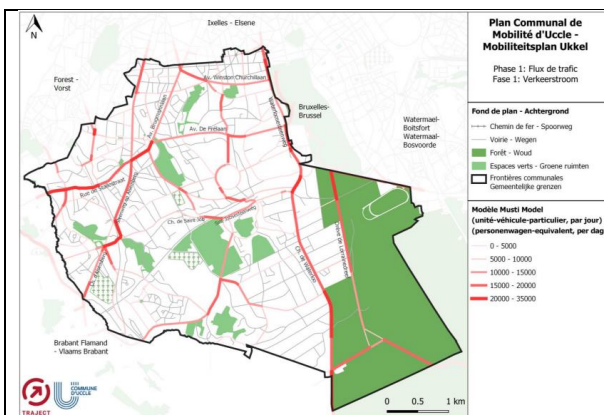


Figure 20 : Flux de trafic automobile (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

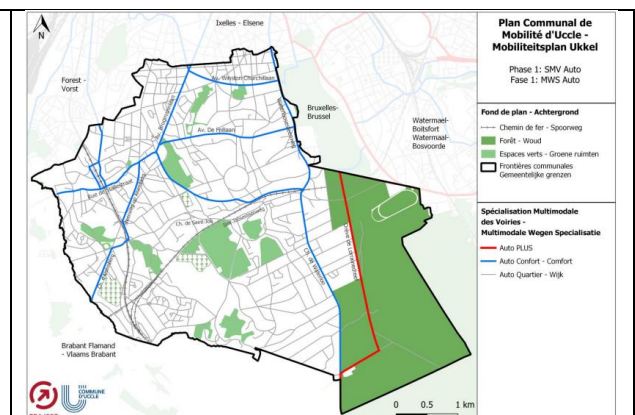


Figure 21 : Réseau Auto tel que défini par GoodMove (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

En termes de performance, des réserves de capacité sont globalement disponibles, avec toutefois des problèmes de congestion sur plusieurs carrefours et voiries, notamment sur la chaussée de Waterloo, la drève de Lorraine et la rue de Stalle.

En ce qui concerne le stationnement, le territoire compte 29.094 emplacements de stationnement en voiries. Parmi ces emplacements, 30% sont non réglementées, 21% sont devant un accès carrossable et 49% sont

réglementés. Parmi les emplacements règlementés, on trouve principalement des zones bleues avec 53%, puis des zones vertes (45%) et enfin seulement 2% de zones rouges²⁴. Il existe deux parkings publics sur le territoire d'Uccle : Un à Bascule, sur la chaussée de Waterloo et le second au niveau du parvis de Saint-Pierre, rue du Doyenné. Un parking de transit est également disponible au niveau de la rue de Stalle (P+R Stalle). Depuis le 5 septembre 2022, les abonnements aux Park & Rides (P+R) sont entièrement gratuits pour les automobilistes navetteurs et les prix des abonnements Cycloparking seront réduits de 75%²⁵.

Dans le cas où le projet de PCM recommande la création d'un parking en dehors de la voirie ou s'intéresse à un parking privé hors-voirie, il est utile de rappeler que le parking doit respecter les prescriptions de l'arrêté bruxellois sur les parkings (adopté en février 2021)²⁶. Celui-ci impose entre autres que les cheminements piétons et cyclistes (si d'application) soient sécurisés au niveau des accès et au sein du parking lui-même (par ex. au moyen de marquages au sol) et que des points de recharge pour véhicules électriques puissent potentiellement être installés.

Uccle compte 13 stations de services de voitures partagés (ex. : Cambio). Celles-ci sont très largement implantées au nord du territoire. Au sud de la voie ferrée est-ouest (ligne 26), on ne peut trouver que deux stations.

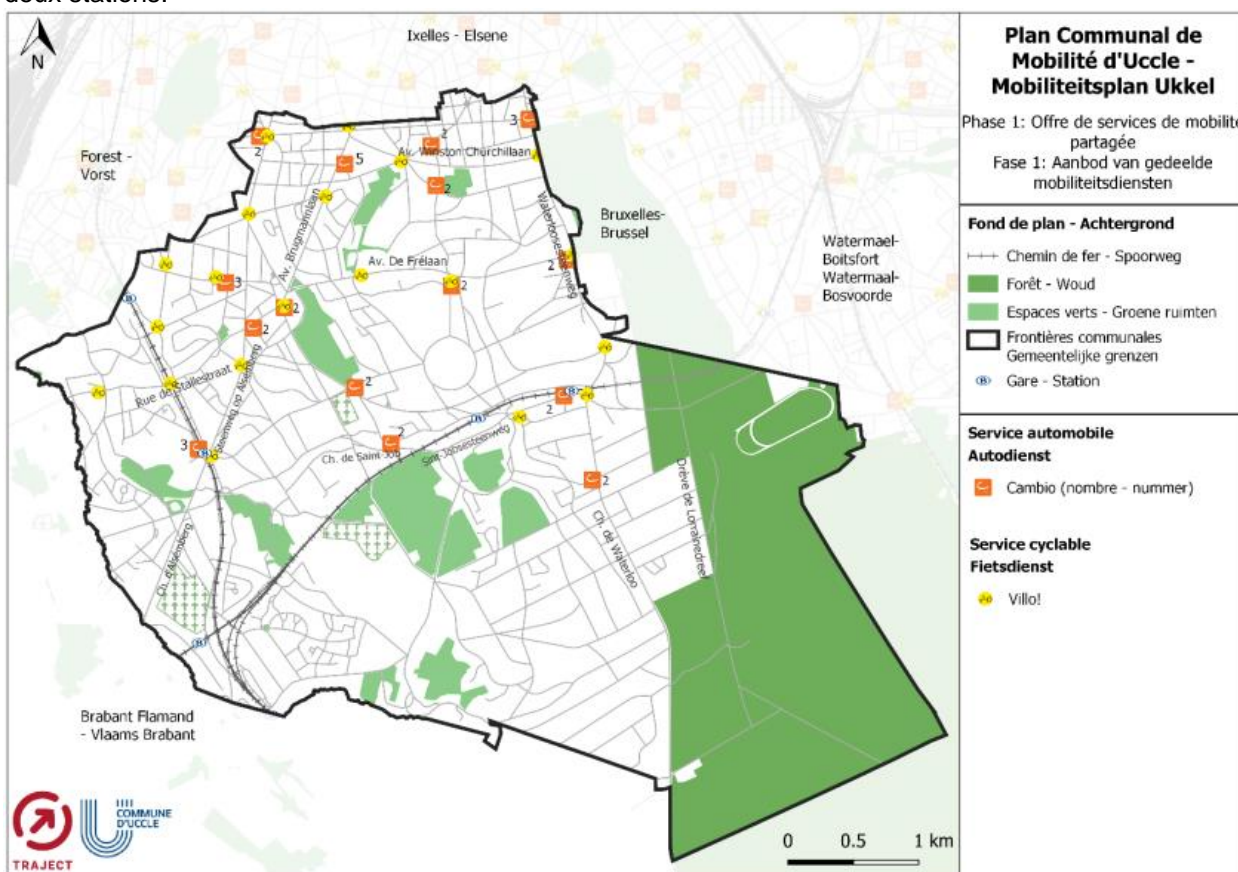


Figure 22 : Carte des services de voitures partagées sur le territoire communal et des zones non équipées (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

En ce qui concerne le taux de motorisation des ménages à Uccle, « On dénombrait 32.724 voitures immatriculées à Uccle en 2019 pour 38.121 ménages soit une moyenne de 0,85 voiture par ménage, ce qui est supérieur à la moyenne régionale (0,59 voiture/ménage) ou à celle des communes voisines localisées en 1ère couronne (0,59 à Forest ; 0,44 à Ixelles, 0,36 à Saint-Gilles), mais semblable à la

²⁴ Source : data.parking.brussels (consulté en janvier 2023)

²⁵ Bonne nouvelle pour les navetteurs et les cyclistes : Gratuité pour les P+R et les tarifs de Cycloparking réduits | parking.brussels

²⁶ Arrêté fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings (C – 2021/40705).

moyenne des communes bruxelloises de 2ème couronne (0,86 à Watermael-Boitsfort ou 0,82 à Auderghem). Lorsqu'on observe la répartition de cette motorisation selon les secteurs statistiques de la commune, on constate une forte disparité entre le nord et le sud. »

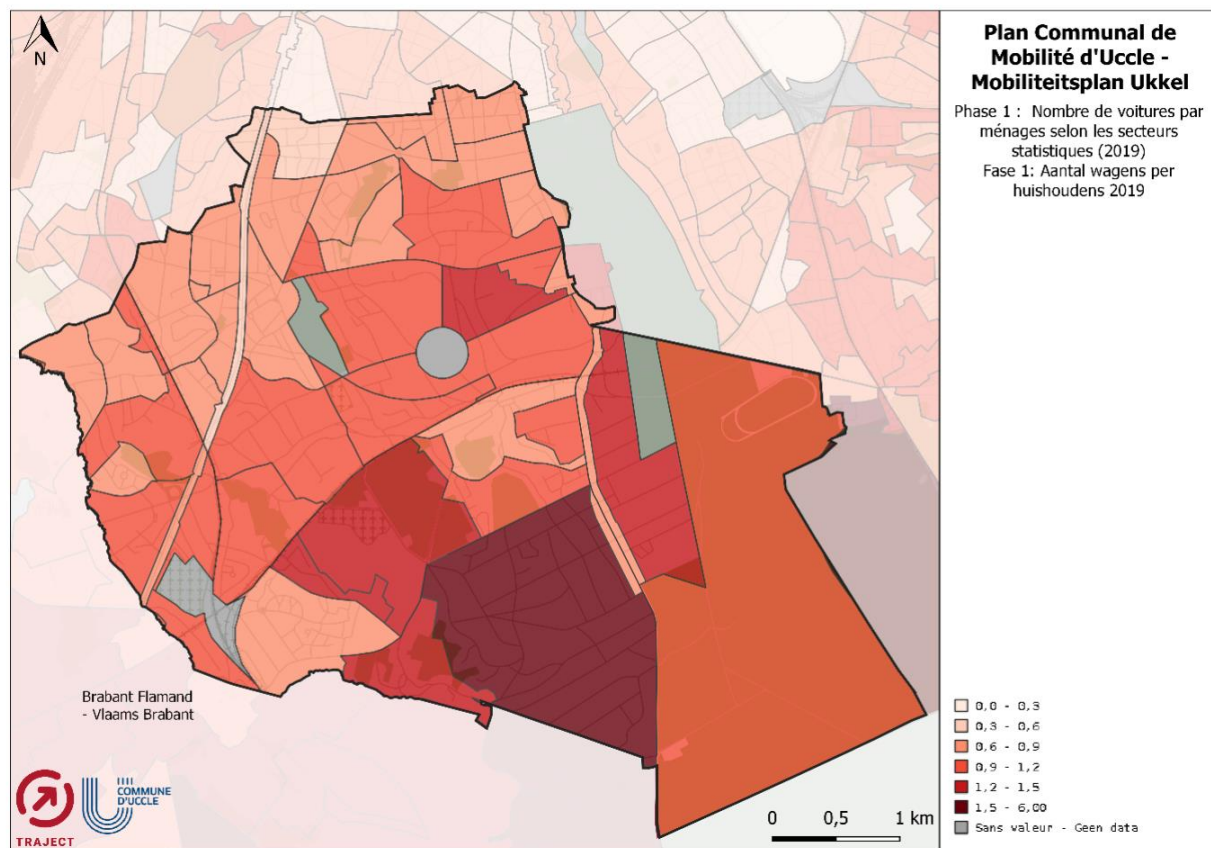


Figure 23 : Taux de motorisation des ménages à Uccle en 2019 (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

4.2.6 Poids lourds

Les figures ci-dessous indiquent le flux de camions sur le réseau ucclois en une journée (à gauche), les zones d'arrêts des poids lourds (à droite) et le réseau PL tel que défini par GoodMove (en bas).

Pour rappel, de manière générale, la commune d'Uccle ne présente pas de zone d'industrie urbaine. Les zones d'arrêts sont relativement bien réparties sur le territoire avec quelques points d'arrêts d'importance moyenne au niveau des polarités commerciales (Bascule et rue de Stalle). Ces points ne sont néanmoins pas de très forte concentration comme cela peut l'être observés dans les communes de Forest et/ou d'Anderlecht.

Le territoire de la commune d'Uccle compte actuellement 78 emplacements réservés pour les livraisons dans les secteurs réglementés. Comme le souligne le projet de PCM, on peut néanmoins noter que les noyaux De Fré et Dieweg ne possèdent pas d'emplacement pour les livraisons à proximité.

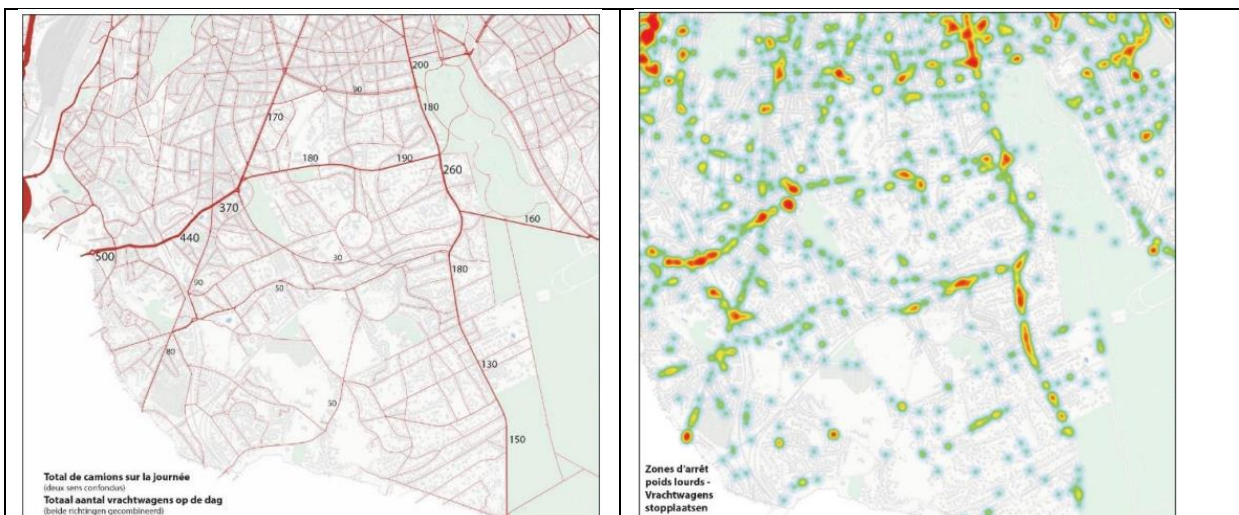


Figure 24 : Flux de camions sur le réseau uccllois en une journée (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

Figure 25 : Zones d'arrêt des poids lourds sur le réseau uccllois en une journée (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

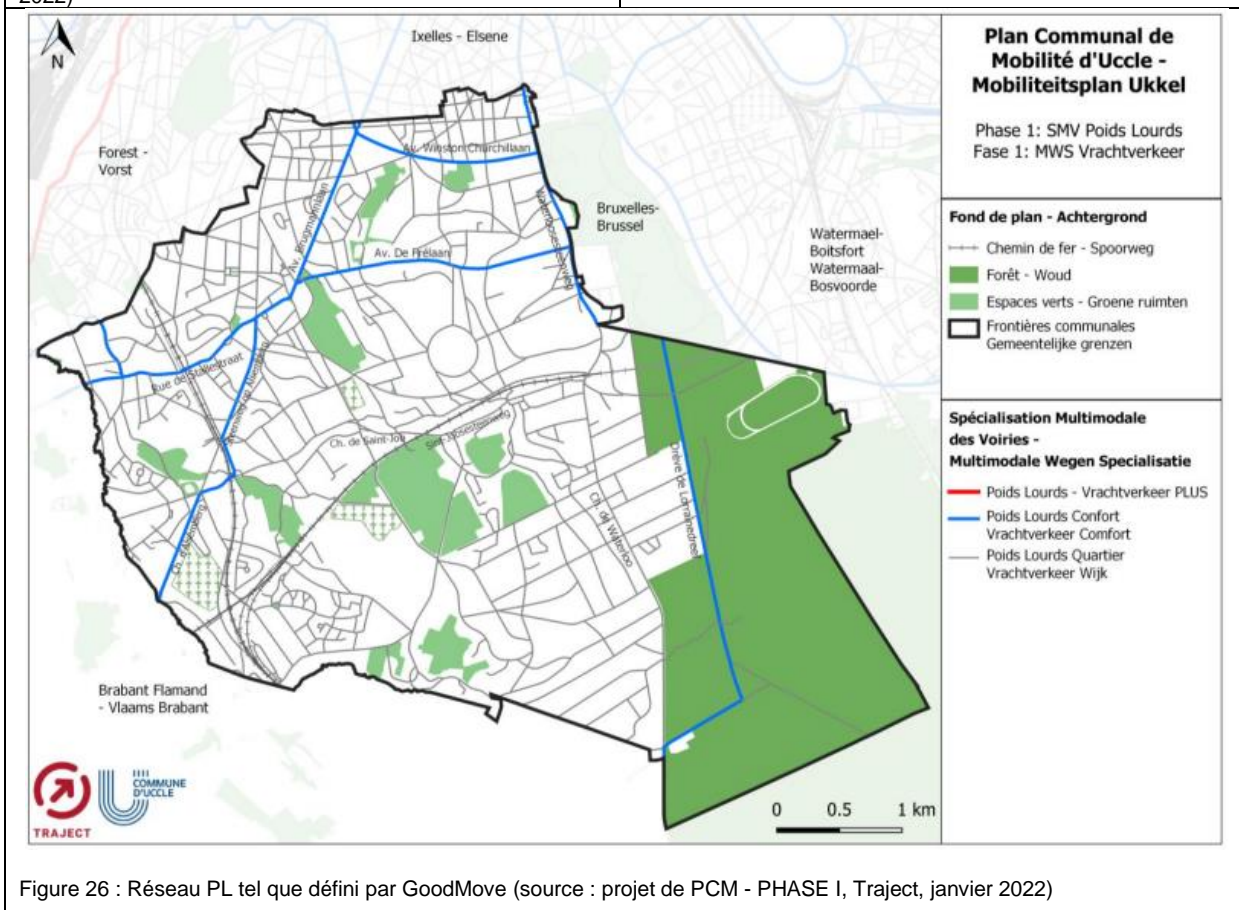


Figure 26 : Réseau PL tel que défini par GoodMove (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

4.2.7 Structure des déplacements et parts modales

Près de 470.000 déplacements sont effectués quotidiennement au sein de, depuis et vers Uccle, soit un ratio de 3,9 déplacements journaliers par habitant-emploi pour Uccle²⁷. Ce ratio est bien supérieur à la moyenne régionale (2,8 déplacements par jour) traduisant une mobilité légèrement plus importante pour la

²⁷ Source : Projet de PCM (2021)

population. A noter néanmoins que ce ratio est équivalent à la mobilité des communes localisées en seconde couronne (4,1 pour Watermael et 3,6 pour Forest).

En termes de part modale : « Avec un peu moins d'un déplacement sur 4 en lien avec Uccle réalisé à pied ou à vélo (20 %), la Commune présente une part des modes actifs à peine moins élevée que la moyenne régionale (21 %). Cette part des modes actifs dans les flux totaux de déplacements émis / attirés est équivalente à celle des communes de seconde couronne, excepté pour la commune voisine de Forest, qui s'explique par une part modale des déplacements piétons légèrement supérieurs. Les parts modales les plus élevées pour les modes actifs sont à Schaerbeek, Evere, Koekelberg ou Saint-Gilles (26 %) »

[...] En ce qui concerne les déplacements en transports publics, la part est de 30 % et dans la moyenne des communes voisines. Cela s'explique en partie par la structure de l'offre en transports publics (majoritairement radiale) et le niveau de desserte associée (cf. précédemment carte d'accessibilité en transport public, Uccle étant en zone B ou C)

[...] Avec près d'un déplacement sur 2 réalisé en voiture (49 %), l'utilisation de la voiture en lien avec Uccle est supérieure à la moyenne régionale (42 %), mais « cohérente » avec sa situation géographique (commune de seconde couronne, structure du réseau viaire, motorisation des ménages, cf. chapitre précédent et ci-après). À noter surtout la part importante des déplacements automobiles réalisés en tant que « passagers » (on pense notamment à la dépose scolaire), de deux points supérieurs à la moyenne régionale (11 % contre 9 %). Bien que l'objectif régional soit d'augmenter le taux de remplissage scolaire, la mobilité scolaire est une cible intéressante si l'on veut diminuer la part modale globale de la voiture. »²⁸

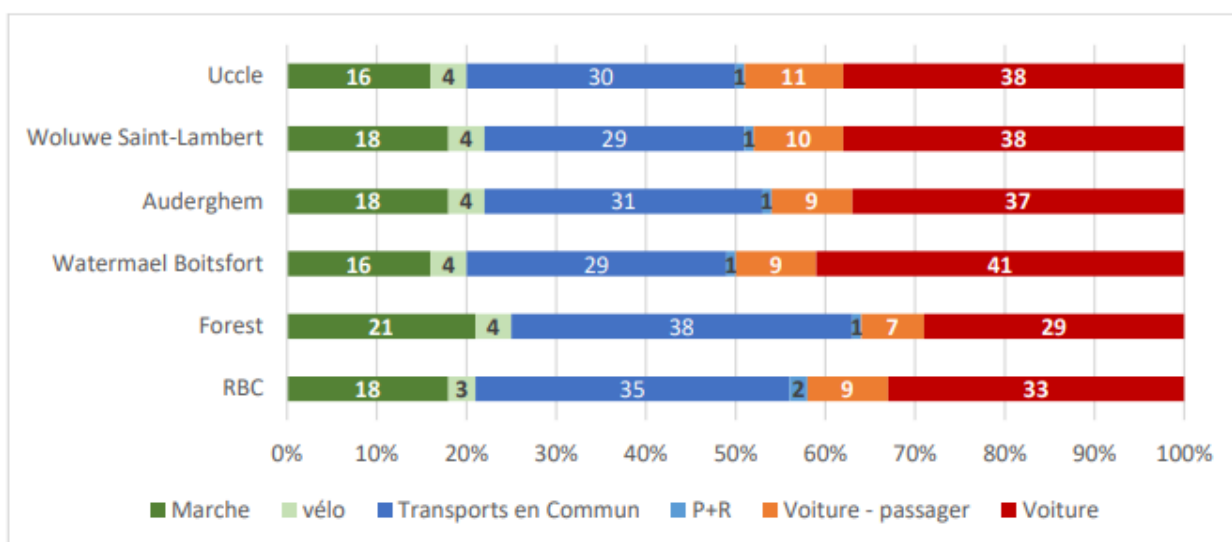


Figure 27 : Parts modales à Uccle, ses communes voisines et en RBC (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

4.2.8 Enjeux relatifs au domaine de la mobilité

- Améliorer la qualité des aménagements piétons ;
- Améliorer l'accessibilité PMR ;
- Créer et améliorer les aménagements cyclables afin d'encourager à l'usage du vélo (p.ex : Chaussée de Waterloo) ;
- Optimiser le stationnement des professionnels mobiles (logistique urbaine, y compris les livraisons) ;
- Améliorer l'accessibilité en transports en commun.

²⁸ Source : Projet de PCM (2021)

4.3 L'air, le climat, et l'énergie

4.3.1 Caractérisation de la qualité de l'air dans l'environnement

Selon Bruxelles Environnement, les principaux polluants affectant la qualité de l'air sont l'oxydes d'azote (NOX), les oxydes de soufre (SOX), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et les matières particulaires (PM2,5). Les principales sources d'émission de ces polluants sont le transport routier, le chauffage des bâtiments, la combustion et les installations de production d'énergie.

En Région de Bruxelles-Capitale, la qualité de l'air est assez mauvaise en général dans les zones urbaines denses au sein desquelles la circulation des véhicules à moteur thermique demeure significative. Cette qualité est d'autant plus mauvaise si les espaces publics sont peu ventilés naturellement et/ou qu'ils comportent peu de végétation.

La figure ci-dessous indique la concentration en particules fines, plus particulièrement en Black Carbon. Comme illustré ci-dessous, l'exposition est la plus forte à proximité immédiate des grands tronçons. C'est par exemple le cas avec l'avenue Brugmann, l'avenue Winston Churchill, l'avenue Vanderkindere et la Drève de la Lorraine (qui passe par le bois de Cambre).

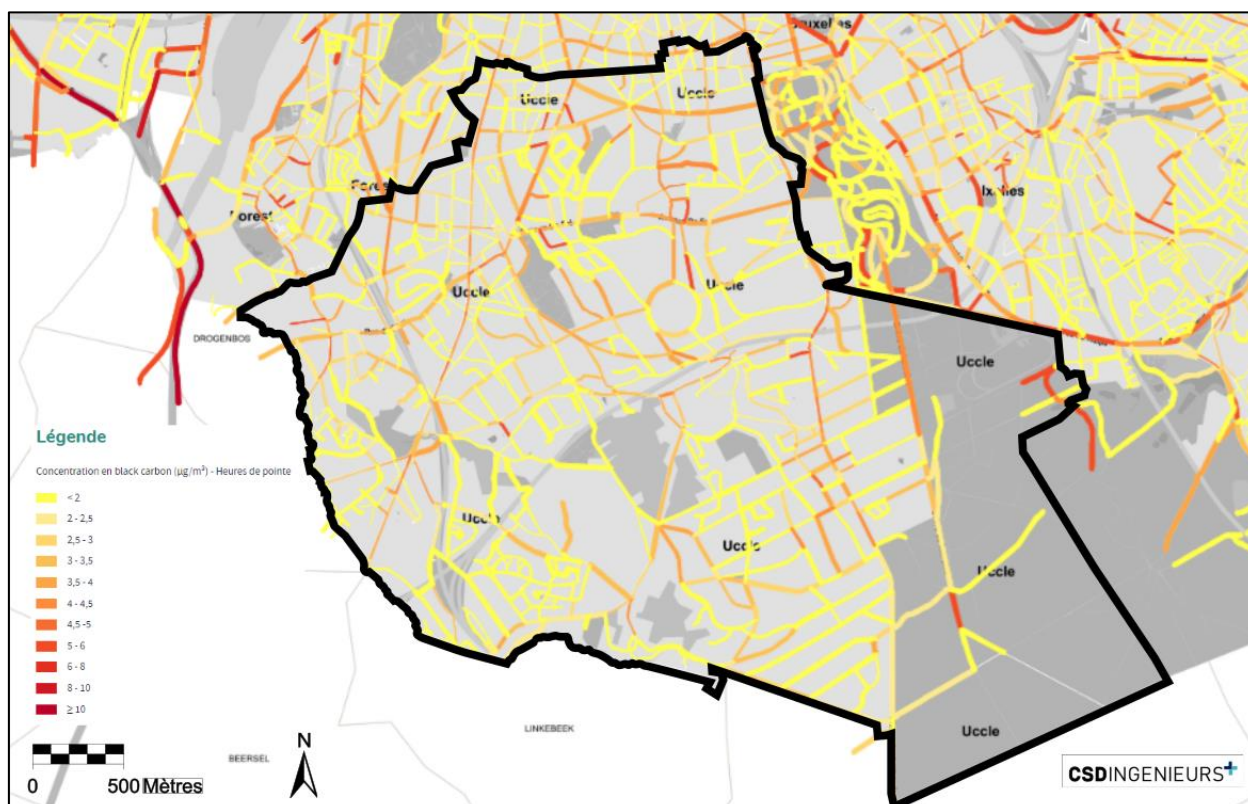


Figure 28: Concentration en black carbon ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en heures de pointe (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

En juin 2021, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'interdire les véhicules diesel et essence d'ici respectivement 2030 et 2035. Cette mesure diminuera les rejets de particules nocives pour l'air. Combinée à la volonté de la RBC de développer un vaste réseau de bornes de recharge, cela devrait favoriser l'émergence des voitures électriques dans la ville et donc une meilleure qualité globale de l'air. Cette thématique est développée davantage plus loin (cf. 4.3.3 'Énergie et mobilité').

4.3.2 Risque de création d'îlots de chaleur

La température de l'air est généralement plus élevée dans les villes durant la nuit que dans les zones rurales voisines, phénomène connu sous le nom d'îlot de chaleur urbain. De trop fortes chaleurs impactent négativement la qualité de vie en ville. De manière générale, le réchauffement climatique a pour effet d'aggraver le phénomène d'îlot de chaleur, en combinaison avec le développement de la région bruxelloise.

De manière générale, la commune d'Uccle est reprise en zone fraîche. Cela est probablement lié à la présence de nombreux espaces verdurisés sur le territoire et notamment dû à la présence de la Forêt de Soignes à l'est. Les zones les plus chaudes sont à proximité directes des grandes artères à l'ouest de la commune (Chaussée d'Alsemberg, et Avenue Brugmann).

Selon diverses modélisations et études, le végétal et l'eau peuvent jouer un rôle déterminant dans les conditions climatiques de la ville et par là même améliorer le confort de la population

Pour limiter la formation de futurs îlots de chaleur, il est donc important de :

- limiter les surfaces minéralisées et l'imperméabilisation des sols (parkings perméables, création de plans d'eau et de fontaines, ...)
- renforcer le végétal (stationnements végétalisés, toitures et murs végétalisés, végétalisation des pourtours de bâtiment et accotements, nouveaux espaces verts, etc.)
- réduire l'émission de chaleur anthropique en agissant notamment sur l'architecture des bâtiments (choix des matériaux, des couleurs, efficacité énergétique, etc.) ;
- privilégier les modes de déplacements non motorisés (vélo, marche à pied, etc.) et les transports en commun.

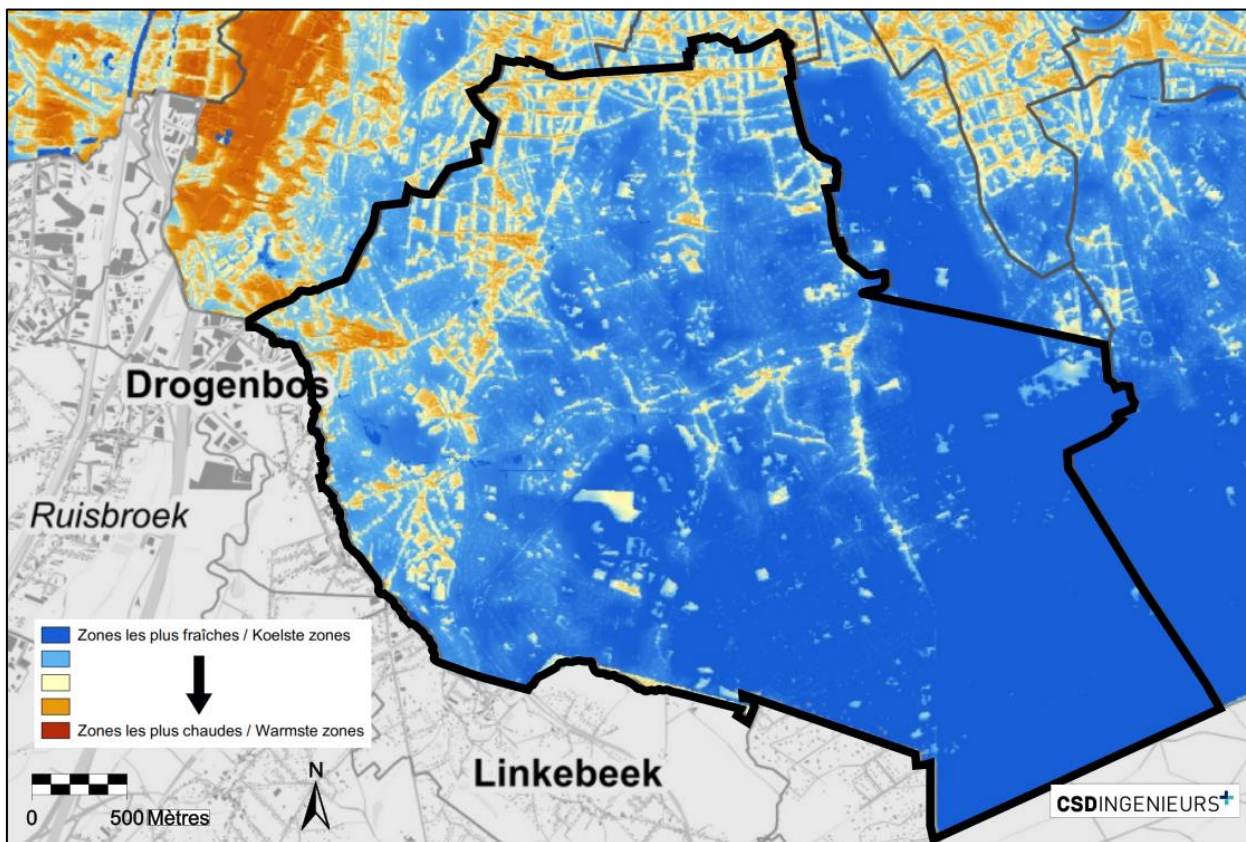


Figure 29 : Cartographie des îlots de chaleur / fraîcheur (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.3.3 Énergie et mobilité

Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie (COBRACE), ordonnance-cadre adoptée le 2 mai 2013, réunit en un seul texte les différentes législations portant sur ces thématiques et prévoit des mesures en matière de performances énergétiques et environnementales des bâtiments, de développement des sources d'énergie renouvelable, de transport, de qualité de l'air et de climat ainsi que d'exemplarité des pouvoirs publics. Le PNEC bruxellois est également concerné. Parmi les objectifs poursuivis au niveau régional, un objectif porte spécifiquement sur le domaine de la mobilité, notamment la diminution des impacts environnementaux résultant des besoins en mobilité.

