

# Commune d'Uccle

*Audit BYPAD et plan d'action vélo*

*Rapport final (avril 2017)*



**Pro Velo**





# TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>Audit BYPAD : Le vélo aujourd'hui</b>	<b>7</b>
1.1	Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo	7
1.2	Profil vélo de la commune d'Uccle	14
1.2.1	<i>Un territoire diversifié avec un potentiel vélo local et intermodal</i>	14
1.2.2	<i>La population : profil socio-économique et potentiel cycliste</i>	20
1.2.3	<i>Politique et gestion communale de la mobilité et du vélo</i>	23
1.2.4	<i>Une faible pratique du vélo</i>	32
1.2.5	<i>Cyclabilité générale – visite de terrain</i>	34
1.3	La méthode BYPAD	46
1.4	Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil	49
1.5	Le diagnostic par module	50
1.5.1	<i>Besoins des cyclistes – niveau 1,8</i>	50
1.5.2	<i>Responsabilité et coordination – niveau 1,8</i>	50
1.5.3	<i>La politique cycliste dans les textes – niveau 1,5</i>	52
1.5.4	<i>Moyens et acteurs – niveau 1,5</i>	52
1.5.5	<i>Infrastructure et sécurité – niveau 1,7</i>	53
1.5.6	<i>Communication et promotion – niveau 1,3</i>	54
1.5.7	<i>Education – niveau 2</i>	55
1.5.8	<i>Actions complémentaires – niveau 1</i>	55
1.5.9	<i>Évaluation et impacts- niveau 0,5</i>	56
<b>2</b>	<b>Le plan vélo : Le vélo demain</b>	<b>57</b>
2.1	Objectifs généraux	57
2.2	Champ d'action A : Rouler à vélo	59
2.2.1	<i>Orientations pour la cyclabilité</i>	59
2.2.2	<i>Continuer l'apaisement des quartiers de vie</i>	61
2.2.3	<i>Réglementer le stationnement</i>	66
2.2.4	<i>Réaliser un réseau cyclable structurant</i>	67
2.2.5	<i>Soutenir le RER-vélo</i>	70
2.2.6	<i>Rendre les sentiers et chemins autorisés parfaitement cyclables</i>	71
2.2.7	<i>Œuvrer pour rendre les grands axes cyclables et traversables à vélo</i>	72
2.2.8	<i>Entretien et nettoyage</i>	81
2.3	Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt	82
2.3.1	<i>Orientations pour le stationnement vélo</i>	82
2.3.2	<i>Arceaux (courte durée)</i>	83
2.3.3	<i>Vélo + transports en commun (moyenne / longue durée)</i>	84
2.3.4	<i>Équipement des pôles (moyenne / longue durée)</i>	85
2.3.5	<i>Stationnement pour habitants</i>	87
2.4	Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo	90
2.4.1	<i>Orientations pour la promotion de la pratique du vélo</i>	90

2.4.2	<i>Communication sur la politique vélo</i>	90
2.4.3	<i>Information vélo complète et à jour via le site web</i>	91
2.4.4	<i>Promotion grand public et ciblée</i>	92
2.4.5	<i>Education</i>	93
2.5	Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable	94
2.5.1	<i>Orientations pour les aspects organisationnels</i>	94
2.5.2	<i>Marquer l'engagement politique pour le vélo</i>	94
2.5.3	<i>Mesurer la pratique du vélo</i>	94
2.5.4	<i>Organiser le dialogue structurel avec les cyclistes</i>	95
2.5.5	<i>Assurer la coordination et les partenariats stratégiques</i>	95
2.5.6	<i>Assurer les moyens humains et financiers</i>	96
2.6	Plan d'action : tableau récapitulatif	97

## FIGURES

Figure 1 – Observatoire bruxellois du vélo 2015, Pro Velo .....	7
Figure 2 – Priorisation des aménagements des voiries régionales (28-04-2015).....	9
Figure 3 – Aménagements recommandés selon le niveau de voirie.....	10
Figure 4 – Etat des lieux de l'aménagement du réseau ICR, Bruxelles Mobilité.....	11
Figure 5 – Analyse de la cyclabilité en RBC (2014).....	13
Figure 6 – un territoire étendu et diversifié .....	15
Figure 7 – Variations fortes entre maillage dense et lâche de voiries et d'habitations.....	15
Figure 8 – Projets de logements (source : projet de PACS 2016).....	16
Figure 9 – Tout le territoire d'Uccle en 15 min à partir du centre de son territoire .....	17
Figure 10 – La majorité des habitants à 15 min à vélo de la maison communale (sauf la partie au sud de la L26) .....	18
Figure 11 – Le Bois de la Cambre est une barrière entre Uccle et Ixelles et Watermael-Boitsfort .	18
Figure 12 – vallées et crêtes.....	19
Figure 13 – Dénivelés sur des itinéraires est-ouest et nord-sud.....	19
Figure 14 – Densité de Population 2014 (hab/km <sup>2</sup> ) .....	21
Figure 15 – Profil de la population – statistiques Monitoring des Quartiers.....	23
Figure 16 – Zones résidentielles et zones 30 à Uccle .....	24
Figure 17 – RER vélo à Uccle (en pointillés de couleur violette).....	25
Figure 18 – ICR et ICC dans le Plan Communal de Mobilité 2006 d'Uccle.....	26
Figure 19 – les ICC A, B, C et D (Plan Communal de Mobilité, 2006) .....	27
Figure 20 – PACS situation existante et planification du stationnement vélo courte et longue durée .....	29
Figure 21 – Utilisation faible des stations Villo .....	30
Figure 22 – stationnement réglementé – situation existante et projetée (en deux phases) .....	31
Figure 23 – Observatoire du vélo 2015 .....	32
Figure 24 – Itinéraires pratiqués (Cyclistes Bruxellois, quels sont vos itinéraires, 2014).....	33
Figure 25 – Les modules BYPAD.....	47
Figure 26 – Les niveaux de développement BYPAD.....	47
Figure 27 – Diagnostic BYPAD par question .....	49
Figure 28 – Diagnostic BYPAD par module, 2016.....	49
Figure 29 – Grille décisionnelle cyclabilité.....	60
Figure 30 – Zones 30 envisageables dans le scénario volontariste (horizon 2020) .....	62
Figure 31 – Exemples de rues et carrefours trop larges à Uccle.....	63
Figure 32 – Apaisement de quartiers : Lieux à repenser.....	64
Figure 33 – Rétrécissement de la voirie, Rue Houzeau de Lehaie à Koekelberg - Exemple de bonne pratique (Source : Before/After Gallery) .....	65
Figure 34 – Entrée en zone 30, effet de porte (plateau) et rétrécissement du carrefour de la Rue Théodore Roosevelt, à Schaerbeek - Exemple de bonne pratique (Source : Before/After Gallery) .....	65
Figure 35 – Les rues pavées.....	68
Figure 36 – Itinéraires cyclables régionaux et communaux, Plan Communal de Mobilité 2006 Uccle – à réaliser.....	70
Figure 37 – RER-vélo à Uccle et en périphérie (trait mauve).....	71
Figure 38 – Exemples d'interquartiers en zone 30 .....	73
Figure 39 – Gestionnaires et spécialisation des voiries .....	73
Figure 40 – Planification du stationnement vélo courte durée (PACS).....	84
Figure 41 – Local vélo de quartier dans un commerce désaffecté (Anvers) .....	88
Figure 42 – Exemples de local vélo intégré dans des nouveaux immeubles ou rénovations .....	88

## INTRODUCTION

Les plans d'orientation successifs de la politique régionale vélo ont régulièrement souligné l'importance du partenariat Région-Communes pour réaliser le potentiel vélo de la Région.

L'une des mesures traduisant en actes cette approche consiste à évaluer la politique vélo des communes sur base d'un audit BYPAD et élaborer un plan communal vélo à partir des recommandations de cet audit.

En février 2012, la Région bruxelloise a lancé un premier appel à candidatures auprès des 19 communes. Parmi les candidates, 6 ont été retenues : Anderlecht, Bruxelles-Ville, Forest, Jette, Schaerbeek et Watermael-Boitsfort. En 2014, la Région a proposé à 4 autres Communes à se lancer dans cette démarche : Berchem-Sainte-Agathe, Molenbeek, Evere et Woluwe Saint-Pierre. En 2015, 3 nouvelles communes ont été sélectionnées : Ganshoren, Ixelles et Woluwe-Saint-Lambert. En 2016, 4 communes ont suivi : Auderghem, Etterbeek, Saint-Gilles et Uccle.

La Région bruxelloise a permis à ces 17 communes<sup>1</sup> :

- D'évaluer leur politique communale vélo, en utilisant la méthode internationale BYPAD;
- D'élaborer un plan d'action vélo communal.

A cet effet, elles bénéficient d'un accompagnement d'experts-auditeurs des bureaux d'études Timenco et Pro Velo.

Le présent document reprend le résultat de cette démarche, et se veut être la feuille de route de la politique vélo de la commune d'Uccle pour les années à venir.

Voici une liste de notions et leurs abréviations qui sont régulièrement utilisées dans ce rapport :

BYPAD	BicYcle Policy AuDit	ICC	Itinéraires cyclables communaux
PCS	Piste cyclable séparée	ICR	Itinéraires cyclables régionaux
PCM	Piste cyclable marquée	PACS	Plan d'Action Communal de Stationnement
BCS	Bande cyclable suggérée	PRPS	Plan Régional de Politique de Stationnement
ZAC	Zone avancée pour cyclistes	RER-vélo	Réseau Express Régional vélo
SUL	Sens unique limité	RRU	Règlement Régional d'Urbanisme
RBC	Région de Bruxelles-Capitale		

Le concept de "lisibilité", également souvent utilisé dans ce rapport pour évaluer certains espaces, peut être défini comme la facilité de compréhension de ceux-ci. En d'autres termes, un espace est « lisible » lorsque chaque usager comprend intuitivement son cheminement et celui des autres ainsi que le comportement attendu (structure des cheminements, marquages, revêtement et panneaux, etc.). La lisibilité est un facteur de sécurité important, surtout aux endroits à trafic dense.

<sup>1</sup> Il ne manque plus que les communes de Koekelberg et de Saint-Josse-ten-Noode qui seront auditées en 2017.

# 1. AUDIT BYPAD : LE VELO AUJOURD'HUI

Le premier chapitre de ce document présente le diagnostic de la politique vélo communale, résultat de l'audit BYPAD. Ce diagnostic est précédé d'une brève présentation de la politique vélo régionale, ainsi que d'une présentation rapide du profil vélo de la commune. Ce premier chapitre se clôture par des propositions de pistes d'action, qui serviront de base à la discussion et à la rédaction du plan d'action proprement dit (chapitre 2).

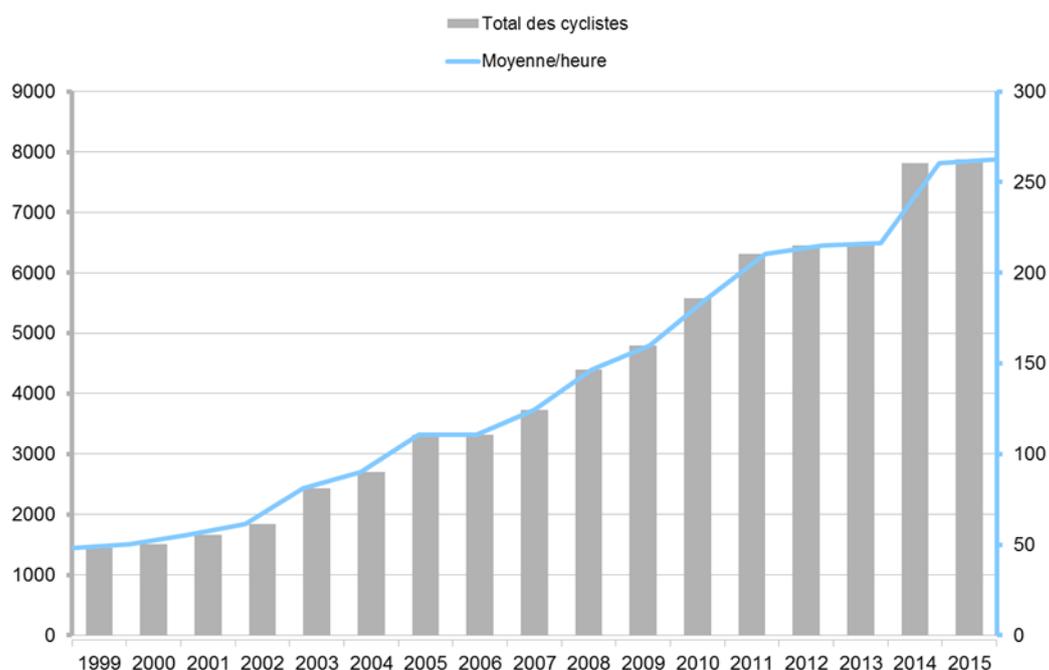
## 1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo

### a. De plus en plus de cyclistes

Depuis plus de 15 ans, la Région de Bruxelles-Capitale développe sa politique cycliste. Les **résultats** sont **encourageants** : le nombre de cyclistes comptés sur les 15 points augmente d'année en année<sup>2</sup> depuis 1999.

Figure 1 – Observatoire bruxellois du vélo 2015, Pro Velo

Evolution du nombre de cycliste à Bruxelles  
(moyennes et totaux de 15 comptages en mai + septembre)



### b. Le grand public reste à séduire

Cependant, l'**objectif** est encore autrement **ambitieux** puisque, selon le Plan de mobilité IRIS II : « d'ici 2020, pas moins de **20 % des déplacements mécanisés** doivent se faire à vélo, alors que le nombre de kilomètres effectués par les voitures doit diminuer de 20 % à l'horizon 2018. »

Dans le cadre d'une enquête ménage<sup>3</sup> réalisée en 2010, la part modale du vélo en région bruxelloise a été estimée à **3,5% de l'ensemble des déplacements** (ou environ 5% des déplacements mécanisés). Les grandes villes cyclables aux Pays-Bas dépassent les 30%, voire les 40% dans les centres-villes, suite à une politique cycliste globale et soutenue depuis des décennies. Afin de tripler (au moins) le nombre de déplacements à vélo, il faudra clairement :

<sup>2</sup> Pro-Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2015

<sup>3</sup> Enquête Ménage BELDAM, données 2010

- **Séduire le grand public et donner envie à tous de rouler à vélo au quotidien.** Le jeune cycliste sportif et branché ne suffira pas. Un point de référence utile est l'enfant de 10 ans, qui doit pouvoir rouler à vélo en autonomie et en sécurité. Mais il s'agit également de considérer les personnes âgées, de plus en plus nombreuses et actives, et toutes les tranches d'âge intermédiaires, pour tout motif de déplacement.
- **Réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité sur le terrain.** Rouler à vélo deviendra un choix évident quand le cycliste pourra se déplacer de tout point A à tout point B en sécurité, de manière confortable, sans stress et sans souci. Ceci demande une amélioration marquée de la sécurité, du confort et de l'attrait pour le cycliste. Le plan IRIS II insiste sur la cyclabilité générale de toutes les rues, offrant au cycliste des choix d'aménagements et de vitesse de circulation adaptés à la circulation et la spécialisation de la voirie.

### c. *L'indispensable partenariat Région-communes*

Il est évident qu'un **partenariat fort communes / Région** est indispensable pour réaliser les ambitions. En dépit de l'autonomie communale, toute commune bruxelloise fonctionne comme un morceau de la ville morphologique<sup>4</sup>. Ce qui a pour conséquence que:

- La mobilité sur le territoire communal dépend de la mobilité régionale, tant au niveau de la réalité des déplacements qu'au niveau des choix politiques;
- La Région est le gestionnaire de voirie sur les axes de circulation les plus importants de chaque commune ; en général, il s'agit d'itinéraires vélo tout à fait intéressants, lisibles et directs, qui exigent cependant un niveau de sécurisation adapté (pistes cyclables séparées ou au moins marquées). 58% (180 km) du réseau régional est équipé d'aménagements vélo (pistes cyclables séparées ou marquées), contre 28% en 2005 (90 km). Cependant, les communes sont gestionnaires de 80% des voiries, qui sont tout à fait essentielles pour le vélo, puisqu'elles constituent un moyen de déplacement de proximité par excellence : plus de 75% des déplacements à vélo se font sur maximum 5 km. Il s'agit généralement de voiries de quartier et collecteurs de quartier, pour la plupart vouées à être transformées en zone 30.
- Les communes bénéficient d'un soutien régional en matière de politique vélo, d'infrastructures (ICR (itinéraires cyclables régionaux), aménagements, stationnement, box vélo, etc...), d'outils d'information (la carte régionale vélo), de promotion et de sensibilisation (financement *Brevet du cycliste* dans les écoles, campagnes telles que *Bike Experience*, prévention contre le vol) et de création de services (Villo !, les points vélo).

---

<sup>4</sup> Par « ville morphologique », on entend une zone de bâti à peu près non interrompue.

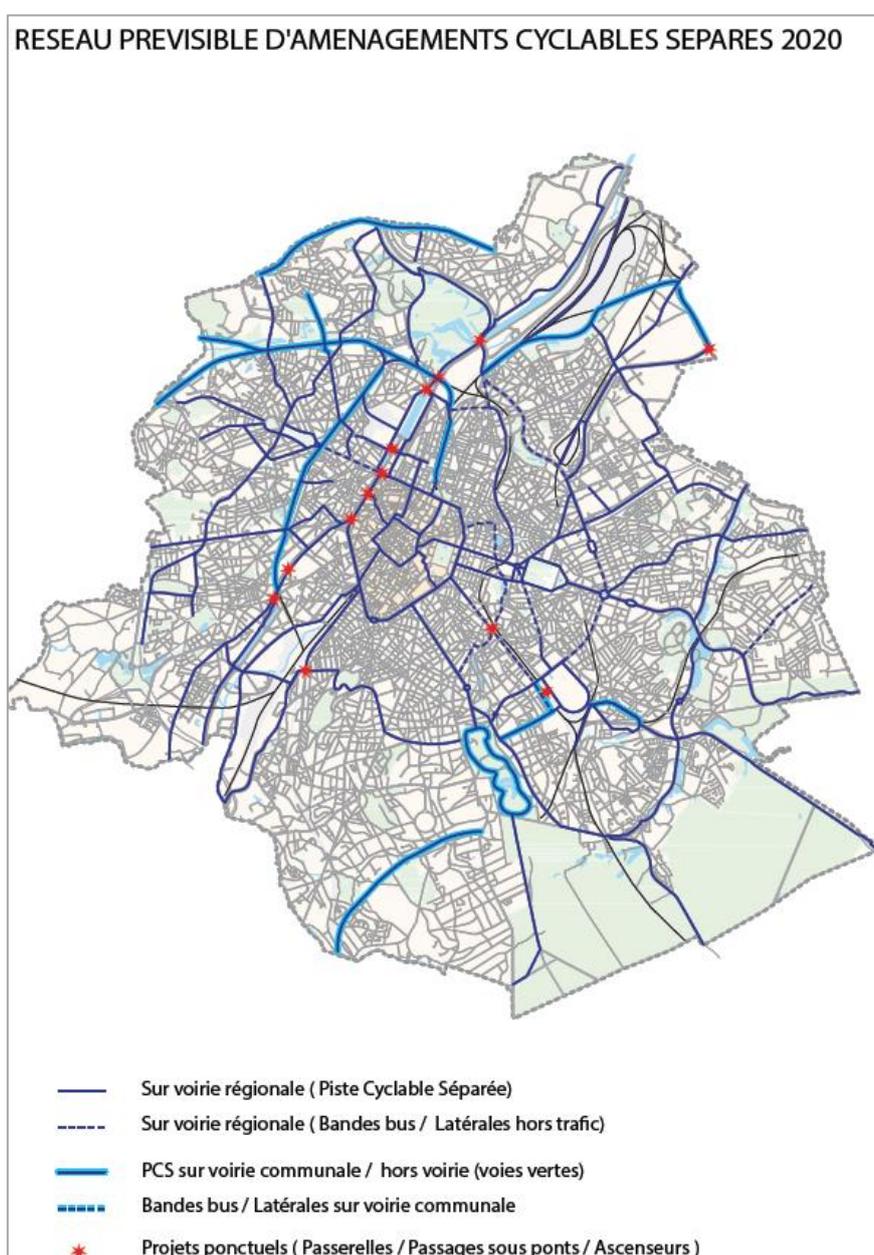
#### d. Une politique vélo régionale centrée sur les infrastructures

**La politique vélo actuelle du Ministre de la mobilité s'inscrit dans la continuité du Plan vélo 2010-2015.** Celui-ci succède lui-même au premier **Plan vélo** portant sur la période **2005-2009**.

