

PROJET DE PCM UCCLE – AVIS CCUA

Le Conseil Consultatif Ucclois des Aîné.e.s (CCUA) se réjouit que certaines des recommandations émises à la suite de l'enquête sur la mobilité des seniors uccloises et ucclois aient été prises en compte dans le PCM. Outre le futur comité de suivi composé de la STIB, de LIJN, TEC, SNCB et Police annoncé lors des dernières séances d'information, il semble opportun de constituer un **Comité d'accompagnement** avec des représentants des collectifs et associations d'Uccle (CCCPSH, CCUA, Collectif citoyen du parc Schlumberger, Comité de quartier Fond'Roy, ACQU, Quartier Oxy 15 ou encore le Comité Kinsendael cités à la p.18 du RIE) afin de suivre l'évolution de la mise en œuvre du PCM et des recommandations dudit RIE. Un échange avec les acteurs socio-économiques locaux dont les divers conseils consultatifs concernés par la mobilité est d'ailleurs évoqué aux pages 12-13 et 103 du PCM.

La **sécurité** pour tous et pour tous les modes de déplacement est un des maîtres mots du PCM. **Veiller à l'articulation et à la cohérence des divers projets** envisagés comptera parmi les facteurs de réussite. Il importe également de rappeler la responsabilité des acteurs des différents chantiers affectant notre espace public (gestionnaires de réseaux et gestionnaires de voiries) qui doivent veiller à la sécurité des personnes, et particulièrement des aîné.e.s plus vulnérables, par des couloirs de contournement respectant les normes légales en termes de largeur et de balisage, et de remise en **pristin état** des trottoirs après travaux.

Les documents présentés sont riches dans leurs prémices (diagnostic et RIE), complets dans beaucoup de leurs recommandations générales, mais parfois incomplets quant aux actions concrètes sur le terrain. Nous relevons deux catégories d'actions nécessaires à la cohérence du plan : les actions propres de la compétence communale et les actions de compétence régionale, mais dont la commune doit faire le relai auprès la ministre de la Mobilité, plutôt que de les passer sous silence (dans la suite du texte ces mentions seront précédées d'un **R**)

RESEAU PIETON

- ✓ Nous souscrivons aux actions prioritaires du plan PAVE, en vue de remédier aux :
 - Largeurs insuffisantes
 - Irrégularités de surfaces
 - Ligne vigilance pour les passages piétons, dont le nombre doit augmenter
 - Encombres de trottoirs par usages privés (terrasses, motos, trottinettes)
 - Défauts d'entretien (racines, ...)
 - Haies débordantes à tailler en limites de l'espace public

Nous estimons important que tous les passages piétons soient éclairés la nuit, de préférence au moyen d'éclairages personnalisés en intensité.

Le plan Pave renvoie à 300 kms de trottoirs de qualité variable nécessitant des actions communales. Un plan trottoir lancé par Schaerbeek, avec une cotation de 0 à 5 de toutes les sections de trottoirs intégrant plusieurs critères, a permis

d'identifier les priorités. Nous appelons de nos vœux un tel PLAN TROTTOIR à Uccle