Afin d'atteindre les objectifs régionaux et européens dans les domaines de l'énergie, de l'air et du climat, les modes actifs et l'utilisation des transports publics sont encouragés par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle. L'électrification du parc automobile est également très fortement encouragée afin d'améliorer la qualité de l'air au niveau local et régional.

La carte ci-dessous montre l'état actuel de développement du réseau public de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire communal. Les bornes sont relativement bien réparties bien que le sud de la commune soit moins bien pourvu.

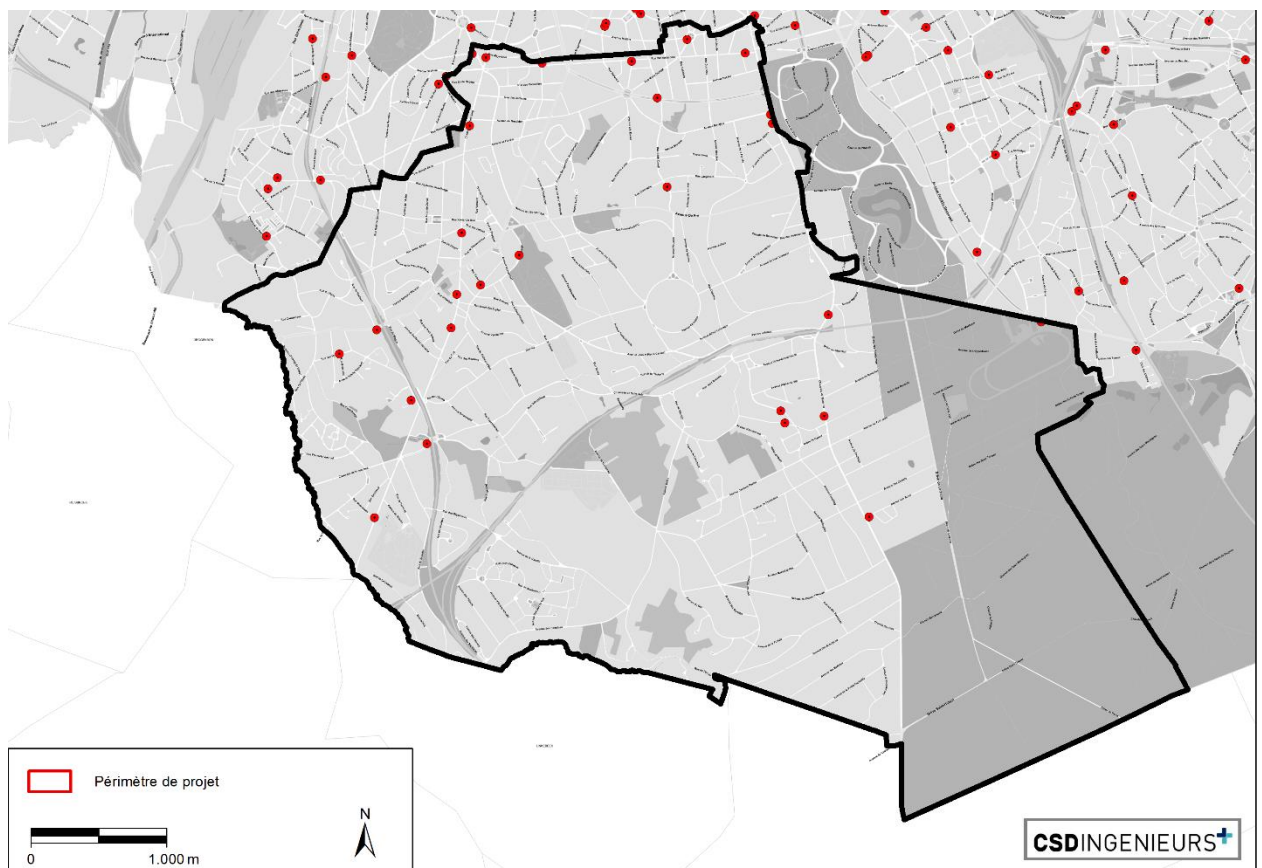


Figure 30 : Réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : chargebruxelles, 2023)

Si le développement de véhicules électriques est très bénéfique pour la qualité de l'air en ville, la consommation en électricité (énergie) en sera plus importante en ville, impactant ainsi la production et la distribution d'électricité. Tout en maximalisant les sources d'énergie renouvelables, il est ainsi également important de réduire les besoins globaux en énergie et optimiser l'efficacité énergétique.

4.3.4 Enjeux dans le domaine de l'air, du climat et de l'énergie

- Réduire l'exposition des usagers à des polluants dans l'air ;

- Réduire la pollution dans l'air dans les zones à forts enjeux de biodiversité (p.ex : réserve naturelle, zone Natura 2000) ;
- Contribuer au développement de l'électrification des véhicules motorisés (bornes de recharge, véhicules électriques) et notamment densifier la présence de bornes de recharge au sud de la commune d'Uccle.

4.4 L'urbanisme, le paysage, l'aménagement du territoire et le patrimoine

4.4.1 Structure du territoire d'Uccle

La carte ci-après, réalisée par Traject, représente les affectations en présence (selon le Plan régional d'affectation du sol). On y remarque la prépondérance de la fonction résidentielle et les zones vertes (au centre de la commune et à l'Est). On y retrouve minoritairement des zones mixtes et des équipements.

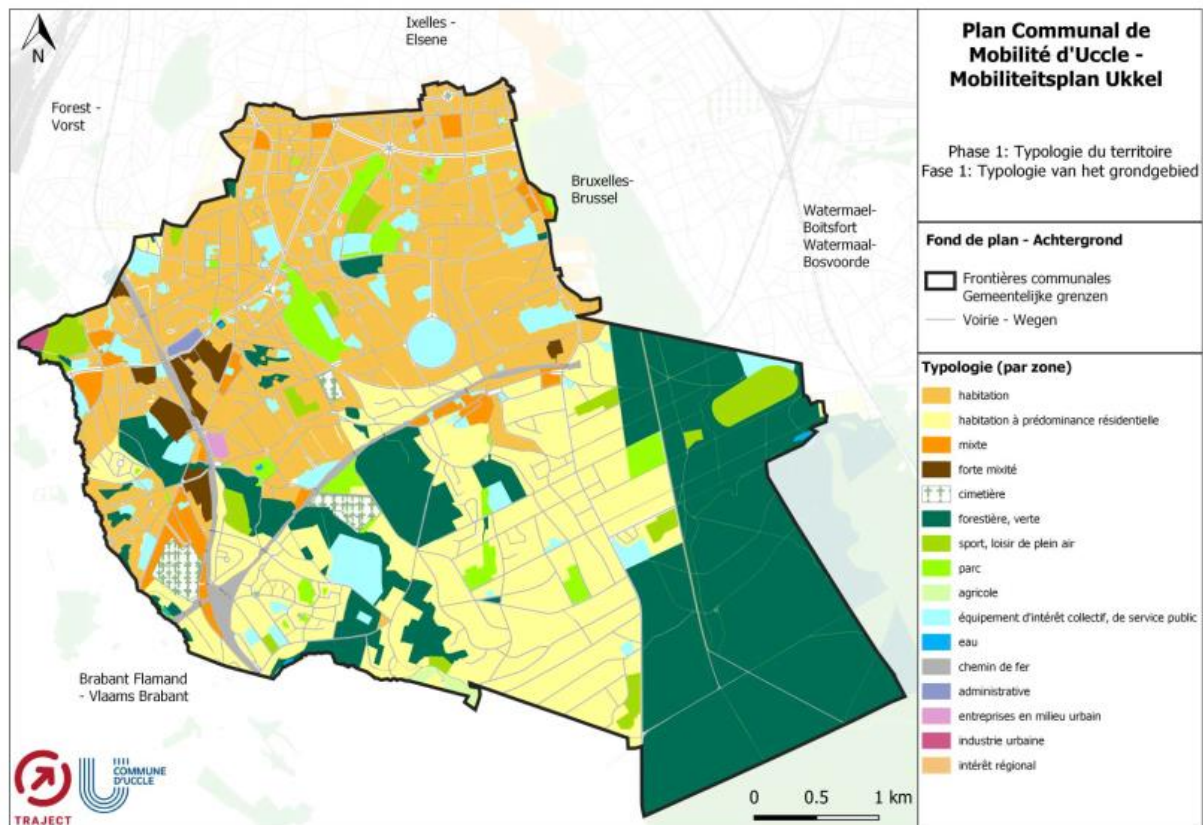


Figure 31 : Typologie du territoire de la commune d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

En ce qui concerne l'habitat, le territoire d'Uccle est constitué d'un habitat globalement à prédominance résidentielle et très peu mixte. Concernant la forme de l'habitat, on retrouve aussi bien des villas quatre façades que des maisons mitoyennes et/ou encore des immeubles à appartements (localisés généralement dans le nord du territoire communal et le long des chaussées).

Les espaces verts majeurs et contribuant au maillage vert et bleu de la Région bruxelloise sont principalement situés au sud de la commune (Forêt de Soignes, plateau Avijl, ou encore le Kauwberg).

4.4.2 Caractéristiques du bâti

Type de bâti

En tant que commune de deuxième couronne, le processus d'urbanisation d'Uccle est plus tardif que dans les communes de première couronne. Ainsi, les logements très anciens - construits avant 1919 - ne représentent que 5 % du parc de logements à Uccle²⁹. Un tiers des logements ont été construits entre la fin de la Première et de la Seconde Guerre mondiale, et plus de la moitié entre 1946 et 1980.

²⁹ Uccle_FR_3-tma.pdf (ibsa.brussels)

Les logements de grande taille sont surreprésentés par rapport à la moyenne régionale, de même que les maisons de 3 à 4 façades. Les immeubles à appartements sont quant à eux plus présents dans le nord de la commune (quartier Churchill notamment). Les intérieurs d'îlots sont majoritairement végétalisés.

Logements sociaux

En proportion du nombre de ménages, les logements sociaux sont peu nombreux : on compte un peu plus de 4 logements sociaux pour 100 ménages dans la commune, soit une proportion inférieure à la moyenne régionale. La commune comprend une cité-jardin, la cité du Homborch. Les autres logements sociaux sont concentrés dans le secteur Melkriek et, dans une moindre mesure, dans le secteur Merlo (tous deux situés dans le quartier Calevoet-Moensberg).

4.4.3 Paysage et espace public

Relief et paysage

Le territoire communal d'Uccle est fortement marqué par le relief et les anciennes vallées. La figure ci-dessous (réalisée par Traject), met en évidence le dénivelé sur le territoire communal. Une différence de près de 100 mètres est observée entre l'extrémité Ouest et Est du territoire.

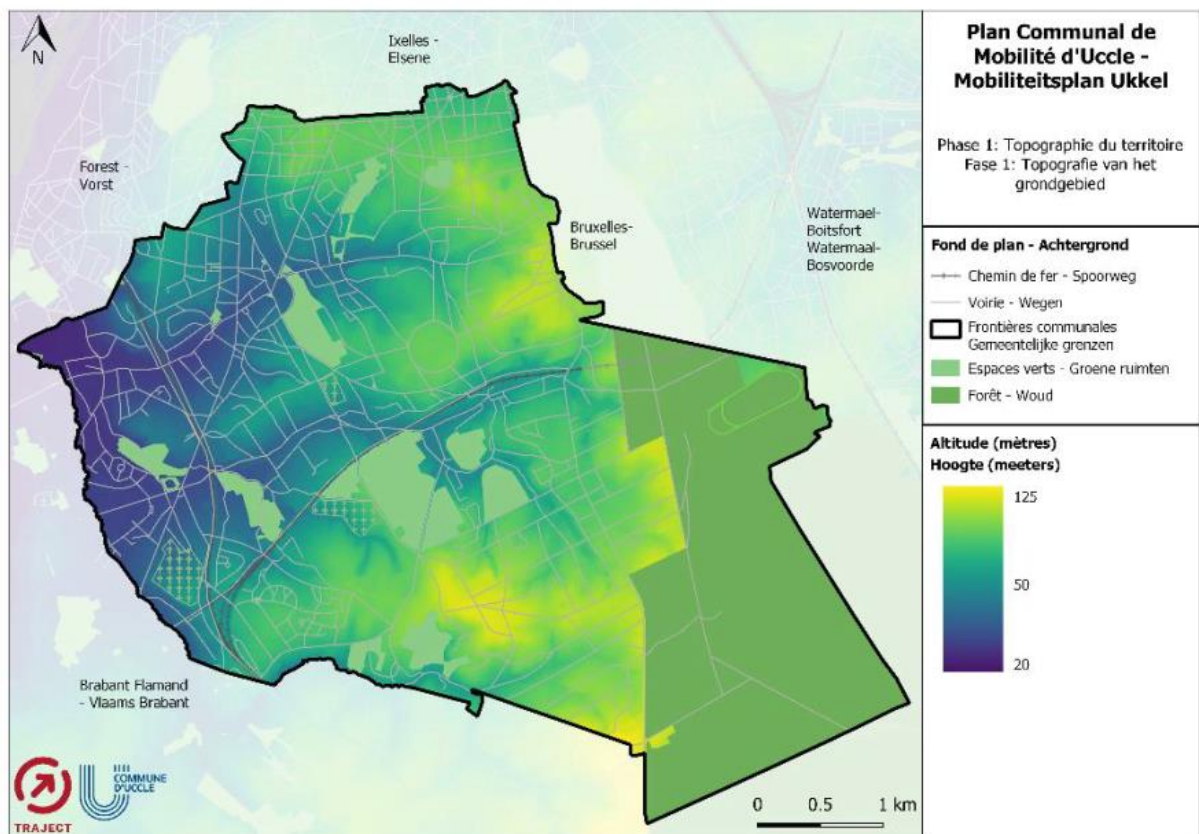


Figure 32 : Topographie du territoire de la commune d'Uccle (source : projet de PCM - PHASE I, Traject, janvier 2022)

Espaces publics

La commune d'Uccle accueille une grande partie de la superficie des espaces verts récréatifs accessibles en région bruxelloise. Ces espaces verts sont répartis plus ou moins équitablement au sein de la commune et occupent une grande portion de l'occupation du territoire communal.

Ainsi, on dénombre les espaces verts suivants (liste non exhaustive ; voir précisions au chapitre 'Faune et Flore') : la Forêt de Soignes, le plateau Avijl à Saint-Job, celui du Kauwberg, le plateau Engeland (dont une partie est occupée par le nouveau cimetière d'Uccle), les propriétés du Papenkasteel et du Kinsendael, des portions des versants de la vallée du Geleytsbeek en aval de la chaussée d'Alseberg, etc. Ces espaces verts, dont certains ont le statut de zones protégées (voir relevé ci-dessous), contribuent au maillage vert et bleu de la Région bruxelloise.

En ce qui concerne les autres espaces publics, ils sont constitués des places publiques (nombreuses au sein de la commune) et des espaces de voiries.

4.4.4 Patrimoine

Patrimoine bâti

1. Patrimoine classé

La procédure de classement est détaillée par le chapitre IV du COBAT (art. 222 à 239) et consiste en la mesure de protection la plus ferme en matière de patrimoine. Le classement « *assure une protection efficace des biens que le Gouvernement régional entend mettre tout particulièrement en valeur* ». Dans ce cadre, l'arrêté peut notamment établir un périmètre de protection autour du bien.

Les différents effets du classement sont indissociables du bien et prennent effet dès le début de la procédure. Cela porte principalement sur les interdictions de démolition même partielle, d'utilisation ou de modification de l'usage pouvant entraîner une perte d'intérêt, d'exécution de travaux en méconnaissance des conditions particulières de conservation, de déplacement de tout ou partie du bien (sauf nécessité expresse) en méconnaissance des conditions de conservation (fixées par arrêté du Gouvernement). La procédure de classement est effectuée de façon similaire à celle visant l'inscription sur la liste de sauvegarde.

La figure ci-dessous met en évidence les éléments patrimoniaux au sein de l'aire géographique d'étude.

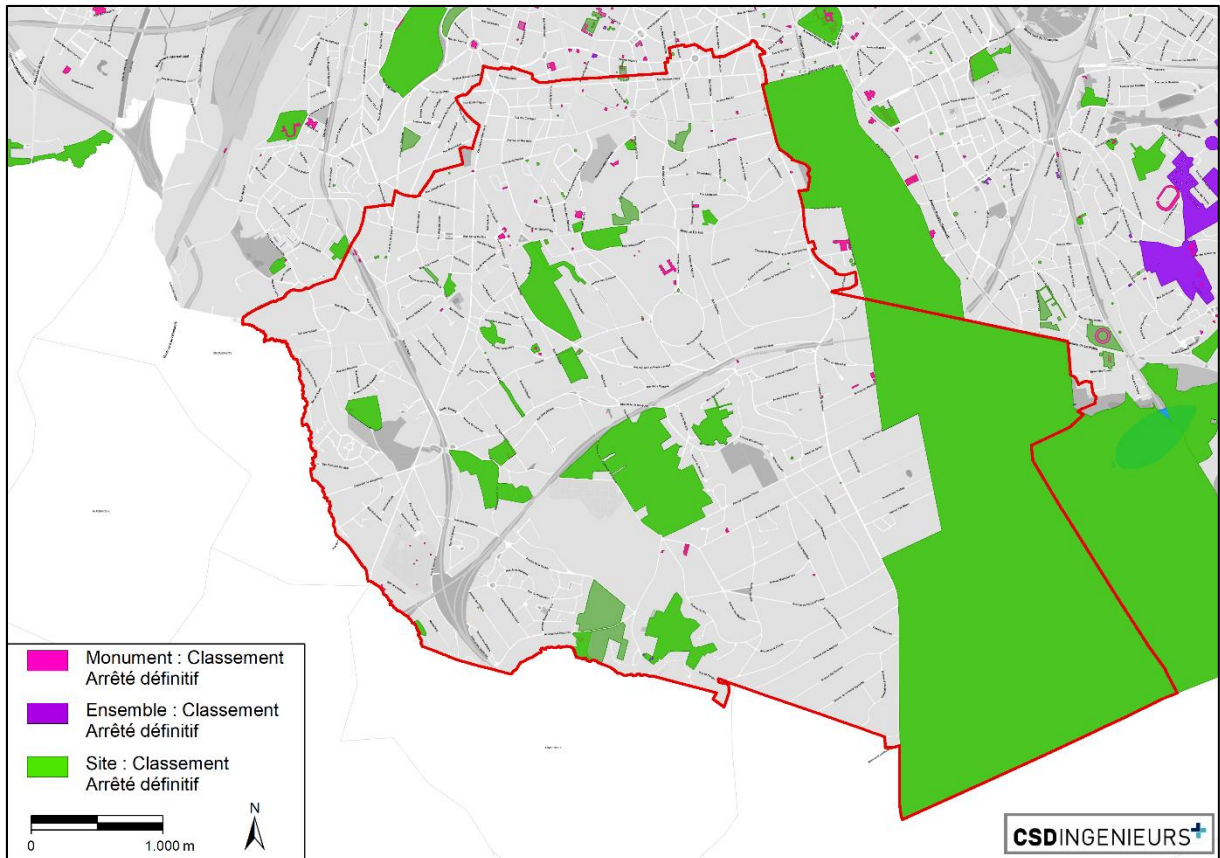


Figure 33 : Patrimoine classé (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)

Ainsi, Uccle possède de nombreux monuments, ensembles et sites bénéficiant de mesures légales de protection patrimoniale.

Au niveau des **monuments classés** (total : 25 monuments), on retrouve les bâtiments suivants (liste non exhaustive) :

- *Le château Papenkasteel ;*
- *Le moulin du Neckersgat ;*
- *La maison Bloemenwerf de l'architecte Vandevelde ;*
- *Maison Bedoret;*
- *Piscine Longchamps;*
- *Athénée royal d'Uccle I;*
- *Eglise Saint-Pierre;*
- *Presbytère de l'église Saint-Pierre;*
- *Le Royal Racing Club de Bruxelles;*
- *Maison du Docteur Ley et son jardin;*
- *Villa Pelseneer*

L'ensemble du territoire communal compte 23 **sites classés**. Il s'agit le plus souvent de **sites semi-naturels** ou de domaines. A ces endroits, nature et action de l'homme se sont conjuguées pour préserver qualité paysagère et richesse biologique : notamment le Kauwberg, le chemin creux du Crabbegat, une portion de la forêt de Soignes, le bois du Verrewinkel, le Domaine de Latour de Freins, ect.

La commune d'Uccle ne présente qu'un seul **ensemble classé**. Il s'agit du *Cimetière du Dieweg* (qui est par ailleurs classé en tant qu'ensemble et en tant que site).

2. Biens inscrits à l'inventaire

Le chapitre II du COBAT, et plus spécifiquement ses articles 207 à 209, traite de l'inventaire et du registre du patrimoine immobilier. Cet inventaire, constituant un outil scientifique de base pour un public varié, est aujourd'hui accessible directement via Internet (www.irismonument.be). Pour les communes dont l'inventaire n'est pas encore publié, les immeubles construits avant le 1er janvier 1932 sont inscrits de manière automatique, conformément à l'article 333 du CoBAT. La mention d'un bien à un inventaire ne s'assortit pas de mesures de protection légale.

Uccle possède de nombreux bâtiments inscrits à l'inventaire. Ces derniers sont principalement répartis au Nord de la commune, mais on observe quelques zones regroupant des biens inscrits à l'inventaire au Sud et à l'Est de la commune (il s'agit par exemple de la cité du Chat Botté).

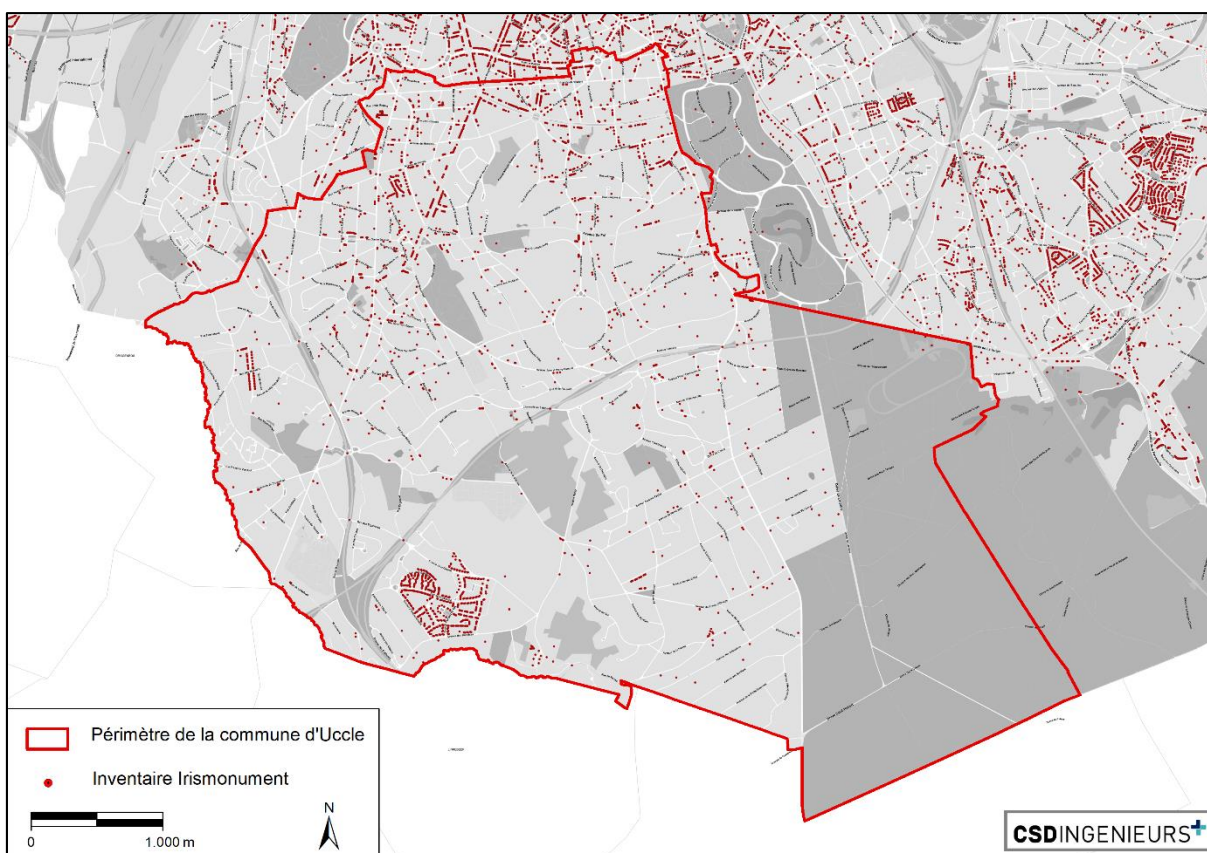


Figure 34 : Biens inscrits à l'inventaire Irismonument (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)

3. Zones protégées

Uccle compte de nombreuses zones protégées (pour lesquelles un arrêté de protection a été adopté), les plus importantes étant (liste non exhaustive) :

- **Zone de protection du site du Kauwberg** : le Kauwberg est un périmètre qui englobe non seulement le pentagone compris entre la ligne de chemin de fer n026, la chaussée de Saint-Job, l'avenue Dolez et l'avenue de la Chenaie, mais aussi le triangle située à l'est de l'avenue Dolez et limités par les avenues du Directoire, Bonaparte et Pastur. L'ensemble forme un quadrilatère couvrant une surface d'environ 50 ha³⁰

³⁰ 032_024.pdf (patrimoine.brussels)

- **Zone de protection de l'ensemble et du site du Cimetière du Dieweg** : *Le cimetière du Dieweg est très pittoresque, non seulement par son caractère authentique mais également grâce à sa situation exceptionnelle dans l'environnement vallonné d'Uccle, jouissant d'une vue étendue sur la vallée du Geleysbeek. Il est entouré d'un mur, partiellement d'origine avec une grille en fer forgé à l'entrée. Pour la construction du mur, des matériaux issus de l'ancien cimetière de l'église Saint-Pierre ont été récupérés. Nous pouvons en effet conclure ceci d'une inscription sur le pilier gauche de l'entrée latérale, à côté du mausolée Allard: « Aere ecclesiae 1851 ». Le Dieweg ne fut mis en service que 15 ans plus tard.³¹*
- **Zone de protection du site du Musée David et Alice Van Buuren et jardin** : *Remarquable jardin architecturé comprenant un "jardin pittoresque" avec une roseraie et un pavillon-belvédère ; un "labyrinthe" aménagé en 1968 en haies d'ifs taillés et ornés des sculptures; un "jardin du coeur" inauguré en octobre 1970 composé de buissons de buis taillés en forme de coeur et entourés de massifs d' ifs travaillés en "rectangles debout"³²*
- **Zone de protection du site du Plateau Avijl**: *pour son intérêt historique et esthétique*

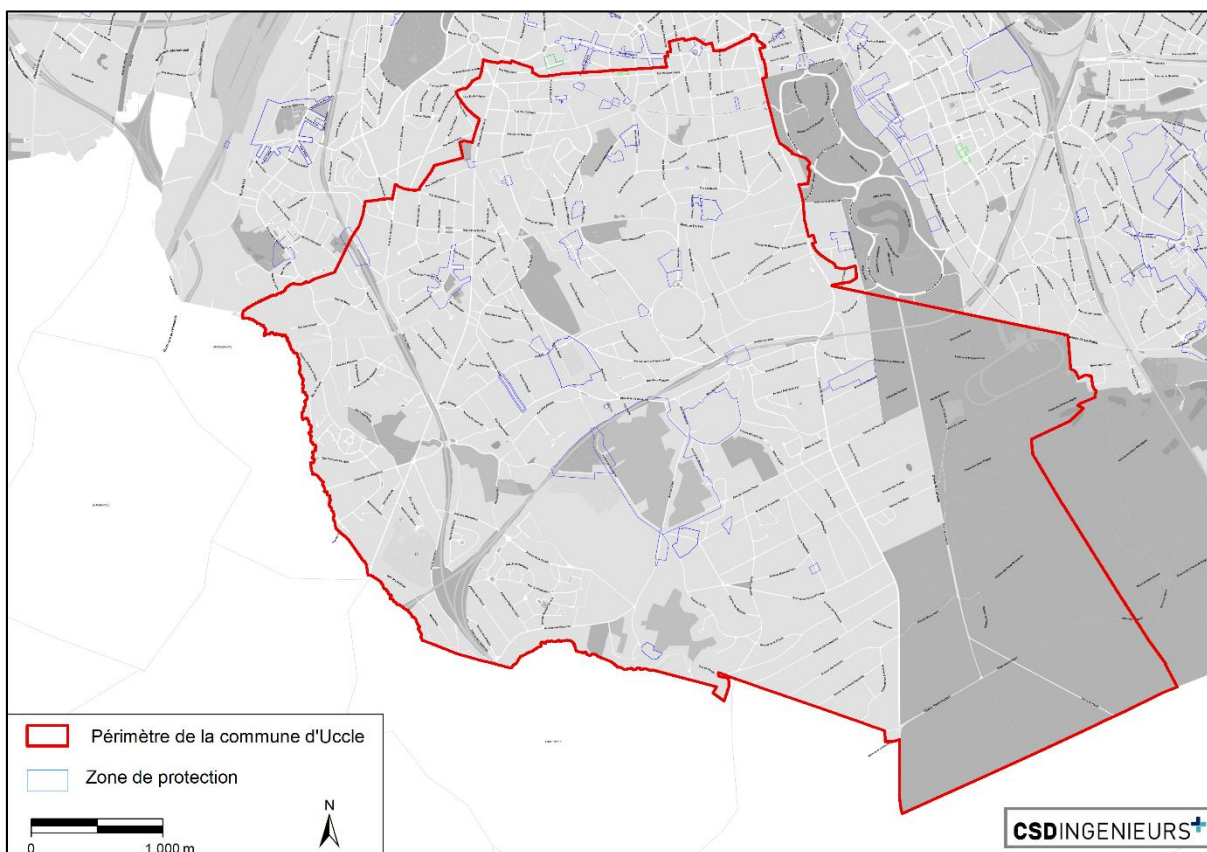


Figure 35 : Zones protégées à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)

Patrimoine naturel

En ce qui concerne le patrimoine naturel, des arbres remarquables sont recensés au sein de la commune. Au total, Uccle compte 514 arbres remarquables, dont 140 en domaine public. Ces arbres sont plutôt bien répartis au sein du territoire. Bien évidemment un certain nombre se trouve dans les espaces verts comme la forêt de Soignes ou encore dans le parc de Wolvendael.

³¹ 013_008.pdf (patrimoine.brussels)

³² 015_057.pdf (patrimoine.brussels)

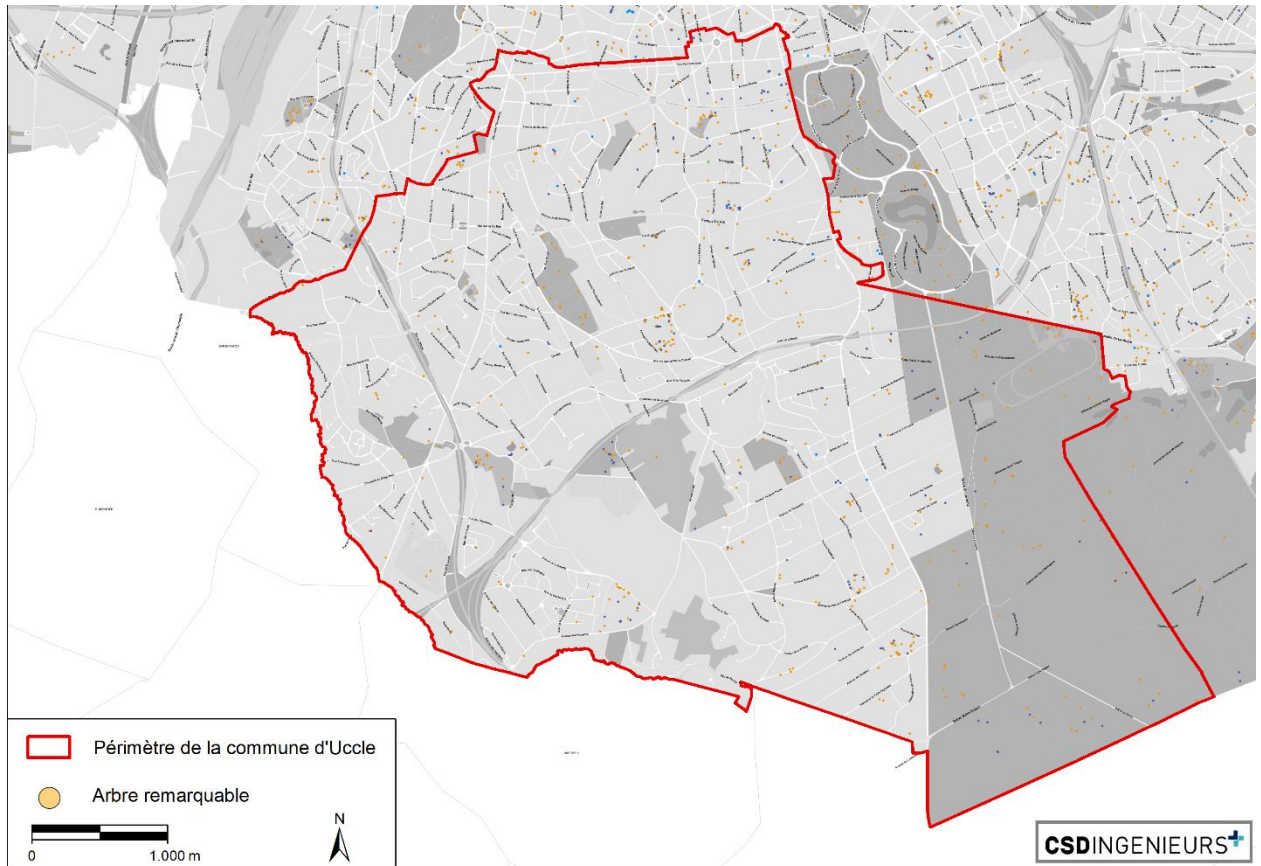


Figure 36 : Arbres remarquables sur le territoire communal (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Brugis, 2023)

4.4.5 Enjeux dans le domaine de l'urbanisme, du paysage et du patrimoine

- Atténuer les barrières urbaines et les discontinuités au sein de la commune (voies de chemin de fer) et avec les communes voisines ;
- Prendre en compte la topographie dans les aménagements cyclables et piéton (dont PMR) ;
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et surtout le patrimoine naturel d'Uccle.