La politique vélo actuelle met l'accent sur les infrastructures cyclables et vise à réaliser à l'horizon 2020, un réseau continu, lisible et séparé de 80 km de pistes cyclables afin d'accélérer et faciliter le transfert modal vers le vélo. Les voiries qui font ou qui feront l'objet de travaux au cours de la présente législature ont été sélectionnées en fonction de critères de lisibilité, de continuité, de faisabilité et d'importance. Le budget prévu est estimé à 63M € ou environ 12M € par an, équivalent aux montants affectés aux aménagements d'ICR dans la législature précédente.

Outre les objectifs en matière de pistes cyclables, la politique vélo actuelle ambitionne également de réaliser des infrastructures facilitant les déplacements à vélo au sein de la Région bruxelloise : 10 ponts, 1 ascenseur et 2 carrefours.

Figure 2 - Priorisation des aménagements des voiries régionales (28-04-2015)



## e. Outils, guides et projets

Un nombre **d'outils** et de **projets** en cours ou en préparation :

- Le **vadémécum vélo** comprend déjà huit cahiers ou guides techniques : pistes et bandes cyclables, SUL, giratoires, bande bus + vélo, revêtements, marquages, éclairage, stationnement, aménagements cyclables en carrefour. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues<sup>5</sup>. Sur base de ceci, une grille décisionnelle plus détaillée a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales. Celle-ci est reprise dans le plan d'action communal de ce rapport.

Figure 3 – Aménagements recommandés selon le niveau de voirie  
(Source : Vadémécum vélo de Bruxelles Mobilité, Cahier 2, p.7)

Type	Régime de vitesse (km/h)	Aménagements cyclables
Autoroutes	120	Non, trafic cycliste sur le réseau secondaire ou sur des voies cyclables séparées.
Voiries métropolitaines	70	Pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées.
	50	En principe pistes cyclables séparées.
Voiries principales	50 (70)	Pistes cyclables marquées (ou selon le cas : pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées).
Voiries interquartiers	50	En principe pistes cyclables marquées.
Collecteurs de quartiers	30 (50)	Trafic mixte (en fonction du volume de trafic, de la vitesse effectivement pratiquée et de la largeur de la chaussée, opter pour des pistes cyclables marquées ou pour des bandes cyclables suggérées).
Rues locales	30	Trafic mixte.

- Le **Règlement Régional d'Urbanisme** (RRU) impose des normes de qualité en matière d'aménagement, d'implantation de stationnement vélo et d'emplacements vélo dans les immeubles de logement (1 par logement).
- Le **Plan Régional de Politique de Stationnement** (PRPS) établit une norme de 2 emplacements vélo par 20 emplacements auto en voirie, à une interdistance maximale de 150 m, il prévoit également des emplacements sécurisés en voirie pour les riverains (le principe des vélobox).

## f. Avancement du réseau ICR

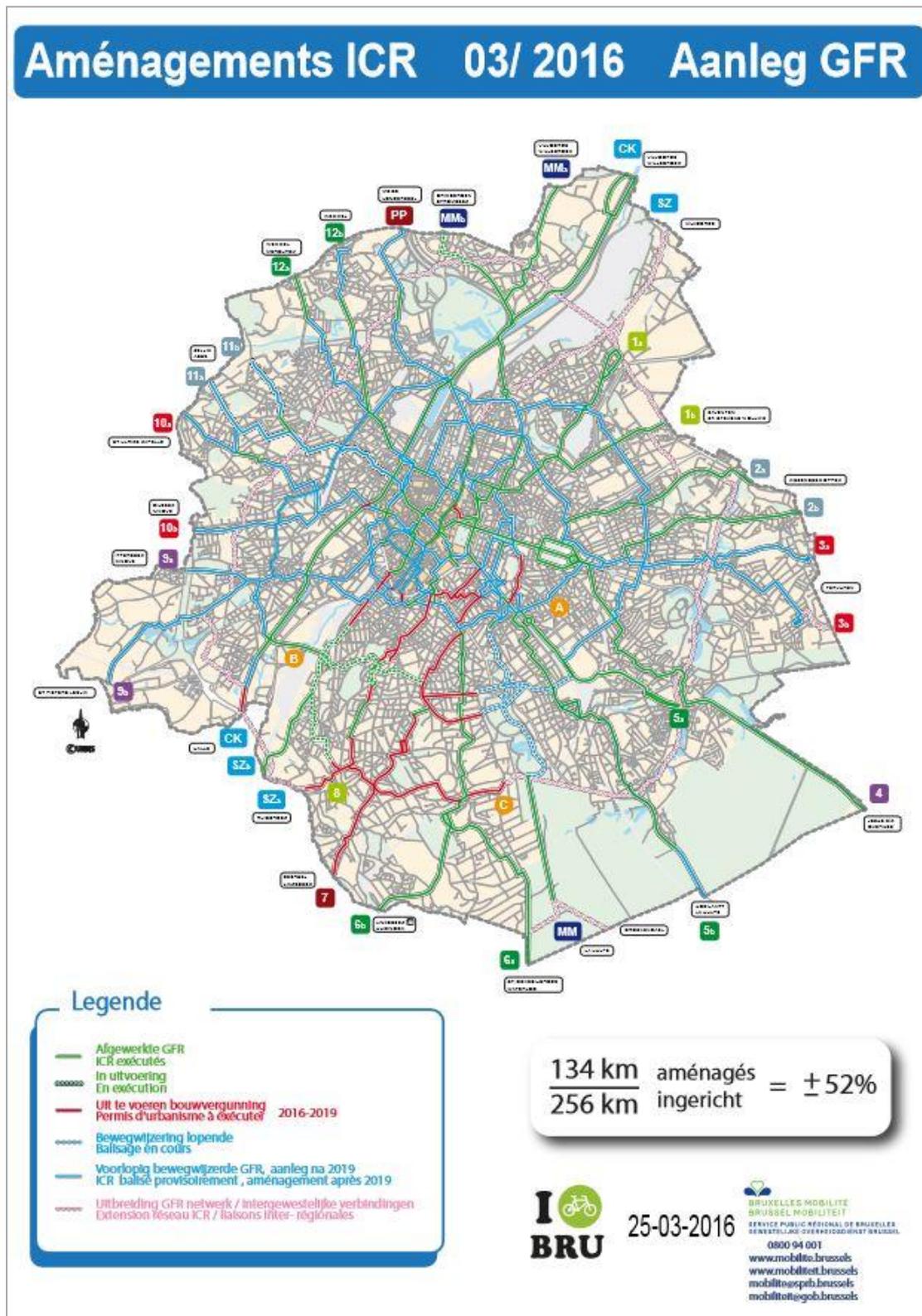
Le réseau ICR est constitué de 19 itinéraires tranquilles (256 km), évitant généralement les grands axes. Un budget d'environ 10 millions € par an y a été affecté durant les dernières années. La carte montre l'état d'avancement du réseau en mars 2016<sup>6</sup> avec 52% d'itinéraires aménagés. Un balisage vertical spécifique a été développé et a été placé sur une grande partie du réseau ICR (à la fois sur les itinéraires aménagés et sur les itinéraires non-encore aménagés).



<sup>5</sup> RBC – Vadémécum vélo – Cahier 2

<sup>6</sup> <http://www.bruxellesmobilitte.irisnet.be/articles/velo/itineraires-cyclables>

Figure 4 – Etat des lieux de l'aménagement du réseau ICR, Bruxelles Mobilité



## **g. Des audits réussis et des recommandations**

En 2004, 2007, 2010 et 2012, la Région a évalué sa politique cycliste au moyen d'un **audit BYPAD**. En 2015, une évaluation de « fin de parcours » du Plan vélo 2010-2015 a été réalisée. Cette évaluation menée par Pro Velo a permis de dégager un certain nombre de recommandations<sup>7</sup> :

- Investir prioritairement dans les infrastructures cyclables (Itinéraires cyclables régionaux, voiries régionales, RER-vélo) afin de rattraper le retard accumulé en la matière.
- Développer le soutien aux politiques cyclables communales en amplifiant le mécanisme de subsides à des projets cadrant avec les standards d'aménagement défendus par la Région
- Rationaliser davantage l'usage de la voiture, sans quoi les mesures prises actuellement et à l'avenir en matière de politique cyclable risquent de rester sans effet.
- Consacrer plus de moyens à la prévention et au contrôle afin de faire baisser le sentiment d'insécurité qui constitue un des freins majeurs à la pratique du vélo.
- Cibler et prioriser davantage les publics tout en inscrivant les campagnes futures dans une « marque » plus globale
- Réaliser un bicycle account afin de faciliter la communication sur les réalisations et les moyens qui sont mobilisés pour les concrétiser.
- Mettre à disposition du grand public un outil performant de planification d'itinéraires pourrait encourager et faciliter le transfert modal pour de nombreux déplacements intra-bruxellois.
- Evaluer les actions possibles pour promouvoir le vélo électrique en visant le groupe cible des utilisateurs potentiels

## **h. Etude de la cyclabilité**

En 2014, une analyse cartographique de la cyclabilité a été réalisée. Elle consistait à évaluer dans quelle mesure l'aménagement cyclable sur une voirie donnée est adapté au trafic motorisé (indice : hiérarchie des voiries) et à la vitesse autorisée. Ceci a permis de réaliser une carte, indiquant pour l'ensemble des rues si elles étaient cyclables 'pour tous' (bleu), 'pour cyclistes habitués' (rouge) ou seulement utilisées par des 'cyclistes combattants' (noir)<sup>8</sup>.

L'analyse fait abstraction de la qualité de la mise en œuvre, ce qui a comme effet de surestimer la cyclabilité. Ainsi, toute zone 30 apparaît comme 'cyclable pour tous' (bleu), et toute PCM ou PCS est d'office considérée comme réalisée selon les normes. Par contre, dans le cas d'aménagements asymétriques (assez fréquent en RBC), le score est celui du côté le moins cyclable.

L'image qui en résulte est fortement contrastée bleu-noir, avec très peu de rouge. Un bon nombre de zones sont cyclables 'pour tous' (bleu) mais celle-ci sont très dispersées (difficile de faire un trajet uniquement sur les tracés bleus). Cependant, la cyclabilité 'du combattant' domine : rues à 50km/h-70 km/h en mixité ou seulement BCS (un ou deux côtés). Le rouge apparaît peu puisque les bandes bus + vélo et les PCM sur voies de quartier, collectrices et interquartiers sont rarement présent dans les deux sens.

L'étude a permis d'identifier les actions à grand impact pour réaliser un saut de qualité :

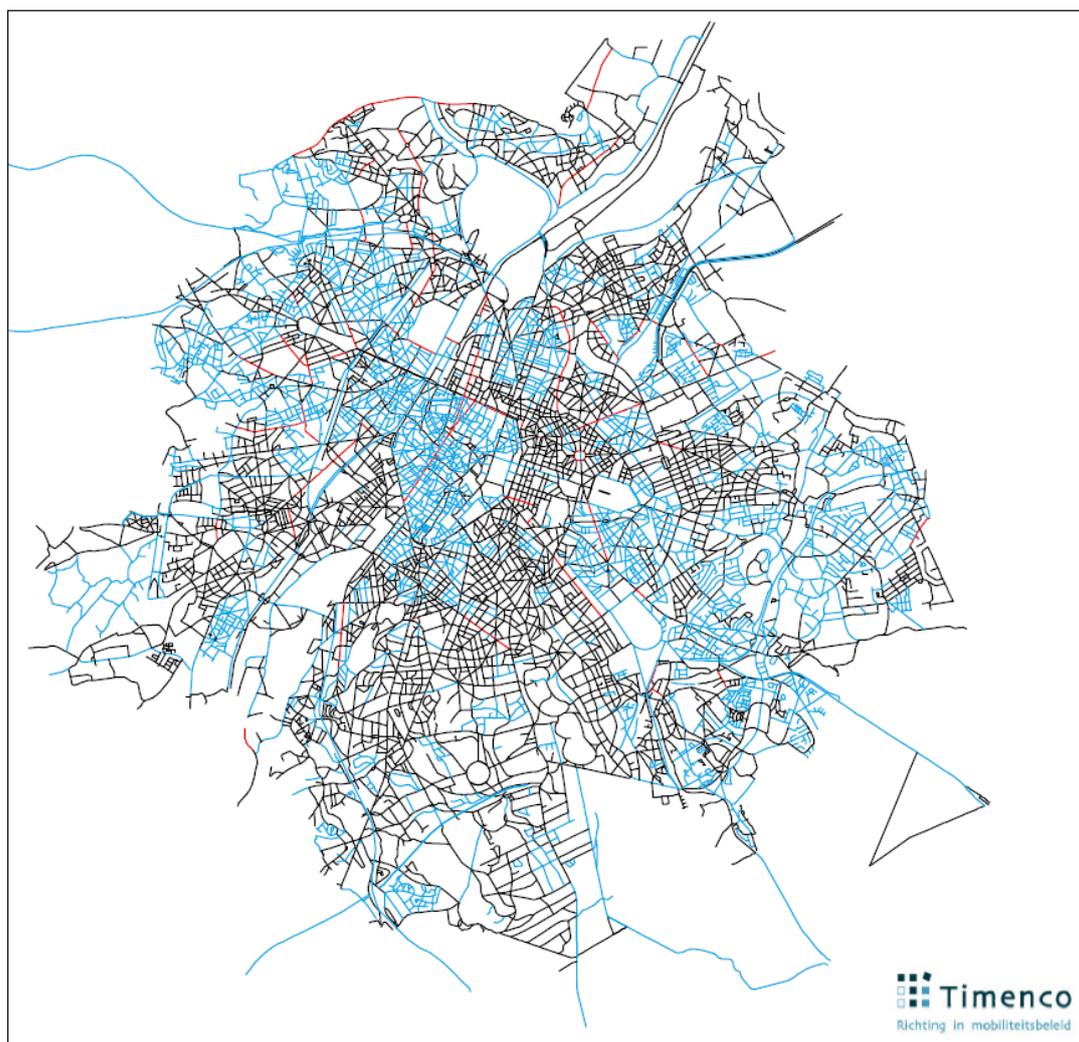
- A. Mise à 30km/h de l'ensemble des voiries de quartier
- B. Équiper les axes de trafic à 50km/h d'aménagements séparés (PCM ou PCS)
- C. Créer les tronçons RER-vélo hors voirie (le long des voies ferrées)

---

<sup>7</sup> <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques:vademecum> ; <http://www.provelo.org/fr/rd/etudes/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale>

<sup>8</sup> Précision : Il s'agit bien ici d'un constat négatif et non d'une volonté de n'y faire passer que des cyclistes très expérimentés et n'ayant pas peur de se mêler à la circulation / « combattants ».

Figure 5 – Analyse de la cyclabilité en RBC (2014)



### Pour tous

- 30 km/h (sauf mixité sur collecteur et bus+vélo)
- PCM sur collecteur et interquartier à 30 km/h
- PCS (uni- + bidirectionnelles), chemin vélo, partage piétons

### Convient aux habitués

- Bande bus + vélo (sauf sur les métropolitaines)
- La PCM à 50km/h sur voie de quartier, collecteur ou interquartier

### Réservé aux combattants

- La mixité sur collecteurs et interquartier (même 30 km/h)
- La mixité à 50 km/h
- La PCM sur voie principale ou métropolitaine
- Bus + vélo sur métropolitaine

## 1.2 Profil vélo de la commune d'Uccle

Cette partie présente une première approche de la commune du point de vue du cycliste (potentiel) : son territoire et sa population, la politique du vélo jusqu'à présent, la pratique du vélo et la cyclabilité générale. Il s'agit d'une analyse par l'auditeur BYPAD, sur base d'éléments issus de documents fournis par la commune, d'autres sources régionales et de la visite de terrain effectuée avec le groupe de travail communal dans le cadre de cette étude.

### 1.2.1 Un territoire diversifié avec un potentiel vélo local et intermodal

Dans le contexte régional, Uccle est une des communes les plus étendues, avec une **urbanisation relativement lâche**. Deux parties ou typologies se distinguent nettement.

**La partie plus dense, urbaine et mixte au nord et à l'ouest de la commune a un grand potentiel pour des déplacements quotidiens à vélo.**

- La particularité est qu'il s'agit d'une large bande en forme de L, **limitrophe** aux communes de Forest, St-Gilles et Ixelles (et non pas d'une zone centrale au territoire). L'administration communale se situe au nord-ouest, près de la frontière communale, dans un noyau parmi d'autres (et non pas 'un' seul centre communal). Elle est marquée par un bâti continu, créant des îlots qui sont encore relativement grands. On y trouve une bonne **mixité** de fonctions, avec les noyaux de Vanderkindere, la Bascule, Uccle-Centre et le Globe.
- Cette zone s'articule autour des **axes structurants** Alseberg, Brugmann-Stalle (sens nord-ouest) et Churchill, Vanderkindere (ouest-est), qui sont aussi des **axes de tram structurants**. Les gares Uccle-Stalle à l'ouest et Uccle-Calevoet au sud se situent à proximité de cette partie, sans y être vraiment intégrées, mais à une distance tout à fait cyclable.