- ✓ Ce PLAN TROTTOIRS (p.24) a une haute valeur ajoutée pour les seniors. Sans être exhaustifs, nous notons les abords du carrefour Ch d'Alseberg/Rittweger, le tronçon Messidor vers Alseberg menant également à une école et à une crèche communale avec des trottoirs exécrables actuellement se situe en SMV bleu Confort (fig.1 p.15). La Commune a réalisé la réfection des trottoirs de Messidor entre Brugmann et Churchill (pt 43 p.18), mais l'axe vers Alseberg n'est pas repris dans les projets planifiés (p.19) ni dans ceux en réflexion (p.20). Il convient par ailleurs de réaménager rapidement le croisement Messidor/Brugmann (p.30) en raison de sa dangerosité pour tous les modes de déplacement. Les cyclistes empruntent les trottoirs pour tourner vers Messidor ou le passage clouté pour se diriger vers Brugmann en dépit des piétons, qui traversent au feu vert. Souvent peu de respect du code de la route de leur part et de celle des automobilistes (voir également p. 94) qui met tout le monde en danger. Point noir relevé en ZACA (pp 30,53 et 67) qui prouve la nécessité d'une bonne coordination et réflexion pour la mise en œuvre globale du chantier.
- ✓ Nous relevons aussi la rénovation des trottoirs rue Roberts-Jones devant l'école primaire, l'avenue Errera fort fréquentée par les familles avec poussettes et les seniors, la rue Langeveld côté Cavell dont les trottoirs sont quasi inexistant, l'avenue Montjoie, entre Brunard et le rond-point Cavell (trottoir étroit quasi impraticable à cause de carrés d'arbres à supprimer à cet endroit)
- ✓ **R** La chaussée de la Hulpe, principale liaison entre Uccle et W-B n'est pas traitée (couleure noire de limite communale). Il est déterminant d'améliorer le confort et la sécurité des piétons/cyclistes sur la chaussée de la Hulpe forestière entre Lorraine et Roosevelt : manque d'éclairage, dolomie ravinée aux abords de la chaussée, étroitesse de la voirie entre 2 talus, ...Ils sont abandonnés à leur sort.
- ✓ **R** Traversées piétonnes de la drève de Lorraine à sécuriser, car pas éclairée la nuit : sur l'axe piéton confort à créer, sur la traversée de l'avenue du Fort Jaco et à hauteur du chemin des Deux Montagnes. Sécurisation via un éclairage bas spécifique de traversée piétonne
- ✓ Plusieurs trottoirs très étroits sont présents à Uccle : avenue Dolez entre Engeland et Percke ; rue du Bourdon entre square des Braves et Moensberg ; chaussée de St-Job ; la rue Langeveld - etc...Le PCM devrait rechercher les meilleures solutions pour chaque situation : lampadaires accrochés aux façades, zone 20, sens unique pour élargir les trottoirs, suppression de stationnements ...

RESEAU VELOS

La carte des initiatives vélos s'appuie sur **3 axes majeurs (Vélo Plus)**

- ✓ **R** Les 2 lignes RER vélo le long des voies ferrées (L26 et L124), pour lesquelles nous sommes en attente de clarification de Beliris et de BE : pas dans un futur proche

- ✓ **R** L'axe Albert-Churchill avec pas mal d'avancées enregistrées ces dernières années
- ✓ **R** La piste cyclable bidirectionnelle de la drève St Hubert et de la drève de Lorraine : elle est dans un état tout à fait insatisfaisant depuis plus de 20 ans : largeur réduite très éloignée des standards souhaités de 4m pour les pistes bidirectionnelle Velo Plus, pas d'éclairage propre alors que les phares de voitures à contresens aveuglent les cyclistes, inconfort dû aux remontées de racines. Cette piste vient en outre buter sur le Bois de la Cambre avec une continuité cyclable non assurée de manière sécurisante et lisible.

Il est dommage qu'on n'ait pas avancé sur ce dernier point, vu le niveau de hiérarchie de ce lien vélo et l'importance du report modal vélo voulu par Uccle : pas de budget, pas de calendrier