4.5 L'environnement sonore et vibratoire

4.5.1 Cadastre bruxellois du bruit des transports

La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un cadastre du bruit multi-exposition, illustré dans la figure ci-dessous, mis à disposition par Bruxelles Environnement. Celui-ci se base sur une modélisation des niveaux sonores pour les différents modes de transport rencontrés en Région de Bruxelles-Capitale (routier, ferroviaire et aérien), modélisés pour différents indicateurs européens³³, Lden, Lnight. Lorsque le niveau de bruit est inférieur à 55dB(A), la zone est considérée comme 'calme'. La carte représente la situation en 2016.

Selon cette cartographie, la drève de Lorraine est reprise comme axe particulièrement bruyant avec des niveaux atteignant 70 dB(A). Situé dans son prolongement, le Bois de la Cambre (en bordure du territoire communal) est repris comme étant une zone très bruyante. Il est vraisemblable que le niveau de bruit dans le bois de la Cambre est désormais inférieur à ce qui est illustré sur la carte, étant donné qu'une partie de la circulation automobile a été supprimée sur une partie du parc depuis décembre 2020.

D'autres axes de circulation automobile tels que l'avenue Dolez / Hospices / rue Engeland sont également repris comme axes bruyants. Le niveau de bruit est particulièrement fort aux alentours de l'école internationale Bogaerts (sans doute lié au trafic en lien avec le pôle scolaire) et du centre de recherche Sciensano.

Les lignes ferroviaires traversant d'est en ouest et de nord au sud le territoire communal constituent également des axes bruyants.

Au nord de la commune, un certain nombre de zones de confort acoustique sont présentes (représenté en vert). Cela vient probablement du fait que le nord de la commune est plus urbanisé. Les intérieurs d'îlots sont donc protégés du bruit par le bâti.

A noter que les différents parcs de la commune (p.ex : Parc du Wolvendael, le Kauwberg, le parc de la Sauvagère...) présentent des caractéristiques de zone de confort par la taille et la verdure. Pourtant, la majorité de leur superficie est exposée à un niveau sonore supérieur à 45dB. Ceci peut s'expliquer par le trafic routier des voiries avoisinantes (bus, voiture et camion), ainsi que par les activités récréatives offertes par les différents parcs.

³³ Indicateurs définis par la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002.

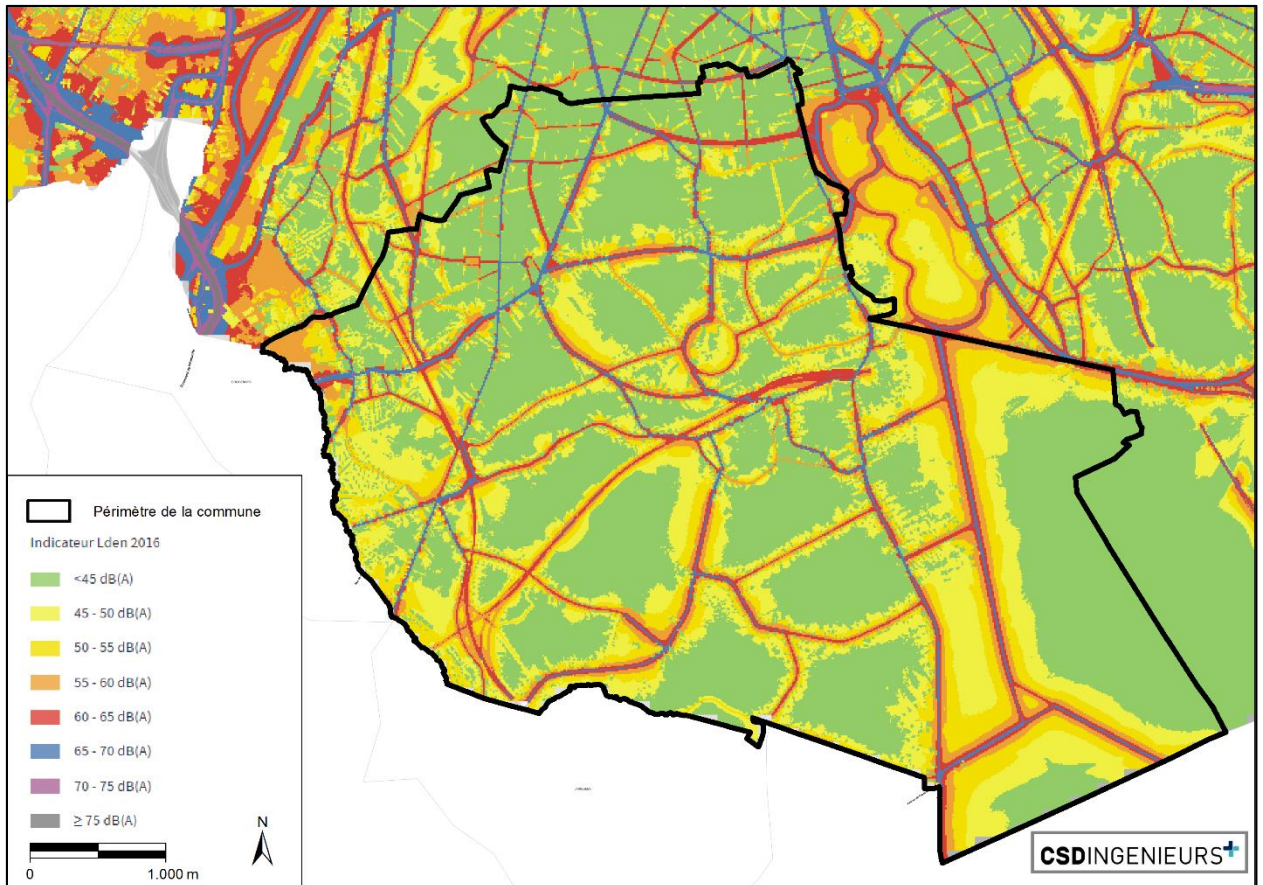


Figure 37: Niveaux de bruit multi-exposition (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.5.2 Points noirs acoustiques

Les « points noirs acoustiques » sont des zones habitées où il y a une concentration de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit. La situation sonore y est perçue comme gênante. Ils sont déterminés par Bruxelles Environnement soit par l'analyse des cartographies du bruit routier et ferroviaire, soit lors du traitement des plaintes introduites par des habitants³⁴.

Cette cartographie doit cependant être relativisée. En effet, l'absence de plaintes au sein d'une zone donnée ne signifie pas pour autant l'absence de nuisances sonores au sein de cette zone. Parfois les habitants sont habitués au bruit, résignés, ou se plaignent auprès de la commune et non pas auprès de Bruxelles Environnement.

Au sein du périmètre d'observation, de nombreux points noirs acoustiques sont localisés au niveau du square George Marlow. Plus précisément, le carrefour entre l'avenue de Fré, l'avenue Brugmann et la rue de Stalle semble être particulièrement bruyante. D'autres points noirs ont été répertoriés au niveau de la place de Saint-Job et du carrefour entre l'avenue des Hospices, la rue Engeland, l'avenue Dolez. Un dépassement du seuil de vibration est également à relever sur un tronçon de la chaussée de Drogenbos, tout au sud de la commune.

³⁴ Pour porter plainte par rapport au bruit, la procédure « Article 10 » est d'application, en référence à l'article 10 de l'Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. (Bruxelles-Environnement)

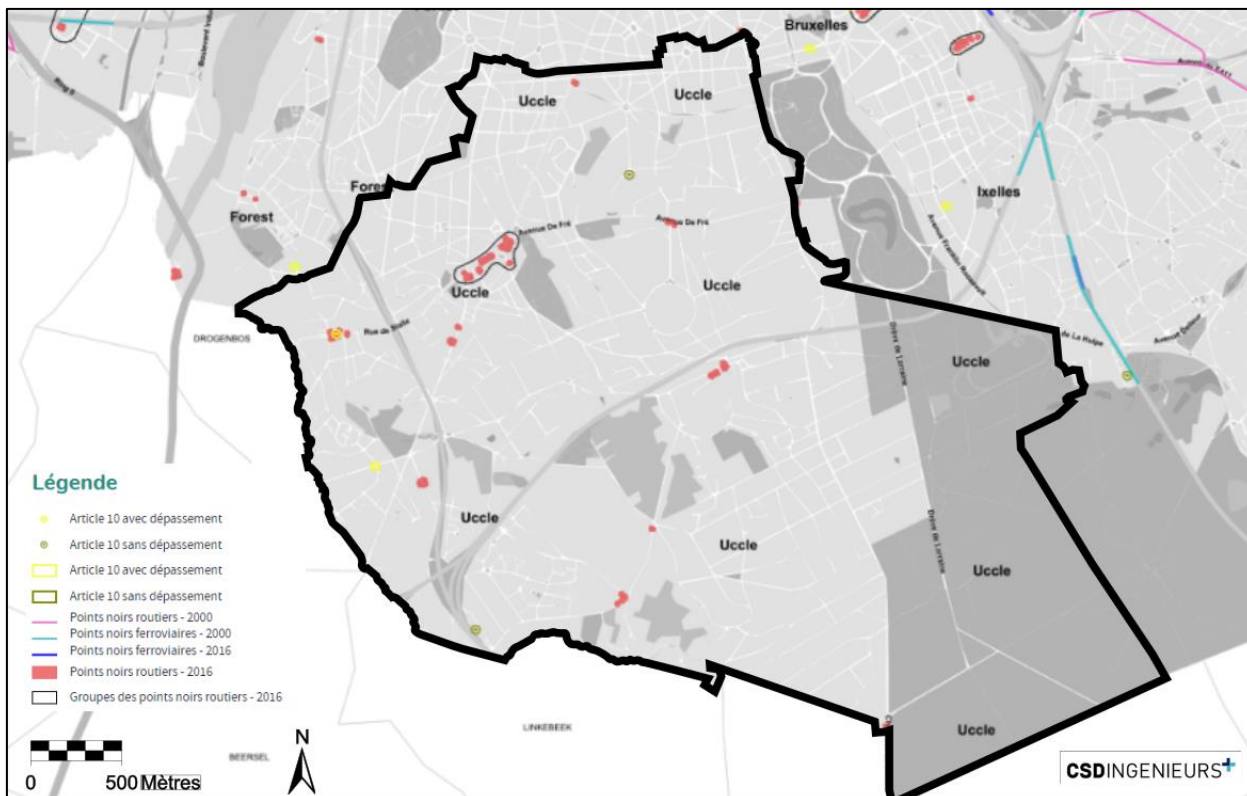


Figure 38 : Carte des points noirs acoustiques, zoom sur Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.5.3 Zones calmes à créer ou protéger

Afin de répondre aux obligations de la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, en ce qui concerne la définition de zones calmes, Bruxelles Environnement a déterminé plusieurs zones en région bruxelloise en fonction de certains critères tels que la verdurisation, la taille de la zone et le niveau sonore établi selon les cartes du bruit des transports terrestres.

A Uccle, plusieurs zones de confort acoustique ('*Quiet-zones*' ou Q-zones) ont été définies comme étant à améliorer ou à créer, notamment au niveau de l'avenue de Fré, près de l'observatoire royal de Belgique jusqu'au quartier Saint-Job. La quasi-totalité du sud de la commune est classée en zone de confort à protéger.

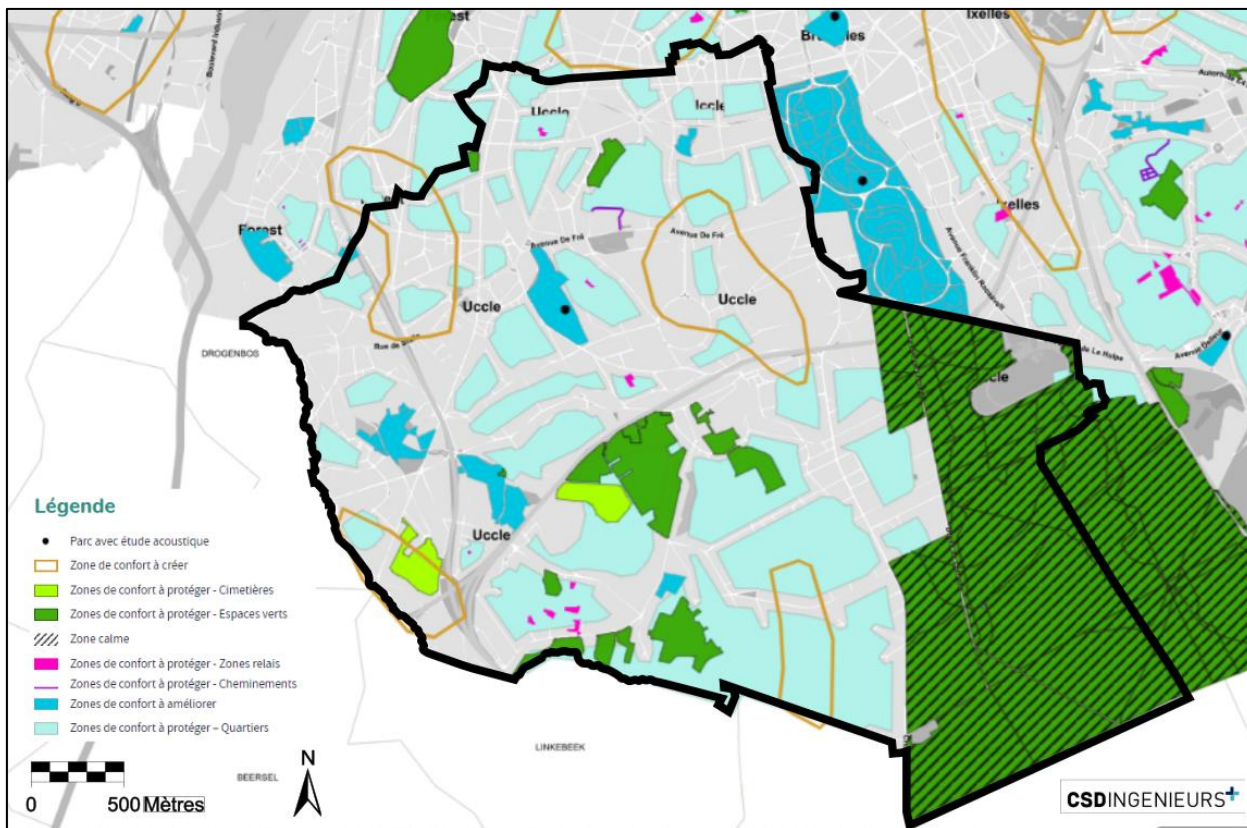


Figure 39 : Stratégie zones de confort acoustique (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.5.4 Potentiel de réduction de la pollution sonore

L'étude menée par Bruxelles Environnement en octobre 2020 intitulée 'Nature Based Solution' propose différentes pistes de solutions liées à la présence de la nature en ville afin de réduire les nuisances liées au bruit.

Des actions sont notamment envisageables en mobilité :

- L'amélioration du parc automobile (meilleures performances acoustiques des véhicules);
- Une intervention au niveau du revêtement de la voirie (pavés plus bruyants que l'asphalte) ;
- La réduction de la vitesse des véhicules ;
- Modifier l'intensité ou le type de trafic qui emprunte la voirie, et localiser les voiries principales à une distance suffisante des espaces verts ;

D'autres actions sont liées aux comportements individuels :

- privilégier les modes de déplacements non motorisés (vélo, marche à pied, etc.) et les transports en commun ;
- éviter de faire trop de bruit dans les parcs ;

Enfin, des obstacles physiques au bruit sont également une option, tels que : « *couvrir une trémie, tirer parti de la topographie, créer des dénivelés, des barrières naturelles (talus, murets, gabions, etc.), mais aussi jouées sur les phénomènes de réverbération, les matériaux, mettre en place une zone tampon entre les zones de nuisances potentielles et les zones de confort* »³⁵.

³⁵ Fiche documentée bruit n° 54 : Zones calmes et zones de confort acoustique en Région de Bruxelles-Capitale (2018).

Par ailleurs, « les végétaux ou aménagements végétalisés offrent certainement la possibilité de réduire la pollution sonore par réflexion, diffraction, diffusion ou absorption d'ondes sonores. L'effet est très variable dans l'espace. Par exemple une rangée d'arbres dont la couronne est assez développée dans une rue canyon a un effet légèrement négatif pour les personnes se trouvant sous un arbre, mais un effet positif au niveau des façades au-dessus de la couronne. Les mesures de protection telles que les haies et les rangées d'arbres sont les plus efficaces ; cette efficacité sera d'autant plus grande que les troncs sont gros et que la plantation est dense et large. Si la source sonore est située à proximité du récepteur, leur impact sera néanmoins limité. (...) Lorsque le sol est recouvert d'herbe ou d'une autre végétation herbacée, cela peut provoquer une porosité supplémentaire et une dispersion. La diffusion des ondes sonores va augmenter l'interaction des ondes avec le sol, de sorte qu'une plus grande partie du son sera absorbée. Ce n'est cependant pas le cas si le sol est mouillé. Dans la littérature scientifique, des effets jusqu'à un maximum de 3 dBa sont rapportés sur les haies et la végétation herbacée à côté des routes fréquentées. Dans la plupart des cas, le mieux est de combiner les NBS avec des infrastructures matérielles (par exemple des murs antibruit ou des bâtiments-écrans) pour obtenir un effet optimal comparable à celui obtenu avec des mesures importantes de réduction du bruit à la source »³⁶.

4.5.5 Enjeux relatifs au domaine de l'environnement sonore et vibratoire

- Maintien de zones calmes via l'application de la hiérarchisation des voiries établie par GoodMove et l'organisation des circulations ;
- Maintien et amélioration du confort acoustique dans les espaces verts et espaces ouverts (p.ex : Forêt de Soignes, le Kauwberg) ;
- Limiter les nuisances sonores liées au réseau ferroviaire traversant Uccle ;
- Tenir compte des nuisances au droit des endroits identifiés comme 'points noirs acoustiques'.

³⁶ Fiche documentée bruit n° 54 : Zones calmes et zones de confort acoustique en Région de Bruxelles-Capitale (2018).

4.6 La faune et la flore

4.6.1 Description générale de la flore

Les espaces verts couvrent une grande part de la surface du territoire communal, essentiellement au sud et à l'est du territoire. L'emprise du bâti est quant à elle localisée plutôt dans la partie nord de la commune.

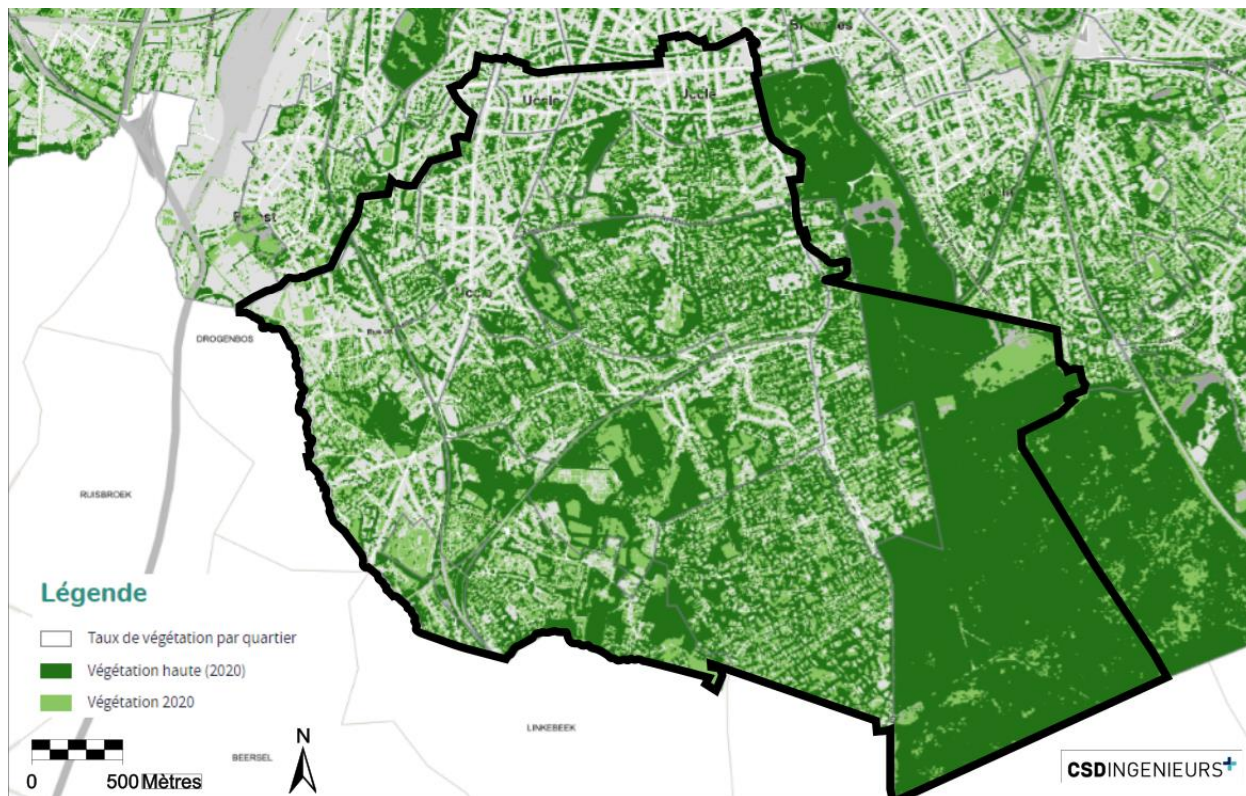


Figure 40 : Végétation en 2020 sur la commune (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

Dans le cadre des actions du Plan régional nature, Bruxelles Environnement a également réalisé une carte présentant le réseau écologique régional. Ledit réseau écologique est un ensemble cohérent de sites (semi-)naturels sur le territoire régional, créé dans le but de contribuer de manière active à la protection et la conservation de la biodiversité. Trois zones distinctes y sont définies ; les zones centrales, les zones de développement et enfin, les zones de liaison.

- ◆ Zones centrales (réseau écologique) : elles regroupent des milieux présentant un grand intérêt biologique où toutes actions menées devraient être en faveur de la conservation de la nature. Une zone centrale peut être incluse dans une zone de développement.
- ◆ Zones de développement : elles regroupent des milieux présentant un intérêt biologique moindre que les précédents, mais ont toutefois un bon potentiel écologique valorisé par une gestion adéquate. La conservation des espèces et de leurs habitats est compatible avec une exploitation économique moyennant certaines mesures.
- ◆ Zones de liaison : ce sont des milieux de faibles surfaces ou présentant un caractère linéaire dans le paysage. Ces zones sont, avant toute chose, des habitats pour de très nombreuses espèces sauvages indigènes et forment le maillage écologique du territoire. Leur nombre, leur qualité et leur continuité sont déterminants pour réaliser de véritables liaisons écologiques entre les zones centrales et de développement, ce qui permet le brassage génétique des populations.

D'après la carte de Bruxelles Environnement, le territoire communal comporte un réseau écologique relativement complet. Plusieurs zones centrales sont présentes avec notamment la forêt de Soignes, le Kawberg et la réserve naturelle du Kindendael-Kriekenput. La quasi-totalité du sud-est de la commune

est reprise en zone de liaison. A noter également qu'une promenade verte est localisée le long de la voie de chemin de fer et sur l'avenue Winston Churchill (continuité verte).

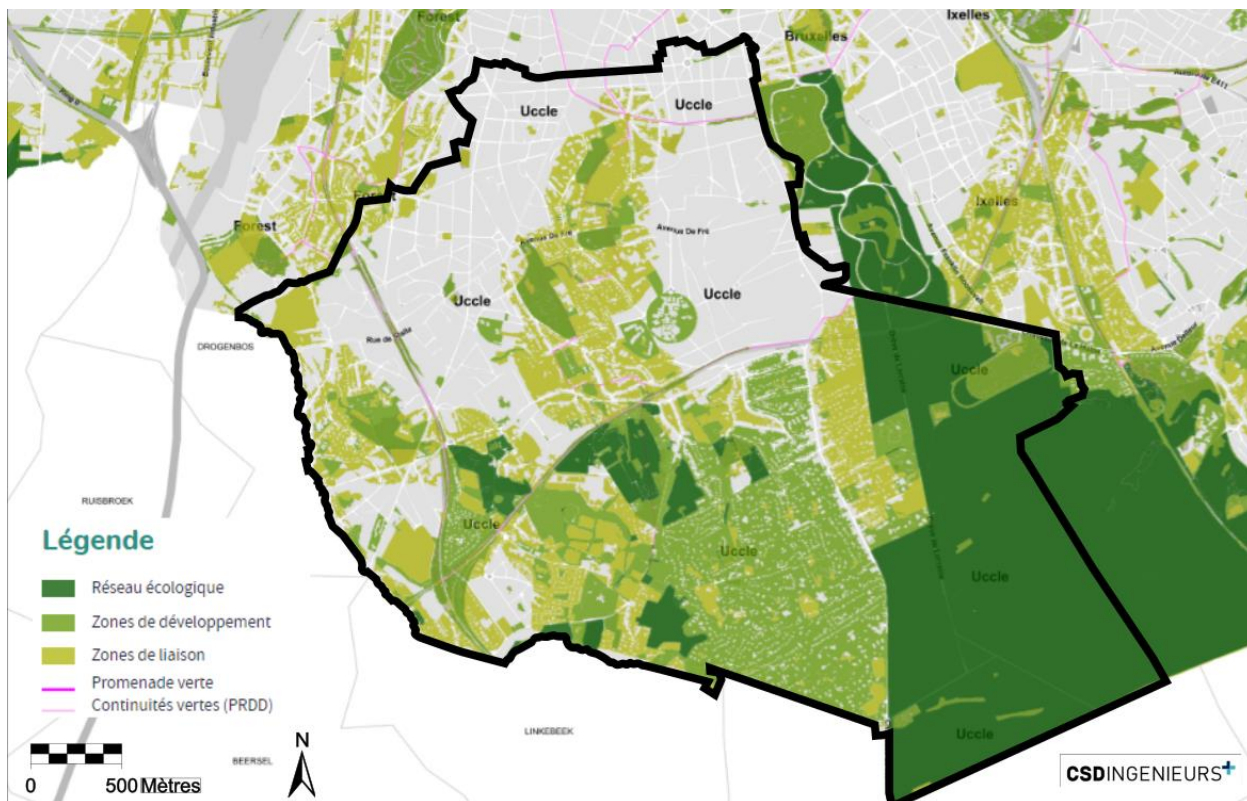


Figure 41 : Réseau biologique (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

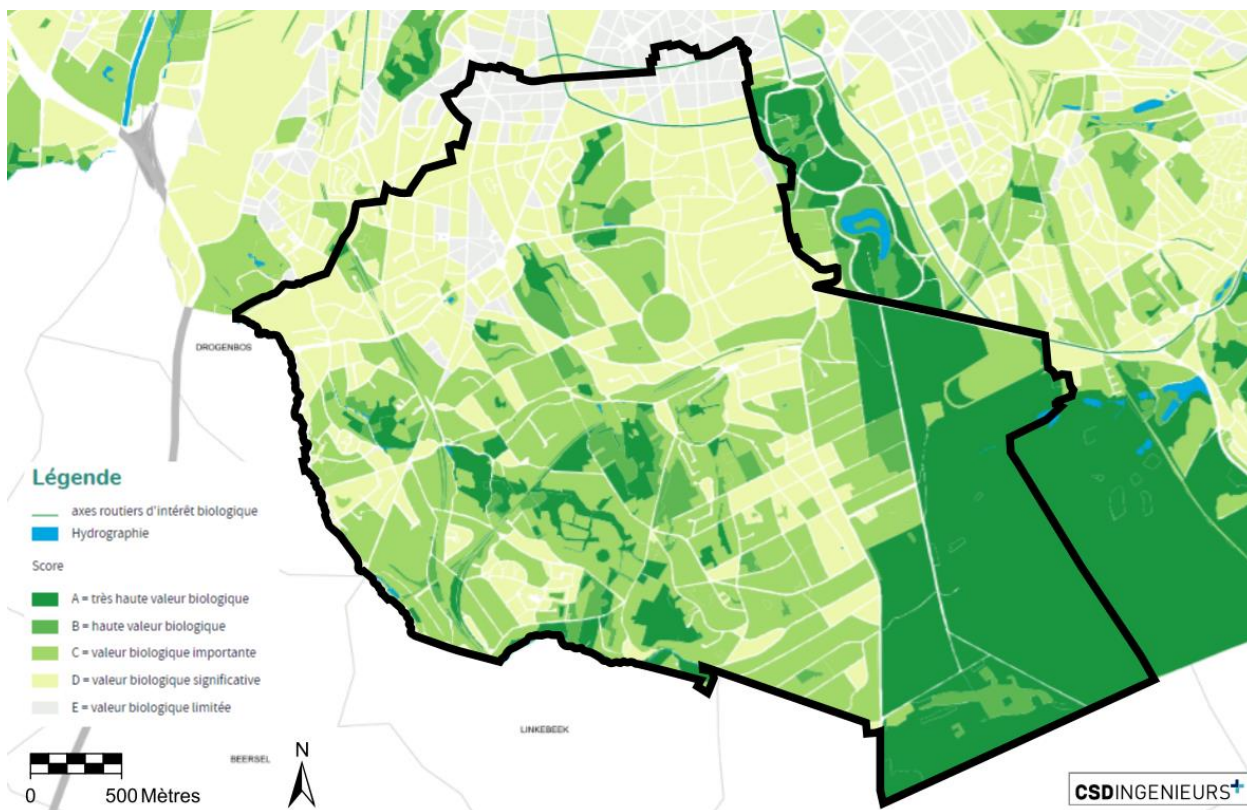


Figure 42 : Evaluation biologique (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.6.2 Zones protégées et habitats Natura 2000

La Région Bruxelles-Capitale compte 14 réserves naturelles et 2 réserves forestières ainsi qu'un certain nombre de zones dites Natura 2000. Tous ces espaces naturels sont protégés par l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature. Il s'agit d'habitats naturels menacés ou remarquables à l'échelle européenne (habitats d'intérêt communautaire) ou bruxelloise (habitats d'intérêt régional).

La réserve naturelle du Kindendael-Kriekenput est localisée au sud du territoire communal, entre les deux voies de chemin de fer. C'est en raison de sa forêt marécageuse et de ses arbres creux que la réserve naturelle a également été désignée en 1996 comme zone de protection spéciale Natura 2000.

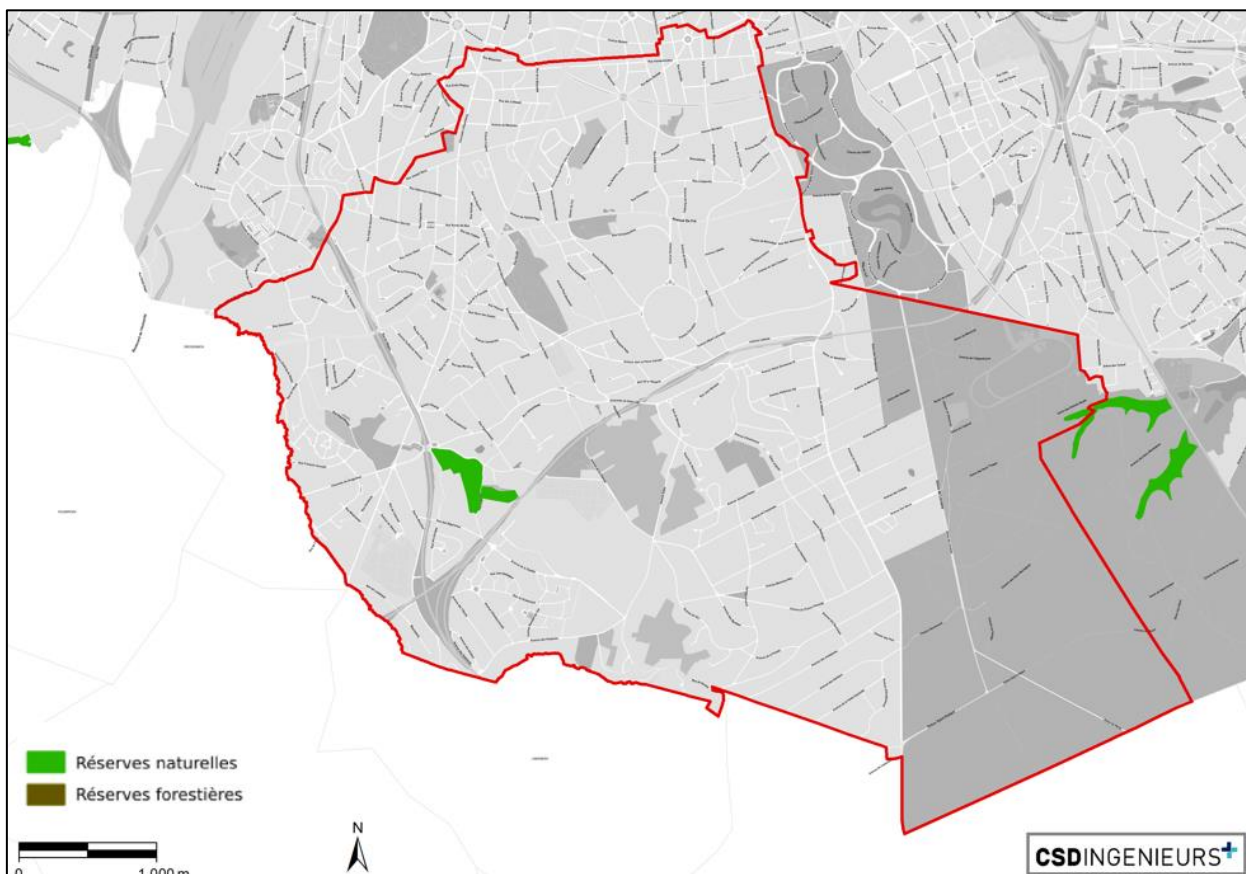


Figure 43 : Localisation des réserves naturelles et forestières (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

La commune d'Uccle comprend également plusieurs sites Natura 2000 au sud de son territoire. Ces zones sont reprises comme « *boisées et ouvertes au sud de la Région bruxelloise complexe* ». La forêt de Soignes est également reprise comme étant « *La Forêt de Soignes avec Lisière et domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe* ».