**Un urbanisme nettement plus lâche et résidentiel au centre et sud de la commune offre un potentiel de gares et de sentiers.**

- L'urbanisation est marquée par un **bâti non continu** (maisons individuelles, villas, immeubles), et un **maillage de rues plus large**, et délimite aussi un nombre important **d'espaces verts ou peu bâtis**. L'urbanisation autour de la chaussée de Waterloo est également moins dense, et les noyaux de Fort Jaco et St-Job ont gardé une taille et un niveau d'équipement limités. Cette partie borde la Forêt de Soignes et la Flandre.
- Dans cette partie se préparent plusieurs **projets de quartiers résidentiels** (Calevoet, Engeland, Bourdon), intégrant quelques petits équipements locaux (commerces, crèches), qui densifieront localement ce territoire.
- Cette partie est **moins desservie en transports en commun urbains** : le tram 92 et les bus 43 et 60 de la STIB connectent cette partie avec le reste de la Région, les lignes 136 et 137 de De Lijn et les lignes 123 et 124 de TEC sur la chaussée de Waterloo créent un lien peu utilisé avec le Brabant flamand et plus loin. Le nouveau plan directeur bus de la STIB promet d'améliorer la lisibilité, les connexions et la performance des lignes de bus. Par contre, cette partie est parcourue par la **ligne de train L26**, avec des gares (Vivier d'Oie, St-Job, Moensberg) qui offrent des liaisons avec le quartier européen et l'aéroport. A l'avenir, on pourra rejoindre la jonction Nord-Midi et Charleroi, via la future gare de correspondance Moensberg.
- La configuration urbanistique plus lâche offre d'importantes **opportunités de raccourcis vélo** par des sentiers et chemins vélo hors circulation : itinéraires rapides, sécurisés et agréables.

Figure 6 – un territoire étendu et diversifié

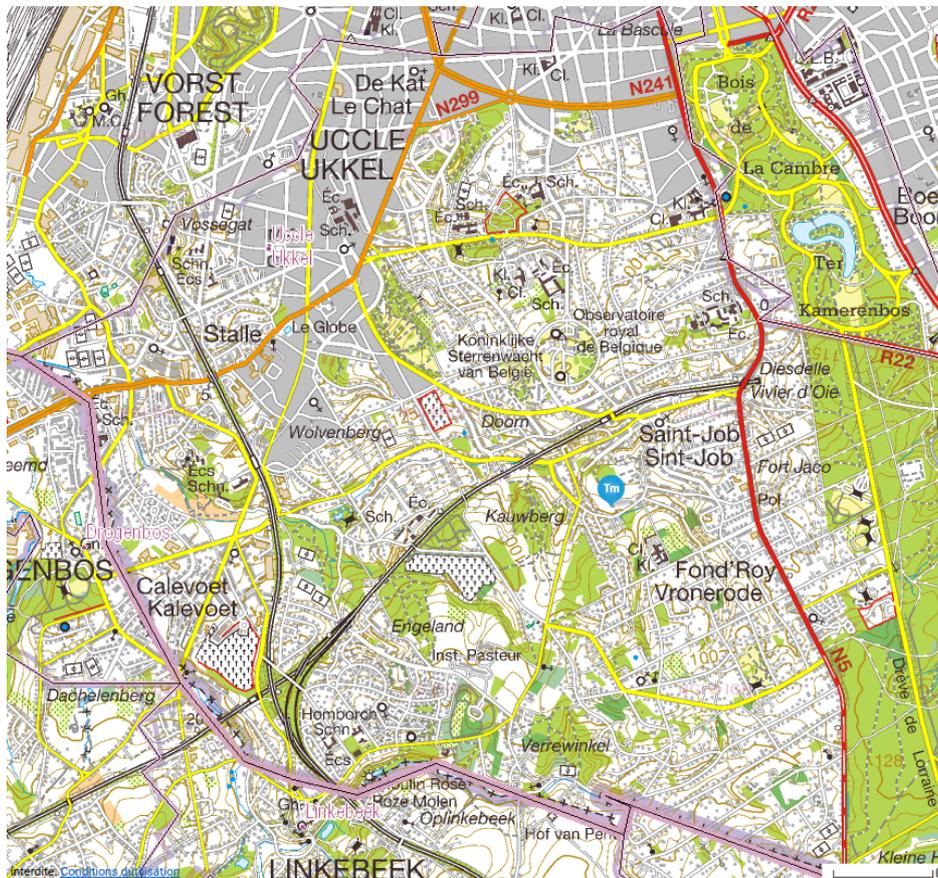


Figure 7 – Variations fortes entre maillage dense et lâche de voiries et d'habitations

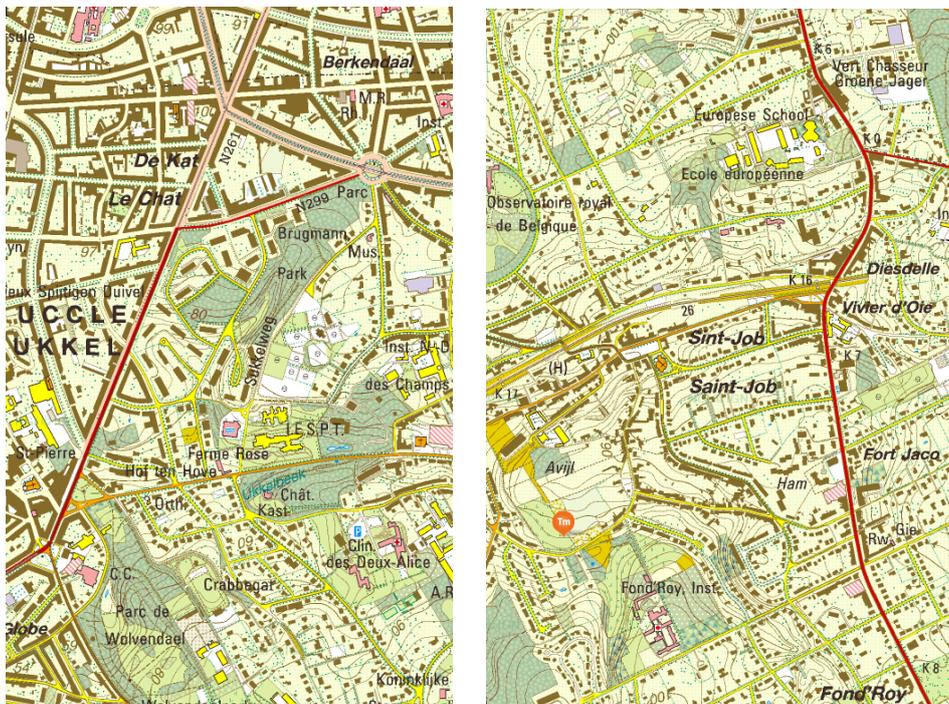
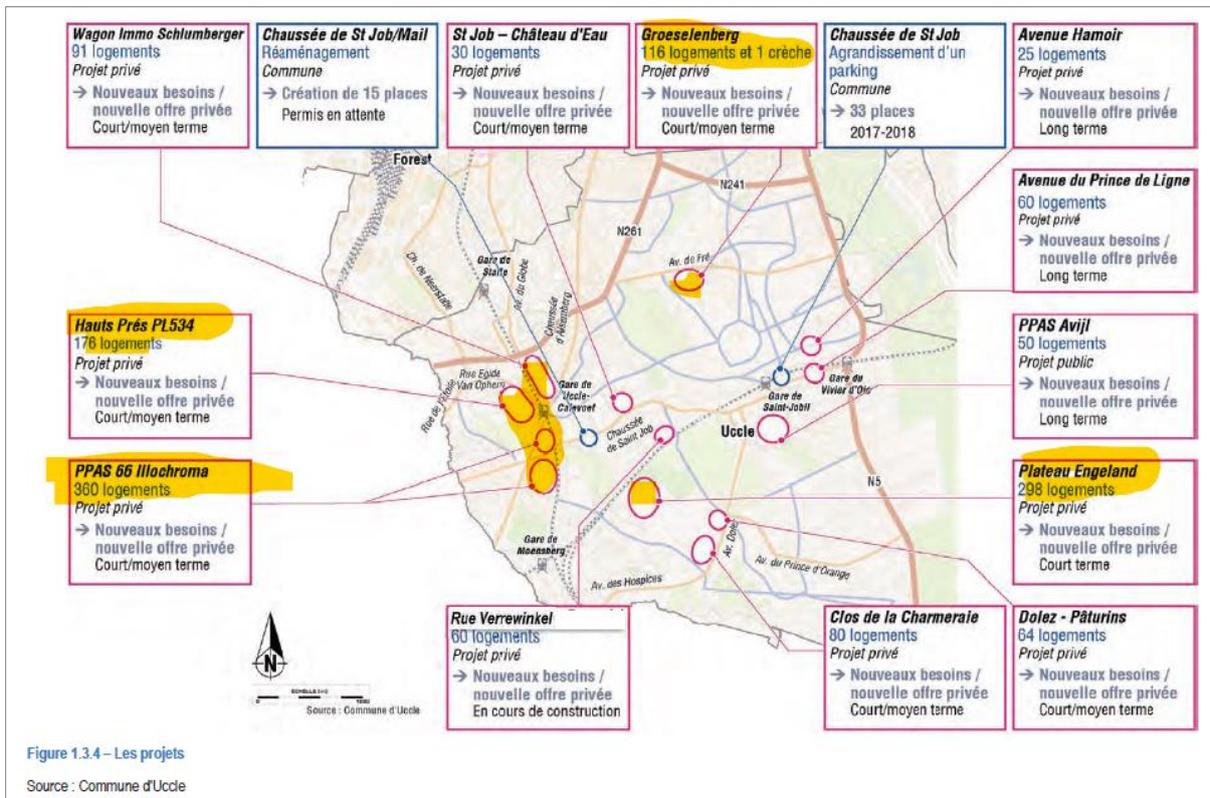


Figure 8 – Projets de logements (source : projet de PACS 2016)



Globalement, la commune s'organise à une échelle et sur des **distances locales parfaitement cyclables** pour les déplacements quotidiens. **À vélo, on peut facilement franchir des distances de 1 à 3 km** (moins de 15 min à vélo), qui sont déjà prohibitives à pied. De manière générale, plus de 75% des déplacements à vélo se font à moins de 3 km. La distance à vol d'oiseau d'un bout à l'autre de la commune est entre 5 et 6 kilomètres (sans le Bois de la Cambre et la Forêt de Soignes). Les isochrones vélo ci-dessous<sup>9</sup> tiennent compte des distances réelles ainsi que du relief, et sont calculés pour un cycliste moyen qui choisit des itinéraires aisés. Ils montrent qu'on traverse la commune en 20 minutes, qu'on peut rejoindre un point central (l'Observatoire) en 10 min. de chaque endroit, et que chaque habitant se situe à 10 ou 15 minutes à vélo de plusieurs noyaux commerçants (distance de 1 à 2 km). Finalement, Uccle reste une commune 'urbaine', très différente des véritables communes rurales où les centres peuvent se situer à 5 ou 10 km d'un noyau. À noter : le Bois de la Cambre, bordé par les axes Waterloo et Roosevelt, est une réelle barrière entre Uccle et ses communes voisines : à partir du carrefour Waterloo / De Fré, il faut 5 minutes pour arriver à la Bascule, au Globe ou à St-Job, et autant de temps juste pour traverser le bois jusqu'à l'avenue du Pesage à Ixelles. Cela s'explique par la combinaison de grands flux, d'un faible nombre des traversées des axes, et de la sinuosité et du revêtement non-adapté à des cheminements traversant le bois.

**Le vélo a clairement un potentiel pour compléter l'offre en transports en commun.** D'une part, pour les **trajets locaux mal desservis** en transports en commun, d'autre part pour la **combinaison vélo+tram et vélo+train**, pour des déplacements vers le Centre-Ville et d'autres destinations en RBC et ailleurs. Les trajets vers le centre-ville à vélo seul sont déjà long et fort accidentés, avec un potentiel limité aux cyclistes aguerris et en bonne condition : de Churchill à De Brouckère il y a 6 km (20 à 30 minutes) ; à partir de Marlow, 8 km (30 à 45 minutes).

Cependant, il faudra **tenir compte de l'aspect dissuasif des pentes raides**. Le dénivelé est très prononcé : la vallée de la Senne Nord-Sud crée une pente d'ouest en est, entrecoupée par trois vallées perpendiculaires (Ukkelbeek, Geleytsbeek, Verrewinkelbeek). Les pentes y sont suffisamment raides pour décourager de nombreux cyclistes potentiels, demandant trop d'effort pour monter et rester stable, parfois même sur un revêtement de pavés. Il faut bien prendre en

<sup>9</sup> Source isochrones: <https://map.bikecitizens.net/be-brussels>. Nous ne connaissons pas la méthode de calcul précise des itinéraires et différents types, mais les résultats correspondent bien à notre vécu et notre connaissance de terrain.

compte cette donnée dans la définition et l'aménagement du réseau, ainsi que dans la communication :

- Créer des itinéraires forts épousant vallées et versants, et des montées en pentes obliques
- Offrir des conditions de cyclabilité optimales sur les pentes, par l'aménagement et la gestion : pistes larges, revêtement lisse pour minimiser l'effort, sécurité optimale (circulation apaisée).
- Communiquer sur les itinéraires alternatifs : directs et raides, ou plats moyennant un détour

Figure 9 – Tout le territoire d'Uccle en 15 min à partir du centre de son territoire (gare de Saint-Job), sauf l'extrême Sud.

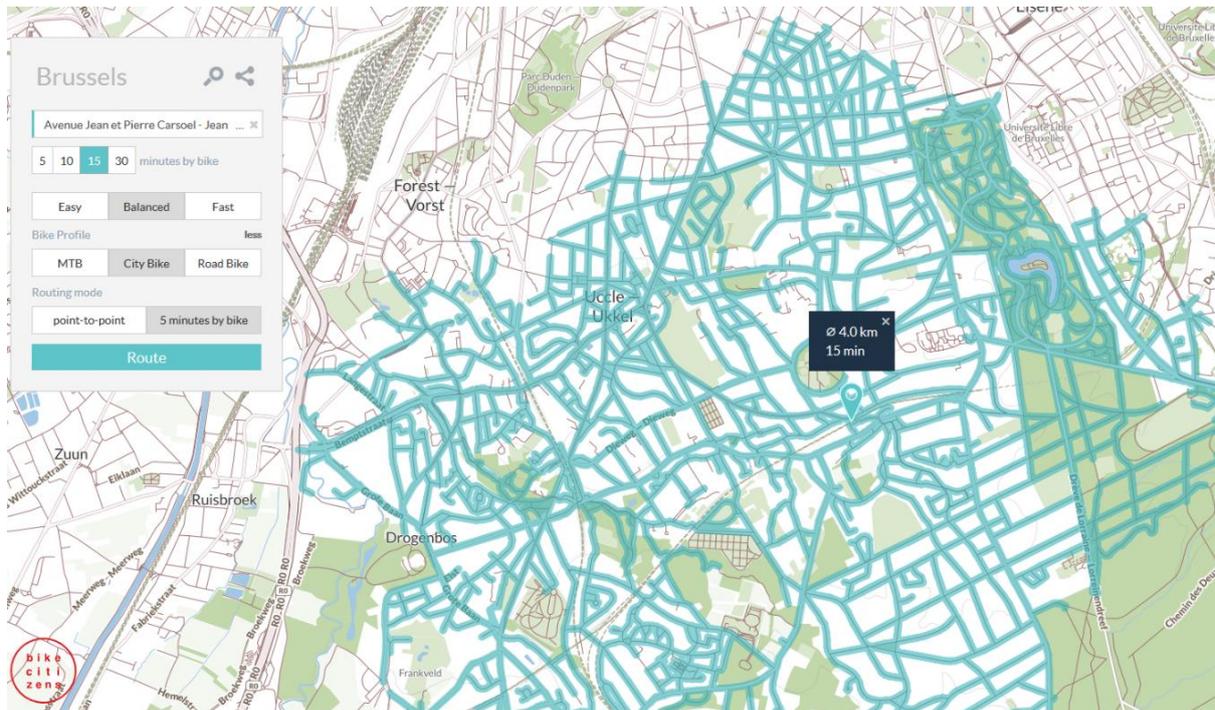


Figure 10 – La majorité des habitants à 15 min à vélo de la maison communale (sauf la partie au sud de la L26)

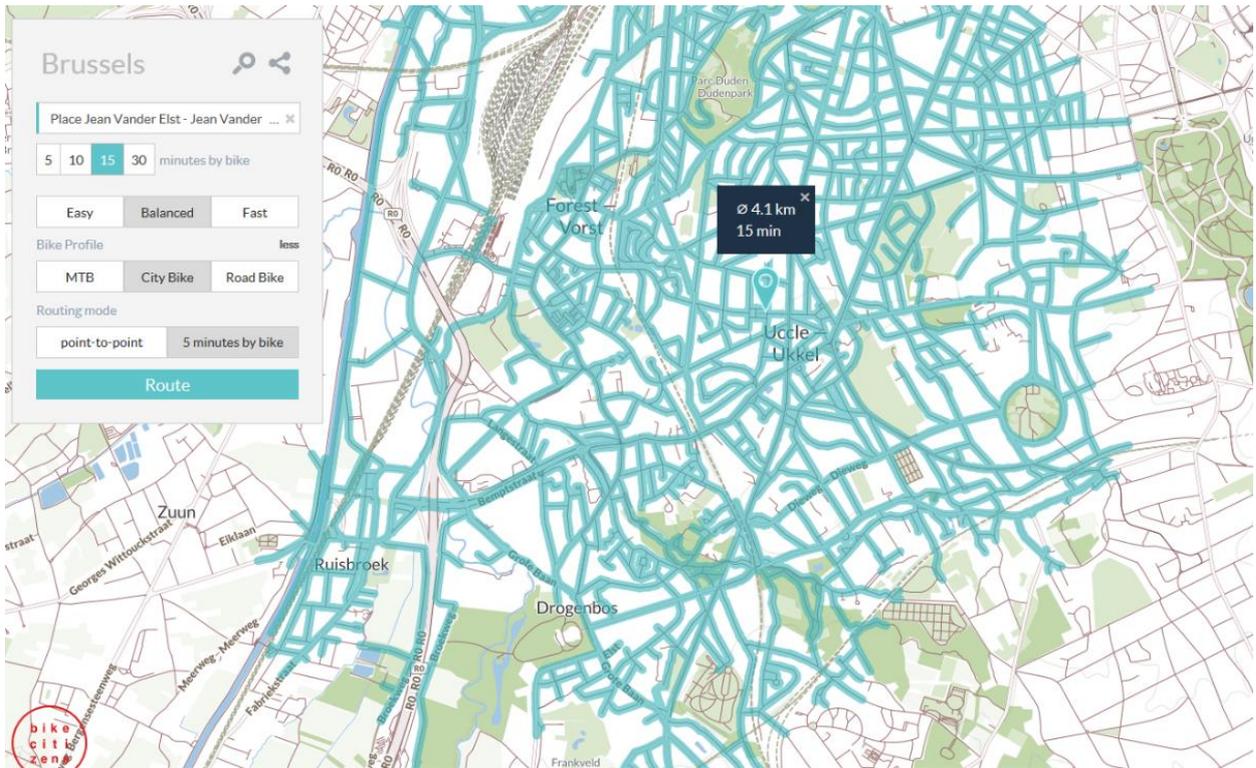


Figure 11 – Le Bois de la Cambre est une barrière entre Uccle et Ixelles et Watermael-Boitsfort