Pour ce qui concerne **le réseau Confort**

- ✓ **R** La chaussée d'Alseberg et la rue de Stalle sont loin d'être qualifiables de Vélo Confort : rails de tram ou site propre, largeur insuffisante pour remontées des files voitures. Nous rappelons la priorité à sécuriser et à améliorer la signalisation de l'ICR partant de Calevoet et passant par Coq/ Château d'Eau /Fauvette / Rue Rouge, pour rejoindre en sécurité le centre d'Uccle
- ✓ L'itinéraire Kamerdelle pourrait utilement se prolonger par Folie, avec sécurisation de la traversée du Dieweg , pour se prolonger via Den Doorn et Pêcheries à contresens vers le pont Carsoel , en évitant les rails de tram et le trafic de l'av du Wolendael : c'est d'ailleurs une proposition que le CCUA a formulée lors de son étude sur le parc de Wolvendael .
- ✓ **R** La chaussée de la Hulpe forestière doit être ajoutée et traitée (réseau Plus ou Confort). Déjà dans le diagnostic, nous avons mis en évidence le manque d'éclairage, la dolomie ravinée sur les chemins adjacents, l'étroitesse de la voirie entre ses talus : les cyclistes et piétons sont abandonnés à leur sort
- ✓ L'itinéraire vélo confort E Cavell – Av Houzeau situé sur un itinéraire de fuite Nord-Sud accentué par la fermeture du Bois de la Cambre. En raison de la compétition vélos-bus-voitures pour se répartir l'espace disponible, il faudrait organiser / sécuriser les remontées de file au niveau du franchissement du carrefour Defré
- ✓ L'axe Dolez-Hospices est classé vélo Confort, tout en faisant partie d'un ICR. Mais entièrement en sites partagés, soit avec les voitures, soit avec les piétons. Or un trottoir cyclo-piéton est un sous-standard pour un itinéraire Vélo-Confort. Les cyclistes frôlent les piétons, et les éblouissent de leurs phares. Cette situation existante depuis 30 ans est à améliorer : danger pour les seniors
- ✓ L'amélioration à court terme de l'ICR 6 et ses 2 branches Hospices/ Dolez et Fond'Roy /Wellington est citée sans aucun détail sur les améliorations prévues et leur planification temporelle

✓ En p 43, il est question du développement de l'offre en stationnement vélo sécurisée, mais il n'y a pas de plan indiquant les points prioritaires à équiper. Au niveau du **réseau de quartier**, il faut agir à la fois sur le partage sécurisé mixte de l'espace public (zone de rencontre, rue cyclables, ...) ou sur la re-répartition de cet espace en sécurisant le tracé vélo, avec en priorité les itinéraires entre gares, écoles, et pôles urbains (exemple itinéraire Rue Rouge – Fauvette - Château d'Eau – Coq, qui constitue une bonne alternative à la chaussée d'Alseberg). La rue cyclable (supprimée du code de la route par l'AR du 12 mars 2023 et remplacée par une zone cyclable) est un moyen sécurisant les cyclistes moins agiles, en ce qu'il interdit leurs dépassements par les voitures.

AGIR SUR L'URBANISME POUR FAVORISER LA MOBILITE ACTIVE

- ✓ Il s'agit d'une part de maîtriser les densités construites (P/S, E/S) des nouvelles zones reconverties (Illochroma , Van Ophem,...) et des opérations de promotions immobilières plus diffuses sur le territoire : la maîtrise de ces densités au profit de l'augmentation des zones de pleine terres replantées, est favorable non seulement au plan climat et à la lutte contre les îlots de chaleur et les inondations , mais aussi la mobilité en réduisant l'utilisation de la voiture , via des études / rapports d'incidences volontaristes . Néanmoins, il s'agit également de réserver des capacités foncières pour des nouveaux logements de qualité en prévision de l'augmentation de la population, en veillant ne pas hyperdensifier des zones déjà bâties ou à les reléguer sur des sites pollués ou moins qualitatifs.
- ✓ Mais il y a une deuxième manière d'agir encore plus efficace, c'est de renforcer la mixité fonctionnelle de la commune : les villages dans la ville, où les citoyens retrouvent toutes les échoppes et facilités urbaines à portée de distance à pied ou à vélo. Beaucoup de zones résidentielles monofonctionnelles subsistent avec nécessités pour ces habitants de prendre la voiture pour acheter un pain, accéder à un libraire ou poster une lettre. Les anciens commerces de proximité ont disparu par manque de rentabilité suite à la compétition des grandes surfaces. Le plan devrait mettre en évidence les avantages mobilité active de cette amélioration de la mixité, cartographier ces manquements et imaginer des actions communales (subsidés, opérations immobilières, promotions ...) pour combler ces déficits