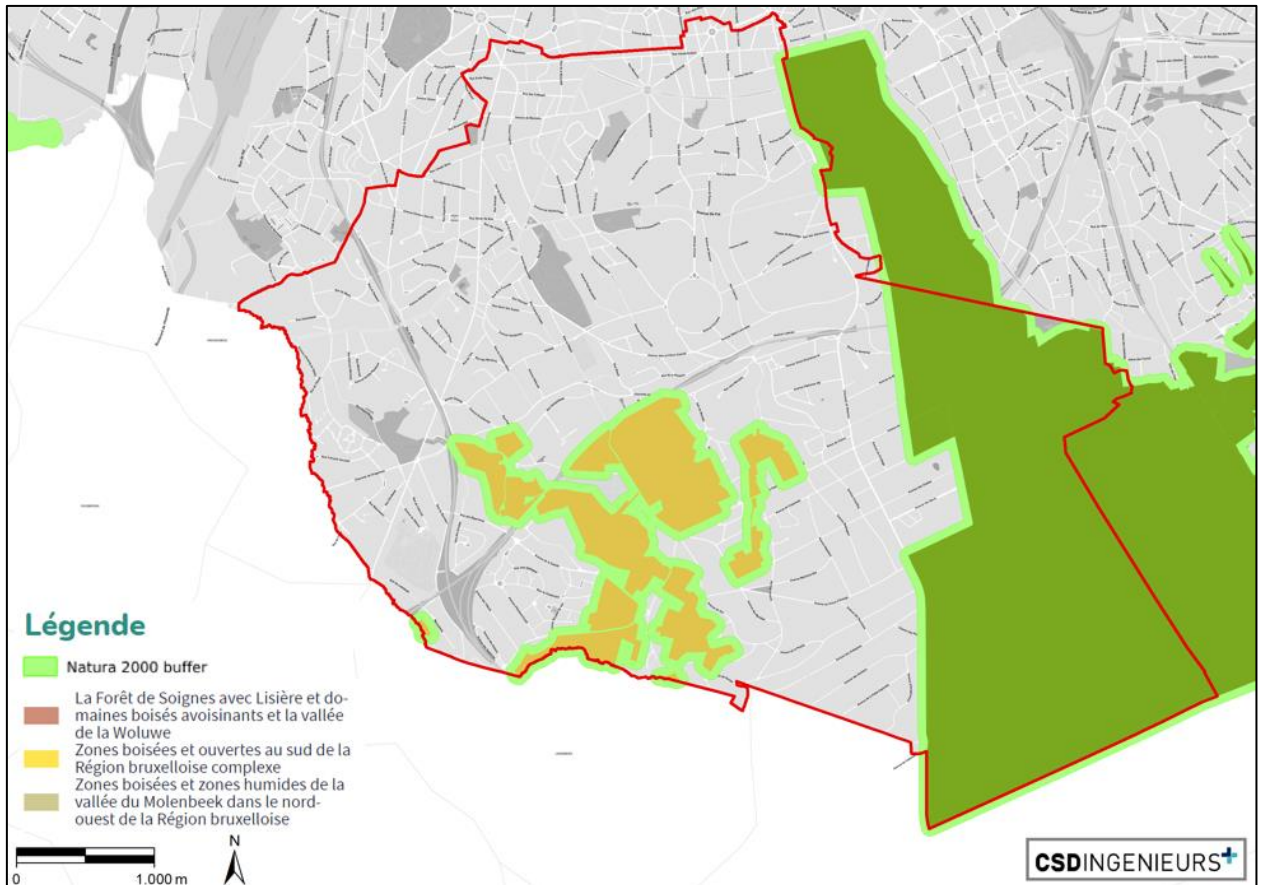


Figure 44 : Sites Natura 2000 (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.6.3 Description des espaces verts et de leurs gestions

La figure ci-dessous localise les principaux parcs et espaces verts présent à Uccle ou à proximité immédiate.

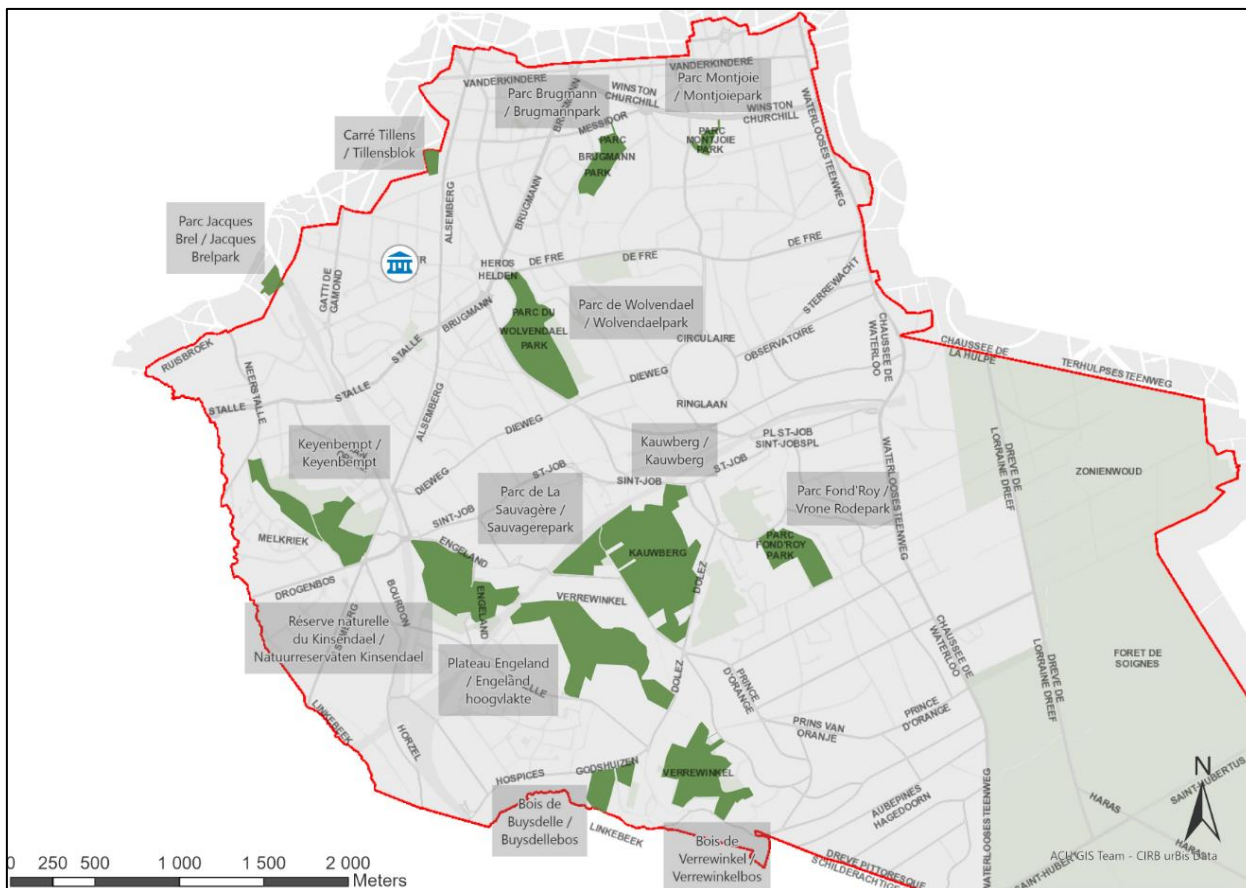


Figure 45 : Espaces verts accessibles au public (source : Commune d'Uccle, 2020)

La commune d'Uccle comporte un grand nombre d'espaces verts y compris une réserve naturelle. Ces parcs sont gérés par la commune elle-même ou par la région. Les principaux espaces verts sont repris dans le tableau ci-dessous :

Parc et espace vert	Gestion par :	Statut particulier
Parc de Wolvendael	Commune	Classé par Arrêté Royal du 08 novembre 1972.
Parc Brugmann	Commune	/
Parc Montjoie	Commune	Présence d'un hêtre pleureur et d'un séquoia remarquables.
Planteau Avijl	Commune	/
Parc de la Sauvagère	Région	Cassé en juin 1997 et de conservation Natura 2000 depuis décembre 2016
Forêt de Soignes	Région	Site classé et de conservation Natura 2000
Bois de Verrewinkel et de Buysdelle	Région	/
Plateau Engeland	Région	Conservation Natura 2000
Keyenbempt	Région	/

Parc Fond’Roy	Région	Conservation Natura 2000
Kinsendaël-Kriekenput	Région	Statut de réserve naturelle Domaniale et conservation Natura 2000
Kauwberg	Région	Intégration prévue en conservation Natura 2000
Carré Tillens	Région	/

Le parc de Wovendaël est l’un des parcs publics majeurs de la Région-Bruxelles-Capitale de par sa taille notamment. Historiquement, le parc était un domaine campagnard de familles fortunées Bruxelloises qui venaient y passer la belle saison. De nos jours, le parc compte deux hêtraies, de nombreux sentiers, des pelouses ainsi que des monuments et sculptures remarquables.

Concernant le Parc Brugmann, celui-ci a une superficie de 5 ha. Historiquement ce parc fût la propriété de la famille Brugmann. Georges Brugmann aménagea à ses frais plusieurs rues au nord de la commune telles que les avenues Winston Churchill, Messidor, Albert et Brugmann. La hêtraie a été cédée à la Commune pour en faire un parc public. Celui-ci comporte un certain nombre d’équipement comme des aires de jeux ou encore d’un parcours sportif faisant le tour du parc.

Le parc de la Sauvagère a une superficie de 4,5 ha et date de la fin du XIXème siècle. A cette époque, le jardin était plus restreint et était constitué d’un château, d’une grande allée et de quelques massifs d’arbres. Après une période d’abandon, le château fut détruit en 1957 et la commune acquit le parc en 1964. Actuellement, le parc est entièrement boisé et constitué d’une hêtraie mélangée avec des érables, des frênes des chênes, des noisetiers ou encore des châtaigniers. Un séquoia géant est également localisé dans le parc. Le parc est plutôt bien pourvu en équipement, avec des tables de pique-nique, des aires de jeux et des infrastructures sportives.

Le plateau Engeland et le Keyenbempts sont traversés par des promenades vertes. La plaine du Bourdon a été aménagée dans le cadre de la Promenade verte afin de créer un espace de liaison vers le Keyenbempt.

Outre les grands espaces verts, l’entretien des carrés d’arbres est réalisé par la Commune et l’asbl ‘Promotion des Parcs Publics et des Espaces Verts Publics’, ainsi que par des riverains. En effet, la commune encourage ceux-ci à prendre en charge l’entretien (et le fleurissement) de ces carrés d’arbres étant donné le très grand nombre d’arbres d’alignement à Uccle (plus de 13.000 arbres d’alignement).

4.6.4 Arbres en voirie

Comme illustré ci-dessous, toutes les voiries régionales traversant le territoire communal sont bordées d’arbres d’alignement (exception faite de la chaussée de Waterloo). On note certaines variations en ce qui concerne le nombre et l’écart entre les d’arbres. Celui-ci est notamment plus important sur l’avenue de Fré et l’avenue Brugmann que sur l’avenue Winston Churchill par exemple.

Les espèces d’arbres sont plutôt variées avec des *platanus x acerifolia* (avenue Winston Churchill), des *Aesculus hippocastanum* (avenue Albert et av. Winston Churchill), des *Ginkgo biloba* (avenue Brugmann) ou encore des *Tilia x euchlora* (avenue de Fré, chaussée de Waterloo), des *Fagus sylvatica* (Drève de la Lorraine), et des *Robinia pseudoacacia* (chaussée d’Alsemberg).

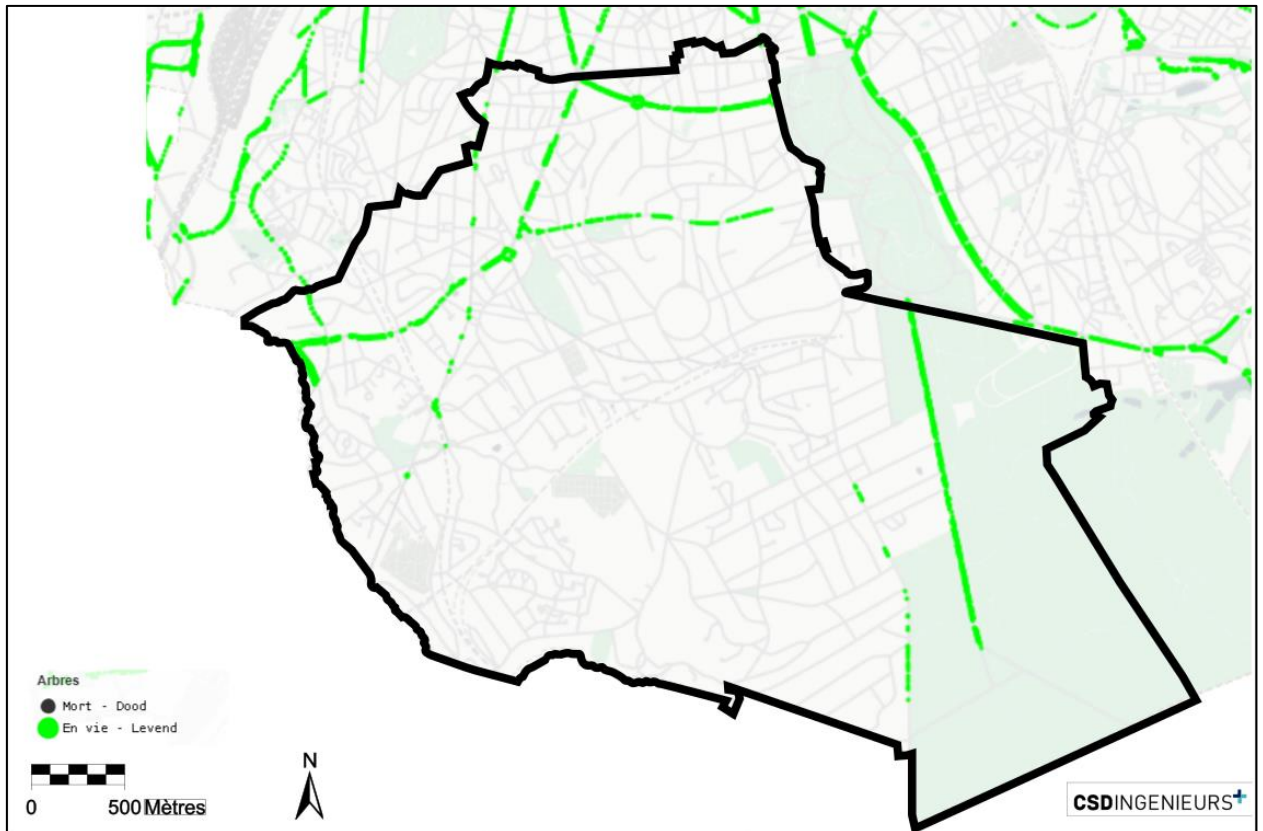


Figure 46 : Arbres d'alignement situés le long des voiries régionales à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Mobigis, 2023)

1.1.1 Caractérisation de la faune

Différentes espèces animales (oiseaux et chauves-souris en particulier) ont leur milieu de vie intimement lié aux bâtiments notamment pour leurs gîtes. La carte ci-dessous compile les observations régionales de ces espèces depuis 2001³⁷. Bien que de nombreux espaces verts soient présents sur le territoire, la répartition du nombre d'espèces n'est pas répartie équitablement au sein de la commune. Les concentrations les plus importantes sont dans les espaces verts avec notamment la réserve naturelle du Kinsendael, du Kauwberg et du parc de la Sauvagère. A l'ouest de la commune, la concentration est également importante notamment au niveau du Carré Tillens.

Des espèces exotiques invasives ont également été signalées aux endroits à forte concentration en espèces animales, en particulier au carré Tillens, dans la Forêt de Soignes et dans le Kauwberg. On note notamment, la présence de la perruche à collier, du canard mandarin, du tamia rayé et de la coccinelle asiatique multicolore.

³⁷ Source : la plateforme 'observation.be', où sont recensés toutes les espèces observées en Belgique.

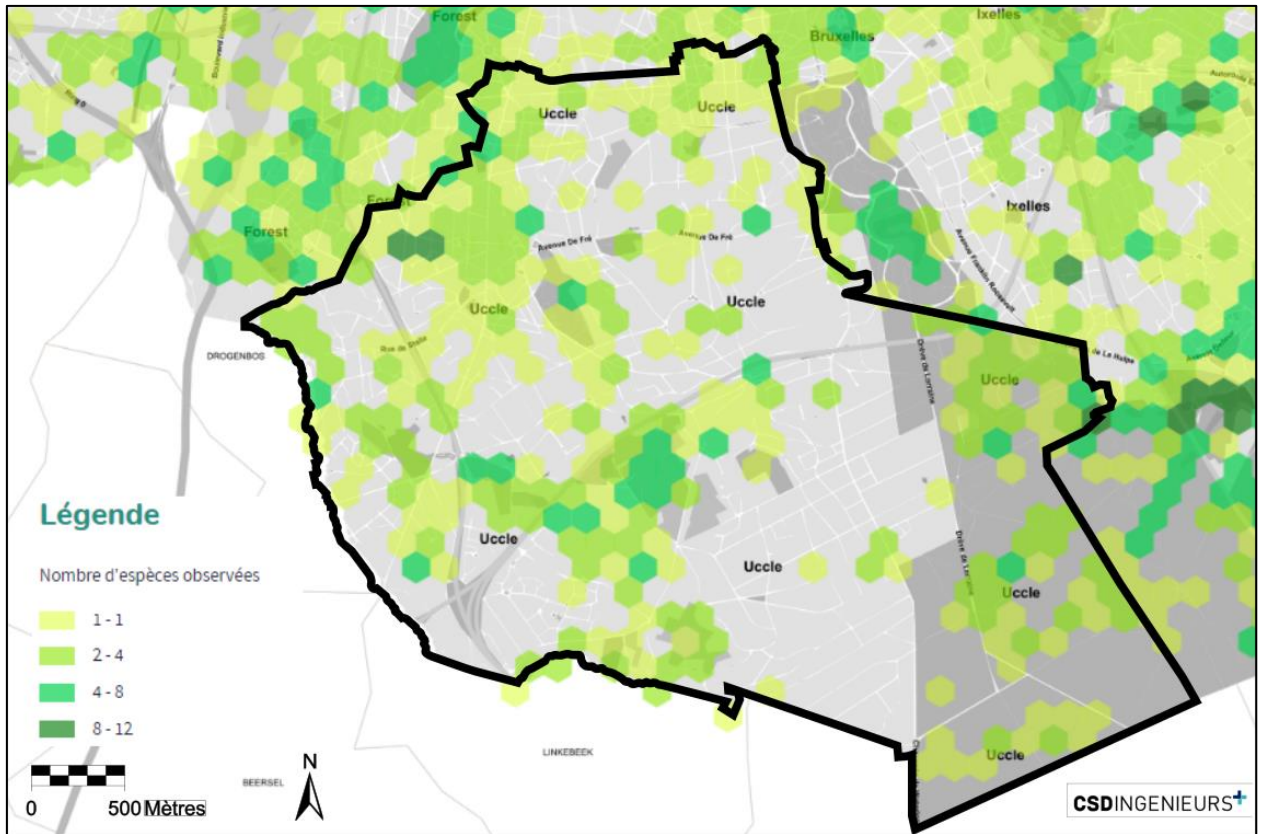


Figure 47 : Nombre d'espèces animales observées (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.6.5 Enjeux relatifs à la faune et la flore

- Maintien du maillage vert à l'échelle supra-locale et locale ;
- Valorisation des espaces verts existants et développement de la biodiversité, de la faune et de la flore ;

4.7 Les sols et eaux

4.7.1 État sanitaire du sol

Comme illustré ci-dessous, la majorité des parcelles reprises à l'inventaire de l'état du sol sont situées dans la partie au nord et à l'est du territoire communal. Un certain nombre de zones sont reprises majoritairement à la catégorie 0+4 ('parcelles potentiellement polluées' et 'parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement'). Notons que le site de l'observatoire royal de Belgique est également repris dans la même catégorie.

D'autres zones sont reprises dans les catégories 0+1 c'est-à-dire parcelles non polluées. Dans ce cas-là, le sol a été étudié et il respecte les normes d'assainissement. Les risques pour la santé humaine et pour l'environnement sont dès lors considérés comme nuls et toutes les utilisations du terrain sont possibles.



Figure 48 : Etat sanitaire du sol (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.7.2 Réseau hydrographique et maillage bleu

Come illustré sur la carte ci-après, on retrouve plusieurs cours d'eau au sein de la commune d'Uccle :

- L'Ukkelbeek, qui longe l'avenue de Fré et l'avenue Brugmann ; il est presque entièrement voûté ;
- Le Geleytsbeek, qui longe la chaussée de Saint-Job et la rue Keyenbempt ; (voûté par endroits)
- Le Kinsenbeek et le Gaasbeek, qui se jettent dans le Groelstbeek, et rejoignent le Geleytsbeek à partir de la rue Engeland (partie voûtée);
- Le Linkebeek, qui trouve sa source à la hauteur de la chaussée de Waterloo (partie voûtée) et longe la rue de Percke puis la frontière régionale ;

On retrouve plusieurs étangs et zone humides de taille variable le long de ces cours d'eau, sur des terrains publics ou privés.

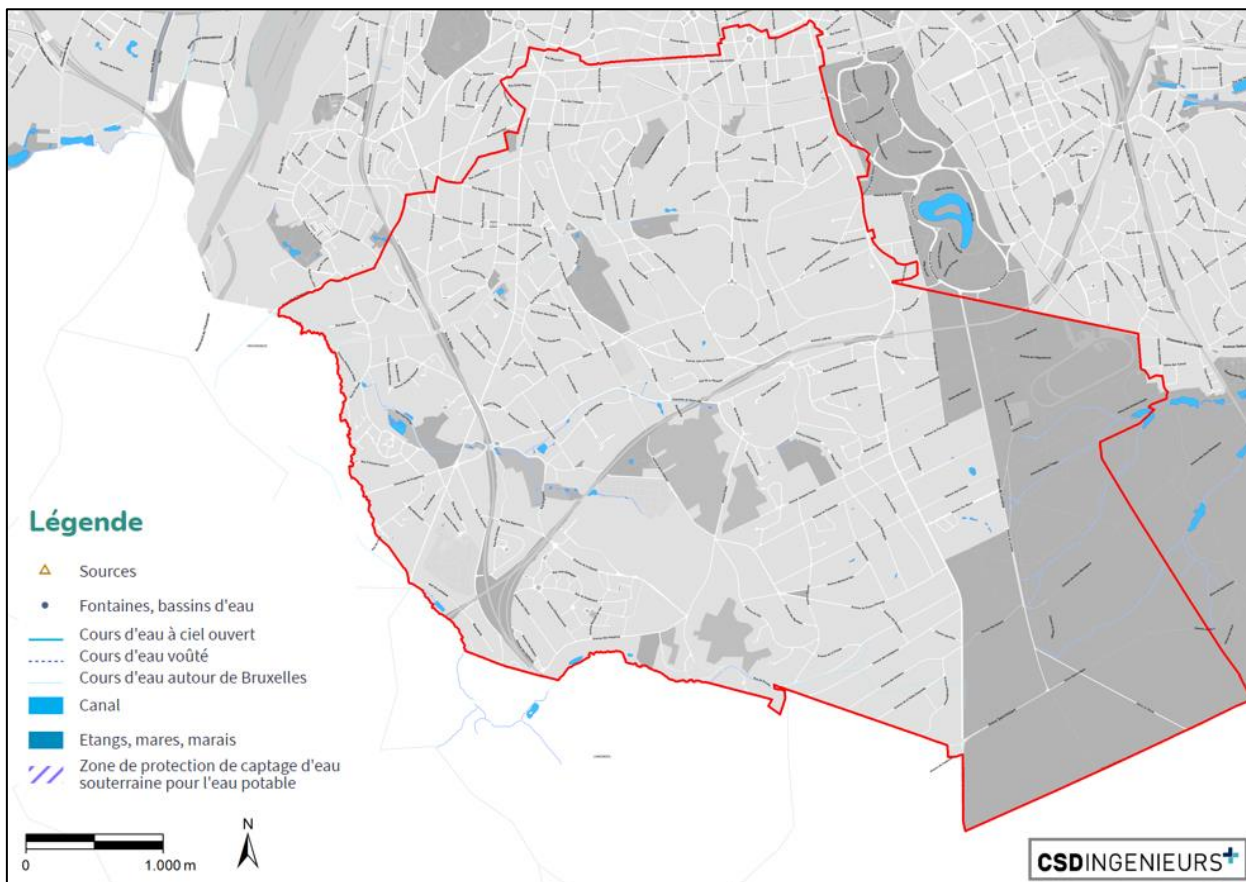


Figure 49 : Carte des eaux de surface (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.7.3 Risque d'inondation

Dans le cadre de la rédaction du Plan de gestion des risques d'inondations, une carte d'aléa d'inondation a été réalisée pour l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale en 2019. Cette carte reprend « *les zones où pourraient se produire des inondations (d'ampleur et de fréquence faibles, moyennes ou élevées) suite au débordement des cours d'eau, au ruissellement, au refoulement d'égouts ou à la remontée temporaire de la nappe phréatique, même aux endroits où aucune inondation n'a été recensée jusqu'à présent. L'effet protecteur des bassins d'orage collectifs est pris en compte dans cette carte d'aléa* ».

Selon cette carte, les quartiers et rues à proximité des cours d'eau cités ci-avant sont repris comme étant des zones à risque d'inondation. D'autres zones sont également concernées. Dans l'ensemble, il s'agit des axes suivants :

- L'axe entre Altitude 100 et le parc de Wolvendael, en passant par la rue du Doyenné et la chaussée d'Alsemberg ; le risque est d'ailleurs particulièrement élevé au croisement de la chaussée d'Alsemberg, la rue J. Bens et l'avenue de Floréal, aux alentours du Carré Tillens (à cheval sur Uccle et Forest) ;
- L'axe formé par l'avenue de Fré, avenue Brugmann et la rue de Stalle ;
- La zone située en bordure de la frontière régionale, entre Forest et la chaussée de Drogenbos, via la rue du Melkriek (à proximité du cours d'eau ;

- L'axe formé par l'avenue du Prince de Ligne et la chaussée Saint-Job, la rue Engeland, la rue du Château d'Or et la chaussée de Drogenbos.

Les passages sous la ligne ferroviaire (situés rue Engeland et rue de Stalle) sont particulièrement concernés.

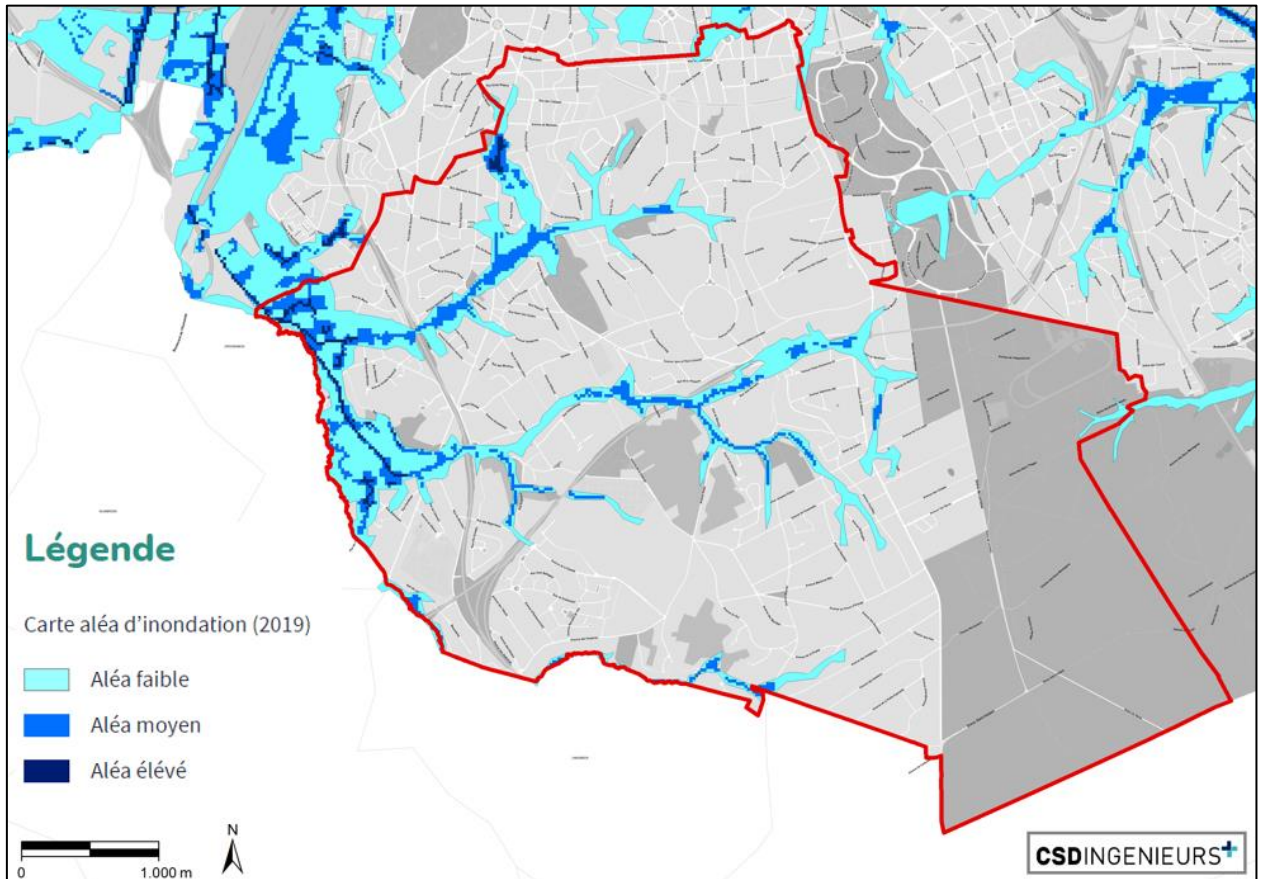


Figure 50 : Zones d'aléa d'inondation à Uccle (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.7.4 Enjeux relatifs à la gestion des sols et des eaux

- Eviter de nouvelles pollutions du sol ;
- Maintenir un taux d'imperméabilisation des sols relativement bas ;
- Améliorer le maillage bleu à l'échelle communale.

4.8 L'être humain

4.8.1 Zones à concentration d'accidents

Il s'agit des points noirs identifiés en matière d'accidentologie et sécurité routière, liés à des besoins de réaménagement infrastructurels. Ces ZACA sont classées en 3 catégories : les ZACA de priorité 1, 2 et « à exploiter ».

Plusieurs ZACA (à exploiter) sont localisées sur le territoire communal (voir figure ci-dessous). Aucune ZACA de priorité 1 ou 2 n'est présente sur le territoire. Certaines ZACA « à exploiter » identifiées par le PCM :

- Rond-point Churchill ;
- Avenue Circulaire/ av Houzeau ;
- Avenue Messidor / av Brugmann ;
- Avenue De Fré (abords du City Uccle de Fré ou de la Clinique Sainte-Elisabeth) ;
- Square des Héros ;
- Rue de Stalle.