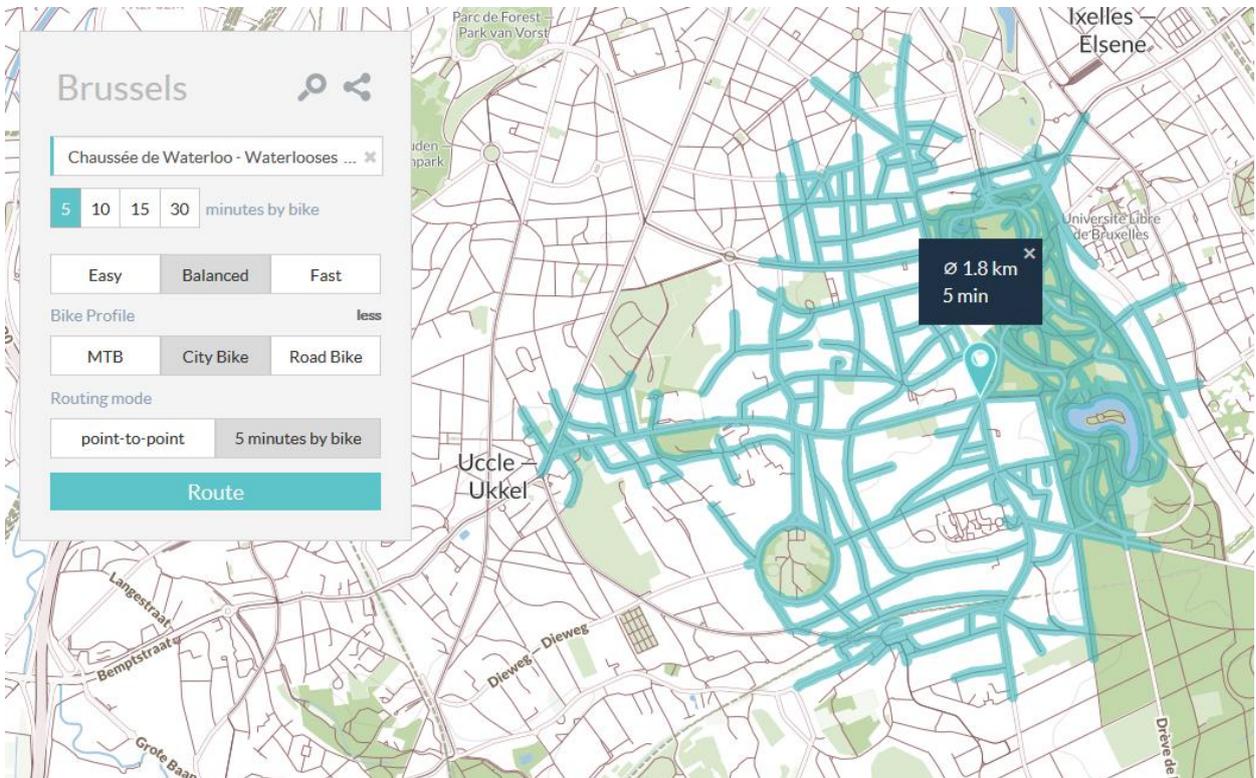


Figure 12 – vallées et crêtes<sup>10</sup>

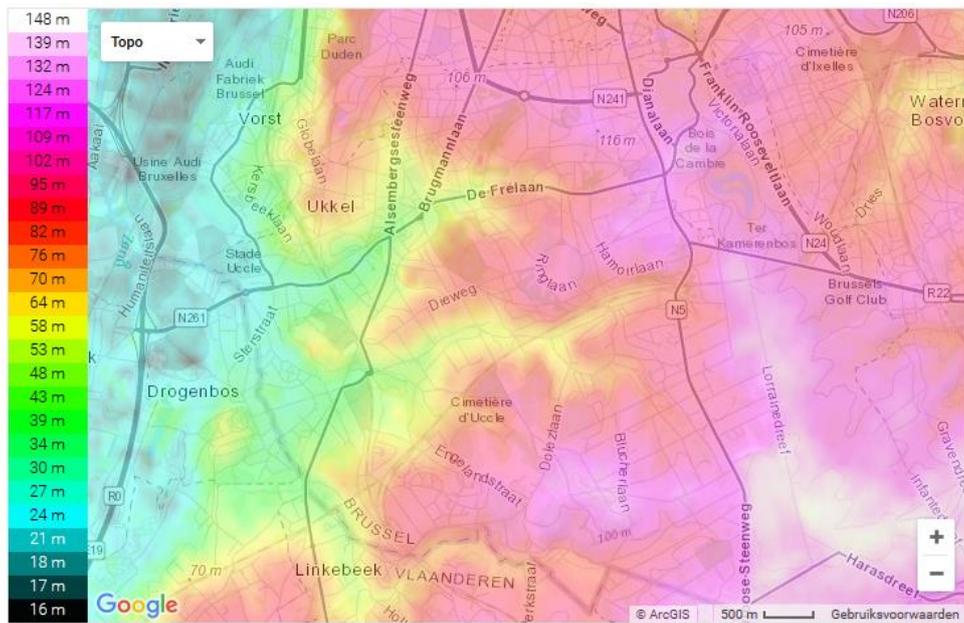
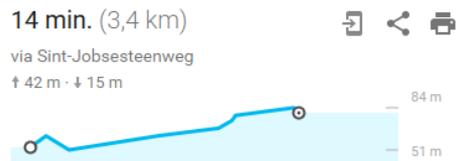
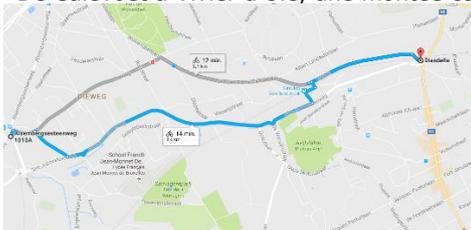


Figure 13 – Dénivelés sur des itinéraires est-ouest et nord-sud

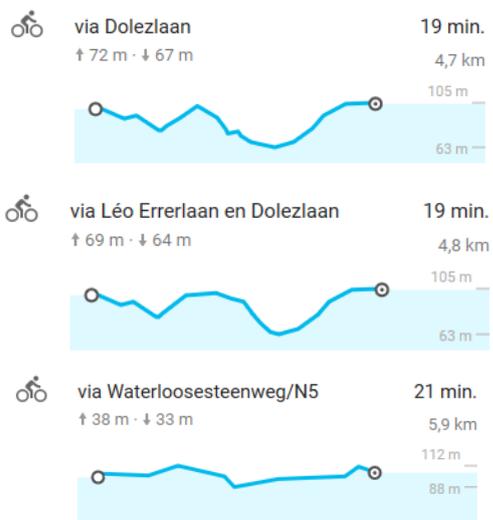
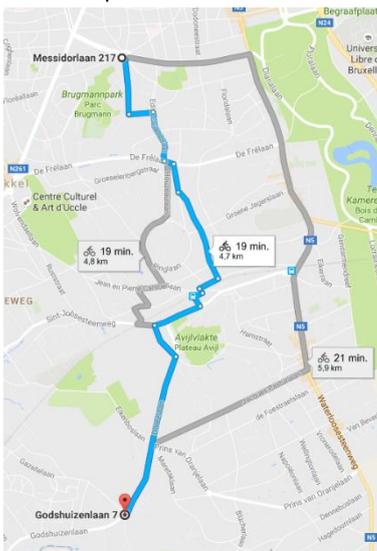
De Calevoet à Vivier d’Oie, une montée continue d’environ 1 %, long mais abordable<sup>11</sup>.



De Churchill à Homborch, des montées et descentes raides.

Un itinéraire alternatif presque à niveau sur le plateau, moyennant un détour de 1km.

Le vélo reste cependant nettement plus rapide que les TC (environ 20 min. comparé à 34 à 38 min en h. de pointe un vendredi matin)



<sup>10</sup> Source : <http://nl-be.topographic-map.com/places/Brussel-1334541/>

<sup>11</sup> Calculs d’itinéraire Google Maps – 8 septembre 2016

À Uccle, le cycliste retrouve **des grandes voiries de dimensions modestes mais bien chargées**.

- Uccle ne connaît **pas de grands axes métropolitains**: ni de tunnels, ni de voies latérales, ni de larges bermes centrales comme c'est le cas sur l'avenue de Tervueren, aux boulevards Léopold II ou Léopold III, du Souverain / Woluwe... Pour des raisons historiques, la Moyenne Ceinture n'a pas été continuée à Uccle. Les cyclistes ne rencontrent donc pas, à ce point-là, les effets de barrière de ce type d'axes et de leurs carrefours complexes, démesurés et dangereux que l'on voit dans la plupart des autres communes. Cependant, les avenues Churchill, Albert, Brumann, et la rue de Stalle sont des axes qui restent difficiles à franchir pour les cyclistes.
- Par contre, la circulation (locale, transit et pénétrante) se disperse sur toute une série **d'avenues et de chaussées** (généralement des « voies interquartiers » à l'exception des « voies principales » Churchill, Brugmann et De Fré), qui sont le plus souvent aussi des axes de transports en commun, les plus larges étant équipées de sites propres TC, et bordées par du stationnement. Il s'agit d'itinéraires directs (rectilignes) et lisibles pour le cycliste comme pour les autres usagers. Des pistes cyclables séparées et marquées y sont nécessaires pour garantir la sécurité, le confort et l'attractivité pour les cyclistes 'grand public' à qui l'on veut donner envie de faire du vélo. Ceci demande de faire des arbitrages entre largeur des trottoirs, aménagement vélo, sites TC, circulation motorisée, stationnement et très souvent alignement d'arbres.
- Ces axes sont souvent saturés et il en résulte une **percolation importante de transit dans les rues locales**. Le maillage lâche des rues plus au sud incite à des **vitesse excessives** rendues possibles de par de longs tronçons sans carrefour.

**Comme déjà notée, la desserte en transports en commun est inégale, ce qui positionne le vélo comme une offre complémentaire.**

- La partie la plus urbanisée **au nord et à l'ouest** jouit d'une **excellente desserte** grâce à plusieurs lignes de tram, avec un tram allant également jusqu'à St-Job. Une bonne partie de la population (quartiers Churchill et Vanderkindere) se situe à proximité des lignes chrono 3, 4 et 7, permettant de rejoindre le centre en pré-métro. Même sans disposer de métro, un habitant peut y assurer ces déplacements quotidiens en alternant la marche, le vélo et les TC. Il faut rappeler que ceci concerne une grande partie de la population (voir infra).
- La partie à urbanisation **moins dense** est **moins bien desservie en transport en commun**, ce qui s'explique par un potentiel de voyageurs moins grand et plus dispersé. Des améliorations de la desserte grâce au Plan Directeur Bus sont envisagées, mais une desserte aussi fine et dense qu'au Nord n'est, en l'état actuel, pas réaliste (sauf en cas de densification importante). En même temps, les maisons y ont des garages et les ménages possèdent plusieurs voitures<sup>12</sup>. Cette partie semble objectivement plus dépendante de la voiture, et sans doute habituée à l'usage de la voiture. Cependant, le vélo offre justement une solution pour des trajets porte-à-porte vers un noyau commerçant, un arrêt de tram ou une gare trop éloignée pour marcher.

### 1.2.2 La population : profil socio-économique et potentiel cycliste

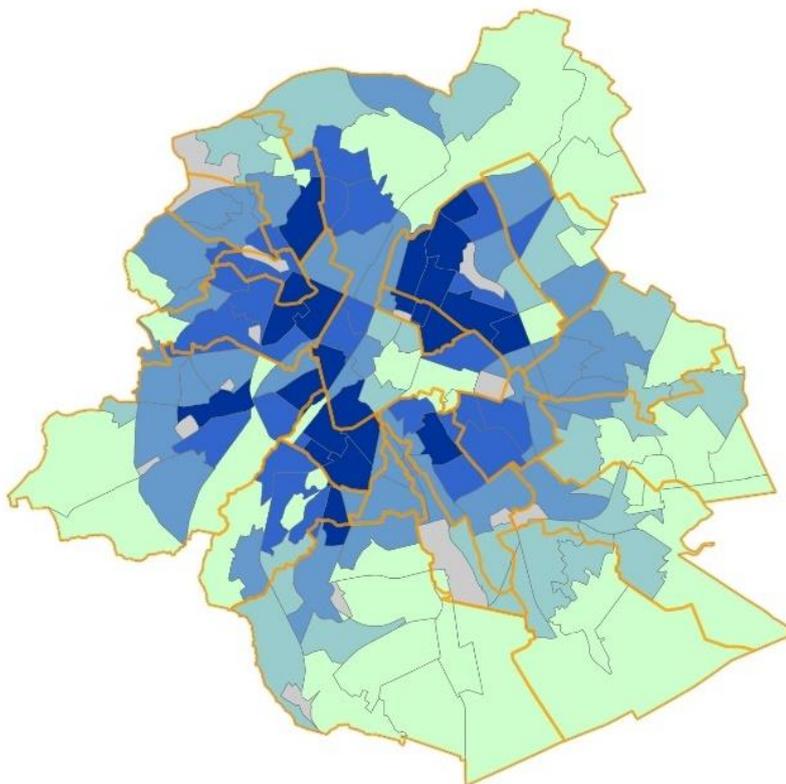
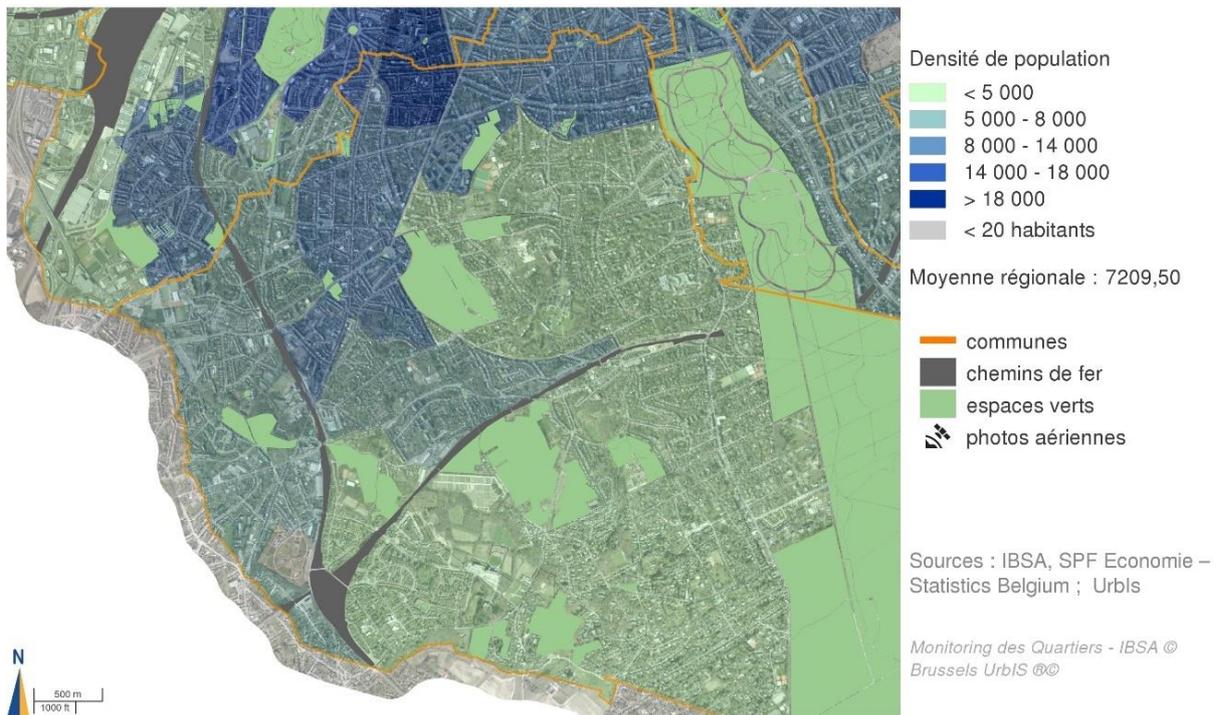
Uccle est la commune la moins dense de la région avec 3549 hab/km<sup>2</sup>, à l'exception de Watermael-Boitsfort voisine. Ceci peut être le résultat de la délimitation un peu arbitraire des communes et de la présence d'espaces verts. L'analyse la plus pertinente est celle à l'échelle des 12 quartiers statistiques (sans la Forêt de Soignes, le Parc de Wolvendael et le Cimetière de St-Gilles), des unités cohérentes définies par l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) pour le Monitoring des Quartiers. Celle-ci confirme qu'Uccle est **majoritairement composée de quartiers parmi les moins denses de la Région**.

Elle montre également la nette différence de densité entre le nord/ouest et le sud. Seulement quatre quartiers sont au-dessus de la moyenne régionale de 7.210 hab/km<sup>2</sup>. Ensemble, ces quatre quartiers regroupent plus de 45.000 habitants : **près de 50% de la population habite 22% du territoire** (le total est supérieur à la population uccloise – 81.000 – vu que quatre « quartiers » statistiques débordent sur une commune voisine).

---

<sup>12</sup> Constats de la commune, entre autre sur base des demandes de cartes riverains

Figure 14 – Densité de Population 2014 (hab/km<sup>2</sup>)



Quartier		Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Population	Surface (km <sup>2</sup> )
		-2014-	-2014-	
45	Molière - Longchamp	18020,05	9651	0,54
44	Churchill	11750,58	12865	1,09
116	Globe	10433,20	15168	1,45
117	Vossegat - Roosendaal	7534,46	7630	1,01
114	Dieweg	5466,73	6561	1,20
115	Calevoet - Moensberg	5146,59	10750	2,09
108	Montjoie - Langeveld	4842,08	5415	1,12
109	Observatoire	3110,74	6203	1,99
113	Saint-Job Kauwberg	2584,40	5646	2,18
110	Fort Jaco	2404,63	3102	1,29
112	Kriekenput - Homborch - Verrewinkel	2270,34	4353	1,92
111	Vivier d'Oie	1378,67	3466	2,51
	<i>Moyenne des quartiers</i>	<i>4934,19</i>		
	<i>Moyenne régionale</i>	<i>7209,50</i>		
	Total RBC		1163486	1163486
	TOTAL		90810	18
	TOTAL 4 PLUS DENSES		45314	4
	% 4 PLUS DENSES		<b>49,90%</b>	<b>22,24%</b>

D'autres constats sont utiles pour dégager le potentiel de la pratique du vélo.

- **Plus d'enfants dans les quartiers moins denses.** La taille moyenne des ménages est nettement plus basse dans les quartiers denses que dans les quartiers moins denses, qui sont au-dessus de la moyenne régionale. Dans les quartiers moins denses, les enfants sont un groupe cible important.
- **1 habitant sur 5 a 65 ans et plus.** La population est relativement âgée, l'âge moyen dans tous les quartiers sans exception est plus élevé que la moyenne régionale, globalement 42 ans contre 37 ans pour l'ensemble de la Région. Ceci est surtout l'effet d'un taux très élevé de + 65 ans: 19% des habitants contre 13% pour l'ensemble de la Région. La santé et l'autonomie des personnes âgées peuvent passer par la pratique du vélo. Cependant, ce public, peu habitué au vélo, a besoin d'une cyclabilité rassurante et séparée du trafic, et évitant les pentes. Il constitue aussi un potentiel pour l'utilisation du vélo électrique.
- **7 habitants sur 10 à proximité d'un arrêt de tram.** Le métro ne passe pas à Uccle. Cependant, la desserte en tram est en moyenne au-dessus de la moyenne régionale : 69% des habitants sont à moins de 400 m d'un arrêt, contre 64% à l'échelle régionale. Ceci s'explique par le fait que le tram passe par les quartiers les plus denses, et dessert donc une grande majorité de la population. La desserte en bus est particulièrement faible comparé à la moyenne régionale : 57% habitant à moins de 250m d'un arrêt de bus, contre 74% à l'échelle régionale. Le bus est clairement une compensation du tram dans les quartiers les moins denses: la desserte en bus la plus faible est là où la desserte tram est la plus forte (ex. le quartier entre De Fré et Churchill).