TRANSPORTS PUBLICS

- ✓ Dans ses recommandations, le CCUA a émis le souhait de **privilégier tous les transports publics** en facilitant notamment les synergies et les liaisons entre les différents gestionnaires avec des abonnements couplés et financièrement attractifs pour les 65+. La Commune est invitée à relayer cette demande pour les seniors alors qu'ils ne sont pas repris explicitement à la p.95 du PCM. Il s'agit donc de mettre en place un Abonnement Brupass XL senior car cet abonnement n'existe qu'en version de base à 840€/mois (pas d'abonnements à prix réduit scolaire ou senior). Or les seniors représentent 19% de la population ucquoise, et

la STIB vient d'abaisser l'abonnement senior sur son propre réseau à 12€/an : un geste complémentaire serait le bienvenu, en matière de tarification intégrée des 4 réseaux bruxellois **(R)**

- ✓ **R** La chaussée de Waterloo est un axe TP Plus avec améliorations nécessaires. C'est une des voies de pénétration principale (2x2 bandes de la N5), mais en même temps un axe Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de TEC/De Lijn . Or, il n'est question dans le plan que de l'amélioration locale de l'arrêt Van Bever... ! Le dossier est difficile, mais on ne peut se renvoyer la balle indéfiniment entre l'étude PCM d'Uccle et l'étude Ville de Bruxelles sur le Bois de la Cambre. Il faudrait **que le PCM rappelle clairement la position d'Uccle (vision + demandes concrètes)** dans l'étude Bois, pour soulager la pression sur la chaussée de Waterloo en vue de sa requalification pour toutes ses autres fonctions : velo+, TP +, noyaux commerciaux, abords d'écoles, ...)
- ✓ **R** P45 Pas de positionnement d'Uccle concernant l'ancienne demande reprise au plan Iris + PRD) d'ajouter **la gare Lycée français entre les gares Moensberg et St Job**, sur la L26 du RER. La ligne 26 permet, avec peu d'investissements, d'être « convertie » en Metro pour les Ucclois, vu les difficultés à faire aboutir le Metro Nord-Sud : il faut pour cela disposer d'un maillage de gares suffisant et de développer des fréquences attractives (1/4h régulier), y compris en soirée et le w-e
- ✓ La situation actuelle des piétons est actuellement très inconfortable pour les piétons seniors au niveau des 2 escaliers menant aux passages sous-voies de la **gare de Calevoet** : nous appuyons de nos vœux la **construction d'un nouveau passage sous-voies avec rampes en pente douce et normes PMR pour piétons/cyclistes**. Au niveau du site propre tram de la rue Engeland, nous regrettons que le sens descendant du tram vers le rond-point ne soit pas également équipé d'un site propre, et que l'espace public soit re-réparti pour plus de confort piéton
- ✓ P46 Aucune intervention n'est relevée sur le réseau TP confort ! Il s'agit pourtant d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne de tram 92 entre Ham et Wolvendael. Il faut éradiquer / dissuader le trafic de transit qui vient engluer la rue du Ham en provenance de Waterloo (itinéraire de fuite de la chaussée de Waterloo via l'avenue Fond'Roy) et de Linkebeek (itinéraire de fuite de l'avenue Dolez via Pastur/ Foestraets), tout en donnant priorité au tram au niveau de tous les feux rencontrés .
- ✓ Le bus 37 est également pénalisé par la congestion de l'axe Dolez et la chaussée de St Job. Le bus 60 souffre sur l'axe Houzeau/ Cavell, mais aussi entre Calevoet et la place St Job. Le bus 43 et le tram 51 sont en difficulté à l'approche du carrefour Ch d'Alseberg/ ch De Drogenbos / Bourdon. La commune, la STIB et la Région doivent se concerter pour améliorer ces points noirs. **(R)**
- ✓ **R** Les seniors continuent à emprunter les transports publics en période de vacances scolaires. Un juste équilibre doit être recherché entre le besoin

économique de diminuer les fréquences en les ajustant à la diminution du potentiel de voyageurs, tout en conservant une attractivité suffisante pour les clients qui restent en ville. Nous notons qu'en raison du futur terminus Albert en travaux, les bus 70 sont remplacés par des bus 43 supplémentaires entre Observatoire et Homborch, jusqu'au dimanche 27 août, ce qui pénalise certains utilisateurs seniors.