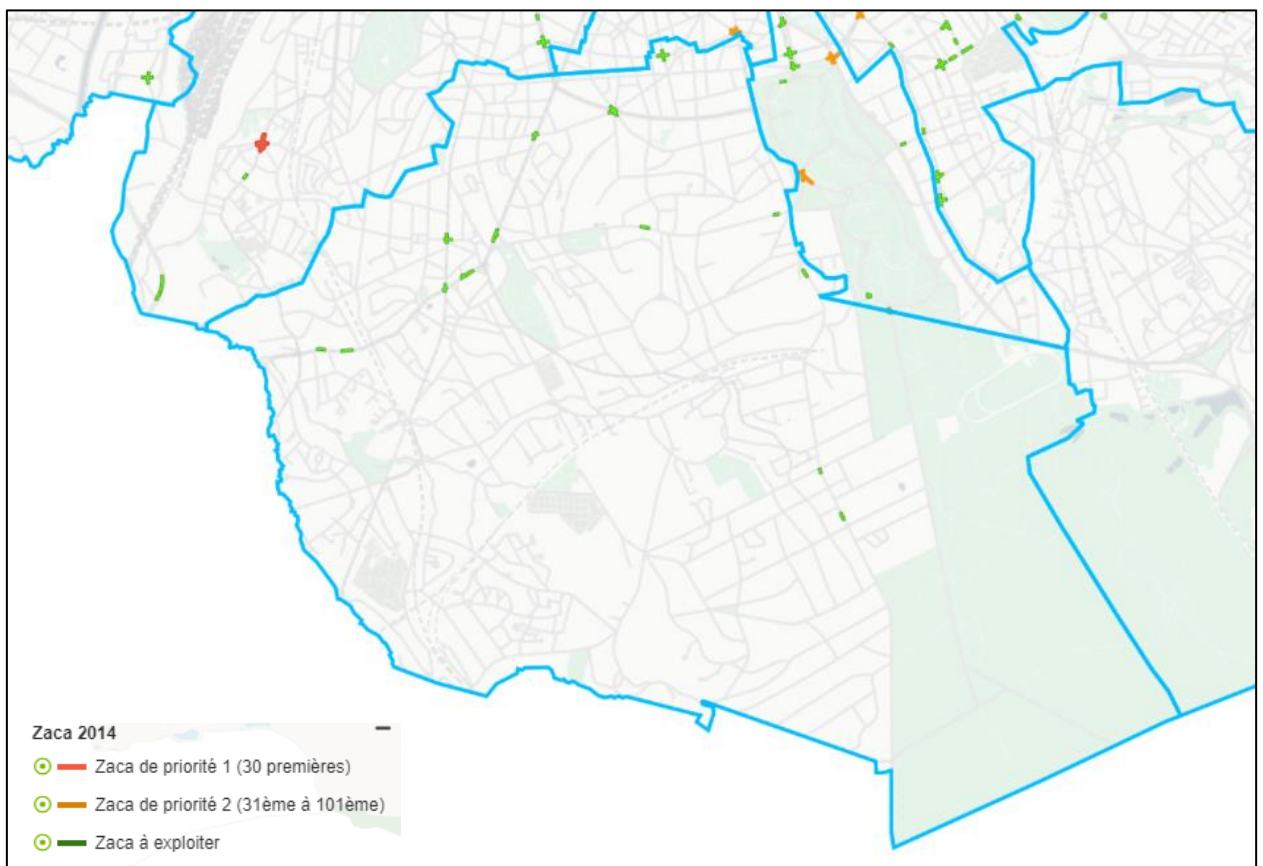


Figure 51 : Zones à concentration d'accidents en 2014 (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Mobigis, 2023)

A noter qu'en 2022, le territoire communal ne compte toujours aucune zone à concentration d'accident (ZACA)³⁸. Les ZACA répertoriés le plus proche du territoire communal sont localisés au nord, sur l'avenue Louise ainsi que sur le boulevard Général Jacques (voir figure ci-dessous).

Les données de 2014 sont celles prises en compte dans le cadre de cette étude en raison de la date de l'analyse et des propositions du diagnostic.

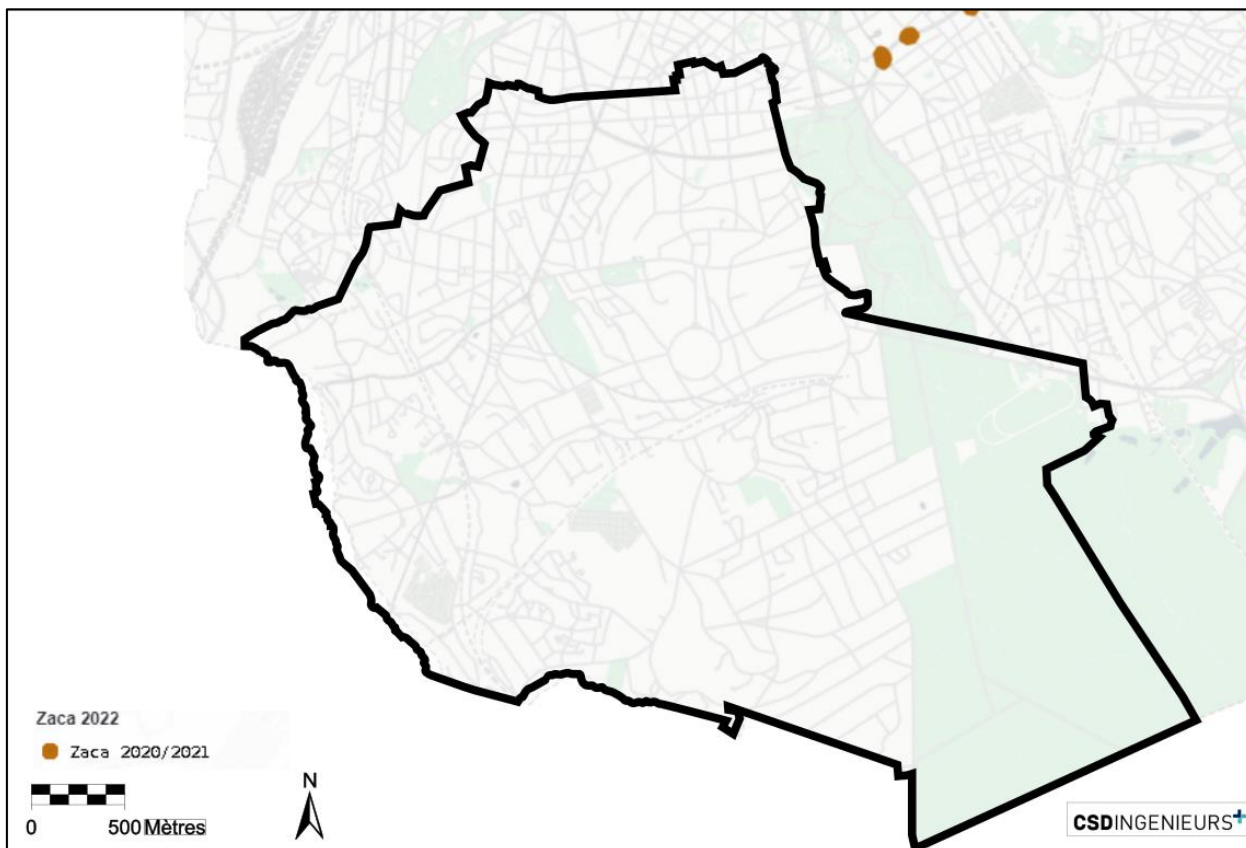


Figure 52 : Zones à concentration d'accidents en 2022 (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Mobigis, 2023)

4.8.2 Zones de carence en espaces verts accessibles au public

Selon Bruxelles Environnement, « les espaces verts urbains remplissent également d'autres fonctions importantes notamment récréatives, sociales, paysagères, patrimoniales ou encore, urbanistiques. Une fonction de production peut également être plus ou moins développée (potagers, maraîchage, bois). La préservation et le développement d'espaces verts en milieu urbain participent dès lors, dans une large mesure, à la qualité de vie et à la santé des citoyens »³⁹.

Selon la carte établie dans le cadre du Plan Nature⁴⁰, le territoire communal d'Uccle comprend plusieurs larges zones de carences en espaces verts accessibles au public, et ce malgré la présence de nombreux parcs au sein de la commune.

Celles-ci sont majoritairement situées à l'est de la commune du nord vers le sud, ainsi qu'à l'ouest, en direction de la commune de Forest.

³⁸ Les ZACA sont définies sur base de 6 critères : le nombre d'accidents, la gravité, le nombre d'utilisateurs vulnérables concernés, la longueur de la zone, le nombre de véhicules STIB impliqués et les charges de trafic. Les données sont issues des statistiques d'accident durant la période 2020-2021 en RBC.

³⁹ Source : <https://environnement.brussels/environnement-etat-des-lieux/en-detail/espaces-verts-et-biodiversite>

⁴⁰ Adopté par le Gouvernement le 14 avril 2016, le Plan Nature propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l'horizon 2050. Le plan vise entre autres le renforcement du maillage vert et le maintien des milieux ouverts. Pour plus d'informations, consultez le site web suivant : <https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/action-de-la-region/le-plan-nature>

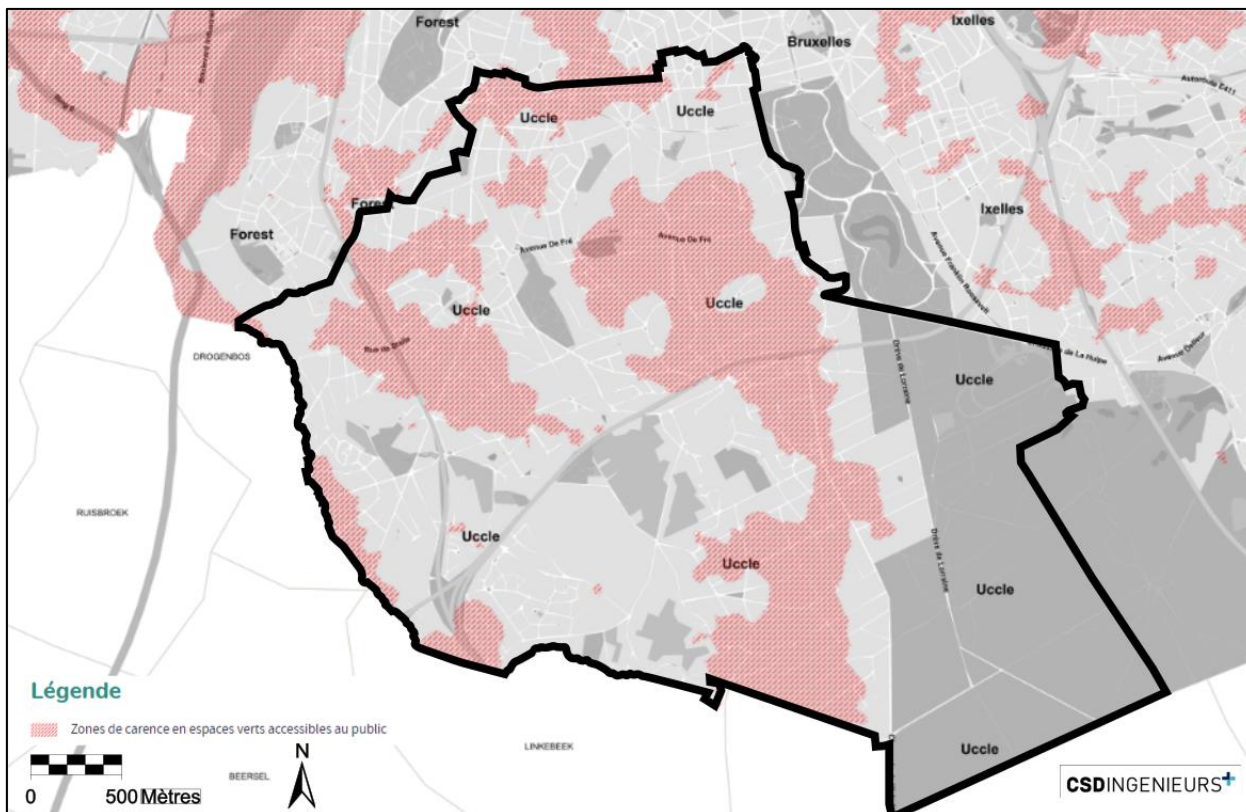


Figure 53 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (ill.CSD Ingénieurs, fond de plan : Bruxelles-Environnement, 2023)

4.8.3 Enjeux relatifs à l'être humain

- Traiter les zones de carence en espaces verts accessibles au public (création de nouveaux espaces verts ou ouverture d'espaces verts existants au public) ;
- Rendre l'espace public confortable, sécurisant et qui permet des activités (avec ou sans équipement).

5 SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE Préambule

Plusieurs projets immobiliers et projets de rénovation de la voie publique sont en cours de construction et/ou sont prévus à court et long terme sur le territoire communal d'Uccle. Ces différents projets ont été désigné par le chargé d'étude sur base d'un relevé sur les plateformes d'Openpermit, de la commune d'Uccle⁴¹ effectué en février 2023.

Ainsi, les projets (immobiliers et prenant place sur l'espace public) susceptibles de modifier le cadre de vie de la commune d'Uccle sont décrits succinctement ci-dessous et localisés ci-après.

⁴¹ Chantiers en cours et à venir | Uccle

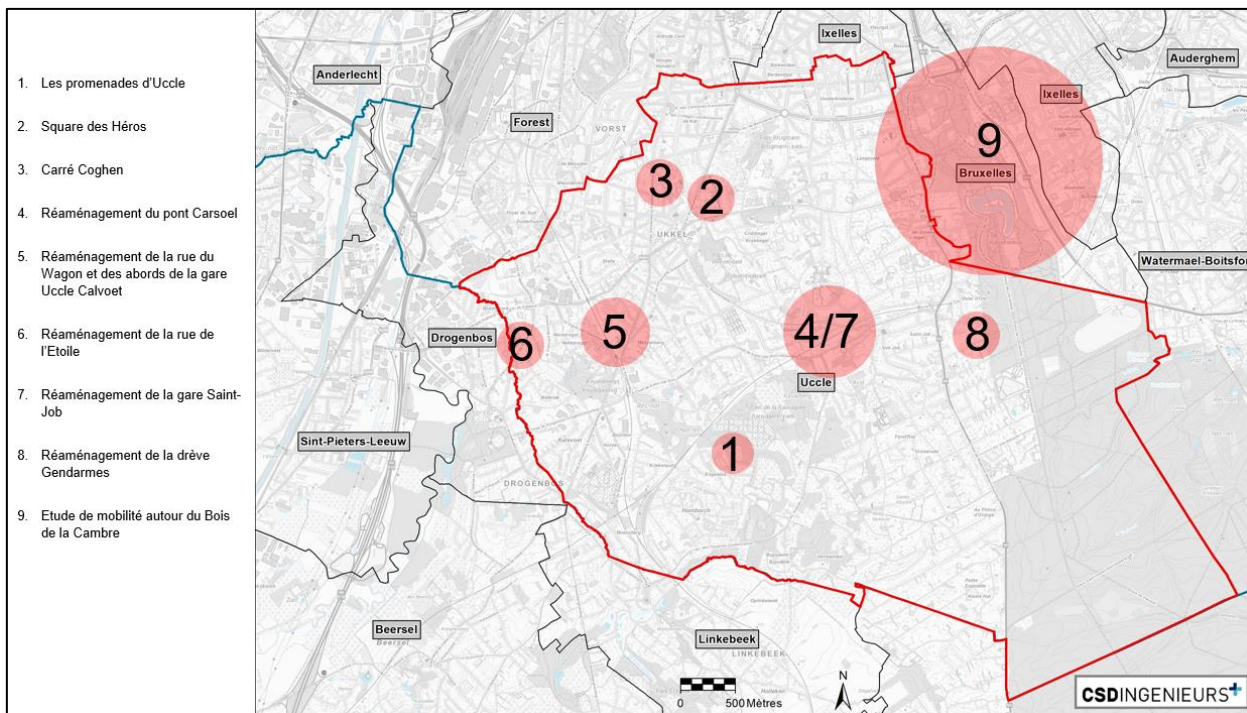


Figure 54 : Projets pris en compte pour la situation future prévisible (source : CSD Ingénieurs, 2023)

En ce qui concerne spécifiquement les projets à venir touchant à la mobilité (réaménagement de voirie, etc.), le chargé d'étude a repris une partie des informations fournies par le Traject dans le cadre de l'élaboration du PCM et a également pris en compte les différents projets à l'enquête publique (au stade de la rédaction de ce document).

5.2 Projets immobiliers

5.2.1.1 Les promenades d'Uccle⁴²

Il s'agit d'un projet immobilier de construction de plusieurs bâtiments comportant des appartements ainsi que des habitations unifamiliales de types maisons 3 façades. Le site du projet est situé à la Place Olivier Strebelle, n°1 à Uccle, au sud de la commune et à proximité de plusieurs parcs (Plateau d'Engeland, Kriekenput, Kinsendael...).

Le projet dit des 'Promenades d'Uccle' est, à l'heure de la rédaction du présent rapport, en construction. Certains bâtiments sont finalisés et occupés. Le promoteur du projet, Matexi, a d'ores et déjà vendu une partie des appartements et maisons (voir figure ci-dessous).

⁴² Uccle - Les Promenades d'Uccle (matexi.be)

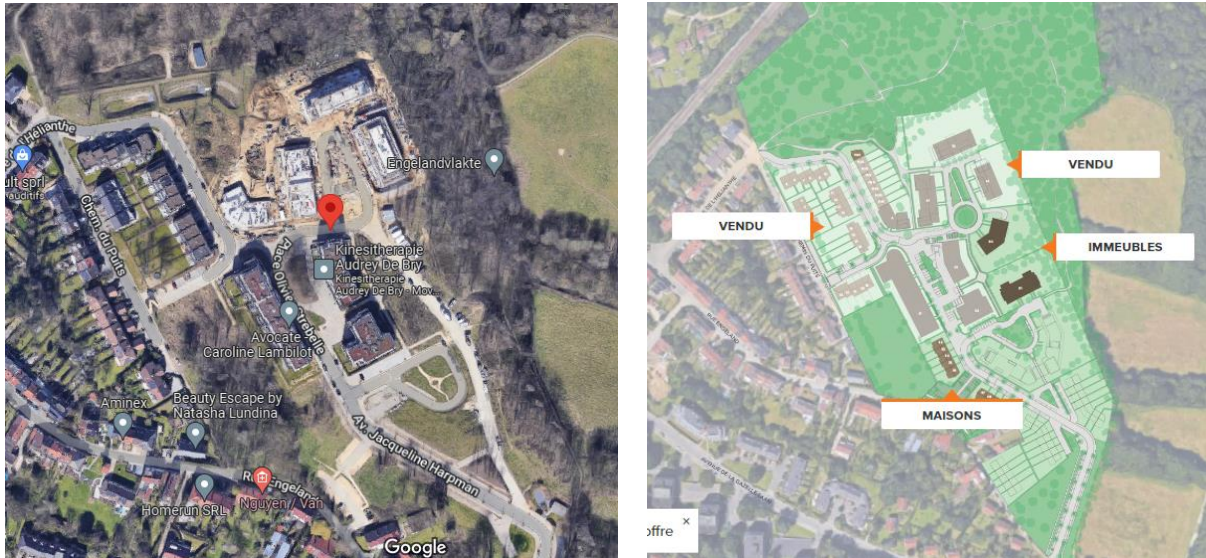


Figure 55 : Illustration du projet 'Les Promenades d'Uccle' (source : Matexi, 2023)

5.2.1.2 Square des Héros⁴³

Le projet immobilier 'Square des Héros' est un projet de résidence qui comportera 29 appartements et 37 places de parking. Ce nouvel immeuble de logements de standing, situé dans un quartier résidentiel au Square des Héros à Uccle, prendra place sur un terrain occupé anciennement par un hôtel, à proximité des avenues Brugmann et De Fré ainsi que du Parc de Wolvendael.

Le promoteur du projet est Immobil. Le projet est en cours de construction.



Figure 56 : Illustration du projet 'Square des Héros' (source : Archi2000, 2023)

5.2.1.3 Carré Coghen⁴⁴

Il s'agit d'un projet de construction de plusieurs immeubles neufs situés le long de la rue du Doyenné, dans le nord-Ouest d'Uccle. Le projet comporte bâtiments pour un total de 43 logements. Les sous-sols se composent des caves et de 36 emplacements de parking et 7 emplacements pour vélos cargo

La livraison des bâtiments est prévue en mai 2024.

⁴³ ARCHi2000 - Héros

⁴⁴ CARRE COGHEN : Uccle 1180 | Lecobel (lecobel-vaneau.be)



Figure 57 : Illustration du projet 'carré Coghen' (source : Vaneau Lecobel, 2023)

5.3 Projets sur la voie publique et relatifs à la mobilité

5.3.1.1 Réaménagement du pont Carsoel⁴⁵

Le projet de réaménagement du pont Carsoel est organisé par Infrabel et la STIB. Il y est prévu que l'actuel pont Carsoel, en fin de vie, sera démolé. Un nouveau pont plus large sera construit afin d'y permettre l'installation d'un véritable pôle multimodal où se rencontrent à la fois les accès à la Gare de Saint-Job, les quais et les abris pour les transports en commun et les espaces publics et équipements pour les cyclistes et les piétons.



Figure 58 : Illustration du pont Carsoel (source : STIB, 2023)

Selon le Demandeur, ce projet « *facilitera la progression des tramways de la ligne 92 et permettra d'assurer la fonctionnalité CONFORT de l'axe. Une étude a également été lancée par la commune, mandatant le bureau d'étude Arter, quant au réaménagement de la place Saint-Job. Il y sera notamment question de convivialité, de stationnement, d'espaces récréatifs, de verdurisation mais aussi du tracé et de la vitesse commerciale du tram 92.* »

5.3.1.2 Réaménagement de la rue du Wagon et des abords de la gare Uccle-Calvoet

La gare de Uccle-Calevoet sera réaménagée afin que son accessibilité piétonne, cyclable et transport public sera renforcée à l'occasion du projet de la STIB de réaménagement de la rue du Wagon. Par ailleurs, un projet de passage sous voies cyclo-piéton à Calevoet est prévu dans les années à venir.

⁴⁵ Le pont Carsoel (stib-mivb.be)

Selon le Demandeur : « l'objectif est que la rue du Wagon puisse accueillir à terme les lignes de bus 41 et 74 afin de leur permettre d'éviter le tronçon de la chaussée d'Alseberg entre la gare de Calevoet et de Globe, pour lequel la vitesse commerciale des autobus est inférieure à 10 km/h, mais également de renforcer l'accessibilité cyclo-piétonne de la gare de Calvoet depuis la rue de Stalle. Cette voirie n'est pas destinée à la circulation automobile et sera réservée aux transports en commun et aux usagers doux ».

5.3.1.3 Réaménagement de la rue de l'Etoile

Le réaménagement de la rue de l'Etoile est prévu pour comporter un site propre partiel de tramway (dans un sens), entre Keyenbempt et le carrefour Stalle. Ce site propre est prévu dans le sens entrée de ville et comporte la suppression de certaines zones de stationnement avec contreparties dans le P+R voisin. Ce projet a fait l'objet d'un accord de principe du Collège et d'un avis positif de la STIB.

5.3.1.4 Réaménagement de la gare Saint-Job

Il est prévu que la gare de Saint-Job soit réaménagée entre 2023 et 2025 afin de renforcer son accessibilité piétonne (rénovation des abords et des quais, accès PMR pour les deux côtés des voies de chemin de fer), en transport public (création d'arrêt de la STIB) et à vélo (parking de 72 places vélo, RER vélo).

5.3.1.5 Réaménagement de la drève Gendarmes⁴⁶

Le projet prévoit la rénovation du pavage de la drève Gendarmes entre l'avenue du Fort-Jaco et l'avenue des Chênes ; il prévoit également le réaménagement de la zone résidentielle, de la voirie centrale en pavés porphyre bombés et de deux bandes latérales de 60 cm de large en pavés porphyre sciés, afin de faciliter le passage des cyclistes.

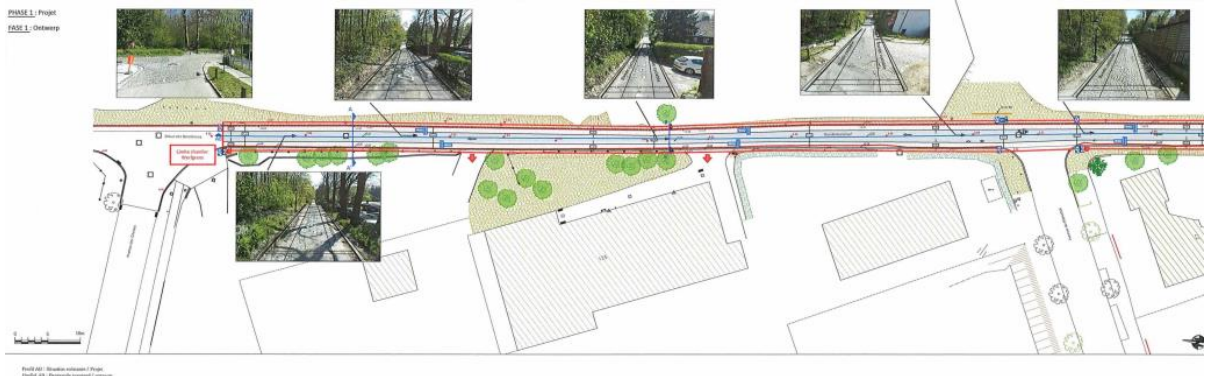


Figure 59 : Illustration du réaménagement de la drève Gendarmes : phase I (source : Commune d'Uccle, 2023)

Le projet de réaménagement de la drève des Gendarmes est actuellement à l'enquête publique (en février 2023).

5.3.1.6 Création d'ICR⁴⁷

Il s'agit d'un projet d'aménagement de 15km d'ICR, porté par Bruxelles Mobilité. Ce projet passe par la commune d'Uccle et concerne les ICR 7, 8, B et C.

Selon Bruxelles Mobilité : « Les travaux envisagés comportent du marquage pour cyclistes (pistes marquées, fil rouge, logos vélo, sas vélo, ...), la mise en place d'une signalétique directionnelle propre aux ICR, la sécurisation des carrefours (avancées de trottoirs, trajets pour malvoyants, abords d'école, ...), ainsi que le placement de dispositifs de ralentissement et de mobilier urbain. Certains axes bénéficieront d'une piste cyclable séparée vu les largeurs disponibles (avenue Bourgmestre Jean Herinckx) ».

⁴⁶ Permis 16/PFU/1832691 - Région de Bruxelles-Capitale (openpermits.brussels)

⁴⁷ ICR 7, 8, B et C : infrastructure cycliste sur Uccle | Bruxelles Mobilité (mobilite-mobiliteit.brussels)

5.3.1.7 Création de 4 lignes RER

Le projet comporte la création de 4 itinéraires du Réseau Express-Régional (RER) Vélo dans le but de connecter Bruxelles à sa périphérie périurbaine via des pistes de qualité, notamment en longeant canaux ou lignes de chemin de fer.

Selon le Demandeur : « deux itinéraires sont prévus à Uccle le long des voies de chemin de fer et font aujourd'hui l'objet d'études de faisabilité : l'un vers Forest au nord et Linkebeek au sud (L124), l'autre vers Watermael-Boitsfort (L26). L'idée principale étant à terme de connecter le sud d'Uccle à ses deux communes adjacentes Forest et Watermael-Boitsfort et au-delà. En complément, deux itinéraires RER sont prévus, l'un radial, empruntant la Drève de Lorraine et le second, de rocade, se partageant entre les avenues W. Churchill et Molière. Le tronçon ouest de la rue de Stalle forme un itinéraire RER de liaison afin de connecter le RER du Canal au futur RER de la ligne 124. »

5.3.1.8 Etude de mobilité autour du Bois de la Cambre

Un plan de circulation est en cours de test dans le Bois de la Cambre depuis décembre 2020, à la suite de discussions de concertation entre la Ville de Bruxelles, les communes d'Uccle, d'Ixelles, de Watermael-Boitsfort, de Linkebeek et de Rhode Saint-Genèse ainsi que de la Région de Bruxelles-Capitale.



Figure 60 : extrait du plan de circulation en test dans le Bois de la Cambre (source : Ville de Bruxelles, consulté en février 2023)

Un contrat local de Mobilité doit prochainement être lancé afin de déterminer le schéma de circulation définitif dans le Bois de la Cambre. Le plan actuel pourrait donc être différent dans un futur proche.

6. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM

6.1 Approche méthodologique

Le présent chapitre vise à évaluer les effets sur l'environnement (négatifs, positifs ou neutres) de la mise en œuvre des actions projetées dans le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) de la commune d'Uccle.

Chaque action proposée par le projet de PCM est évaluée selon les différentes thématiques environnementales et fait l'objet d'une **fiche d'évaluation**. Cette fiche présente l'action, puis reprend un ensemble de critères d'analyse spécifiques à chaque thématique environnementale et évalue globalement l'impact attendu de la mise en œuvre du PCM au regard du **scénario tendanciel** – c'est-à-dire l'évolution de la situation de l'environnement à l'horizon 2040 (mise en œuvre du PRDD et du PRM) si le PCM n'est pas adopté – selon l'action considérée. Les projets en cours et à venir, présentés au chapitre précédent, font partie de ce scénario tendanciel.

Les **critères d'analyse** sont des critères environnementaux, exprimés sous la forme d'objectifs à atteindre. Ils proviennent d'une réflexion croisée alimentée par le diagnostic environnemental, l'expérience du chargé d'étude et l'outil *Be Sustainable*. Ils sont choisis en cohérence avec les enjeux principaux par domaine, présentés dans le chapitre 4 ('Diagnostic de la situation existante'). Les enjeux transversaux à l'échelle de la Région (et les liens entre les fiches) sont également mis en évidence. Les thématiques environnementales qui sont considérées dans la présente évaluation sont les thématiques énoncées à l'annexe C du CoBAT, qui ont été jugées pertinentes lors de l'analyse de la situation environnementale existante (voir chapitre 4 'Diagnostic de la situation existante').

L'évaluation est réalisée au moyen de **critères qualitatifs** sur base d'une échelle à 3 gradients. Cette classification sur **3 niveaux** est commune à tous les critères, selon le cadre d'évaluation suivant :

- **Le marqueur '+'** signifie qu'un impact potentiel significatif positif est attendu lors de la mise en œuvre de l'action proposée par le projet de PCM pour la thématique considérée. Si le marqueur '+' est placé entre parenthèses ('+'), cela signifie que l'effet positif est indirect ;
- **Le marqueur '0'** signifie qu'il existe un risque d'impact ou que le bilan est neutre ;
- **Le marqueur '-'** signifie qu'un impact potentiel significatif négatif est attendu lors de la mise en œuvre de l'action proposée par le projet de PCM pour la thématique considérée.

L'exercice d'évaluation s'achève par la formulation d'éventuelles mesures correctrices ou complémentaires (**recommandations**) qu'il conviendrait d'adopter pour réduire ou compenser les incidences négatives.

Certaines actions sont présentée dans le cadre de l'analyse des incidences sous la forme de fiches-actions. Ces dernières comportent une partie spécifiquement dédiée à l'analyse et enfin, une partie de conclusions et recommandations.

Enfin, les interactions entre les facteurs sont analysées au point 6.3 du présent chapitre.

Tableau 1 : Domaines environnementaux et critères d'analyse utilisés dans les fiches d'évaluation

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité		Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	
		L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	
		L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	
		Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	
		L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine		L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	
		L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	
		L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	
Les aspects socio-économiques		Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	
		L'action favorise la mixité et les activités économiques.	
		L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	
L'air, le climat, l'énergie et les déchets		L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	
		L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	
L'environnement sonore et vibratoire		Diminue les nuisances sonores liées au trafic	
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore		Diminution des besoins en revêtement non perméable	
		L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	
		L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	
L'être humain		Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public L'espace public est confortable, sécurisant L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	

Conclusion sur les incidences

Recommandations

6.2 Evaluation par objectifs

6.2.1 AXE 1 : ASSURER UNE BONNE PERFORMANCE DES RESEAUX POUR TOUS LES MODES DE DEPLACEMENT

6.2.1.1 Action A1.1 : Réseau Piéton (Plus, Confort, Quartier)

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action propose une SMV Piétons adaptée et identifie des points d'interventions de degré différent selon la hiérarchie du réseau.

Réseau PLUS :

Ce réseau est prioritaire en matière d'interventions standards et d'aménagements les plus importants (dimensionnement des espaces adaptés au flux, accessibilité, confort...).

Il s'agit pour ces axes de réaliser les interventions suivantes :

- De type réaménagement de façade à façade ;
- Nécessitant de reconfigurer l'espace : augmentation de la surface des espaces alloués aux piétons et amélioration qualitative des revêtements ;
- Intégrant des agréments complémentaires : végétalisation, espace de détente, de rencontre, etc. ;
- Prenant en compte l'accessibilité universelle ;
- Nécessitant des choix quant à l'affectation des espaces publics, avec notamment la réalisation d'études spécifiques ;

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

1. Réseau Plus (axes communaux) :

A1.1.1 Rue Vanderkindere (Boetendael → Edith Cavell, + réaménagement parvis Sacré-Cœur)

A1.1.2 Rue Edith Cavell/avenue Houzeau (Groeselenberg → Langeveld/Zeecrabbe) + carrefour

A1.1.3 Centre d'Uccle (pl Van de Elst, rue De Bue, tronçon de la Ch. d'Alseberg, Parvis St-Pierre, rue du Doyenné, Pl. Homère et Pl. Emile Danco) – de nombreux obstacles demeurent problématiques

A1.1.4 Rue François Vervloet

A1.1.5 Rue Edige Van Ophem (ch. d'Alseberg → rue François Vervloet)

A1.1.6 Rue Engelend (tronçon près de la gare de Calevoet)

A1.1.7 Dieweg (rue du Repos → avenue Wolvendael) – présence de nombreux obstacles

2. Réseau Plus (axes régionaux) :

A1.1.8 Certains tronçons de la chaussée de Waterloo (rue de Praetere → Avenue Bel Air ; Avenue Churchill → Rue Langevel ; Avenue De Fré → Avenue du Vert Chasseur ; Avenue Montana → Avenue Alphonse XIII ; Avenue du Maréchal → Avenue de Foestraets)

A1.1.9 Avenue de Fré (rue Zeecrabbe → rue Edith Cavell)

Réseau CONFORT :

- Standards d'aménagements assez élevés dans les critères liés à la qualité d'usage (planéité, confort...)