Figure 15 – Profil de la population – statistiques Monitoring des Quartiers

Quartier	Taille moyenne des ménages	âge moyen	-2014-			-2015-		
			% 0-17 ans	% 18-64 ans	% >65 ans	% à 250 m d'un arrêt de bus	% à 400 m d'un arrêt de tram	
45	Molière - Longchamp	1,95	37,88	19,71	67,73	12,56	39,58	100,00
44	Churchill	1,86	44,45	15,62	61,13	23,25	58,49	94,27
116	Globe	2,03	39,82	19,87	64,50	15,63	44,29	98,74
117	Vossegat - Roosendaal	2,03	45,15	18,66	55,41	25,92	75,77	38,99
114	Dieweg	2,31	41,51	22,82	58,13	19,05	73,39	66,56
115	Kalevoet - Moensberg	2,34	40,29	22,68	60,07	17,25	50,83	91,27
108	Montjoie - Langeveld	2,12	42,39	18,45	62,35	19,21	78,70	39,08
109	Observatoire	2,19	44,58	20,36	55,47	24,17	59,72	28,45
113	Saint-Job Kauwberg	2,24	40,19	22,09	61,05	16,86	59,13	70,58
110	Fort Jaco	2,27	42,16	21,53	59,22	19,25	62,26	17,57
112	Kriekenput - Homborch - Verrewinkel	2,40	40,91	23,64	59,45	16,91	69,48	6,50
111	Vivier d'Oie	2,63	42,47	22,16	57,18	20,66	31,36	2,55
	<i>Moyenne des quartiers</i>	<i>2,11</i>	<i>41,63</i>	<i>20,11</i>	<i>60,96</i>	<i>18,94</i>	<i>56,77</i>	<i>68,66</i>
	<i>Moyenne régionale</i>	<i>2,13</i>	<i>37,39</i>	<i>22,73</i>	<i>63,98</i>	<i>13,28</i>	<i>73,78</i>	<i>63,96</i>

### 1.2.3 Politique et gestion communale de la mobilité et du vélo

La commune d'Uccle dispose d'un Plan Communal de Mobilité datant de 2006. Celui-ci comprend un volet vélo bien développé en matière d'itinéraires et évoque les questions de connexion avec les transports en commun, le stationnement, la promotion auprès du grand public et la formation des futurs cyclistes. Pour les besoins du Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS), toute une série d'éléments et de cartes ont été mis à jour. Nous puiserons des illustrations dans ces deux documents.

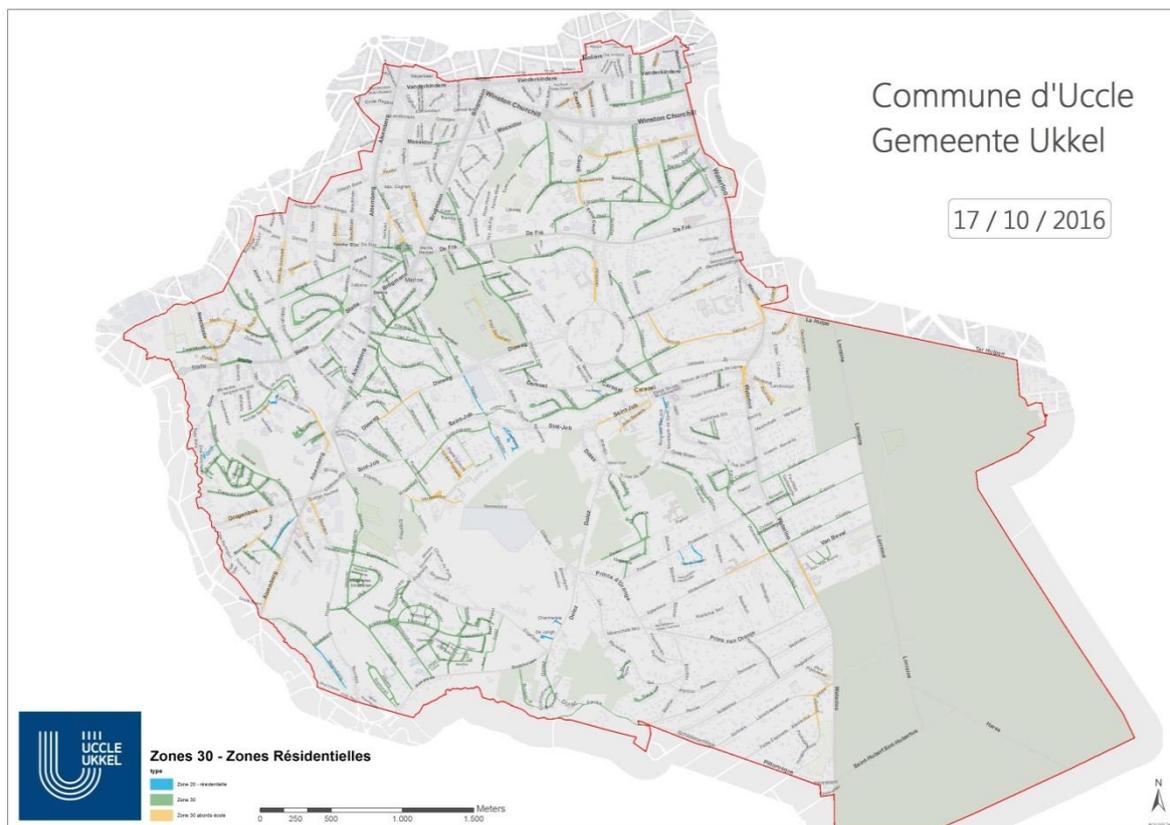
Les **services** Mobilité et Voirie ont récemment été intégrés. Ceci permettra de mieux accorder les plans stratégiques et la mise en œuvre sous forme d'infrastructures et de travaux, y compris pour le vélo. L'entente avec le service de l'Urbanisme est bonne, sans toutefois de réunions régulières au sujet de la mobilité en générale, ni du vélo (le groupe de travail transversal mobilité a cessé d'exister). Il n'y a pour l'instant pas de référent vélo désigné au sein de ce service. Le Service Prévention comprend un Pôle Vélo composé de 6 Gardiens de la paix. Il organise des rangs à vélo réguliers en temps scolaire (vers la piscine, la bibliothèque, le théâtre, etc.), ainsi que des sorties récréatives à vélo. Il encadre également les enfants dans la préparation du brevet vélo (voir ci-dessous). Les contacts avec les communes voisines se font ponctuellement, lors de réaménagements ou lorsqu'un souci se manifeste.

**L'engagement politique** pour le vélo est peu marqué. La majorité actuelle n'a pas formulé d'ambition ni des objectifs spécifiques pour le développement du vélo (la Déclaration de Politique Générale reprend le seul projet de la passerelle au Lycée Français). La commune insiste auprès de la Région pour la réalisation du deuxième ensemble d'ICR (7, 8, B et C), mais la communication s'avère difficile : la commune se dit confrontée aux voix multiples et parfois contradictoires de la Région. Le Collège a lancé la démarche BYPAD pour dépasser la démarche au cas par cas et de disposer d'une vision globale, notamment en réponse à des demandes croissantes d'habitants. Le Plan d'action vélo est un gage pour avoir accès aux subsides régionaux.

Les **zones 30** et **zones résidentielles** se sont progressivement répandues dans l'ensemble de la commune (au-delà de la zone 30 aux abords d'écoles), créant plusieurs zones tout à fait cyclables en trafic mixte. Cependant, les réalisations restent discontinues et le pas reste à franchir vers la mise en zone 30 de l'ensemble des rues locales.

Le principe du **Sens Unique Limité (SUL)** a été largement appliqué depuis des années – Uccle était assez pionnière. Cependant, tous les sens uniques ne sont pas encore des SUL, à cause d'objections de la police basées sur des avis de sécurité.

Figure 16 – Zones résidentielles et zones 30 à Uccle



Les cartes montrent plusieurs itinéraires vélo conçus à Uccle, mais peu réalisés :

- **Deux itinéraires cyclables régionaux (ICR)** traversent Uccle du nord au sud : les ICR 6A et 6B étaient les premiers à être réalisés. Les ICR 7,8, B et C ont mené à de longues discussions avec la Région. Depuis avril 2016, les deux parties se sont mises d'accord. Les travaux pourront commencer dès le permis délivré.
- Le Plan Communal de Mobilité de 2006 désigne **4 itinéraires cyclables communaux (ICC)** complémentaires, clairement pensés pour affiner le maillage, épousant des vallées et crêtes et intégrant des chemins hors trafic tels que le Lijkweg et le Sukkelweg et offrant des accès sécurisés à des pôles intéressants, tels que la piscine Longchamp. Ces itinéraires évitent généralement les voiries structurantes, souvent plus sinueux (détours) mais potentiellement plus rapides (pas ou peu de trafic) et intéressants au niveau du relief (voir l'ICC A qui évite l'axe de l'avenue De Fré pour un itinéraire longeant la côte à un niveau plus élevé ; la moitié du trajet est cependant sur des pavés). À noter que l'avenue De Fré dispose d'une PCM dans le sens de la pente. Le Plan Communal de Mobilité n'évoque pas la cyclabilité des grands axes. Le Plan ajoute que « *outre les quatre itinéraires continus présentés ci-dessous, la commune réalisera plusieurs autres liaisons cyclables de plus courte distance pour connecter certains quartiers ou équipements au réseau d'ICR et ICC.* » Malgré un calendrier à l'horizon 2012, les interventions indiquées par itinéraire n'ont jamais fait l'objet d'une programmation cohérente, lesquels ne sont praticables que de façon fragmentaire et sont peu connus du public.

- L'étude **RER-vélo**<sup>13</sup> préconise deux itinéraires (RERv12 et RERv5) longeant les 2 voies ferrées, dont l'intérêt est leur faible dénivelé pour traverser la commune de long en large. Un troisième (RERv11) crée une traversée du Bois de la Cambre, venant de Vanderkindere et suivant Churchill pour continuer tout droit dans le parc pour ressortir sur l'avenue Victoria et puis l'avenue Jeanne. Le quatrième (RERv2) unira Waterloo, Rhode-Saint-Genèse, Uccle et Bruxelles-Ville via la forêt de Soignes et le Bois.

Figure 17 – RER vélo à Uccle (en pointillés de couleur violette)



<sup>13</sup> Le réseau RER-vélo est un réseau de voies cyclables rapides pour navetteurs dans un rayon de 15km autour du Pentagone / centre-ville de Bruxelles.

Figure 18 – ICR et ICC dans le Plan Communal de Mobilité 2006 d’Uccle

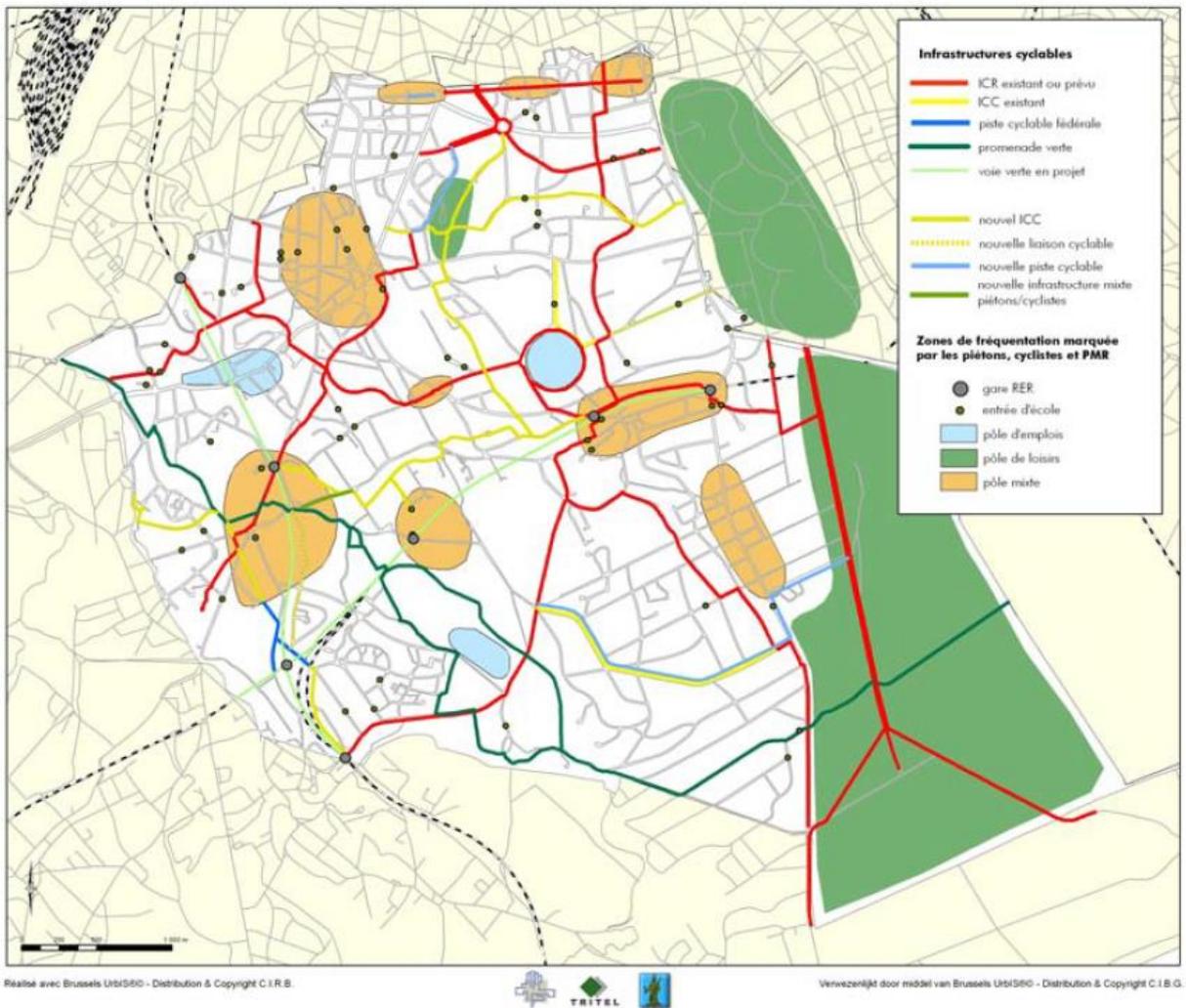
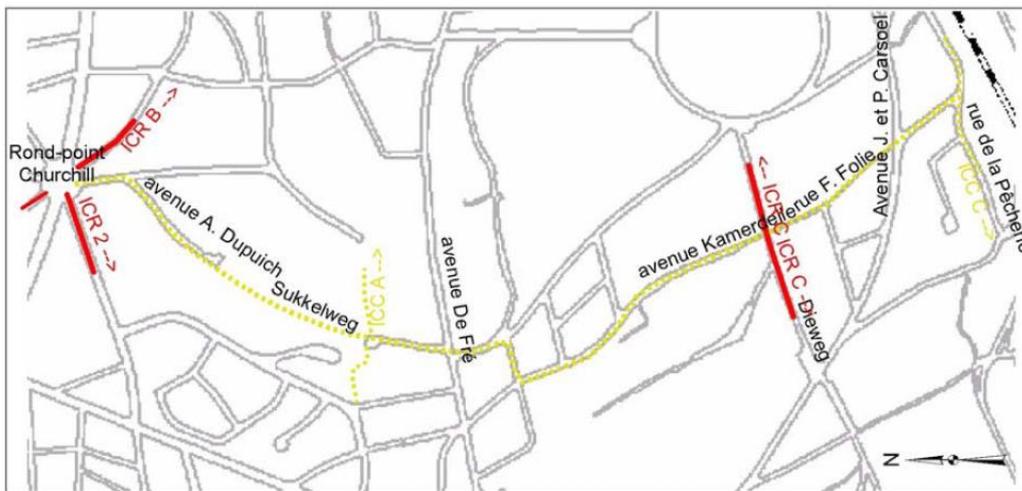


Figure 19 – les ICC A, B, C et D (Plan Communal de Mobilité, 2006)

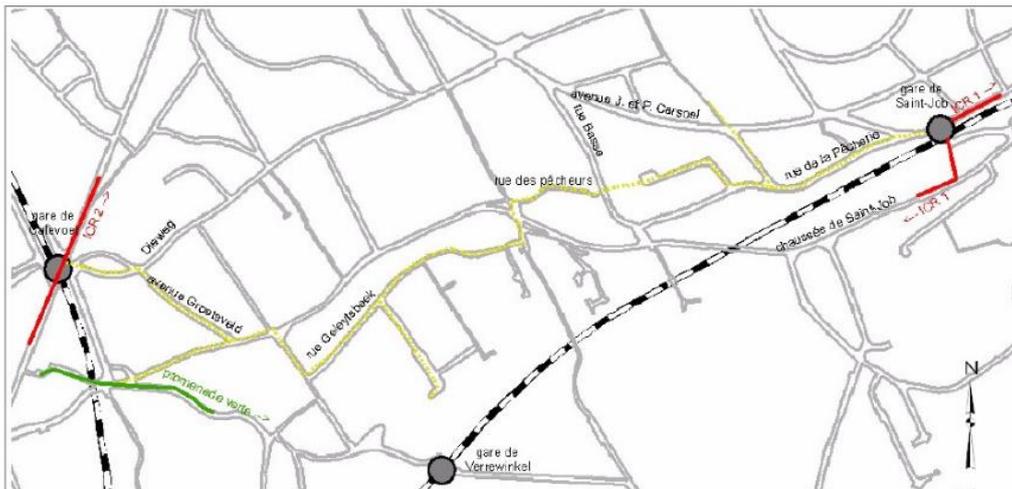
A. ICC Brugmann – Waterloo



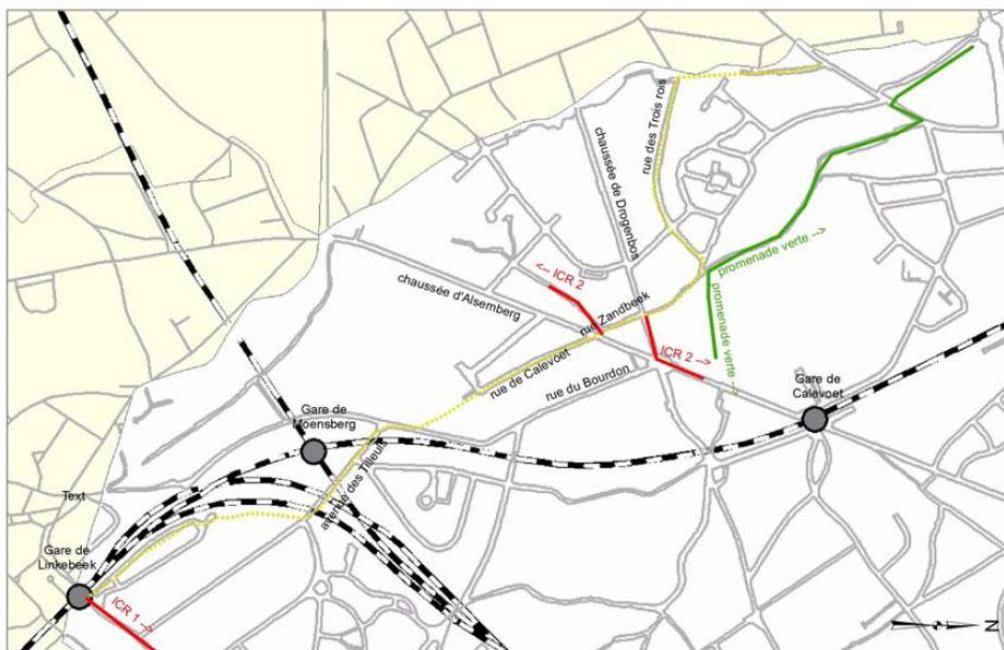
B. ICC Chruchurchill – Saint-Job



C. ICC Chaussée de Saint-Job



## D. ICC gare de Linkebeek – Drogenbos



Dans le **Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) de 2016**, un volet **stationnement vélo** vient d'être défini.