MAILLES APAISEES

- ✓ Nous regrettons que le PCM n'aborde en détail que 2 mailles jugées prioritaires en raison des enjeux d'apaisement en présence. Les autres mailles dont la maille Sud sont pourtant soumises à d'importantes pressions de trafic de transit. Nous n'avons pas perçu les critères objectifs conduisant à cette sélection. Uccle Sud comprend d'importantes zones grises (chaussée de St Job, avenue Dolez) qu'il serait souhaitable de traiter, et les ateliers participatifs ont mis en évidence ces problèmes dans la maille Sud. Maitriser le trafic de transit dans la maille Sud, qui comporte des axes de pénétration tels que la chaussée de Waterloo, l'axe Hospices/dolez, la chaussée d'Alseberg, la rue du Bourdon, protège de facto les quartiers plus au Nord des nuisances du transit en provenance de la périphérie.
- ✓ P53 Carte des zones apaisées Des voiries sont indiquées comme « zones apaisées existantes », alors qu'elles ne le sont pas du tout : av Fond'Roy, E Cavell, av de Floride Il faudrait revoir la carte et sa légende
- ✓ Nous ne rejetons pas a priori des mesures telles que des portions limitées de sens unique pour contrarier des débits de fuite dans les quartiers (par exemple rue E Cavell). Mais il est déterminant de **pouvoir simuler a priori les effets de ces mesures via des modèles fiables et bien calibrés**, pour identifier les gagnants et les perdants en termes d'accessibilité et de nuisances de transit supplémentaires. Et ce faisant, de pouvoir envisager des mesures d'accompagnement pour limiter les inconvénients pointés par la modélisation. Et ensuite, une fois un optimum trouvé, **de tester in situ** ces modifications de plan de circulation **au moyen d'aménagements légers réversibles**. Les riverains ont découvert ces propositions en séance, sans que le bureau d'étude ne dispose de données fiables pour chiffrer les débits de fuite générés par ces mesures.
- ✓ P64 : priorité donnée à la rue Edith Cavell. Nous sommes en faveur de cette proposition, notamment la suppression des priorités de droite en provenance de l'avenue du Hoef et la rue Langeveld, afin de renforcer la régularité des bus 60 mais également de sécuriser ces carrefours pour les cyclistes, les piétons et les voitures. Et aussi pour contribuer à l'apaisement du trafic, avenue de Sumatra, avenue du Hoef et rue Langeveld-
- ✓ Au niveau du parvis St Pierre, il nous paraît légitime de tester des scénarios de piétonnisation progressive, comme le bureau l'a proposé. Deux propositions pour aller de l'avant : la micro-modélisation des différentes options sur la table, pour en simuler tous les effets, et leur implémentation progressive en commençant par les w-e pour que les habitudes s'installent. A terme, le plan

devrait porter une vision plus ambitieuse, mais phasée, de création d'une plus vaste zone apaisée (sans transit voiture, avec bornes rétractiles pour riverains), portant sur le centre historique d'Uccle, tenant compte du maillage important de transports publics (place Danco, square des Héros, chaussée d'alsemberg, ...)