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

1. Réseau Confort (axes communaux) :

A1.1.10 Dieweg (plus particulièrement tronçon rue du Repos → rue Papenkasteel)

A1.1.11 Chaussée de Saint-Job (hors tronçons faisant l'objet du projet de la place St-Job)

A1.1.12 Avenue Latérale / Avenue du Prince de Ligne

A1.1.13 Avenue des Hospices / Dolez

A1.1.14 Abords de la gare de Linkebeek (rue du Kriekenput)

A1.1.15 Rue du Bourdon (abords de la gare de Moensberg)

2. Réseau Confort (axes régionaux) :

A1.1.15 Certains tronçons de la chaussée de Waterloo (Avenue Bel-Air → Avenue Churchill ; rue Langeveld → Avenue de Fré ; Avenue du Vert Chasseur → Opstalweg ; Chaussée de la Hulpe → Avenue Montana ; Avenue de Foestraets → Avenue du Prince d'Orange)

A1.1.16 Avenue de Fré (rue Zeecrabbe → rue Rouge)

Réseau QUARTIER :

Concerne des voiries non reprises dans les réseaux PLUS ou CONFORT mais permettant d'accéder à des pôles d'importance tels que les gares SNCB et principaux arrêts de transport public.

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

1. Réseau Quartier (axes communaux) :

A1.1.17 Avenue des Alisiers

A1.1.18 Avenue des Sophoras

2. Réseau Quartier (axes régionaux) :

1.1.19 Avenue De Fré (Edith Cavell → Chaussée de Waterloo)

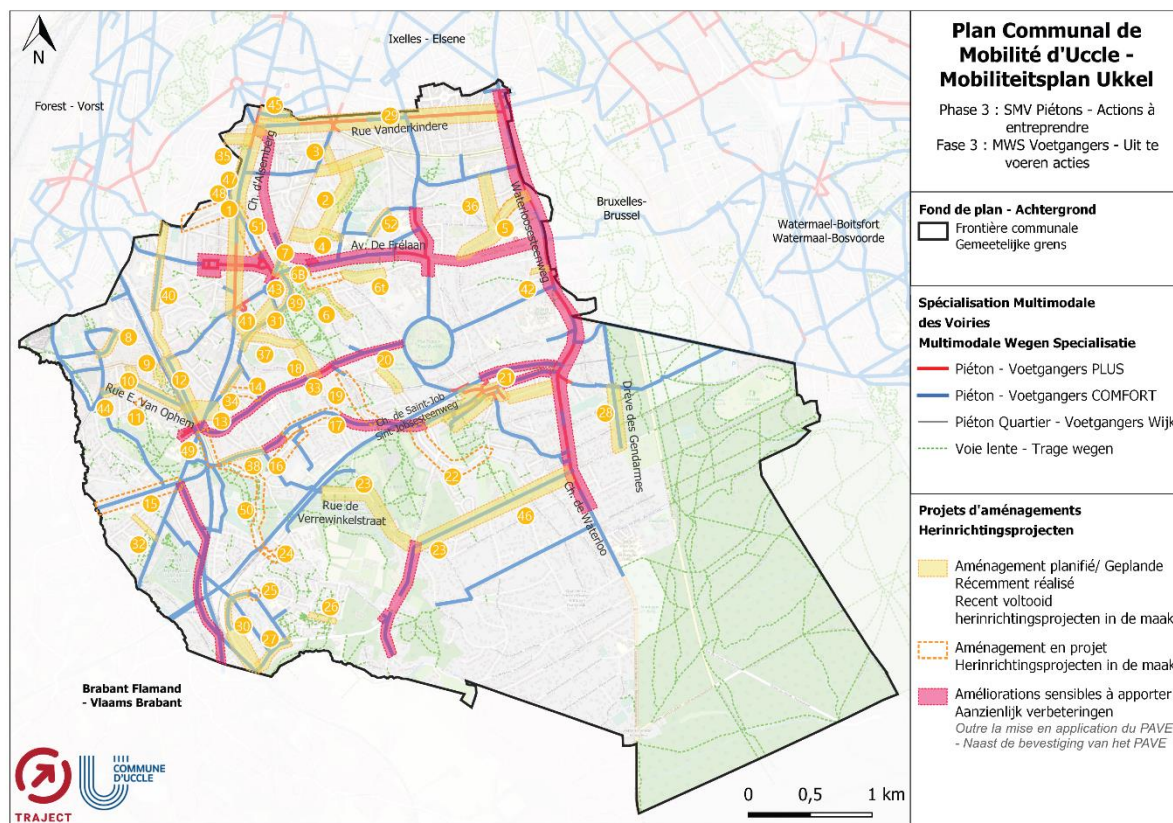


Figure 61: SMV Piétons - Actions à entreprendre (source : Projet PCM, 2023)

Mesures liées

A1.2

Evaluation des incidences

Tableau 2: Evaluation de l'action A1.1 : Réseau Piéton (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	+	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	Toutes
	-	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	Toutes
	0	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	0	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	0	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	+	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	Toutes
	+	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	Toutes
	+	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	Toutes

Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'+'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	Toutes
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	Toutes
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	Toutes
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	Toutes
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'+'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	Actions du réseau Piéton-PLUS
	'+'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	Toutes
	'+'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	Actions du réseau Piéton-PLUS
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	'+'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	Toutes
Conclusion sur les incidences			
<p>La révision de la SMV Piéton s'inscrit dans une amélioration de l'impact de la mobilité sur l'environnement et aura un effet bénéfique sur celui-ci une fois les points d'intervention correctement réalisés.</p> <p>Plusieurs actions proposées par le projet de PCM touchent directement aux espaces publics et/ou les aménagements urbains. De manière générale, ces modifications interviennent positivement sur le paysage urbain, la faune et la flore et le cadre de vie (puisque sur le réseau Piéton-PLUS, l'objectif est de déployer des dispositifs d'agrément tels que des bancs, jeux et de la végétation). Dans de nombreux domaines, les mesures prévues au projet de PCM sont globalement favorables, puisque l'ensemble de ces mesures encouragent les déplacements à pied. Seul un impact négatif est généré : il s'agit de la potentielle suppression de places de stationnement, liée aux agrandissements de trottoirs.</p> <p>Cette révision s'inscrit donc particulièrement bien dans les thématiques d'amélioration de l'accessibilité en mode actifs et d'un rééquilibrage en faveur de la fonction d'espace de rencontre de l'espace public.</p>			
Recommandations			
/			

6.2.1.2 Action A1.2 : Réseau piéton – Autres mesures

Liste des actions concernées et rapide description

Les autres mesures sont dans la continuité de celles du réseau Piéton et visent à améliorer / compléter / sécuriser / baliser celui-ci :

- A1.2.1 PAVE (Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public). Il s'agit dans un premier temps de répondre aux actions de priorité 1. Cela concerne notamment :
 - La largeur d'un cheminement piéton insuffisant
 - L'irrégularité du revêtement au sol
 - L'absence de ligne de vigilance à hauteur de passages piétons
 - Ou bien encore l'absence de passages piétons (plus de 200 relevés, dont plusieurs le long d'axes PLUS)
- A1.2.2 Plan trottoir : Ce plan stratégique d'envergure a pour vocation de rénover l'espace public de façon qualitative, avec une vision claire, globale et structurée. Le PCM entend initier la création d'un plan trottoir.
- A1.2.3 Sécuriser les traversées piétonnes. Il s'agit dans le cadre de cette sous-action d'effectuer les actions suivantes :
 - Faire respecter le code de la route en neutralisant le stationnement automobile à moins de 5 mètres ;
 - Mise en place de trottoirs traversant ou passages pour piétons surélevés ;
 - Veiller à l'entretien de la voirie (marquage, éclairage, accessibilité PMR).
- A1.2.4 Adapter la signalisation. Il s'agit dans le cadre de cette sous-action d'effectuer les actions suivantes :
 - Equiper les feux de signalisation avec un système acoustique dans les zones jugées pertinentes ;
 - Systématiser la présence du signal F45b – Voie sans issue, excepté pour piétons et cyclistes.
- A1.2.5 Valoriser les sentiers et venelles et communiquer sur leur présence
De nombreux sentiers existent sur le territoire, il s'agira de veiller à leur : bon aménagement / entretien, bon éclairage, réfection, bon balisage et signalétique
- A1.2.6 Poursuivre et renforcer la prise en compte des piétons et des cyclistes lors des chantiers
Poursuivre les efforts pour la bonne signalisation à la destination des piétons et cyclistes à l'occasion des chantiers. A titre d'exemple, assurer la continuité, sécurité et planéité des itinéraires cyclistes et/ou adapter la signalisation.

Mesures liées

A1.1

Evaluation des incidences

Tableau 3 : Evaluation de l'action A1.2 Réseau Piéton – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	A1.2.1, A1.2.2
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voiries ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'+'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A1.2.2
	'+'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	Toutes
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'0'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	Toutes
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	Toutes
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	A1.2.4
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'+'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	A1.2.5
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	'+'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	Toutes
Conclusions			
La réalisation des autres mesures aura un impact positif sur l'environnement, dans la continuité de la SMV. Ces actions permettront d'améliorer la sécurité et le confort des déplacements piétons au			

quotidien d'une part et favorisent également leur fonction ludique d'autre part. La valorisation des sentiers et venelles favorise leur utilisation, et par conséquent encourage les déplacements piétons (mode non-polluant) et que ces dernières permettent d'apprécier le patrimoine naturel et bâti d'Uccle.

Recommandations

- Inclure les zones vertes le long des venelles/sentiers et en augmenter la qualité écologique ;
- Dans la mesure du possible, rendre les sentiers et venelles accessibles aux PMR (ex. absence de bordure, largeur suffisante, revêtement confortable et plane, etc.) ;
- Vérifier que les nouvelles venelles / nouveaux sentiers, créés via les projets à venir (qu'ils soient publics ou privés), soient ajoutés au réseau piéton.

6.2.1.3 Action A1.3 : Réseau Vélo (Plus, Confort, Quartier)

Liste des actions concernées et rapide description

Réseau PLUS

Ce réseau est prioritaire en matière d'interventions standards et d'aménagements les plus importants (dimensionnement des espaces adaptés au flux, accessibilité, confort...).

Il s'agit pour ces axes de réaliser les interventions suivantes :

- Création de cyclostrades le long des voies ferrées et ailleurs
- Plus de place réservée aux cyclistes sur le réseau
- Sécurisation des traversées aux carrefours

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

1. Réseau Plus (axes régionaux) :

A1.3.1 Chaussée de Waterloo (avenue Latérale Avenue Montana)

A1.3.2 Drève Saint-Hubert et Drève de Lorraine

Réseau CONFORT

Il s'agit pour ces axes de réaliser les interventions suivantes :

- Aménagement de l'espace de sorte à donner aux cyclistes plus de visibilité et de confort lorsque cela est nécessaire.
- La question de partage de la chaussée est également l'objet de ce réseau : les itinéraires des cyclistes doivent y être sécurisés vis-à-vis des autres modes

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

1. Réseau Confort (axes communaux) :

A1.3.3 rue Vanderkindere (Avenue Brugmann - Chaussée de Waterloo) – ICR B

A1.3.4 rue Marianne et avenue Montjoie – ICR B et 7

A1.3.5 rue Edith Cavell prolongée par l'Avenue Houzeau et l'Avenue Circulaire (ICR C)

A1.3.6 tracé de l'ICR 6 (Lincoln – Dodonée – Moscicki – Bosveldweg – Floride – Hamoir)

A1.3.7 Avenue Kamerdelle

A1.3.8 tracé de l'ICR 7 Boetendael – De Fré Rouge – Fauvette – Château d'Eau – Coq

A1.3.9 tracé de l'ICR C : Princesse Paola – Rittweger – Vanderaey – Dieweg – Circulaire – Mercure – J&P – Carsoel – Observatoire – Hamoir – Etoile – Petite Drève du Maréchal

A1.3.10 tracé de l'ICR 8 : Aulne – V. Allard – Merlo – Van Hamme – Zwartebeek

A1.3.11 Chaussée de Saint-Job

A1.3.12 rue Engeland – rue de Verrewinkel

A1.3.13 tracé de l'ICR 6 : Av Dolez – Av des Hospices – Vieille rue du Moulin – Andrimont – Vallon d'Ohain – Wellington – Eglantiers – Fond'Roy – Prince d'Orange

2. Réseau Confort (axes régionaux)

A1.3.14 Chaussée de Waterloo

Réseau QUARTIER :

Concerne des voiries non reprises dans les réseaux PLUS ou CONFORT, qui doivent être rendues progressivement confortables.

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

A1.3.15 Amélioration progressive du réseau et notamment : traversée cycliste au débouché de l'avenue Messidor sur l'avenue Brugmann

Localisation des projets à entreprendre sur la SMV vélo :

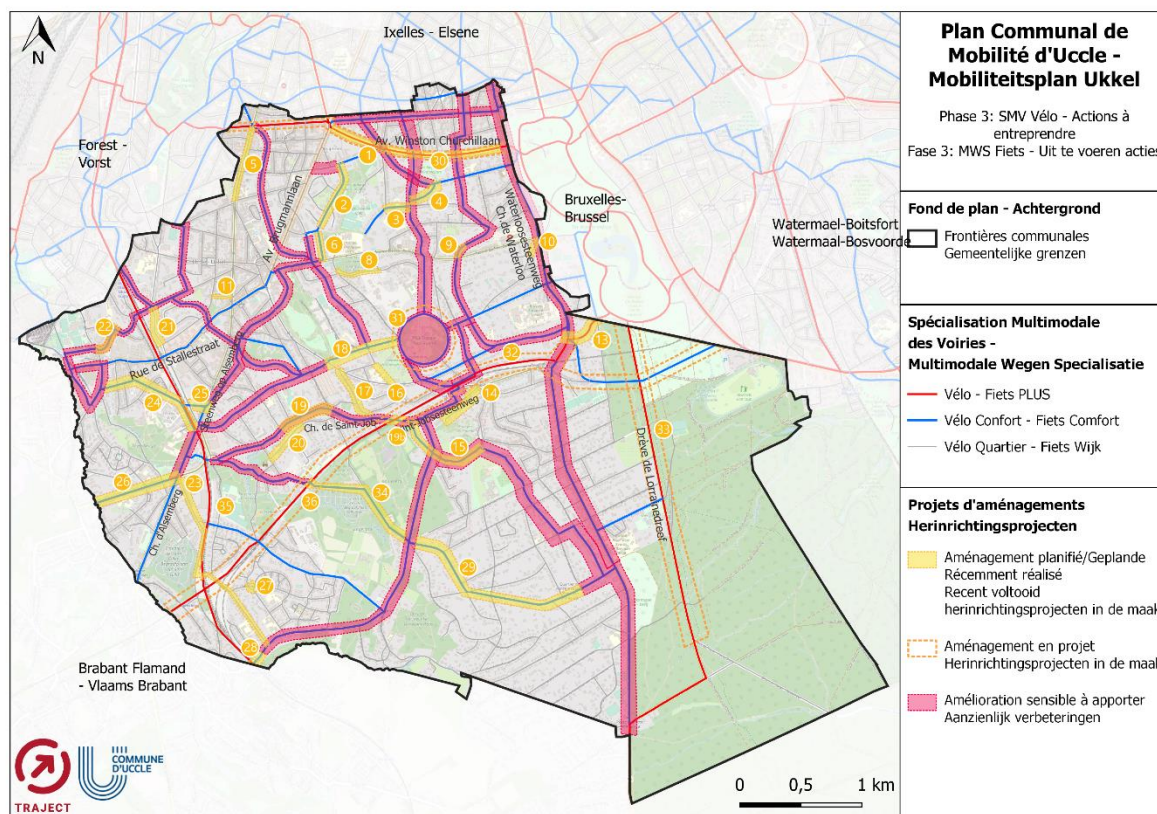


Figure 62 : SMV Vélo - Actions à entreprendre (source : Projet PCM, 2023)

Mesures liées

A1.4

Evaluation des incidences

Tableau 4 : Evaluation de l'action A1.3 Réseau Vélo (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	Toutes
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/

	‘+’	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo et des itinéraires prévus	Toutes
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	‘+’	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	Toutes
	‘+’	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	Toutes
	‘0’	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
	‘0’	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
Les aspects socio-économiques	‘0’	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	‘+’	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	Toutes
	‘0’	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	‘+’	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	Toutes
	‘+’	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	Toutes
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	‘0’	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	‘0’	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	‘0’	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	‘+’	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	‘+’	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	‘+’	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	Toutes

Conclusion sur les incidences

La révision de la SMV Vélo s'inscrit dans une amélioration de l'impact de la mobilité sur l'environnement et aura un effet bénéfique sur celui-ci une fois les points d'intervention correctement réalisés.

Recommandations

- Veiller à discuter des propositions et aménagements avec les organismes et associations habilités (GRACQ...)

6.2.1.4 Action A1.4 : Réseau Vélo - Autres mesures

Liste des actions concernées et rapide description

Les autres mesures sont dans la continuité de celles du réseau Vélo et visent à améliorer / compléter / sécuriser / baliser celui-ci.

- **A1.4.1 Suivre le développement des cyclostrades / RER vélo :** La commune devra assurer un suivi de la mise en œuvre des cyclostrades, en particulier pour la F207 et F208.
- **A1.4.2 Développer plusieurs itinéraires cyclables nord-sud.** La commune d'Uccle présente un ensemble d'itinéraires cyclables (ICR et ICC) sur son territoire (qui offrent déjà des connexions entre le nord et le sud de la commune), mais il apparaît qu'une liaison manque aux cyclistes au centre de la commune (entre l'avenue Circulaire et l'avenue Churchill), selon le diagnostic porté via le PCM. Les actions portées par le PCM sur les ICR et ICC sont donc les suivants :
 - Poursuivre et renforcer le suivi des études d'aménagement des ICR pilotés par Bruxelles Mobilité ;
 - Proposer des alternatives complémentaires (comme des alternatives complémentaires aux cheminements nord-sud existants sont ici proposées, reprises sous l'appellation des cheminements 4 et 5).

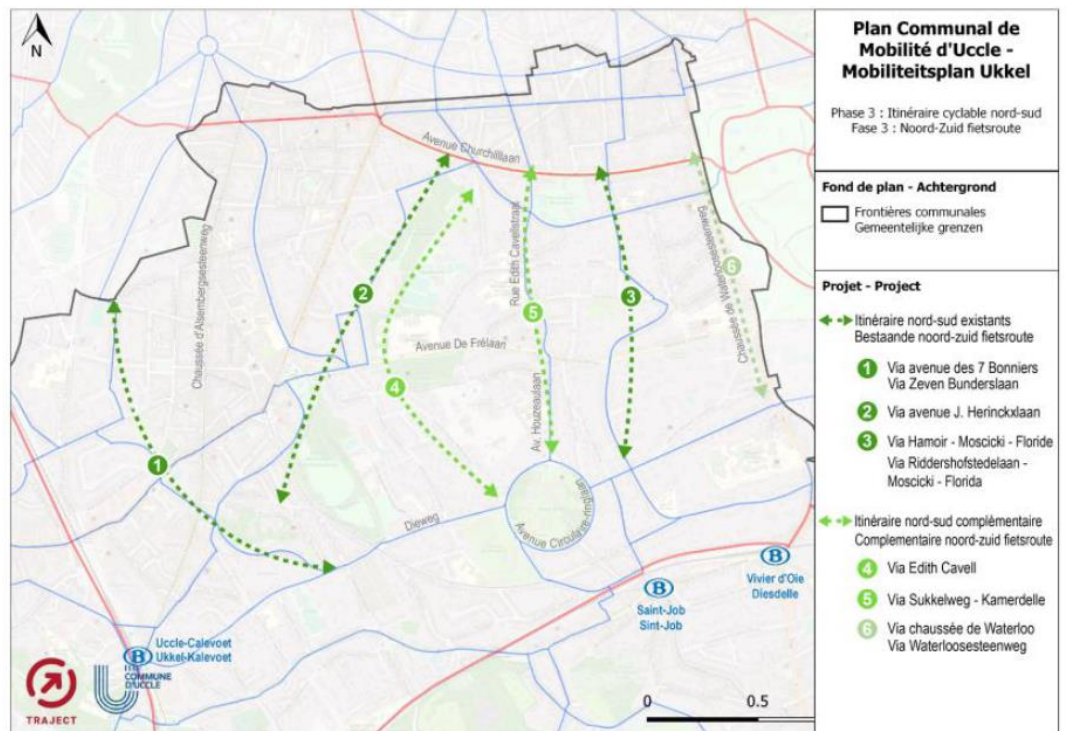


Figure 63 Itinéraires complémentaires proposés (source : PCM, 2023)

- **A1.4.3 Itinéraire 4 : avenue Kamerdelle – Sukkelweg.** Deux alternatives sont également proposées, pour un aménagement à plus long terme ; le cheminement pourra diverger pour un tracé plus court, direct et instinctif comme cela peut être le cas dans le sens descendant via l'avenue des Statuaires. Le tracé de cet itinéraire est présenté sur la carte ci-dessous.

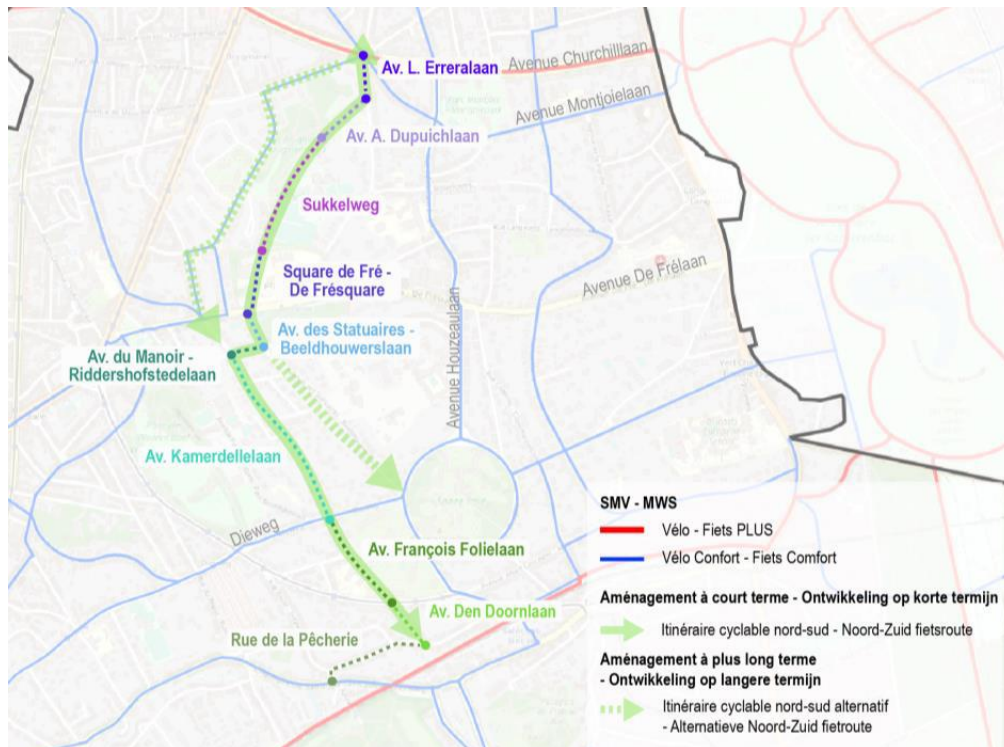


Figure 64: Tracé détaillé de l'itinéraire nord-sud via l'avenue Kamerdelle (source : PCM, 2023)

- **A1.4.4 Itinéraire 5 : Rue Edith Cavell – Avenue Houzeau.** Cet itinéraire ne correspond pas à un ICR mais a été identifié de niveau vélo-CONFORT dans le sens où il permet de combler un chaînon manquant dans la traversée nord/sud du territoire communal.
- **A1.4.5 En seconde couronne, moins dense, offrir un faisceau d'itinéraires cyclables.** Cela concerne l'aménagement de l'ICR 6 passant d'un côté par avenue Wellington et Fond'Roy et de l'autre côté par l'avenue des Hospices et avenue Dolez (trottoir cyclo-piéton sous-standard pour un itinéraire vélo-CONFORT).

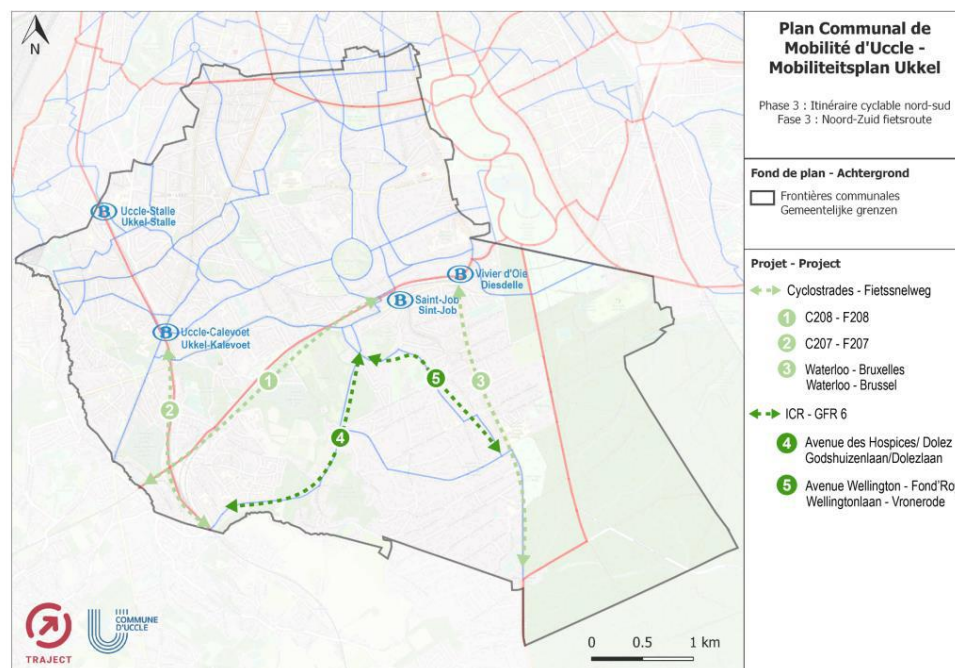


Figure 65: Itinéraires complémentaires proposés dans la partie sud de la commune (source : PCM, 2023)

- A1.4.6 Veiller au bon balisage des Itinéraires Cyclables Communaux (ICC). Les deux ICC, un au nord et un au sud de la commune ainsi que les itinéraires cyclables nord/sud devront être balisés afin de permettre leur bonne connaissance et utilisation. Ils nécessitent une attention toute particulière quant à leur signalisation, particulièrement au niveau des intersections.
- A1.4.7 Étudier la pertinence de développer l'ICC Nord par une seconde branche. Il s'agit de l'étude du développement d'une seconde branche de l'ICC nord, via le Bosveldweg et la rue Langeveld. A défaut d'une possibilité d'élargissement, une signalétique spécifique pourrait être implémentée.
- A1.4.8 Renforcer la visibilité des rues cyclables. De façon générale, les rues cyclables ne sont pas toujours comprises et respectées par tous. Cette action comporte donc les interventions suivantes :
 - De renforcer la signalisation des rues cyclables pour leur bonne compréhension et respect.
 - De communiquer sur le sujet à destination du plus grand nombre.
- A1.4.9 Faciliter les déplacements à vélo. Il s'agit de développer les signaux B22/ B23 – Franchissement du signal lumineux par les cyclistes et conducteurs de speed pedelecs et d'assurer l'entretien du marquage des SAS vélos et leur bonne compréhension par les usagers motorisés
- A1.4.10 Prendre les mesures nécessaires afin de sécuriser et rendre visibles les lieux identifiés comme des « points noirs » pour les cyclistes. Des mesures doivent être prises en vue d'une plus grande visibilité et sécurité de ces lieux. Cette mesure pourra faire l'objet d'un suivi régulier avec les membres du Conseil Consultatif des Modes Actifs (CCMA) dans lequel le GRACQ est représenté. A ce stade, les principaux points noirs à réaménager de façon prioritaire sont :
 - Le carrefour rue Gabrielle / avenue Molière ;
 - Le Square des Héros (projet en cours d'élaboration par la Région) ;
 - L'avenue de Fré
- A1.4.11 Rendre progressivement confortable la circulation des cyclistes sur le réseau vélo-QUARTIER. Au-delà de la bonne accessibilité des réseaux vélo-PLUS et vélo-CONFORT, la Commune veillera à rendre progressivement confortable la circulation des cyclistes sur le réseau vélo-QUARTIER. Ceci concerne plusieurs tronçons de rues sur le territoire, notamment certains dont le revêtement en pavés de mauvaise qualité rend les déplacements à vélo particulièrement insécurisants.
- A1.4.12 Développer et renforcer une offre en stationnement vélo adéquat et qualitative. La Commune devra continuer de développer progressivement l'offre en stationnement vélos sur son territoire (que ce soit du vélo classique, vélo à assistance électrique, longtail, vélo cargo, etc.).

Mesures liées

A1.3

Evaluation des incidences

Tableau 5: Evaluation de l'action A1.4 : Réseau Vélo - Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	Toutes
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voiries ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/

	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'+'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	A1.4.12
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'+'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5
	'+'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5, A1.4.6, A1.4.8, A1.4.9, A1.4.11
	'+'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	A1.4.6
Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'0'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5, A1.4.7
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	Toutes
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	Toutes
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'-'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5
	'+'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	'+'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5

Conclusions

La réalisation des autres mesures aura un impact positif sur l'environnement, dans la continuité de la SMV.

En ce qui concerne les propositions d'itinéraires, ces derniers permettent généralement de combler un chaînon manquant dans la traversée nord/sud du territoire communal et d'ainsi diminuer les barrières au sein de la commune. Certains itinéraires permettent également de relier divers équipements et zones commerciales de la commune (ex. actions A.1.4.4 et A.1.4.7) ; Toutefois ils nécessitent généralement

une réaffectation de la chaussée existante (bande de circulation ou de stationnement) qui ne sera - à priori - peu ou pas du tout perméables.

Recommandations

- Veiller à intégrer le réseau communal avec celui des régions limitrophes

6.2.1.5 Action A1.5 : Réseau Transports Public (Plus, Confort, Quartier)

Liste des actions concernées et rapide description

Réseau PLUS

Ce réseau est prioritaire en matière d'interventions standards et d'aménagements les plus importants (dimensionnement des espaces adaptés au flux, accessibilité, confort...).

Il s'agit pour ces axes de réaliser les interventions suivantes :

- Vocation à garantir des temps de parcours attractifs, notamment via la mise en site propre
- Ambition à devenir l'armature du système de mobilité régional

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

1.5.1 Chaussée de Waterloo (développer une vision d'axe)

1.5.2 Transport public ferroviaire : Améliorer la signalétique vers/depuis les gares du territoire

1.5.3 Aménager les espaces publics aux abords des principaux arrêts et gares du territoire

Réseau CONFORT

Il s'agit pour ces axes de réaliser les interventions suivantes :

- Emphase sur la régularité de l'offre en transport public

Réseau QUARTIER

Concerne des voiries non reprises dans les réseaux PLUS ou CONFORT, qui doivent être rendues progressivement confortables et doit permettre d'accéder aux services de proximité à la population.