- Le stationnement de **courte durée** offre aujourd'hui 296 places (2 par arceau) à 80 endroits, disposés de façon relativement aléatoire. L'objectif est d'aller vers une couverture du territoire et de quadrupler l'offre pour atteindre min. 1260 places à 210 endroits, afin de répondre à la norme imposée de 1 arceau (soit 2 emplacements vélo) par 20 places de stationnement. Cela correspond à un rythme soutenu de 120 arceaux à placer par an de 2017 à 2020.
- Le stationnement de **longue durée** se limite aujourd'hui à l'offre couverte mais non-sécurisée aux gares de Calevoet (100) et St-Job (12). A ce jour, seules les demandes spontanées ont été recensées. Aux 5 gares, les projets d'équipement des gares partées par Beliris prévoient une offre couverte non-sécurisée et une offre en boxes vélo. Le volet sur la mutualisation des parkings pour voitures des habitants n'évoque pas la même possibilité pour les vélos d'habitants. Le stationnement sécurisé aux gares n'est pas évoqué.

**Le nord d'Uccle est bien pourvue en stations Villo!**, là où la densité est plus importante. Cependant, le PACS relève que leur usage est très faible : en moyenne 18,5 mouvements par semaine par station (prise et dépose confondus), comparé à une moyenne régionale de 55 (déjà faible par rapport à d'autres villes). Sachant que chaque station compte 20 ou 25 emplacements, on constate qu'en moyenne chaque emplacement est utilisé moins d'une fois par semaine. Cela s'explique par une trop importante distance entre stations – pas d'usage spontané, il faut planifier – et la faible densité d'habitations dans une grande partie de la commune, ainsi que le risque de trouver à la fois des stations vides en hauteur, et remplies en bas des descentes.

Le PACS prévoit aussi une **réglementation accrue du stationnement**, pour favoriser la rotation, surtout dans les quartiers les plus peuplés et multifonctionnels. Ceci est un facteur qui peut contribuer à l'attractivité du vélo comme alternative.

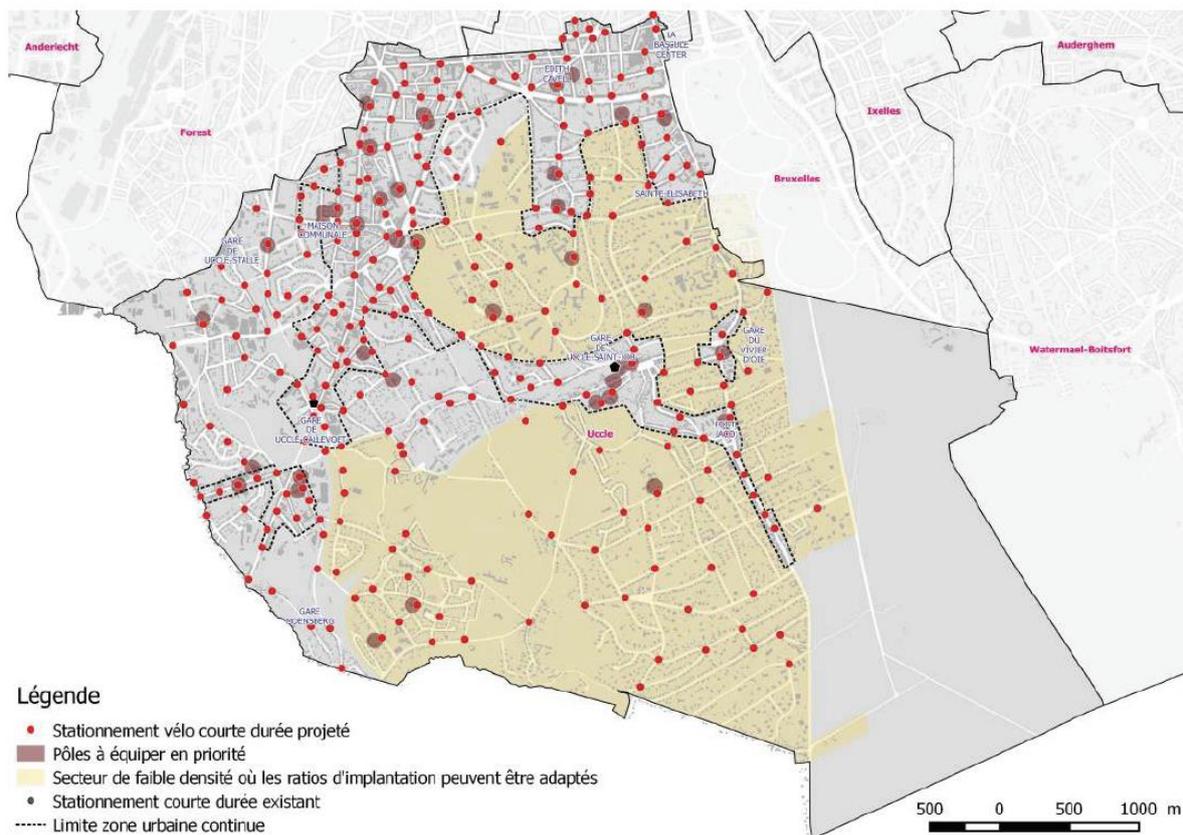
Le **site web communal** ne présente pas le thème mobilité à la page d'accueil. Via les services communaux, puis mobilité, une page présente quelques thèmes hétéroclites, qui se limitent pour le vélo à Villo! (une liste des stations et une carte Google Maps) ; une carte des zones 30 datée de 2013 ; et une carte de situation de l'ICR (sans mention du numéro, ni la signalisation). Le parking vélo (gratuit et couvert) à la gare d'Uccle-Calevoet n'y est pas mentionné.

Figure 20 – PACS situation existante et planification du stationnement vélo courte et longue durée

### Synthèse du plan d'action stationnement vélo

	EXISTANT		PROJET		TOTAL PROJETE	
	Courte durée	Longue durée	Courte durée	Longue durée	Courte durée	Longue durée
Nbre de stations	80	2	210-296	18	290-376	20
Capacité en places	296	112	1260-1874	251	1556-2170	363

Longue durée	Places couvertes	Places sécurisées	total
<b>Moensberg</b>	35	45 (9 box)	80
<b>Saint-Job</b>	36	10 (2 box)	46
<b>Calevoet</b>	-	5 (1 box)	5
<b>Stalle</b>	30	10 (2 box)	40
<b>Vivier d'Oie</b>	35	5 (1 box)	40



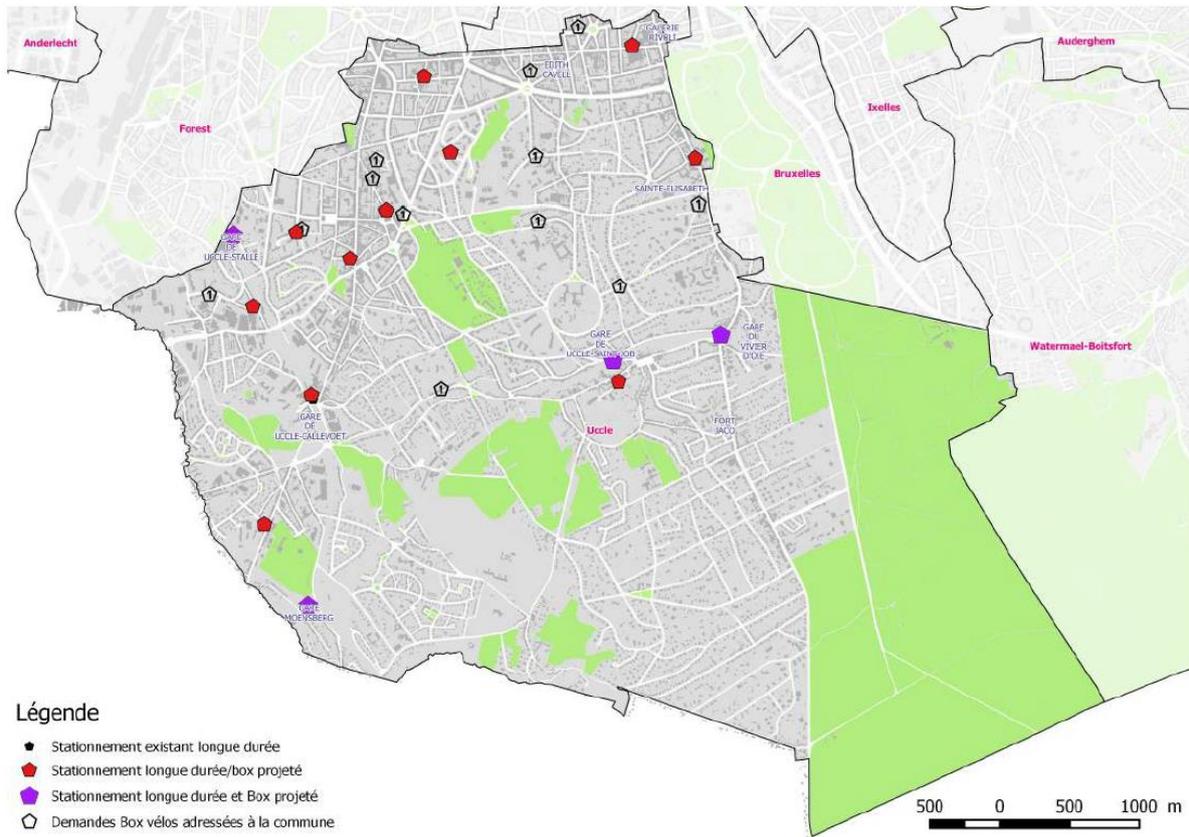


Figure 21 – Utilisation faible des stations Villo

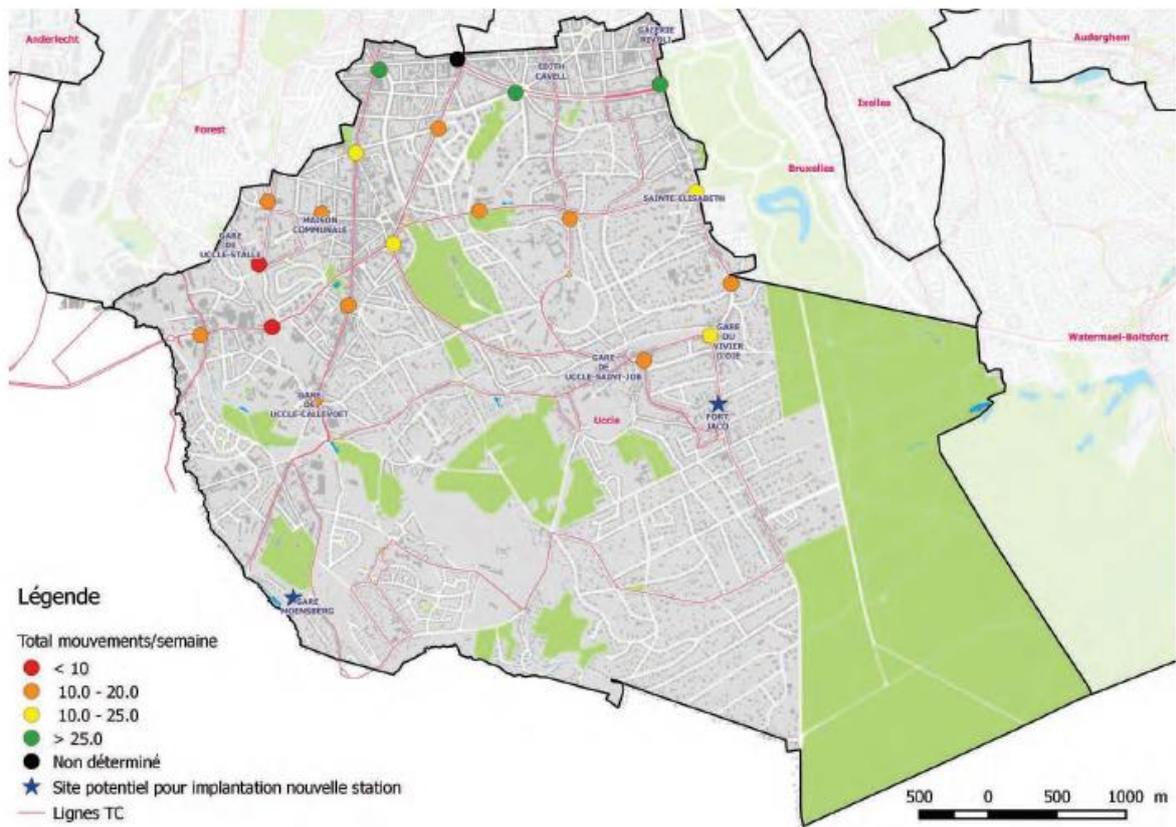
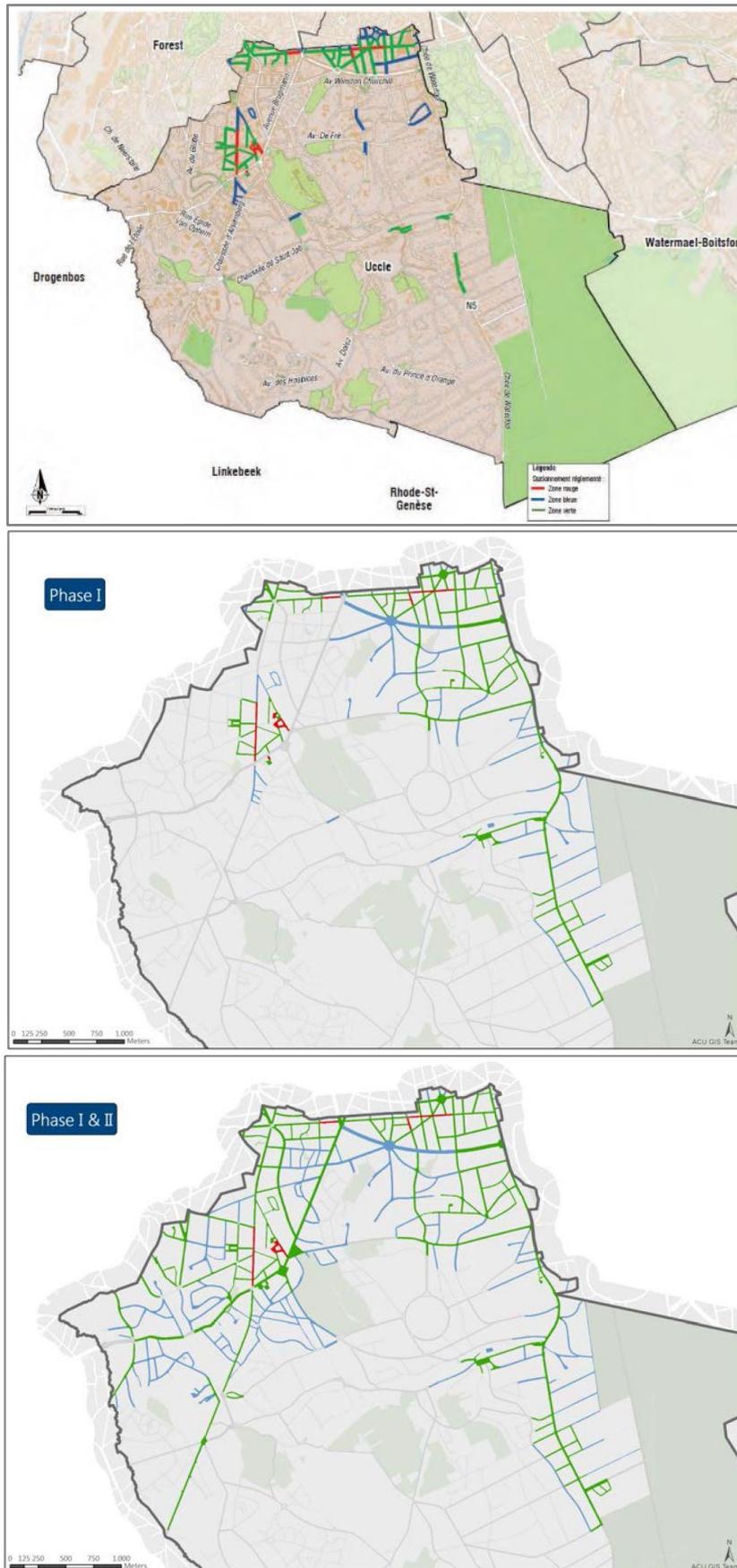


Figure 4.3.10d – Taux d'utilisation des stations Villo !

Figure 22 – stationnement réglementé – situation existante et projetée (en deux phases)



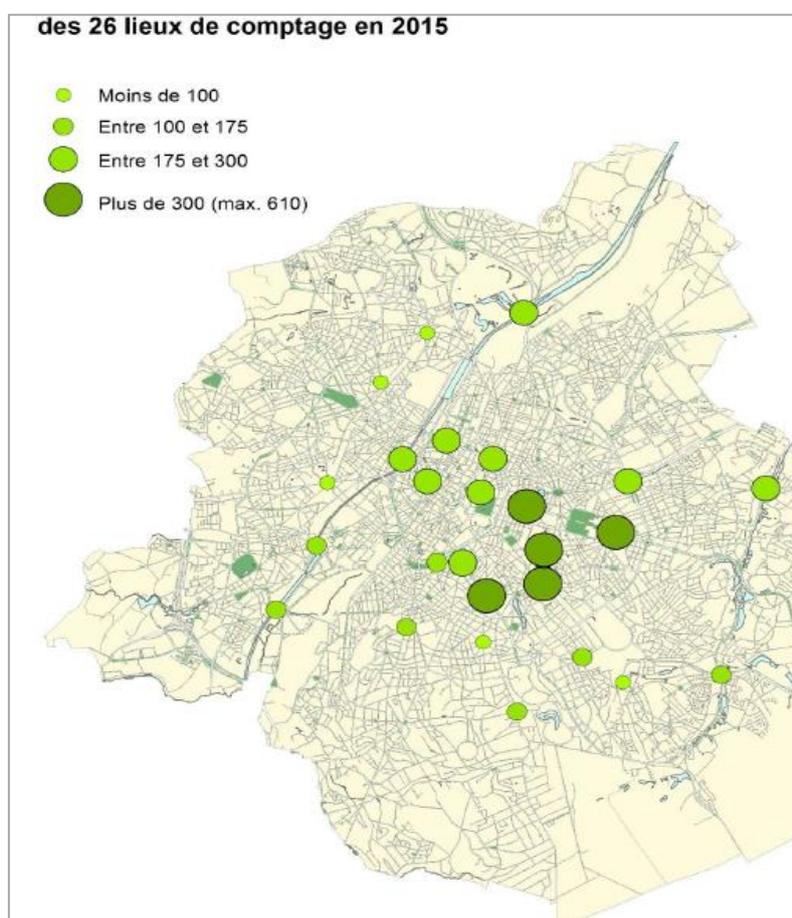
### 1.2.4 Une faible pratique du vélo

L'Observatoire régional du vélo dispose **d'un point de comptage** à la limite communale d'Uccle : le carrefour De Fré / Waterloo. En 2015, on y comptait en moyenne 106 cyclistes par heure, toutes saisons confondues, ce qui situe le carrefour en 21<sup>ème</sup> position sur les 27 points de comptage bruxellois. À titre de comparaison, la moyenne de tous les points de comptage à Bruxelles est de 214 cyclistes par heure.