RENOI A DES ETUDES ULTERIEURES

Le PCM a mis en évidence un certain nombre de problématiques complexes, mais le plan a un peu trop tendance, plutôt que de s'attacher à les résoudre, à renvoyer à des études complémentaires :

- ✓ Traitement du Dieweg
- ✓ Traitement de la chaussée de St Job
- ✓ Chaussée de Waterloo, à la croisée de toutes les attentes : amélioration cyclabilité , site propres bus , stationnement en zones commerçantes , sécurisation et accessibilité aux abords d'écoles)
- ✓ Etude Ville de Bruxelles sur le Bois de la Cambre
- ✓ (Trop) Grande maille Uccle-Sud
- ✓ Plan d'action trottoirs (comme à Schaerbeek) avec priorités 0 à 5 pour classer les urgences d'interventions
- ✓ Projets RER vélo le long du chemin de fer (L26 et L124), inscrits dans les plans régionaux depuis plus de 10 ans et pour lesquelles il n'y a ni tracé détaillé, ni calendrier, ni budget

STATIONNEMENT

- ✓ P107 : effet de bordure en marge des zones de stationnement payant : des mesures correctrices éventuelles devraient être concertées avec les comités de quartier. Il avait été question de la création d'un Observatoire du stationnement, dont un des objectifs était, en concertation avec les comités de quartier et les associations de commerçants, d'examiner les meilleures réponses possibles à ces effets de bords
- ✓ P109 : cartes de dérogation de stationnement pour professionnel de la santé et de la construction. Cela paraît légitime. Mais examiner en //, la demande exprimée dans l'avis sur les objectifs : les critères pour obtenir une carte pour handicapés étant assez sélectifs, et les seniors ayant plus que les autres la nécessité de prendre leurs voitures pour faire leurs courses, étudier la possibilité de cartes d'une heure de parking gratuit, voire de vignette senior à apposer sur le pare-brise. Examen d'une tarification senior pour les parkings privés des institutions hospitalières
- ✓ P111 A noter, les initiatives de certaines communes de taxer les places de stationnement privées d'entreprises > 10 emplacements, avec possibilité de réduction des taxes, si un partage de ces emplacements est organisé en faveur

des riverains (mutualisation de places privées lorsque le stationnement est contraint en voirie) : qu'en est-il d'une transposition à Uccle ?

- ✓ Politique de répression des camionnettes, camions et voitures garées partiellement sur les trottoirs, avec le double inconvénient de réduire le passage des piétons et de démolir les revêtements et fondations

COMMUNICATION ET SENSIBILISATION

- ✓ Le CUA soutient pleinement toutes les actions relatives à la communication, à la sensibilisation et à la multimodalité, dont celles qui concerne une **meilleure cohabitation entre usagers de la route** (p.91). Mais il est impératif que ces actions ne contribuent pas à accentuer la **fracture numérique**, qui touche notamment mais pas exclusivement, de nombreux seniors. Il est par exemple question à la p.90 d'étoffer le site internet de la Commune ou à la p. 106 de dématérialiser les procédures pour le stationnement d'où l'importance effective des points d'information pour répondre aux diverses demandes. A côté du WM cité à la p.92, un autre créneau de communication est le G+ non mentionné.
- ✓ P90 : Mobility corner à la MC Stalle et au square des Héros + gares : attention également à la fracture numérique d'une partie moins scolarisée de la population ainsi que des seniors : prévoir une présence humaine à au moins 1 ou 2 de ces points de contact
- ✓ P96 : OK sur la signalétique de guidage vers les gares dans un rayon de 500 m autour de celle-ci, parce qu'elles restent inconnues de beaucoup de bruxellois. A proximité des accès aux gares sur l'espace public, ajouter un panneau d'affichage des horaires, ce qui évite de voir descendre sur les quais pour être bien informé
- ✓ P99 : Plan couverture Villo et Cambio existant en 2021. Ajouter le plan de développement attendu de la part de ces organismes d'ici 10 ans, ainsi que les actions revendiquées par Uccle
- ✓ P100 cadrage communal / régional pour règlementer la micromobilité (en circulation et en stationnement) : les 4 lignes du PCM sur ce sujet sont un peu maigres

En guise de conclusion, notre mobilité individuelle doit être maîtrisée et responsable, pour éviter les inconvénients collectifs de l'addition de nos mobilités, tant en termes de congestion des réseaux que de sécurité de l'espace public.