En ce qui concerne la localisation de ces actions, voici les lieux concernés (voir carte ci-dessous) :

1.5.4 Réaménagement Carrefour Ch. de Drogenboos et Ch. d'Alseberg

1.5.5 Optimisation de l'itinéraire de la ligne 74 (après ouverture de la rue du Wagon)

Localisation des actions à entreprendre sur la SMV TP :

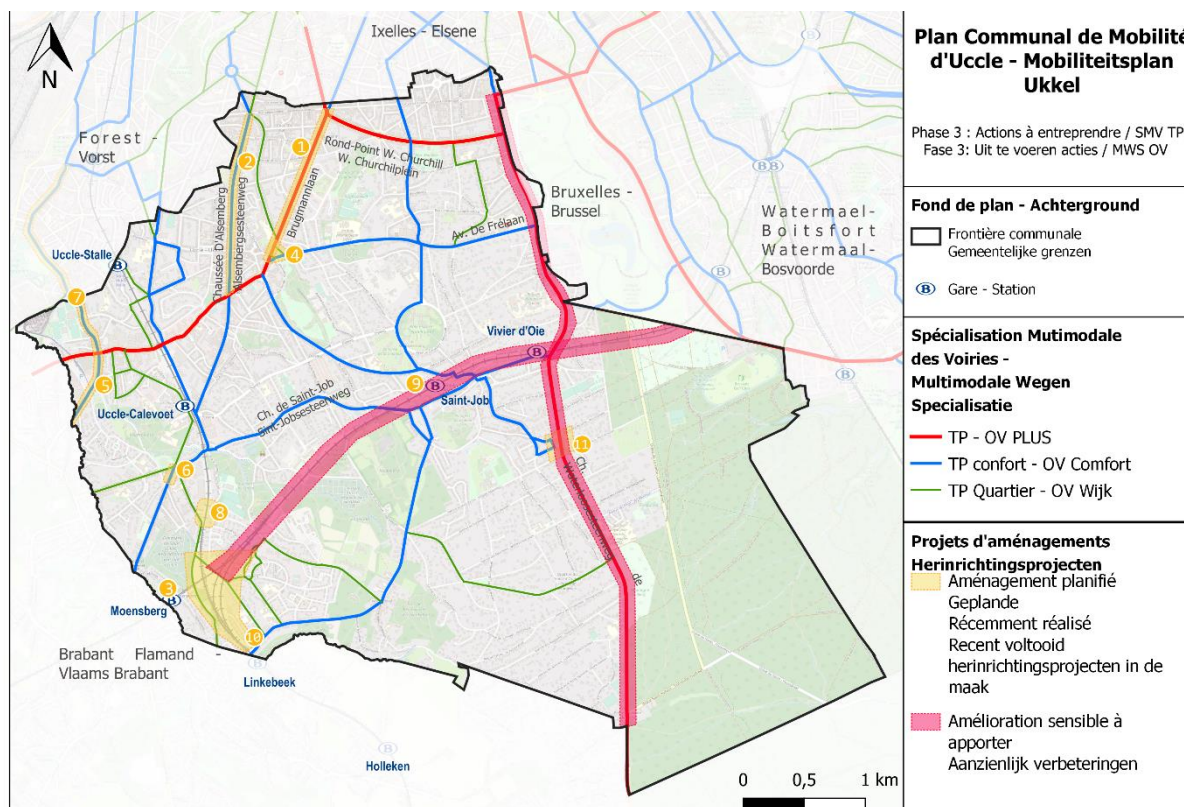


Figure 66: SMV TP adaptée (source : Projet PCM, 2023)

Mesures liées

A1.6

Evaluation des incidences

Tableau 6 : Evaluation de l'action A1.5 Réseau Transports publics (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	‘+’	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	Toutes
	‘0’	L'action augmente l'offre stationnement hors-voiries ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	‘+’	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	Toutes
	‘0’	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	‘0’	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	‘+’	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	Toutes
	‘+’	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	Toutes
	‘+’	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	1.5.3

Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'0'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	1.5.5
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	1.5.3
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	Toutes
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/

Conclusion sur les incidences

La révision de la SMV Transport Public s'inscrit dans une amélioration de l'impact de la mobilité sur l'environnement et aura un effet bénéfique sur celui-ci une fois les points d'intervention correctement réalisés.

Les aménagements visent tout particulièrement à améliorer la vitesse commerciale et l'accessibilité de l'offre déjà existante.

Recommandations

- Veiller à intégrer si possible ou nécessaire, les améliorations touchant les transports publics avec ceux des aménagements prévus pour les cyclistes (bande BUS-VÉLO).

6.2.1.6 Action A1.6 : Réseau Transport Public - Autres mesures

Liste des actions concernées et rapide description

Les autres mesures sont dans la continuité de celles du réseau Transport Public et visent à améliorer / compléter / sécuriser / baliser celui-ci.

- **A1.6.1 Améliorer la signalétique depuis/ vers les gares.** L'action s'adresse aux nombreux sentiers et venelles existant sur le territoire, notamment aux abords des différentes gares qui ne sont pas toujours visibles par manque de signalétique. L'action vise donc de développer cette signalétique, à minima dans un rayon de 250 m des gares du territoire.
- **A1.6.2 Supprimer les points noirs en matière de régularité des transports publics.** La Commune étudiera la suppression progressive des points noirs impactant la régularité des transports publics sur son territoire et par extension, leur attractivité. A titre d'exemple, des réflexions devront être entreprises au niveau du croisement entre la chaussée de Drogenbos (axe TP-QUARTIER) et la chaussée d'Alseberg (TP-CONFORT).

Mesures liées

A1.5

Evaluation des incidences

Tableau 7 : Evaluation de l'action A1.6 Réseau Transports publics – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	‘+’	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux (dont PMR)	A1.6.1
	‘0’	L'action augmente l'offre stationnement hors-voiries ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	‘+’	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	A1.6.1, A1.6.2
	‘0’	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	‘0’	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	‘0’	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	‘+’	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	A1.6.1
	‘0’	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	‘0’	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	‘0’	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	‘+’	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	A1.6.1
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	‘0’	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/

	'0'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	Toutes
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	'+'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	Toutes
Conclusion sur les incidences			
La réalisation des autres mesures aura un impact positif sur l'environnement, dans la continuité de la SMV.			
Recommandations			
Etant donné l'absence de métro, une alternative particulièrement efficace est de populariser l'usage des multiples gares de la commune a des fins de liaison intra-urbaines.			

6.2.1.7 Action A1.7: Auto (Plus, Confort, Quartier)

Liste des actions concernées et rapide description

Réseau PLUS

Ce réseau est prioritaire en matière d'interventions standards et d'aménagements les plus importants (dimensionnement des espaces adaptés au flux, accessibilité, confort...). Il s'agit pour ces axes de réaliser les interventions suivantes :

- Renforcer sa capacité à canaliser le trafic au niveau supra-communal afin de délester les réseaux sous-jacents

A1.7.1 Encourager la circulation motorisée sur le réseau PLUS à l'échelle supra-communale

Réseau Confort

Il s'agit pour ces axes de réaliser les interventions suivantes :

- Assurer sa fonction de liaison et d'élimination du trafic transit dans au sein des quartiers

A1.7.2 Assurer la cohérence du réseau en matière de limitation de vitesse

Mesures liées

A1.8

Evaluation des incidences

Tableau 8: Evaluation de l'action A1.7 Réseau Auto – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'0'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	/
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'0'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	'0'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	/
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'0'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	'0'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	/

L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'0'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	'0'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/

Conclusion sur les incidences

La révision de la SMV Auto s'inscrit dans une légère amélioration de l'impact de la mobilité sur l'environnement et aura un effet bénéfique sur celui-ci une fois les points d'intervention correctement réalisés.

Les impacts seront principalement liés à la sécurité et à la volonté d'une réduction du trafic.

Recommandations

- Veiller à assurer les déplacements en automobile via une hiérarchisation claire et fonctionnelle du réseau viaire
- Assurer une concertation avec les communes avoisinantes et la région pour gérer trafic de transit
- Renforcer le jalonnement des parkings (dont P+R Stalle)

6.2.1.8 Action A1.8 : Réseau Auto - Autres mesures

Liste des actions concernées et rapide description

Les autres mesures sont dans la continuité de celles du réseau Auto et visent à améliorer / compléter / sécuriser / baliser celui-ci.

- A.1.8.1 Poursuivre le développement et/ou l'extension de zones apaisées.

Selon le PCM : « La Commune veillera à la poursuite le développement et/ou l'extension de zones apaisées sur son territoire. Selon les opportunités (réaménagement de voirie par exemple), des zones résidentielles, zones de rencontre, zones 30 doivent être envisagées, et plus spécifiquement aux endroits qui ne sont pas desservis par un (autre) réseau de transport structurant (appartenant aux réseaux CONFORT et PLUS). »

- A.1.8.2 Sécuriser les lieux accidentogènes – ZACA. Les Zones à Concentration d'accidents constituent un des points noirs en matière de sécurité routière. S'il n'a pas été identifié à Uccle de ZACA prioritaires, certains lieux restent comme « à exploiter » car ils connaissent des accidents structurels liés à l'aménagement en place.

Mesures liées

A1.7

Evaluation des incidences

Tableau 9: Evaluation de l'action A1.8 Réseau Auto – Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'0'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	/
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'0'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	'0'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	/
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'0'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	'0'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	/

L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'0'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	A.1.8.1
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/
Conclusions			
La réalisation des autres mesures aura un impact positif sur l'environnement, dans la continuité de la SMV. En effet, ces deux mesures permettront de diminuer le trafic « parasite » et de renforcer la sécurité des lieux aux endroits où on dénombre le plus de potentiels accidents.			
Recommandations			
<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à travailler en concertation avec la zone de police lors des réaménagements des ZACA. 			

6.2.1.9 Actions portées sur le réseau Poids Lourds (Plus, Quartier, Confort)

Description de l'unique action

A1.9.1 Garantir la livraison des commerces et assurer le déplacement des services d'urgence et propreté

Cette action identifie des points d'attention notamment :

- Veiller à la bonne giration des poids lourds dans les projets
- Réserver d'avantage d'espaces de livraison et assurer le respect de ceux-ci

Mesures liées

A1.7, A3.2, A4.1

Evaluation des incidences

Tableau 10 : Evaluation de l'action A1.9 Réseau Poids Lourds (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'0'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	/
	'+'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	Toutes
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'+'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	Toutes
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'0'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	'+'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	Toutes
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'+'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	Toutes
	'0'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	/
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'0'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	Toutes

Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	<i>Toutes</i>
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	<i>Toutes</i>
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/

Conclusions

La révision de la SMV Poids Lourds s'inscrit dans une amélioration de l'impact de la mobilité sur l'environnement et aura un effet bénéfique sur celui-ci une fois les points d'intervention correctement réalisés.

La SMV vise à assurer une circulation et accessibilité aisée des véhicules de livraison aux différents équipements. Ces actions assurent le bon fonctionnement des activités économiques et une diminution de l'impact des poids lourds sur l'infrastructure (et donc indirectement, une diminution des nuisances visuelles liées véhicules à grand gabarit en milieu urbain).

Au niveau de la mobilité, ces deux actions permettent de réduire la congestion liée aux activités logistique et donc les nuisances causées par les poids lourds en milieu urbain

Recommandations

- Identifier et/ou proposer des lieux adaptés aux plateformes logistiques et de mutualisation des points de livraisons sur le réseau afin de limiter le trafic inter-quartier de véhicules à grand gabarit.

6.2.2 AXE 2 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS UCCLOIS

6.2.2.1 Action A2.1 : Maille Churchill

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action consiste en une stratégie d'apaisement et d'amélioration de la qualité des espaces-publics de la maille déclinée sous la forme de plusieurs variantes. Ces stratégies reposent sur les principes d'accessibilité des habitants au quartier, d'amélioration des conditions de déplacement des modes actifs et transports publics et de sécurisation des abords d'écoles. Les points d'attention sont portés sur :

- Acceptabilité des mesures pour les riverains et les usagers
- Bénéfice retiré au profit des autres modes de déplacement
- Report de trafic sur les axes voisins
- Formulation de mesures d'accompagnement

Les différentes 'sous-actions' et scénarios sont les suivantes :

- A2.1.1 Scénario 1A : *Mise à sens unique rue Edith Cavell – devant l'école Notre-Dame des champs.* Ce premier scénario envisage la mise à sens unique de la rue Edith Cavell devant l'école Notre-Dame des Champs, soit le tronçon entre la rue Langeveld et la rue Roberts Jones.
- A2.1.2 Scénario 1B : *Sens unique prolongé rue Edith Cavell.* Ce constitue une variante du scénario 1A et reprenant les deux sens uniques avenue de Boetendael et rue Edith Cavell (entre la rue Langeveld et l'avenue Montjoie). Cette variante prévoit le prolongement du sens unique le long de la rue Edith Cavell, en direction du nord, jusqu'à l'avenue Montjoie.

Mesures complémentaires :

- A2.1.3 Suppression de priorité de droite ; selon le PCM (extrait du PCM : « *Indépendamment de la mise en œuvre de ces différents scénarios, est proposée le long de l'axe Edith Cavell la suppression des priorités de droite formées avec la rue Langeveld et la rue de Hoef. Cette mesure permettant de renforcer encore la régularité des bus et cela, à moindre effort. En effet, à l'heure actuelle, la STIB enregistre une vitesse faible de ses véhicules entre les arrêts Houzeau et Langeveld, entraînant des temps de parcours moins attractif et compétitif* ».)
- A2.1.4 Amélioration des abords d'écoles. Il s'agit d'une action visant à veiller au renforcement de l'aménagement des abords d'écoles (Institut Montjoie et école Notre-Dame des Champs en l'occurrence) de sorte à envoyer un nouveau signal plus qualitatif (verdurisation, équipements de séjour type bancs, signalétique, etc...).
- A2.1.5 Respect du régime des vitesses. Cette action vise à faire respecter le régime de vitesse et garantir la sécurité à hauteur de ces pôles d'enseignement fondamental et secondaire. Concrètement, il s'agit de mettre en place de dispositifs ralentisseurs, ou bien encore de radars préventifs.
- A2.1.6 Feux tricolores intelligents. Ces feux passent automatiquement au rouge si un véhicule est détecté en excès de vitesse. En imposant l'arrêt total aux usagers en vitesse excessive, ils sont censés contribuer à l'apaisement des comportements.

Mesures liées

A2.2

Evaluation des incidences

Tableau 11 : Evaluation de la maille Churchill (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	A2.1.1
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'+'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun et en vélo	A2.1.1,
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'0'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	'+'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage (naturel et bâti)	A2.1.4
	'+'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	A2.1.1, , A2.1.4
Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'+'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A2.1.1, A2.1.2,
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	A2.1.1, A2.1.2,
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'0'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	'0'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'+'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	A2.1.4
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	Toutes
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	Toutes

	<p style="text-align: center;">‘+’</p> <p>L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique</p>	<p>A2.1.2,</p>
<p>Conclusions</p>		
<p>En ce qui concerne les scénarii proposés, ils présentent tous les avantages qui permettent de réduire le trafic (ou le modifier) et d'assurer plus de confort pour les automobilistes et surtout, pour les cyclistes. Cette réduction du trafic aux endroits clés (par exemple, devant l'école Notre-Dame des Champs dans le cas du scénario 1A) aura pour effet de rendre l'espace public confortable (et réduire les risques d'accidents vis-à-vis de certains publics).</p> <p>A noter que le scénario 1B favorise également l'accès aux espaces verts (vers le Parc Montjoie par exemple), selon le scénario et l'aménagement retenu.</p> <p>En ce qui concerne les mesures complémentaires, celles-ci sont de nature à sécuriser les lieux.</p>		
<p>Recommandations</p>		
<p>Les recommandations identifient et offrent des solutions aux enjeux de la maille dans le but d'améliorer l'accessibilité et paisibilité du quartier. Les recommandations portées sur la maille Churchill sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veiller à implémenter les différentes mesures en phase test de quelques mois afin d'identifier tous les impacts, notamment celles liées à une modification des habitudes d'itinéraires, avant d'envisager une mise en place définitive. • Faire éventuellement d'usage d'outils de mobilité tels que FlowCheck (Be-Mobile) ou Telraam afin de suivre les modifications de comportement de conduite. 		

6.2.2.2 Action A2.2 : Maille Churchill – Autres mesures

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action est portée sur la maille Churchill et comporte les mesures suivantes :

- **A2.2.1 Avenue Churchill** : des aménagements ont été réalisés par Bruxelles Mobilité et ont permis d'améliorer la cyclabilité de l'axe, mais selon le diagnostic émis par le PCM, « l'axe reste néanmoins sous-standard en termes de largeur de trottoir. Mais un élargissement nécessite une reconfiguration complète et « lourde » du profil de l'axe. Un état des lieux des éléments fixes et variables et des différents scénarios de réaménagement possible a été réalisé par Bruxelles Mobilité en 2019. Celui-ci a montré la complexité d'un éventuel réaménagement de « façade à façade ».

Ce projet n'est pas à l'ordre du jour chez Bruxelles Mobilité, ni dans le cadre de ce PCM.

- **A2.2.2 Avenue Brugmann** : il s'agit sur les bordures de l'avenue, d'améliorer en priorité la qualité et gestion des deux nœuds intermodaux : Vanderkindere et Square des Héros (dont les projets sont prévus). Par ailleurs, des aménagements ponctuels pourraient être utilement envisagés :
 - Sécurisation des accès aux arrêts de tramway pour les piétons
 - Avancées de trottoirs à créer / trottoir traversant : avenue des Ormeaux notamment
 - Traitement des ZACA : carrefour Messidor/Brugmann ; notamment via la gestion du flux cyclistes (entrées/sortie de la piste cyclable à repenser)
- **A2.2.3 Chaussée de Waterloo** : une étude de réaménagement de l'axe est à mener, en intégrant les recommandations de l'étude en cours « Bois de la Cambre ». Selon le PCM : « Situées sur le territoire de la Ville de Bruxelles, et directement reliées à l'axe régional de la chaussée de Waterloo, ces voies d'accès doivent faire l'objet de mesures de la part de la Ville de Bruxelles et de la Région. »
- **A2.1.4 Avenue de Fré** : le principal enjeu est lié à la sécurisation des cyclistes ; selon le diagnostic du PCM, la piste cyclable dans le sens de la montée n'est pas respectée par les automobilistes et deux zones à concentration d'accidents doivent être traitées (entrées/sortie de la zone commerciale Shopping De Fré/Delhaize et de la clinique Sainte Elisabeth). De plus, les abords de la Haute-Ecole constituent aussi un point d'attention spécifique (sécurisation des accès aux arrêts de transports publics par exemple).

Mesures liées

A2.1

Evaluation des incidences

Tableau 12: Evaluation de la maille Churchill - Autres mesures (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	A2.2.1, A2.2.2, A2.2.3
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
	'+'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A2.2.1, A2.2.3

Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	+	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel	A2.2.1, A2.2.3
	+	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	A2.2.1, A2.2.3
Les aspects socio-économiques	0	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	+	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A2.2.3
	+	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	A2.2.3, A2.1.4
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	0	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	0	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	+	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	A2.2.1
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	0	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	+	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	A2.2.3
	0	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	+	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A2.2.2, A2.1.4, A2.2.3
	+	L'espace public est confortable, sécurisant	A2.2.2, A2.1.4, A2.2.3
	+	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	A2.2.2, A2.2.3, A2.1.4

Conclusions

Les axes abordés sont des axes particulièrement structurants qui nécessitent une réflexion de fond.

Les actions menées sur l'accès du bois de la Cambre sont susceptibles d'avoir des impacts positifs importants dans de nombreux domaines, autre que le seul domaine de la mobilité (urbanisme et patrimoine, faune et flore – dans le cadre du réseau écologique, accès aux espaces verts, etc.).

Les autres actions concernent la sécurisation des lieux (principalement, mais pas uniquement) et sont donc pertinents dans le cadre de l'amélioration des espaces publics.

Recommandations

/

6.2.2.3 Action A2.3 : Maille Globe/Altitude 100

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action consiste en une stratégie d'apaisement et d'amélioration de la qualité des espaces-publics de la maille déclinée sous la forme de plusieurs variantes. Ces stratégies reposent sur les principes d'accessibilité des habitants au quartier, d'amélioration des conditions de déplacement des modes actifs et transports publics et de sécurisation des abords d'écoles. Les points d'attention sont portés sur :

- Acceptabilité des mesures pour les riverains et les usagers ;
- Bénéfice retiré au profit des autres modes de déplacement ;
- Report de trafic sur les axes voisins ;
- Formulation de mesures d'accompagnement.

Les outils mobilisables employés sont les suivants : sens unique, suppression d'une bande de stationnement et création de coupures, de zones apaisées.

Zone 1 (Vanderkindere – Sept Bonniers – Alseberg – Coghen – Goidtsnoven)

- **A2.3.1 Scénario 1A : mise à sens unique avenue des Sept Bonniers (entre chaussée d'Alseberg et avenue Neptune)**

Ce scénario propose la mise en sens unique du tronçon uclois de l'avenue des Sept Bonniers (entre le carrefour avec la chaussée d'Alseberg et celui avec l'avenue des Armures/ avenue Neptune/ avenue Mozart). Le sens unique est orienté vers l'est et permettra (selon le PCM) de dissuader le flux de véhicules traversant la maille e long de la rue Vanderkindere, depuis la place Vanderkindere.

- **A2.3.2 Scénario 1B : application du scénario 1A et inversion du sens unique rue Emile Regard**

Cette variante du premier scénario envisage de coupler la mise en sens unique du tronçon de l'avenue des Sept Bonniers avec l'inversion du sens unique de la rue Emile Regard.

- **A2.3.3 Scénario 1C : application de l'inversion sens unique rue Emile Regard (vers Alseberg) et mise en sens unique tronçon Maréchal Joffre entre Van Goidtsnoven et Av. des Armures**

Cette variante est initiée afin de traiter le transit est-ouest depuis Vanderkindere mais également les potentiels effets d'évitement (aussi bien via la rue Emile Regard que l'avenue du Maréchal Joffre). Il s'agit de mettre en œuvre les actions suivantes (extrait du PCM) :

- *L'inversion du sens unique de la rue Emile Regard, en l'orientant désormais en direction de la chaussée d'Alseberg ;*
- *La mise en sens unique du tronçon de l'avenue du Maréchal Joffre, entre l'avenue Oscar Van Goidtsnoven et l'avenue des Armures.*

Mesures d'accompagnement

- **A2.3.4 Avenue des Sept Bonniers: réaménagement du profil de la voirie**

Il s'agit de la mise à sens unique du tronçon de l'avenue des Sept Bonniers, entre la chaussée d'Alseberg et le rond-point avec l'avenue Neptune. Cette intervention entraîne une potentielle (ou la possibilité) d'un réaménagement du profil de la voirie sur l'axe vélo-PLUS (lequel pourrait ainsi faire l'objet d'une requalification paysagère et d'un aménagement cyclable à définir.

- **A2.3.5 Rue Vanderkindere : étude d'axe avec une vision à l'échelle du quartier**

Selon le PCM (extrait du PCM) : « les résultats des Floating Car Data ont pointé le long de ce tronçon (entre chaussée de Waterloo et avenue Brugmann), un trafic plutôt local (et non de transit inter-quartier), réalisé au sein de la maille elle-même ». Le PCM pointe ainsi ce problème et préconise une étude d'axe avec une vision à l'échelle du quartier, en collaboration avec les habitants du quartier, les acteurs locaux (GRACQ, etc.), ainsi que l'étude de différentes pistes pour

résoudre ce problème (par exemple, via l'inversion du sens unique sur une (ou plusieurs) portion(s) de l'axe, etc.).

Zone 2 (rue du Doyenné – Parvis Saint-Pierre – rue Joseph Bens)

- A2.3.6 *l'inversion du sens unique rue Joseph Bens*

Selon le diagnostic du PCM : « À l'heure actuelle, la rue Joseph Bens offre des possibilités de transit vers la partie forestoise de la maille, depuis la rue du Doyenné au sud et l'avenue de Floréal, à l'est ». Le PCM propose pour l'ensemble des scénarios cités ci-avant, l'inversion du sens unique sur une partie de la rue Joseph Bens, sur le tronçon entre la rue Beckman et la chaussée d'Alseberg.

- A2.3.7 *Piétonisation partielle du parvis Saint-Pierre*

Le PCM propose de réaliser une zone piétonne incluant la partie nord du parvis, entre la place Homère Goossens et la rue du Postillon, englobant le carrefour formé avec la rue Xavier De Bue (telle que préconisée au sein des scénarios 1A et 1B – voir ci-dessous). Il recommande également de réaliser une zone piétonne comprenant la partie sud du parvis, s'arrêtant à la rue Xavier De Bue de sorte à maintenir la circulation entre la rue du Doyenné et la rue Xavier De Bue via la partie nord du parvis (telle que préconisée au sein des scénarios 2 et 3).

Scénarios 1A et 1B

- A2.3.8 *Scénario 1A : Piétonisation parvis St-Pierre Nord (Postillon – Goossens + carrefour De Bue)*

Le scénario 1A envisage la piétonnisation du parvis Saint-Pierre entre la rue du Postillon jusqu'à la place Homère Goossens, en incluant le carrefour formé avec la rue Xavier De Bue.

- A2.3.9 *Scénario 1B : Piétonisation parvis St-Pierre Nord (et mesure anti-transit rue des Fidèles)*

Cette variante vise à contrer d'une part le trafic de transit le long de l'axe Decroly/ Xavier De Bue via le parvis Saint-Pierre mais aussi via la rue des Fidèles/ rue du Postillon. Cela peut s'accompagner d'une reconfiguration du carrefour et de la mise en sens unique de la rue du Doyenné, du bas du parvis Saint-Pierre (entre rue du Doyenné et rue du Postillon) dans le but de permettre une desserte locale tout en renvoyant les véhicules en transit sur les axes prévus à cet effet (avenue Brugmann, rue de Stalle).

Scénarios 2 et 3

- A2.3.10 *Scénario 2 : Piétonisation parvis Sud (Doyenné – De Bue)*

Selon le PCM (extrait du PCM) : « Ce scénario prévoit la piétonnisation de la partie sud du parvis Saint-Pierre (entre la rue du Doyenné et la rue Xavier De Bue). Le contournement du Parvis restant possible via le nord avec un bouclage du flux via la rue du Doyenné. La mise en sens unique de la rue Xavier De Bue, de la partie nord du parvis ainsi que de la rue du Doyenné jusqu'à la place Homère Goossens permettent de contrer le transit est-ouest et ouest-est le long de cet axe. »

- A2.3.11 *Scénario 3 : Idem Scénario 2 et double sens entrée rue Doyenné maintenu*

Selon le PCM (extrait du PCM) : « Ce troisième et dernier scénario pour la zone 2 de la maille Globe-Altitude 100, envisage les mêmes mesures que le scénario 2, mais maintient le double sens en entrée de la rue du Doyenné. Si le transit est-ouest reste contré par la mise en sens unique de la rue Xavier De Bue, dans ce scénario, le transit ouest-est (Forest > Decroly > Brugmann) reste possible et donc la pression du trafic dans la rue De Bue et le contournement du parvis par le Nord potentiellement plus importante. »

- A2.3.11 Etude de mise à sens unique de la rue Victor Allard

Il s'agit d'une étude de mise en sens unique de la rue Victor Allard a déjà été menée en 2011. Cette étude réalisée en co-construction avec les habitants du quartier, envisageait 3 scénariis :

- Le maintien du double sens entre la rue Gatti de Gamond et l'avenue de l'Aulne ;
- La mise en sens unique entre l'avenue de la Princesse Paola et la rue Gatti de Gamond ;
- La mise en sens unique entre l'avenue de l'Aulne et la rue Gatti de Gamond.

Mesures liées

A2.4

Evaluation des incidences

Tableau 13 : Evaluation de la maille Globe/Altitude 100 (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	A2.3.6
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'+'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A2.3.1, A2.3.2, A2.3.3
	'+'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine	A2.3.7, A2.3.4
	'+'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	A2.3.4
Les aspects socio-économiques	'0'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	'+'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A2.3.5, A2.3.6
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	A2.3.6, A2.3.5, A2.3.4, A2.3.6
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'0'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	A2.3.3
L'environnement sonore et vibratoire	'0'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	A2.3.4
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/

	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A2.3.3
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	A2.3.6
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/

Conclusions

Les recommandations identifient et offrent des solutions aux enjeux de la maille dans le but d'améliorer l'accessibilité aux équipements et les espaces publics du quartier.

En ce qui concerne les différents scénarii, ils impactent positivement le territoire uclois, en résolvant des problématiques énoncées au travers du PCM. Ils favorisent généralement les modes doux et intègrent des attentions particulières aux équipements présents au sein de la maille (tels que les écoles, ou encore les pôles où l'on observe de nombreux commerces et équipements médicaux).

Recommandations

Les recommandations sont les suivantes :

- Prendre en compte la dynamique de trafic à l'ouest de la maille, en particulier celui lié au transit avec Forest en raison de la barrière urbaine que représente le parc Duden.
- Veiller à ce que les reports modaux soient maîtrisés pour tous les modes de transports (au regard des différents scénarii)

6.2.2.4 Action A2.4 : Maille Globe/Altitude 100 – Autres mesures

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action est portée sur les mailles de la commune d'Uccle. Plus précisément, il s'agit des actions suivantes :

- A2.4.1 Avenue Brugmann : plusieurs améliorations ont été mentionnées ci-avant (cf. Projet PCM point 3.3.10). Par ailleurs, la Commune pourra se référer en priorité à l'étude en cours pour le réaménagement du Square des Héros.
- A2.4.2 Rue de Stalle : une mesure est proposée dans l'axe 1, au point 2.4.3 du projet PCM concernant la SMV transports publics, afin d'améliorer la circulation de la ligne 74, assurant notamment la desserte du centre administratif au niveau de la rue de Stalle.
- A2.4.3 Rue Gatti de Gamond : de niveau auto-CONFORT, devra faire l'objet d'une étude à plus long terme afin de répondre aux standards lui incombant.

Mesures liées

A2.3

Evaluation des incidences

Tableau 14 : Evaluation de la maille Globe/Altitude 100 (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	+	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux (dont PMR)	A2.4.3, A2.4.1
	0	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	+	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	A2.4.2
	0	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	0	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	+	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A2.4.2
	+	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine	A2.4.1
	0	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	0	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	+	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A2.4.2
	+	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	A2.4.2
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	0	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximise les sources d'énergies renouvelables.	/

	'0'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	'0'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A2.4.1
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	A2.4.1
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/

Conclusions

La réalisation de ces mesures plus ponctuelles supplémentaires a un impact positif sur leur environnement, dans la continuité de celles proposées précédemment.

Recommandations

/

6.2.2.5 Action A2.5 : Mesures sur les autres mailles

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action est portée sur les mailles de la commune d'Uccle. Pour plus d'informations, se référer au PCM.

- A2.3.1 Réaliser une étude d'axe prévoyant le réaménagement du Dieweg (tronçon entre la gare de Calevoet et l'avenue Wolvendael)

Selon le PCM : « Le Dieweg représente un axe fortement emprunté par l'ensemble des usagers pour traverser toute la commune d'est en ouest. De niveau piéton-CONFORT/ PLUS, vélo CONFORT, TP-QUARTIER et auto-QUARTIER, cet axe ne répond toutefois pas aux standards fixés par la hiérarchie SMV. En effet, les trottoirs sont parfois très étroits, ou encore aucun cheminement cyclable n'est à noter (bien qu'un ICR passe sur le Dieweg entre l'avenue Circulaire et la gare de Calevoet) – cf. rapport de Diagnostic Phase 1. Une étude spécifique nécessitant une objectivation de la situation (relevés, comptages de trafic...) doit être menée pour repenser la circulation de l'ensemble des modes le long de cet axe. »

- A2.3.2 Réaliser une étude d'axe prévoyant le réaménagement de la chaussée de Saint-Job (tronçon entre la place Saint-Job et la rue de Wansijn – rue du Château d'Eau et rue du Repos)

Selon le PCM : « De la même façon que pour le Dieweg, la chaussée de Saint-Job constitue une traversée importante de la commune sur toute sa largeur en supportant un flux de véhicules important mais aussi de nombreux piétons, cyclistes et transports publics. De niveau piéton, vélo, TP-CONFORT (et auto-QUARTIER), cette chaussée n'assure pas des déplacements confortables, sécurisés et efficaces pour les modes actifs et les transports publics tel que prévu par ce niveau de SMV. Il s'agira donc de prévoir une étude sur l'ensemble de la chaussée, impliquant une révision du plan de circulation, un travail segmenté par tronçon, avec des comptages à l'appui. Cette étude devra s'inscrire dans la lignée de l'étude en cours pour le réaménagement de la place Saint-Job. »

- A2.3.3 Travailler, dans la mesure du possible, sur les axes constituant les bordures de mailles

Selon le PCM : « Comme déjà abordé précédemment pour les mailles Churchill et Globe-Altitude 100, les axes bordant les mailles doivent faire l'objet d'un travail afin de les rendre compatibles avec la hiérarchie SMV de niveau CONFORT. En effet, ces axes destinés à recevoir les véhicules en transit, doivent également pouvoir offrir des conditions de vie agréable aux habitants et usagers qui y habitent, travaillent, etc. »

- A2.3.4 Contacter les opérateurs de navigation pour un meilleur usage du réseau automobile

Selon le PCM : « Une partie du trafic de transit peut être le fruit d'un aiguillage des applications de navigation [...] La Commune, en collaboration avec la Région, contactera et/ou effectuera les démarches en vue d'indiquer aux opérateurs concernés la nouvelle hiérarchisation du réseau automobile sur le territoire et/ou les modification du plan de circulation, ce qui pourrait quelque peu contribuer à un meilleur usage du réseau routier Les principaux chantiers pourraient également être communiqués. »

Mesures liées

A2.1, A2.3

Evaluation des incidences

Tableau 15 : Action A2.5 : Mesures sur les autres mailles (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	‘+’	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux (dont PMR)	A2.3.1
	‘0’	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	‘0’	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	‘0’	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	‘0’	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	‘+’	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A2.3.4
	‘+’	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine	A2.3.2
	‘0’	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	‘0’	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	/
	‘0’	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	‘+’	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	A2.3.4, A2.3.3
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	‘0’	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	‘0’	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	‘+’	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	A2.3.2
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	‘0’	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	‘0’	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	‘0’	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	‘0’	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	/
	‘0’	L'espace public est confortable, sécurisant	/
	‘0’	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/
Conclusions			

La réalisation des autres mesures a un impact positif sur l'environnement. Elle se focalisent principalement sur les mesures connexes aux précédentes et sur les répercussions en bordure de maille.

Recommandations

/

6.2.3 AXE 3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ

6.2.3.1 Action A3.1 : Accès à l'information multimodale

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action propose de faire évoluer les stratégies de communication et de sensibilisation à destination de différents publics. Une précision pour chaque action est indiquée ci-dessous. Pour plus d'informations, se référer au PCM.