Les résultats obtenus à ce point de comptage se rapprochent de ceux à Ixelles et à Forest : le carrefour Washington / Waterloo (99) et la Place Albert (167), et quasi tous les points en deuxième couronne. Le nombre à De Fré / Waterloo est resté constant depuis le début des comptages à cet endroit en 2015.

Mais il est évident que ce seul point de comptage ne permet pas de tirer des conclusions sur l'évolution de la pratique du vélo à l'échelle communale.

Figure 23 – Observatoire du vélo 2015



Dans le cadre de l'Observatoire bruxellois du vélo, Pro Velo a demandé aux cyclistes d'indiquer quels étaient leurs itinéraires habituels. Sur base de cela, une **carte des itinéraires les plus fréquentés** a été dressée en 2012 et en 2014. Cette enquête montre que:

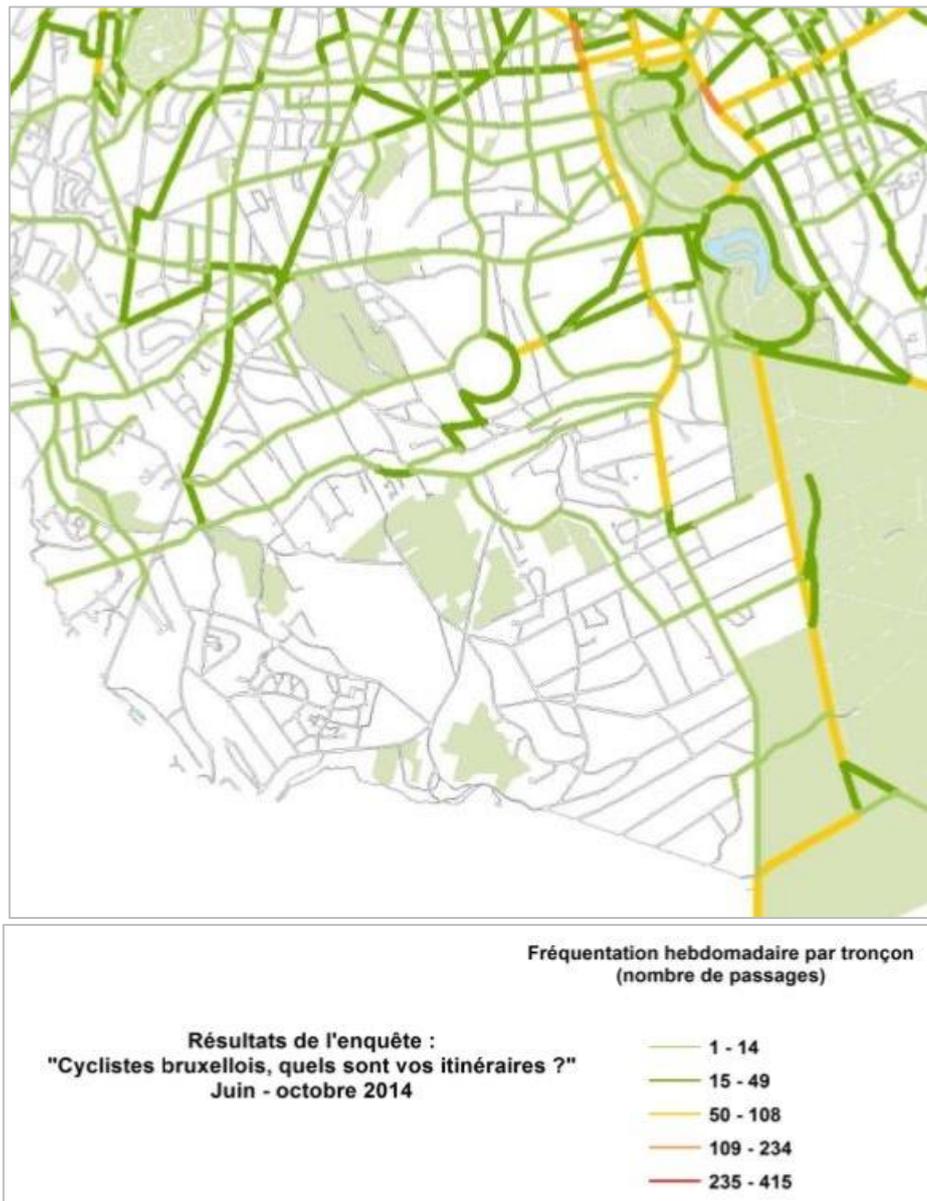
- Certaines rues et certains chemins ucclois sont fréquemment empruntés par les cyclistes, en particulier la Chaussée de Waterloo, une partie de l'avenue de l'Observatoire, la Drève de Lorraine et la Drève Saint-Hubert, du côté est de la commune.
- Bien que de moindre importance, plusieurs autres rues se démarquent également par rapport au reste, à savoir : rue Vanderkindere, rue de l'Anémone, rue Marie Depage, avenue Winston Churchill, avenue de Messidor, l'avenue des Sept Bonniers, rue Joseph Bens, rue Gatti de Gamond, rue Victor Allard, rue Xavier De Bue et le Parvis Saint-Pierre, l'avenue Brugmann, la chaussée d'Alseberg, l'avenue Circulaire et les deux rues à l'est y

menant (avenues du Vert Chasseur et de l'Observatoire) ainsi que l'avenue Mercure, avenue Jean et Pierre Carsoel et l'avenue Den Doorn.

- Les autres itinéraires habituels se dispersent parmi le reste des rues de la commune.

Le constat général pour l'ensemble de la Région a montré que les grands axes (équipés ou non) sont fortement utilisés, tout comme de nombreux itinéraires plus dispersés sur le territoire, le long des ICR et ailleurs. Il faut prendre en compte que l'aspect volontaire de la démarche du répondant implique un biais probable : en toute probabilité, des cyclistes fréquents et aguerris auront répondu, c'est-à-dire ceux qui privilégient les itinéraires directs et rapides, qui sont des 'combattants' et n'ont pas peur de frôler la grande circulation. Il ne faut donc pas en conclure que ces itinéraires sont systématiquement bien équipés, ni les seuls à être privilégiés par les cyclistes.

Figure 24 – Itinéraires pratiqués (Cyclistes Bruxellois, quels sont vos itinéraires, 2014)



### 1.2.5 Cyclabilité générale – visite de terrain

Le groupe BYPAD a fait une visite de terrain à vélo le 20 juin 2016. L'objectif était de parcourir l'ensemble du territoire pour se faire une impression de la cyclabilité dans différents contextes. L'analyse est présentée ci-dessous sous forme de reportage photo, présentée en réunion. Le point de départ est la question : « **Cela me donne-t-il envie de faire du vélo ?** ».

Les situations sont présentées dans l'ordre du plus rassurant pour le plus grand nombre de cyclistes au moins rassurant.

Voici un bilan synthétique :

- Une série de **chemins et sentiers** offrent un **beau potentiel de raccourcis utilitaires**. La promenade verte et quelques chemins aménagés montrent l'intérêt en tant qu'itinéraire hors circulation et donc sûr et agréable pour tous les âges. Ce potentiel peut être développé pour offrir un accès privilégié vers les écoles, les gares ou les équipements (piscines, ...). Réaliser ce potentiel demande un effort de réaménagement : entrées visibles et confortables (sans bordure), largeur confortable (2 cyclistes de front ou se croisant = 3m), absence d'obstacles accidentogènes (potelets), revêtement stable et lisse (asphalte ou béton), éclairage.
- Dans les **rues locales en zone 30, voire en zone résidentielle**, le cycliste circule généralement **à l'aise en mixité avec les autres modes de transport** (sans aménagement cyclable spécifique). Ces configurations sont à généraliser sur l'ensemble des voiries locales (inscrites dans le plan Iris 2), ce qui les rendra plus lisibles et faciles à comprendre pour l'ensemble des usagers. De même qu'il est recommandé d'équiper les rues locales en SUL par des pistes cyclables marquées à contresens lorsque la place le permet, sinon des logos indiquent l'espace à laisser au cycliste. L'avenue de Messidor, officiellement une rue locale, est équipée d'une piste cyclable séparée (PCS) bidirectionnelle tout à fait rassurante, mais qu'on attendrait plutôt sur de grands axes de circulation.
- Une série de **rues locales est moins cyclable**. Le trafic de **transit** dans ces rues étroites ou dans une rue commerçante comme Vanderkindere bloque parfois le cycliste aux heures de pointe. A contrario, d'autres rues locales **trop larges** mériteraient un rétrécissement de la chaussée pour éviter les excès de vitesse.
- Les **pavés**, bien que véhiculant une valeur patrimoniale et paysagère importante, sont à qualifier comme **non-cyclables** : au-delà de l'inconfort à cause des vibrations, les pavés créent une instabilité pour le cycliste (risque de perte d'équilibre et de chute pour petits enfants et personnes âgées, surtout en cas d'humidité) ; ils augmentent aussi l'effort nécessaire et ralentissent fortement le cycliste, même le plus aguerri. Les cyclistes les éviteront tant que possible. Vouloir intégrer des rues en pavés dans des itinéraires est donc strictement inutile et contreproductif – étant donné qu'il réduira fortement l'usage de l'itinéraire, ou bien incitera le cycliste à rouler sur le trottoir et ainsi gêner les piétons – à moins qu'ils soient supprimés ou remplacés par des pavés plats, ou qu'une bande confort soit réalisée pour le cycliste.
- Les **axes de trafic structurants** sont **rarement équipés d'un aménagement cyclable adéquat**. A part quelques axes équipés de pistes séparées surélevées ou de pistes cyclables marquées (et alors typiquement dans un seul sens), dans la plupart des cas le cycliste est en mixité, obligé de se mêler à une circulation de 50km/h, souvent comprenant bus et camions. Ceci convient à des cyclistes « combattants », mais pas au grand public de cyclistes potentiels. Dans certains cas, il est envisageable de changer le statut de la voirie ou d'une partie de la voirie (donc la déclasser), comme la Chaussée de St-Job à hauteur de la Place de St-Job par exemple. Dans d'autres cas, comme la Chaussée de Waterloo, la grande largeur d'asphalte demande un réaménagement mieux organisé pour l'ensemble des usagers.
- Les **axes de trams sans sites propres** sont **particulièrement inquiétants** : l'espace à côté des rails est variable, permettant parfois de rouler à côté, mais le plus souvent en obligeant le cycliste à rouler entre les rails avec des mouvements de traversée de rail (risque de rester accroché ou de chute en cas de pluie) et/ou sur des pentes fortes (dans lesquelles le cycliste a justement besoin de plus d'espace). Les files d'attentes sur les rails à certains endroits et heures pénalisent à la fois les trams et les cyclistes.
- Les **axes de trafic structurants** ont un **effet de barrière relativement réduit**. Seule la chaussée de Waterloo présente quelques vastes carrefours. Néanmoins, des axes à 2\*2 bandes ou avec un site propre tram exigent des aménagements cyclables spécifiques aux carrefours. A Uccle, le cycliste doit le plus souvent **improviser aux carrefours pour tourner**

**à gauche ou pour simplement traverser.** Ces mouvements sont souvent rendus difficiles par la traversée des sites propres, avec des bordures et des revêtements dégradés. Les quelques traversées spécifiquement aménagées sont dans un certain état de dégradation (marquages quasi invisibles), ou peu lisibles pour l'ensemble des usagers. Notons néanmoins le réaménagement du carrefour Vanderkindere qui satisfait globalement les cyclistes selon le GRACQ.

- Les **deux lignes de chemin de fer** offrent un **potentiel d'itinéraires à faible dénivelé** relevé par l'étude 2003-2004 de Bruxelles Environnement (ou IBGE), reprise par le Plan Communal de Mobilité de 2006 et, depuis, par l'étude RER-vélo et le schéma de développement Calevoet-Moensberg. En ce moment, il n'existe pas de chemin praticable longeant les voies pour cyclistes. En même temps, ces infrastructures sont aussi des barrières (ex : Gare de Calevoet). Les petits ponts et des passerelles plus récentes offrent des possibilités intéressantes.
- L'offre en **arceaux** est présente mais encore **clairsemée**, et a été mise en place comme dans la plupart des 19 communes au gré des opportunités et non encore selon une programmation (actuellement prévue dans le Plan d'Action Communal de Stationnement, soit le PACS). La journée pluvieuse de la visite n'a pas permis de tirer des conclusions sur le taux d'occupation. La promenade verte est équipée d'une offre importante d'arceaux, mais selon une logique récréative, pas forcément d'utilité quotidienne. Le **parking couvert** à Uccle-Calevoet apparaît pour le moment sous-utilisé.

**SENTIERS ET CHEMINS** – un potentiel de **raccourcis utilitaires** à valoriser :  
renforcer la visibilité, l'accès et le confort pour un aménagement qui invite à l'usage

Chemin aménagé – Promenade verte  
Bonne largeur pour dépasser ; cohabitation piétons



Chemin aménagé  
Largeur et parois inconfortables



Chemin aménagé  
Largeur confortable pour 1 cycliste



Chemin aménagé  
Potelets dangereux pour le cycliste



Chemin aménagé – ICR  
Revêtement et potelets inadaptés (idem piétons)



Chemin à aménager



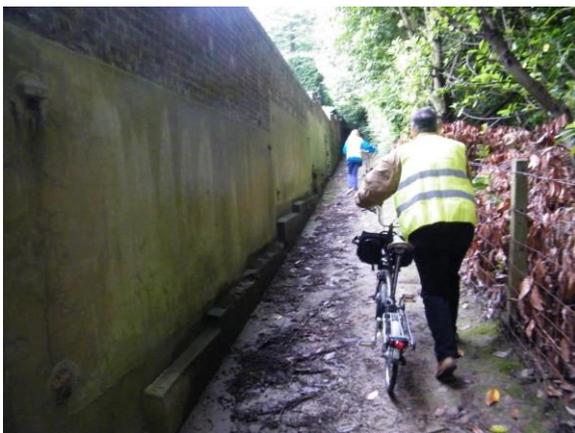
Chemin à aménager



Chemin à aménager



Chemin à aménager



Chemin à aménager



**RUES LOCALES** en mixité, cyclables à 30 km/h ou 20km/h (zone résidentielle), souvent en SUL.



Zone résidentielle



Modération des vitesses



Rue locale en SUL avec PCM en contresens



Rue locale avec piste cyclable séparée (Messidor)



**RUES LOCALES** moins cyclables : mixité à 50km/h, très large, avec bus ou flux de transit important

File d'attente en rue locale ;  
le cycliste ne peut pas la dépasser



Rue locale commerçante, fort chargée et étroite  
(Vanderkindere)



Rue locale très large – risque d’excès de vitesse  
(trottoirs étroit d’un côté)



Rue locale très large – risque d’excès de vitesse



**RUES LOCALES** en pavés – revêtement non cyclable

vibrations et instabilité : risque de chute, l’effort, l’inconfort et le ralentissement -> le cycliste évitera la rue





**AXES DE TRAFIC STRUCTURANTS** – le cycliste souvent oublié  
Des liaisons lisibles, directes et évidentes pour le cycliste, qui exigent un aménagement spécifique PCM / PCS

**PCS – piste surélevée**  
Cycliste séparé du trafic par la différence de niveau



**PCM – piste marquée**  
aménagement minimal sur un grand axe (2 sens!)



**Aménagement vélo absent**  
mixité avec bus



**PCM (1 sens) séparant le cycliste des camions**  
→ préférence pour une piste surélevée ou séparée



Aménagement vélo absent,  
à l'exception de quelques logos vélo



Tram Ligne 3 Avenue Churchill  
bande large (2 voitures), sans aménagement vélo



Suite de l'avenue Churchill :  
Aménagement vélo absent



Tram 3 Avenue Albert (Forest)  
1 bande + PCM sécurisée par une ligne continue



Cohabitation pénible avec trafic et tram  
Danger lié aux rails, pente (besoin d'espace)



Cohabitation pénible avec trafic et tram  
Danger lié aux rails, pente (besoin d'espace)



Cohabitation pénible avec trafic et tram  
aux arrêts : manque d'espace, traversée du rail



File d'attente sur les rails :  
pénalisant pour le tram et le cycliste





**AXES DE TRAFIC STRUCTURANTS** – le cycliste le plus souvent perdu aux carrefours et traversées

Giratoire 1 bande en mixité = recommandé  
 → inciter le cycliste à rouler au milieu de la bande



Giratoire 2 bandes avec PCM = danger  
 → conflits entre trafic sortant et cycliste



Tourne-à-gauche non aménagé



Tourne-à-gauche non aménagé



Traversée cycliste bien aménagée... mais dégradée



Traversée cycliste incompréhensible



Traversée non aménagée  
revêtement site tram dégradé et dangereux



**VOIES FERREES** - Barrières et passerelles... et un potentiel linéaire sans dénivelé important le long des voies

Passerelle cyclopiétonne  
relativement étroite pour les 2 types d'usagers



Passerelle cyclopiétonne  
cheminement confus, peu pratique



Passerelle piétonne  
occasion ratée pour le cycliste



Anciens ponts étroits  
À réserver aux cyclistes et aux piétons ?