- **A3.1.1 Élargir l'accès à l'information**

Outre la pérennisation et l'intensification des canaux d'information existants, le PCM ambitionne le développement de points d'information en matière de mobilité sur le territoire communal.

Il pourrait notamment s'agir d'informations sur l'offre générale de mobilité, d'offrir la possibilité d'acheter des titres de transport, de recevoir des conseils personnalisés sur les solutions de mobilité ou encore d'offrir la possibilité de tester certaines formes de mobilité (vélos à assistance électrique, vélos cargo, engins de micromobilité, etc.).

Selon le PCM (extrait de l'action) : « Dans un premier temps, un tel guichet d'information assimilable à un « mobility corner » pourrait être mis en place au nouveau centre administratif rue de Stalle. Un second, pourrait être envisagé au Square des Héros dans le cadre du projet de réaménagement de la zone [...] ».

Mesures liées

Toutes

Evaluation des incidences

Tableau 16 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	+	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux (dont PMR)	A3.1.1
	0	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	0	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	0	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	0	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	0	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	+	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et le paysage	A3.1.1
	+	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	A3.1.1
Les aspects socio-économiques	+	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	A3.1.1

	‘+’	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A3.1.1
	‘0’	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	/
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	‘0’	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	‘0’	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	‘0’	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	‘-’	Diminution des besoins en revêtement non perméable	A3.1.1
	‘0’	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	‘0’	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols ‘morts’	/
L'être humain	‘+’	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A3.1.1
	‘+’	L'espace public est confortable, sécurisant	A3.1.1
	‘0’	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/

Conclusions

La réalisation des mesures permettent de sensibiliser les usagers sur les changements entrepris et de les informer sur les nouvelles pratiques de mobilité mises à sa disposition, ce qui aura tendance à améliorer la cohésion sociale et l'état de l'espace public (animation créée en raison de l'implantation d'un 'mobility corner'.

Cette nouvelle infrastructure viendra s'implanter à proximité des rues et lieux 'emblématiques' d'Uccle et potentiellement mettre en valeur l'espace public (selon l'infrastructure choisie). Cette nouvelle structure pourra animer l'espace public, mais nécessite -à priori- une imperméabilisation des sols (selon l'emprise de la nouvelle infrastructure).

Recommandations

- Choisir une entreprise d'économie sociale (ex. Cyclo) pour l'exploitation des futurs points d'information ;
- S'assurer que les 'Mobility corner' seront bien accessibles aux PMR ;
- S'assurer que l'implantation des points d'information va de pair avec une amélioration de la qualité des espaces publics qui les entourent ;
- Végétaliser les futurs points d'information et/ou leurs abords et les intégrer dans une gestion durable et soucieuse de la faune et de la flore.

6.2.3.2 Action A3.2 : Stratégie de communication

Liste des actions concernées et rapide description

- A3.2.1 Communiquer sur la prime bruxell'air

Dans le cadre de la mise en place dans le cadre de la Low Emission Zone (LEZ), la prime Bruxell'Air constitue un soutien financier de la Région Bruxelles-Capitale à destination des bruxellois et bruxelloises désireuses de se déplacer avec un autre mode de déplacement que leur voiture personnelle. En échange de l'abandon du véhicule, un budget mobilité est délivré, proposant un panel de services de mobilité à dépenser par ménage.

- A3.2.2 Communiquer et sensibiliser pour une meilleure cohabitation entre usagers de la route

Différentes campagnes de sensibilisation et d'information devront être menées par la Commune, de même qu'une diffusion sur l'ensemble des canaux de communication à disposition pour toucher le plus grand nombre ou encore via des formations (formations pour rouler dans le trafic par exemple, avec Pro Velo ; brevets du cycliste à destination des enfants de primaire, etc.).

- A3.2.3 Communiquer et sensibiliser pour encourager le recours aux systèmes d'autopartage – l'exemple de cozywheels

L'autopartage est une solution de mobilité qui permet de disposer d'une voiture sans nécessairement en posséder une à titre personnel.

- A3.2.4 Faire appliquer les régimes de vitesse

Face aux problèmes de vitesse des véhicules motorisés, la stratégie recommandée pour faire appliquer le régime de vitesse en vigueur est la suivante :

- Bien informer sur la limitation de vitesse appliquée et sensibiliser les automobilistes à son bon respect.
- Poursuivre les actions des gestionnaires de voiries sur l'environnement et le partage de l'espace public : rétrécissement de voirie, dispositifs ralentisseurs, etc.
- En dernier recours ou de façon temporaire, des mesures répressives devront être considérées.

- A3.2.5 Communiquer sur le nouveau guide de la mobilité de la commune

La Commune travaille à l'élaboration d'un guide en matière de mobilité sur son territoire. La Commune veillera donc à mettre à la disposition des habitants cette nouvelle source d'information en matière de mobilité. Ce guide pourrait notamment être distribué au niveau de la Commune à l'occasion des inscriptions en tant que nouveau résident, ajouté en pièce-jointe lors de toute demande de renseignement, etc.

- A3.2.6 Informer la population des choix et changements

La Commune veillera à la bonne information des citoyens concernant les changements opérés et à venir sur le territoire, notamment lors de la mise en œuvre du nouveau plan de circulation pour les mailles Churchill et Globe-Altitude 100. Cela pourra par exemple prendre la forme de bannières dans l'espace public, de séances d'information voire de stands organisés dans l'espace public.

- A3.2.7 Améliorer la signalétique depuis et vers les nœuds intermodaux

La Commune veillera au développement de la signalétique aux abords des nœuds intermodaux. Il s'agira notamment de proposer une réelle identité visuelle, permettant de les identifier rapidement en tant que « hub de mobilité ». Cela peut notamment s'illustrer au niveau de la gare de Stalle où aucune signalisation n'est présente depuis le rond-point Gatti de Gamond, permettant d'indiquer la présence de la gare SNCB. Ailleurs, l'identification des nœuds intermodaux sera à développer.

- A3.2.8 Communiquer spécifiquement à destination du public scolaire

Une stratégie de communication spécifique devra être mise en place à destination des établissements scolaires en vue d'inciter encore davantage d'enfants (ainsi que le personnel enseignant et éducatif) à se rendre à l'école autrement qu'en voiture individuelle.

Mesures liées

Toutes

Evaluation des incidences

Tableau 17 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise l'usage des modes doux (dont PMR)	A3.2.2, A3.2.3, A3.2.5
	'0'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'+'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A3.2.5
	'+'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'+'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	A3.2.1, A3.2.3, A3.2.5
	'+'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A3.2.8
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux et équipements	A3.2.8
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'+'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	A3.2.1
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	A3.2.1, A3.2.3
L'environnement sonore et vibratoire	'0'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement	/

		de la biodiversité, de la faune et de la flore	
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A3.2.3, A3.2.4, A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	A3.2.2, A3.2.4, A3.2.5, A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	/

Conclusions

Ces différentes permettent de sensibiliser les usagers sur les changements entrepris et de les informer sur les nouvelles pratiques de mobilité mises à sa disposition. Certaines actions auront un impact dans l'espace public et dans la perception de ce dernier (A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8) et selon le type de structure choisie, l'espace public peut s'en retrouver amélioré.

La cohésion sociale et la sécurité de tous les usagers sont également améliorés via ces différentes actions et la communication prévus.

Les aspects socio-économiques sont concernés par l'action A3.2.8, qui porte spécifiquement sur les équipements de la commune et sur leur public.

Recommandations

/

6.2.3.3 Action A3.3 : Accès aux services de mobilité

Liste des actions concernées et rapide description

- A3.3.1 Développer l'offre en stationnement vélo sur l'espace public**

Cette action préconise, parallèlement à son plan stationnement, le développement progressif de son offre en stationnement vélo sur son espace public (que ce soit de courte durée avec des dispositifs de type arceau/ U inversé ou pour le stationnement de la moyenne à longue durée via des arceaux couverts et/ou des locaux et boîtes fermés).
- A3.3.2 Prêter une attention particulière au stationnement vélo lors de tout nouveau projet urbain/ immobilier**

Cette action prévoit de prêter une attention à la qualité de ces dispositifs de stationnement et à la bonne prise en compte des différents types de vélos et de l'offre à destination des visiteurs dans le cadre de nouveaux projets.
- A3.3.3 Étendre l'offre en mobilités partagées : Villo ! et Cambio**

Cette action prévoit d'étendre l'offre de Villo ! et de Cambio dans les zones actuellement non couvertes et de renforcer l'offre aux endroits stratégiques
- A3.3.4 Faciliter l'accès à l'offre en véhicules partagés**

Cette action prévoit que la commune améliore le développement de l'offre en mobilité partagée, en particulier en « station fixe », via la mise à disposition de places visibles et accessibles aux opérateurs dédiés.
- A3.3.5 Encadrer le stationnement des engins de micromobilité**

Selon le PCM : « La Région travaille à un encadrement du stationnement des engins de micromobilité et leurs opérateurs, qu'il s'agira de mettre en application. Dans l'attente d'un cadrage régional, la Commune d'Uccle est en cours de réflexion pour la prise de mesures visant à réglementer ce stationnement sur son territoire. »

Mesures liées

Toutes

Evaluation des incidences

Tableau 18 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	+	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux (dont PMR)	A3.3.1, A3.3.2
	+	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirée ou améliore les conditions de stationnement en voirie	A3.3.3, A3.3.4, A3.3.5
	0	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	0	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	+	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	A3.3.1, A3.3.2
	+	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	A3.3.1, A3.3.3

Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'0'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	/
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'+'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	A3.3.3, A3.3.4, A3.3.5
	'0'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	/
	'0'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	/
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'+'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	A3.3.3, A3.3.4
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	A3.3.3, A3.3.4
L'environnement sonore et vibratoire	'+'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	A3.3.1, A3.3.2
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'0'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	/
	'0'	L'espace public est confortable, sécurisant	/
	'+'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	A3.3.1, A3.3.2

Conclusions

Les deux premières mesures concernent l'accessibilité et l'augmentation de l'offre en stationnement vélo, ce qui répond aux enjeux énoncés au sein du diagnostic (et qui correspond par ailleurs aux ambitions portées par la Région).

Les trois autres actions permettent de mieux réguler le stationnement et d'offrir aux habitants et visiteurs d'autres possibilités dans les modes de déplacements (notamment via des voitures et autres modes de déplacement partagés). Ces actions sont bien entendu bénéfiques pour le développement de la commune d'Uccle et pour leurs habitants.

Recommandations

/

6.2.3.4 Action A3.4 : Exemplarité de l'administration communale

Liste des actions concernées et rapide description

- A3.4.1 Mise à jour de son plan de déplacements d'entreprise (PDE)**

Une actualisation de son PDE a été lancée, faisant suite aux changements liés au déménagement des services de la commune.
- A3.4.2 Faciliter les déplacements domicile-travail des agents autrement qu'en voiture (et inversement)**

Afin d'encourager les agents à se rendre à la Commune autrement qu'en voiture, cette dernière prendra les mesures complémentaires à celles déjà existantes (remboursement abonnement TP, indemnité vélo, etc.).
- A3.4.3 Faciliter davantage les déplacements professionnels autrement qu'en voiture**

Il s'agit d'encourager les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements professionnels (à ce jour, selon le PCM d'Uccle, une flotte de 7 scooters électriques, 5 vélos musculaires, 13 vélos à assistance électrique et 5 vélos cargo sont mis à la disposition des employés). Il s'agira donc de veiller à la bonne connaissance de l'existence de ces engins auprès du personnel, et d'encadrer leur utilisation.
- A3.4.4 Poursuivre la verdurisation de la flotte des véhicules communaux**

La Commune a déjà entrepris des travaux de décarbonisation de sa flotte de véhicules de services (42 véhicules électrique) et elle ambitionne d'atteindre une électrification de sa flotte de 30% à l'horizon 2025 et 40% en 2030 et dans le cadre du PCM, il s'agira de poursuivre cette démarche.
- A3.4.5 Étudier la possibilité de mutualisation de la flotte de véhicules communaux**

La Commune d'Uccle étudiera la possibilité de permettre la location à moyen terme de certains véhicules communaux pour les habitants, en dehors des heures de bureau.

Mesures liées

Toutes

Evaluation des incidences

Tableau 19 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	+	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux (dont PMR)	A3.4.2, A3.4.3, A3.4.4
	+	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	A3.4.5
	0	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	0	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	0	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	0	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	0	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine	/

	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'+'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	A3.4.1, A3.4.2, A3.4.3
	'+'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A3.4.1, A3.4.2, A3.4.3
	'0'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	/
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'+'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximise les sources d'énergies renouvelables.	A3.4.2, A3.4.3
	'+'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	A3.4.1, A3.4.2, A3.4.3, A3.4.4
L'environnement sonore et vibratoire	'0'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	A3.4.2, A3.4.3
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A3.4.1, A3.4.5
	'0'	L'espace public est confortable, sécurisant	/
	'+'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts et la pratique d'une activité physique	A3.4.2, A3.4.3

Conclusions

Les différentes actions énoncées ci-dessus permettent de favoriser d'autres modes de transports et des modes partagés, spécifiquement adressés aux les habitants dans le cadre de leurs déplacements entre leurs domiciles et leurs entreprises. Ces actions sont donc bénéfiques pour le climat, mais également dans le cadre de nouvelles pratiques de la mobilité.

Recommandations

/

6.2.3.5 Action A3.5 : Accompagnement des acteurs locaux

Liste des actions concernées et rapide description

- A3.5.1 Échanger avec les acteurs socio-économiques locaux

La Commune échangera avec les acteurs socio-économiques afin d'identifier les difficultés, les besoins, et les éventuelles mesures pour faciliter le recours à des modes de déplacements durables.

- A3.5.2 Poursuivre et étendre le champ des événements faisant la promotion d'une mobilité plus durable

La Commune poursuivra l'organisation d'événements faisant la promotion d'une mobilité plus durable ; lesquels s'adresseront à d'autres modes de déplacement (micromobilité, transport à la demande, etc.) que le vélo (actuellement majoritairement mis en avant).

- A3.5.3 Soutenir la mise en place d'actions portées par les acteurs locaux

Cette action est spécifiquement portée sur les plans de déplacements scolaires (PDS). Un PDS permet à une école de mieux connaître et comprendre son profil en matière de mobilité et d'établir les actions permettant d'augmenter l'utilisation de la marche, du vélo et de la trottinette et ainsi d'améliorer la sécurité routière, la qualité de vie et l'accessibilité de l'école et de ses abords pour tous.

- A3.5.4 Poursuivre le renforcement de la visibilité et sécurité des abords d'écoles

Cette action est complémentaire à celles entreprises pour l'apaisement de la circulation dans les mailles et notamment aux abords d'écoles (ex : sens unique rue E. Cavell devant l'école Notre-Dame des Champs).

Mesures liées

Toutes

Evaluation des incidences

Tableau 20 : Evaluation des incidences de l'axe 3 : Communication (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	+	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux (dont PMR)	A3.5.1, A3.5.2, A3.5.3, A3.5.4
	0	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	/
	0	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	0	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	0	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	0	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	+	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine et du paysage	A3.5.4
	+	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation	A3.5.4

		possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	
Les aspects socio-économiques	‘+’	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	A3.5.2, A3.5.3
	‘+’	L’action favorise la mixité et les activités économiques.	A3.5.3, A3.5.4
	‘0’	L’action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	/
L’air, le climat, l’énergie et les déchets	‘0’	L’action réduit les consommations d’énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d’énergies renouvelables.	/
	‘0’	L’action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l’électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L’environnement sonore et vibratoire	‘0’	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	‘0’	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	‘0’	L’action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	‘0’	L’action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols ‘morts’	/
L’être humain	‘+’	Favorise les aspects de cohésion sociale de l’espace public	A3.5.1, A3.5.2, A3.5.3, A3.5.4
	‘0’	L’espace public est confortable, sécurisant	/
	‘0’	L’action favorise l’accessibilité des espaces verts et la pratique d’une activité physique	/

Conclusions

La réalisation des mesures permettent de sensibiliser les usagers sur les changements entrepris et de les informer sur les nouvelles pratiques de mobilité mises à sa disposition.

De plus, ces actions visent également les abords d’écoles et leurs modes de déplacements, ce qui peut générer des interventions améliorant l’espace autour de ces écoles (meilleure visibilité de ces dernières, meilleur partage des modes de transports et potentiellement amélioration des espaces publics).

Recommandations

/

6.2.4 AXE 4 : DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE GLOBALE DE STATIONNEMENT

6.2.4.1 Action A4.1 : Ancrer la politique de stationnement à Uccle dans une approche « servicielle » et multimodale, pour répondre aux différents usages et besoins de mobilité.

Liste des actions concernées et rapide description

Cette action propose de faire évoluer les stratégies de stationnement afin de mieux faire correspondre l'offre et la demande tout optimisant l'usage des espaces alloués à cet effet. Une précision pour chaque 'sous-action' est indiquée ci-dessous. Pour plus d'informations, se référer au PCM.

- **A4.1.1 Poursuivre l'approche orientée usager et augmenter le niveau de service offert en matière de stationnement.**

Cette action porte sur la simplification des démarches liées à la politique de stationnement dans la commune (en lien par exemple avec les demandes de renouvellement de cartes de dérogation, demande de cartes PMR, etc.). L'action prend également en considération l'accueil « physique » aux guichets de l'administration communale (notamment en parallèle avec le nouveau centre administratif).

- **A4.1.2 Communiquer et informer sur la mise en œuvre de la politique de stationnement**

Cette action prévoit que la commune d'Uccle effectue régulièrement une communication sur sa politique de stationnement (communications portant tant sur le fond que sur la forme, sur les règles et sur les objectifs de sa politique de stationnement).

Mesures liées

A1.7, A1.8

Évaluation des incidences

Tableau 21 : Évaluation des incidences de l'axe 4 : Stationnement / Action A4.1 (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Évaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux et PMR	A4.1.2
	'+'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	A4.1.1, A4.1.2
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'0'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'0'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	'0'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine	/
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'+'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	A4.1.2

	‘+’	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A4.1.1, A4.1.2
	‘0’	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	/
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	‘0’	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	/
	‘0’	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	‘0’	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	‘0’	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	‘0’	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/
	‘0’	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	‘+’	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A4.1.1, A4.1.2
	‘+’	L'espace public est confortable, sécurisant	A4.1.1, A4.1.2
	‘0’	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	/

Conclusion sur les incidences

Les actions touchant à la communication et à la sensibilisation de la politique de stationnement d'Uccle ont pour conséquence de réduire potentiellement les besoins de possession d'un véhicule privé (selon la communication émise par la commune – action A4.1.2) et la contrainte liée au stationnement.

Cette action a un impact positif principalement dans le domaine de la mobilité (stationnement), dans le domaine socio-économique et celui de l'être humain (selon la communication choisie, une réduction des risques liés au stationnement et une augmentation de la cohésion dans l'espace public sont à prévoir).

Recommandations

- Veiller à harmoniser dans la mesure du possible la réglementation communale matière de stationnement avec celle des autres communes de la région.
- Etablir un plan / communiqué présentant aux citoyens les bonnes attitudes à avoir (du bon respect des règles de conduite et de stationnement – tant d'un point de vue des véhicules que des cyclistes et piétons)

6.2.4.2 Action A4.2 : Mieux orienter la demande de stationnement entre la voirie et le « hors voirie » selon les sites et les usages attendus pour l'espace public

Liste des actions concernées et rapide description

- A4.1.3 Adapter la tarification et/ou la durée du stationnement en voirie

Il est prévu que la commune veille à un renforcement progressif de sa politique de stationnement (adaptation des tarifs et durées de stationnement), en concertation avec les communes voisines bruxelloises et flamandes afin d'éviter tout report du stationnement hors zones réglementées. Certaines mesures sont énoncées à titre d'exemple, à savoir : créer des groupes de travail, etc.

- A4.1.4 Assurer le respect de la réglementation en vigueur

Cette action projetée de veiller au maintien de contrôles fréquents, notamment via les technologies de caméra ANPR et autres formes de dématérialisation des contrôles, principalement au niveau des zones commerçantes (pour augmenter la rotation au sein de cette zone) et au niveau des zones riveraines (dans un objectif de préservation de ces espaces dédiés aux habitants).

- A4.1.5 Encourager l'autopartage

Cette action entend encourager l'autopartage via une série de mesures proposées, telles que l'offre de carte de dérogations 'riverains' aux ménages inscrits dans le système d'autopartage de type 'Cozywheels', etc.

- A4.1.6 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

Cette action préconise de privilégier la mise à disposition de carte de dérogation aux usagers qui contribuent à l'apport d'une valeur ajoutée au fonctionnement de la Commune (professionnels de la santé, de la construction, etc.).⁴⁸ Le PCM préconise un suivi plus poussé de cette mesure afin que la commune bénéficie d'une plus-value de cette démarche administrative (via un partage des actualités et projets en lien avec sa politique de mobilité, rendre possible un monitoring et mettre en avant les bonnes pratiques, inciter les établissements à réaliser les plans de déplacements etc.)

- A4.1.7 Assurer un nombre adapté de zones de livraisons et le respect de celles-ci

Il s'agit d'intégrer dans la politique de stationnement communale les besoins des commerces ucclois. Selon le PCM d'Uccle, « *En ce sens et conformément au PACS, la Commune évaluera la nécessité de :*

- *Mettre en place de nouvelles aires de livraison ;*
- *Monitorer le respect des aires existantes ;*
- *Intensifier au besoin le contrôle de celles-ci, dans une logique de « tolérance zéro ».*

Ce travail sera réalisé en cohérence avec la perspective d'une gestion plus durable des marchandises sur le territoire communal. »

- A4.1.8 Encourager la mutualisation des espaces de stationnement, notamment ceux localisés « hors voirie ».

Cette action est centrée autour de l'identification d'agents spécialisés et la tenue de réunions liées à cette mutualisation, l'évaluation de cette dernière, la valorisation des bonnes pratiques,

⁴⁸ Selon le PCM d'Uccle : « *Actuellement au conformément au Règlement communal, la demande de la carte de dérogation « professionnelle » doit être accompagnée, selon le cas, soit d'un plan de déplacement scolaire ou d'entreprise, soit d'un équivalent approuvé. »*

l'organisation de sessions d'informations (volet informatif à destination des acteurs socio-économiques ucclois), etc.

Mesures liées

A1.7, A1.8

Evaluation des incidences

Tableau 22 : Evaluation des incidences de l'axe 4.2: Stationnement (source : CSD Ingénieurs, 2023)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel	Exemple d'action
La mobilité	'+'	Favorise le transfert modal et l'usage des modes doux et PMR	A4.1.5
	'+/-'	L'action augmente l'offre stationnement hors-voirie ou améliore les conditions de stationnement en voirie	A4.1.3 A4.1.6 A4.1.7 A4.1.8
	'0'	L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	/
	'+'	Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	A4.1.6
	'0'	L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	/
Les paysages, l'urbanisme et le patrimoine	'0'	L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	/
	'0'	L'action contribue à la mise en valeur du patrimoine	/
	'0'	L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	/
Les aspects socio-économiques	'+'	Prise de conscience des nouvelles pratiques de mobilité et de ses atouts	A4.1.5
	'+'	L'action favorise la mixité et les activités économiques.	A4.1.6
	'+'	L'action favorise les liens et la mise en valeur des noyaux commerciaux	A4.1.7
L'air, le climat, l'énergie et les déchets	'+'	L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	A4.1.5
	'0'	L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	/
L'environnement sonore et vibratoire	'0'	Diminue les nuisances sonores liées au trafic	/
Les sols, la gestion des eaux et la faune/flore	'0'	Diminution des besoins en revêtement non perméable	/
	'0'	L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	/

	'0'	L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	/
L'être humain	'+'	Favorise les aspects de cohésion sociale de l'espace public	A4.1.3, A4.1.4, A4.1.5
	'+'	L'espace public est confortable, sécurisant	A4.1.3, A4.1.4
	'0'	L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	/

Conclusion sur les incidences

Les actions proposées visent à optimiser l'usage du stationnement en privilégiant son utilisation parcimonieuse et un contrôle plus soutenu.

D'un point de vue socio-économique, l'élargissement de l'offre en aires de livraison est de nature à diminuer les discontinuités au sein de la commune au sein du territoire et sont au bénéfice des commerçants. En revanche, la réservation d'emplacement de stationnement pour certaines catégories d'utilisateurs réduit la flexibilité d'usage de ces emplacements (A.4.2.6). En contrepartie, si des emplacements sont prévus pour les professionnels mobiles, l'action facilite les déplacements les professionnels de la santé et du secteur de la construction sur le territoire communal.

Enfin, les actions touchant à la communication et à la sensibilisation des espaces et de la politique de stationnement ont pour conséquence de réduire les besoins de possession d'un véhicule privé et la contrainte liée au stationnement.

Recommandations

/

6.3 Interactions entre les facteurs

Le diagnostic et l'analyse des incidences ont été réalisés par thématique environnementale. Or, les incidences sur l'environnement ne peuvent évidemment pas être considérées comme étant une somme de différents domaines qui n'interagissent pas les uns avec les autres.

Plusieurs fortes interactions ont ainsi été relevées lors de l'évaluation des incidences du projet de PCM. Elles sont décrites ci-dessous.

- *Mobilité / Urbanisme / Aspects socio-économiques / Être humain* : De nombreuses actions proposées dans le projet de PCM visant à améliorer la circulation des modes actifs et des TP contribuent également à améliorer l'aspect urbanistique et l'appréciation globale des espaces publics. Cela est particulièrement le cas pour les interventions en mobilité menant à un réaménagement de façade en façade de voirie ou de places. De plus, l'amélioration de l'espace public impacte aussi positivement les commerces et entreprises sur le territoire communal. Par ailleurs, une meilleure gestion des livraisons est positive pour le bon fonctionnement des entreprises.
- *Mobilité / Être humain* : De nombreuses mesures de mobilité – telles que celles visant la réduction du trafic de transit, la réduction des vitesses de circulation et l'aménagement d'infrastructures piétonnes / cyclables de qualité et permettant des déplacements directs, confortables et agréables – vont de pair avec une amélioration de la sécurité routière, en particulier pour modes actifs qui sont plus vulnérables en cas d'accident. Inversement, l'amélioration de la sécurité routière encourage aussi davantage de personnes à se déplacer à pied / à vélo. Enfin, la marche à pied et le vélo sont aussi positifs pour la santé des citoyens, notamment dans la lutte contre l'obésité.
- *Mobilité / Qualité de l'air / Environnement sonore et vibratoire / Microclimat* : L'augmentation des moyens alternatifs à la voiture individuelle est positive pour la qualité de l'air et l'environnement sonore, tant au niveau local que régional. Le trafic routier est en effet une source importante de pollution de l'air et de nuisances sonores. Sa réduction contribue également à la lutte contre le changement climatique.
- *Mobilité / Flore et Faune / Sols et eaux / Microclimat* : Les réaménagements de l'espace public en faveur d'une meilleure mobilité peuvent améliorer la valeur écologique du territoire et la gestion des eaux tout en limitant le taux d'imperméabilisation du sol. Ce type de mesure est par ailleurs positif dans la lutte contre le l'effet d'îlot de chaleur. Ce dernier sera un enjeu d'autant plus important dans les décennies à venir compte tenu des vagues de chaleur qui seront plus fréquentes dans le contexte du réchauffement climatique.

7. CONCLUSION

7.1 Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM

Le présent rapport (RIE) porte sur l'évaluation des incidences environnementales du projet de Plan communal de mobilité (PCM) de la commune d'Uccle. Le RIE s'est appuyé sur un diagnostic de la situation existante ainsi que sur les objectifs stratégiques pour les territoires régional et communal afin d'identifier si le projet de PCM répond de manière adaptée aux enjeux environnementaux identifiés.

Les principaux impacts prévisibles du projet de PCM sont attendus dans les domaines de la mobilité et de l'être humain (sécurité et santé). En effet, la majorité des actions proposées visent spécifiquement à améliorer les conditions de circulation des modes actifs (piétons, cyclistes ou équivalents) et des transports en commun ainsi que la sécurité routière. La continuité des itinéraires, le confort et la sécurité routière devraient ainsi s'en trouver améliorées.

Le projet de PCM s'inscrit ainsi dans les objectifs de la politique régionale qui vise l'amélioration de la qualité de l'air et du confort de vie des habitants en région bruxelloise.

En ce qui concerne la circulation automobile, le projet de PCM entend réduire le volume de trafic automobile par le développement et l'amélioration de la qualité des infrastructures et de l'offre des autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, et par un accompagnement des acteurs locaux. Le plan vise à inciter les automobilistes à ne pas transiter par les différentes mailles couvrant le territoire tout en facilitant les conditions de circulation, dans le respect des principes du PRM Good Move.

L'exercice d'évaluation est particulièrement utile pour étudier les impacts des changements relatifs à la mobilité. Ceux-ci sont jugés globalement positifs pour l'environnement, étant donné la réduction des nuisances liées au trafic routier et les possibilités de transformation de l'espace public libéré (dans certains axes) pour potentiellement d'autres usages.

En ce qui concerne la réduction du stationnement en voirie, l'amélioration des moyens de déplacement alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports publics, voitures partagées, ...) et la recherche d'une compensation (partielle) en hors voirie sont proposés par le projet de PCM pour réduire les nuisances négatives pour les habitants concernés.

Plusieurs actions déjà initiées par ailleurs sont reprises dans le projet de PCM afin d'être appuyées. Il s'agit notamment de projets de réaménagement déjà planifiés, de projets ou actions bénéficiant d'un financement propre ou encore d'actions qui pourraient être mises en place sans l'intervention ou l'aide des autorités publiques (ex. PDE et PLE ambitieux d'entreprises). Par ailleurs, le projet de PCM a pour valeur ajoutée d'offrir notamment une vision d'ensemble des développements en cours et futurs au sein du territoire communal, susceptibles d'impacter la mobilité. La spécialisation multimodale des voiries et la programmation du plan d'actions présentées dans le projet de PCM tiennent compte de ces divers projets. Pour toutes les autres actions, la non-mise en œuvre du projet de PCM entraînerait une perte de bénéfice environnemental.

Dans le cas des actions portant sur l'espace public, le bénéfice environnemental du projet de PCM serait plus important si l'augmentation des espaces verts et la création de dispositifs pour la gestion intégrée de l'eau pluviale sont systématiquement planifiés.

7.2 Suivi de l'évolution de la qualité environnementale

Suivi environnemental

Le suivi par l'autorité doit permettre de contrôler les effets notables sur l'environnement induits par la mise en œuvre du Plan communal de mobilité (PCM) d'Uccle. Il vise à s'assurer que les opérations et actions prévues satisfont à toutes les exigences environnementales réglementaires et contribuent à la poursuite des ambitions environnementales de la Région de Bruxelles-Capitale, tenant compte des recommandations formulées dans le présent RIE.

Le suivi sera assuré principalement par la commune d'Uccle. Toutefois, d'autres acteurs (notamment Bruxelles-Mobilité, la STIB et les communes voisines) sont également directement impliqués dans la réalisation des actions et donc dans le suivi de la qualité environnementale de celles-ci.

Indicateurs et outils de suivi

Pour assurer le suivi, les acteurs peuvent se baser sur les données existantes au sein de l'administration communale (ex. comptages réalisés), de Bruxelles-Mobilité (ex. plateforme MobiGIS, Observatoire du Vélo) et de Bruxelles-Environnement (ex. plateforme Geodata), mais aussi au sein des comités de quartier, via la police locale, les associations cyclistes, les associations des piétons, etc.

Fréquence du suivi

Le chargé d'étude recommande de réaliser le suivi de la qualité environnemental du PCM au minimum tous les 5 ans et ce, de façon suffisamment anticipée pour pouvoir rectifier les actions si nécessaire (et engager les éventuelles études complémentaires préalables).

Éléments attestant que l'auteur est un expert compétent⁴⁹

La société anonyme CSD Ingénieurs Conseils, qui fait partie du groupe européen CSD INGENIEURS, est agréée en Région de Bruxelles-Capitale pour la réalisation d'études d'incidences, sous le numéro 001394049 (expirant le 27 août 2030). Les coordonnées du siège d'exploitation bruxellois sont indiquées sur la page de garde du présent rapport.

Au sein du département Environnement de CSD INGENIEURS, une équipe de sept personnes est exclusivement affectée à la réalisation d'évaluations environnementales sur des plans et projets en Région de Bruxelles-Capitale. Cette cellule spécialisée et pluridisciplinaire, composée de deux bioingénieurs, un géographe, un urbaniste, un paysagiste et un biologiste, est conduite par Stanislas MICHOTTE (architecte de formation) qui bénéficie d'une expérience de près de 15 années dans l'évaluation des incidences, principalement en Région de Bruxelles-Capitale, avec la réalisation de plusieurs rapports sur les incidences environnementales relatifs à des plans stratégiques et/ou opérationnels.

En outre, la cellule dédiée aux activités bruxelloises bénéficie en permanence du support technique et opérationnel d'experts spécialisés dans une thématique environnementale particulière, telle que l'environnement sonore, la biodiversité, la pollution du sol ou encore l'utilisation rationnelle de l'énergie. Ainsi, les succursales Bâtiment et Mobilité d'une part et les départements Sol et Biodiversité d'autre part fournissent régulièrement un appui technique à l'équipe généraliste basée à Anderlecht.

Sous la supervision du chef de département, la cheffe de projet Emeline SOUTIF, biologiste spécialisée en environnement, a travaillé à l'élaboration du présent rapport avec l'appui de l'équipe bruxelloise.

6

⁴⁹ Conformément à l'art. 175/16, 9° du CoBAT.