**STATIONNEMENT VELO** – Une offre clairsemée

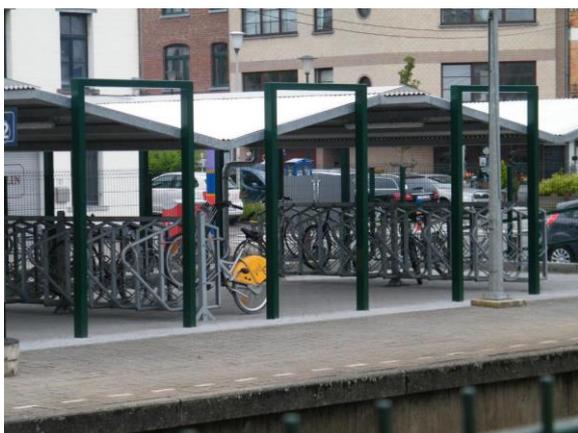
Arceaux clairsemés  
souvent 'parasités' par les deux-roues motorisés



Offre importante d'arceaux exemplaires  
sur la promenade verte... peu d'intérêt utilitaire



Parking couvert (non sécurisé) à Uccle-Calevoet



## 1.3 La méthode BYPAD

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen. BYPAD se base sur les **meilleures expériences européennes**, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie **Audit de la Politique Cyclable (BicYcle Policy AuDit)** et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cyclable est considérée comme **un processus dynamique** dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un **questionnaire standardisé**, structuré en **9 modules**, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Un groupe **d'acteurs locaux** l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des *cyclistes*, des *décideurs politiques* et des *techniciens communaux*. Ensemble, ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cyclable, le groupe de travail situe le niveau de développement sur **une échelle de 4 niveaux de développement** :

- *Niveau 1 – approche au cas par cas.* Des problèmes sont résolus quand ils s'imposent et seulement quand ils s'imposent, selon le principe du sapeur-pompier.
- *Niveau 2 – approche isolée.* Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- *Niveau 3 – approche système.* La politique cycliste est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs mettent en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- *Niveau 4 – approche intégrée.* La politique cycliste atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux, avec des partenaires de secteurs qui au départ ne sont pas concernés par la mobilité comme la santé, l'économie, ... Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 25 – Les modules BYPAD



Figure 26 – Les niveaux de développement BYPAD



La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de **contribuer à la réussite de la politique cycliste** :

- Une **politique cycliste approfondie**, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une **politique cycliste mieux portée**, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en œuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une **dynamique à long terme**, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- **Label de qualité** et échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)).

Toutes les communes ayant appliqué la méthode BYPAD obtiendront le **certificat BYPAD**, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cycliste intégrée.

Tableau 1 – Composition du groupe de travail BYPAD

Type	Prénom-Nom	Fonction / service	e-mail
Décideur politique	Jonathan Biermann	Echevin de la mobilité	<a href="mailto:jbiermann@uccle.brussels">jbiermann@uccle.brussels</a>
Décideur politique	Marc Cools	Echevin de l'urbanisme	<a href="mailto:secretariat.cools@uccle.brussels">secretariat.cools@uccle.brussels</a>
Décideur politique	Marion Van Offelen	Conseillère communale	<a href="mailto:marion.vanoffelen@gmail.com">marion.vanoffelen@gmail.com</a>
Fonctionnaire	France Gabriel	Service mobilité (CEMA)	<a href="mailto:fgabriel@uccle.brussels">fgabriel@uccle.brussels</a>
Fonctionnaire	Nicolas Groulard	Service voirie	<a href="mailto:ngroulard@uccle.brussels">ngroulard@uccle.brussels</a>
Fonctionnaire	Marie Vigoni	Service environnement	<a href="mailto:mvigoni@uccle.brussels">mvigoni@uccle.brussels</a>
Cycliste	Jacques Dekoster	GRACQ	<a href="mailto:j.dekoster@yahoo.fr">j.dekoster@yahoo.fr</a>
Cycliste	Geert Heugebaert	Fietsersbond	<a href="mailto:geert@bikeemotion.be">geert@bikeemotion.be</a>
Cycliste	Diane de Longueville	Uccloise	<a href="mailto:dianedl@me.com">dianedl@me.com</a>

Tableau 2 – Calendrier de l'AUDIT BYPAD

Réunion de travail avec CEMA	03.05.2016
<b>GROUPE DE TRAVAIL 1 : réunion de lancement</b>	03.06.2016
Visite de terrain	20.06.2016
<b>GROUPE DE TRAVAIL 2 : réunion de consensus</b>	27.06.2016
Rapport intermédiaire AUDIT BYPAD	15.09.2016
<b>GROUPE DE TRAVAIL 3 : réunion pistes d'action</b>	26.09.2016
Réunion de travail avec échevin et CEMA	09.12.2016
<b>GROUPE DE TRAVAIL 4 : réunion de validation du plan d'action</b>	24.03.2017
Rapport final AUDIT BYPAD + PLAN D'ACTION	Avril 2017

## 1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Figure 27 – Diagnostic BYPAD par question

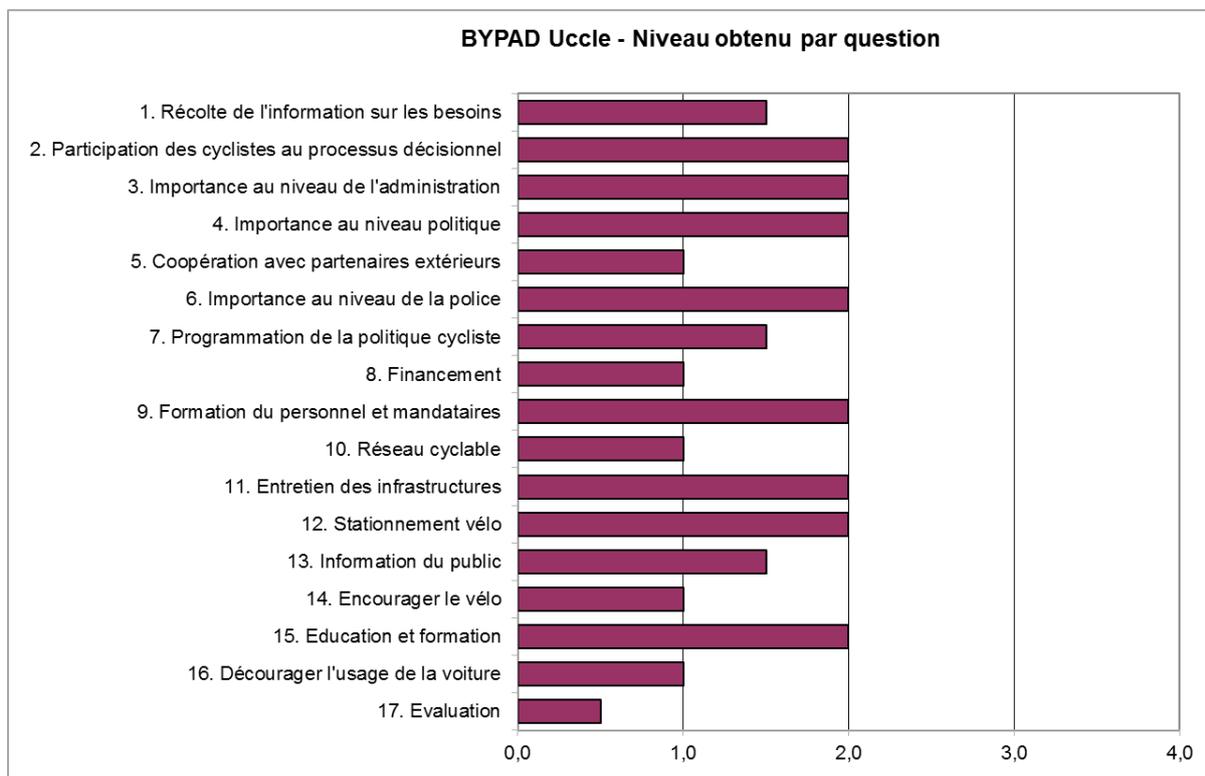
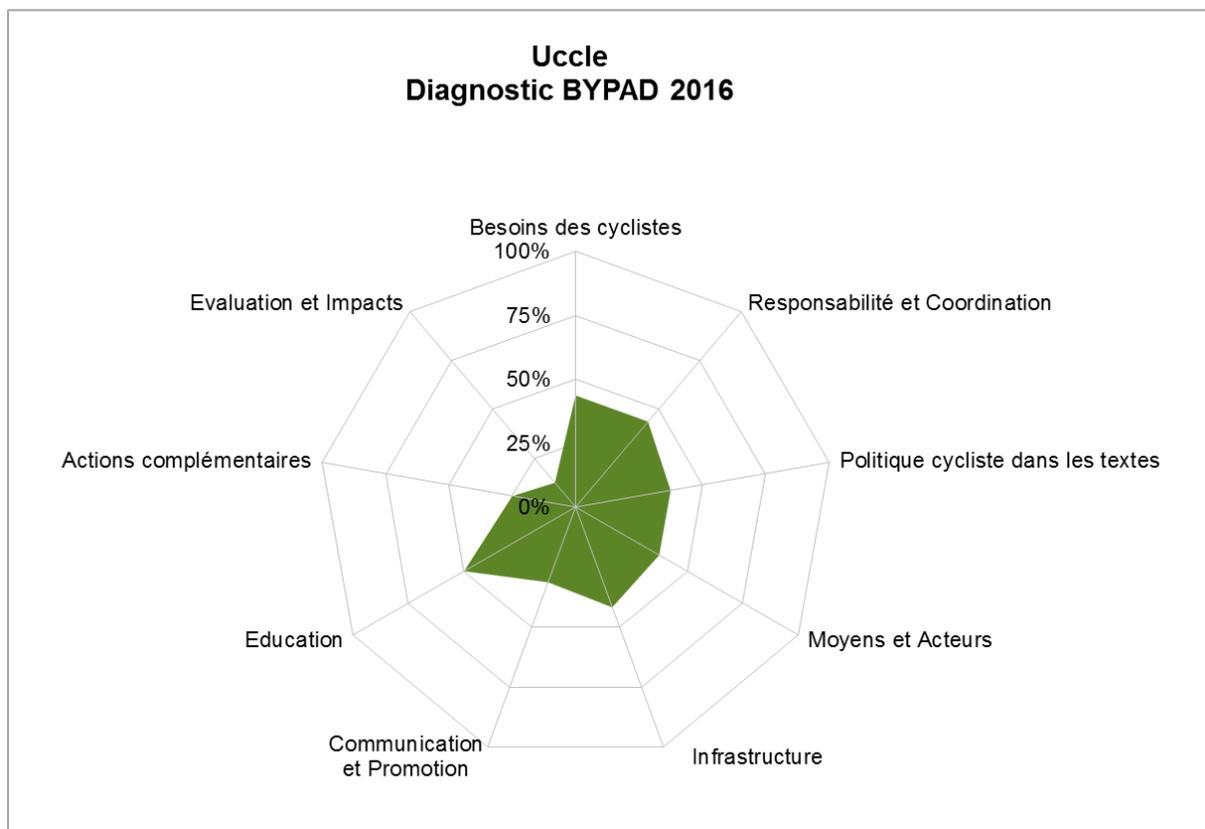


Figure 28 – Diagnostic BYPAD par module, 2016



## 1.5 Le diagnostic par module

### 1.5.1 Besoins des cyclistes – niveau 1,8

*Q1 : Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes? – niveau 1,5*

Pour réussir la politique cycliste, celle-ci doit se fonder sur une bonne connaissance des flux, des comportements, des besoins et de la satisfaction des cyclistes.

La commune commence à réaliser des comptages systématiques du trafic motorisé, mais pas encore pour le vélo. Lors de réaménagements elle effectue des observations in situ, y compris des flux et comportements des cyclistes. L'administration reçoit des demandes de cyclistes par mail et tente d'y donner suite, cependant sans une procédure régulière de suivi. Les cyclistes sont globalement satisfaits de la réactivité. Les agents communaux et les agents de préventions font des observations non formalisées des flux et des difficultés éventuelles des cyclistes. Le Gracq a déjà réalisé des relevés (notamment des SUL) dans le passé, et ses membres écrivent à la commune. Les résultats de Fix My Street sont assez aléatoires et ne comprennent pas suffisamment de thématiques 'vélo'.

Aucune enquête au sujet du vélo n'a été réalisée, ni auprès des cyclistes, ni auprès des non-cyclistes ou de la population générale.

Globalement, la démarche de récolte d'information est donc fragmentaire et aléatoire, au cas par cas.

*Q2 : Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, il est précieux de mettre en place des canaux et dispositifs de dialogue avec les cyclistes (usagers), afin de s'alimenter des informations sur base de leur pratique quotidienne, et d'améliorer les actions et aménagements pour correspondre aux besoins réels.

Les cyclistes ont la possibilité de s'exprimer via plusieurs canaux, comme tout citoyen, notamment par les biais des procédures obligatoires de concertation lors de permis d'urbanisme. Néanmoins, il est souvent reproché que cette étape a lieu en fin de parcours. Ils peuvent aussi s'exprimer dans les rencontres avec les comités de quartier, organisées systématiquement lors de travaux.

Il n'existe pas encore une plateforme de rencontre structurelle (commission vélo), comme il en existe pour les personnes à mobilité réduite (la commission PMR). Il n'y a pas de consultation spécifique des cyclistes ou des associations de cyclistes.

### 1.5.2 Responsabilité et coordination – niveau 1,8

*Q3 : Au niveau de l'administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en œuvre? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, elle a besoin d'être bien coordonnée et d'être un souci transversal dans différents domaines.

Le service Mobilité existe depuis 2007. Récemment, les services Mobilité et Voirie ont été regroupés, permettant une meilleure coordination transversale et permanente. Le vélo est pris en compte par des agents compétents et sensibles aux cyclistes (mobilité, voirie, urbanisme et prévention) dans l'ensemble de leur tâches. Cependant, il n'y a pas de responsable(s), compétences ou tâche(s) vélo spécifiques. La politique et les actions vélo sont donc dépendantes du temps disponible et des affinités du personnel, elles ne sont pas assurées en cas de remplacement et pas ancrées de façon structurelle dans le fonctionnement de la commune. Il n'y a pas de coordination transversale régulière au sujet du vélo avec les autres services (urbanisme, environnement, enseignement, économie, social, tourisme...).

*Q4 : Quelle est l'implication du Collège des Echevins et Bourgmestre par rapport à la politique cycliste ? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, celle-ci doit bénéficier d'un soutien politique solide, qui marque une ambition claire et une volonté de mettre en œuvre les mesures nécessaires.

Le Collège considère en principe le vélo comme un mode à part entière. Des interventions en cas de problèmes pour cyclistes vont de soi : marquage, réparations... Le Collège soutient des projets tels que les ICR et la création de passerelles au-dessus des voies ferrées, et s'est lancé dans l'élaboration de ce plan vélo.

Quand il s'agit de donner sa place au cycliste dans le partage de l'espace, les choix sont souvent difficiles. Il y a une sorte d'autocensure dès qu'il s'agit de toucher au trafic (bande de circulation, mise à sens unique) ou au stationnement, notamment à cause des fortes réactions de la population, perçue comme généralement très attachée à la voiture. Cela pose des difficultés pour trancher sur les ICR. Néanmoins, certains emplacements Villo! ont été réalisés sur la bande de stationnement, malgré l'opposition de riverains et commerçants. Le cycliste profite parfois de mesures visant à réduire le transit dans les quartiers (mise à sens unique, en circulation locale) ou d'aménagements pour ralentir la vitesse, mais réaliser ces mesures avec le cycliste comme objectif principal est difficile à faire accepter. Vu le faible nombre de cyclistes, il est difficile d'imposer des aménagements cyclables pour attirer les cyclistes 'potentiels'.

Les cyclistes constatent que les interventions en leur faveur se limitent aux cas où elles sont réalisables sans impact sur les autres modes, principalement la voiture.

Néanmoins, le Collège avait octroyé une prime à l'achat des vélos à assistance électrique en 2015 et a marqué son accord ce 10 mars 2017 sur la candidature de la commune au Bike Project.

*Q5 : Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures? (Communes voisines, Région, IBSR, STIB, SNCB, IBGE,...) – niveau 1*

Pour réussir la politique cycliste, la concertation et le partenariat avec les nombreuses autorités et acteurs en RBC sont indispensables, pour assurer la cohérence des réalisations et une vision partagée en matière d'intégration du vélo dans la mobilité urbaine.

La réalisation des ICR et la demande de permis fait l'objet de concertation de tous les acteurs concernés (comité d'accompagnement), ce qui est aussi le cas d'autres projets de la Région ou de la STIB où le cycliste est généralement pris en compte. Des groupes de travail sont parfois organisés, mais pas spécifiquement au sujet du vélo.

Lors de projets sur des voiries intercommunales, l'avis des communes voisines est demandé, mais pas toujours suivi d'une réponse. Il n'y a pas de concertation avec les communes voisines sur des itinéraires cyclables.

La commune constate que la concertation avec la SNCB et Infrabel est très difficile, alors que l'intermodalité aux gares est un enjeu capital. Ainsi, Infrabel a refusé l'implantation de Villo! sur son domaine.

Il n'existe donc pas de véritable concertation structurelle et récurrente au sujet du vélo avec aucun de ces partenaires.

*Q6 : Quelle est l'implication de la police dans le développement de la politique cycliste? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, le soutien actif de la police est indispensable, pour faire respecter le cycliste, ses aménagements et sa place dans la circulation tout en garantissant sa sécurité.

La police s'implique peu dans la politique du vélo. Elle répond cependant aux demandes d'avis sur les aménagements lorsqu'on les lui soumet, par exemple dans la décision de placer des B22/B23 avec en point de mire la sécurité. Cependant, son avis n'est pas systématiquement demandé.

La police a bien développé des actions contre le vol et l'enlèvement de vélos abandonnés, constatant une forte croissance du vol de vélo dans son Plan zonal de sécurité 2014-2017.

Par contre, aucune initiative en faveur de la sécurité du cycliste (respect du code de la route, respect des aménagements) n'est connue, bien que le plan zonal signale que 1 victime d'accidents sur 4 est un cycliste.

La police dispose bien de vélos, mais il n'y a pas de brigade cycliste.

De manière générale, la police intervient moins dans les questions de mobilité depuis l'existence du service Mobilité communal.

**Remarque de l'auditeur.** L'analyse de l'accidentologie liée au SUL a démontré que ce dispositif crée globalement moins de risques d'accidents que d'autres rues, et souligne que les cas où le SUL ne serait pas indiqué sont des cas très spécifiques et très rares.<sup>14</sup>

### 1.5.3 La politique cycliste dans les textes – niveau 1,5

Q7 : Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée? – niveau 1,5

Pour réussir la politique cycliste, celle-ci doit être exprimée clairement, avec des objectifs concrets et des actions faisables et programmées de façon réaliste et efficace.

*Dans le contexte bruxellois, un plan d'action à l'échelle locale est un complément indispensable à la politique vélo régionale et peut bénéficier des actions d'acteurs régionaux en matière d'aménagements, de stationnement, de promotion et de sensibilisation, ainsi que des subsides. Bien qu'en partie dépendante de la région, notamment en termes d'aménagements de voiries régionales et de leurs traversées, la commune a suffisamment de leviers pour planifier sa politique locale.*

Le Plan Communal de Mobilité de 2006 comprend une proposition de 4 ICC, choisis pour compléter et affiner le maillage des itinéraires cyclables régionaux (ICR), tenant compte du relief et intégrant quelques sentiers et chemins à haut potentiel. Chaque ICC y fait l'objet d'une fiche, en préconisant des interventions précises mais relativement minimalistes. Ces itinéraires cyclables communaux (ICC) (en principe à réaliser pour 2012) ont bénéficié de réalisations ponctuelles, mais ils n'ont pas fait l'objet d'une planification et budgétisation d'ensemble et ils n'ont donc pris aucune véritable existence sur le terrain, ni en lisibilité, ni en praticabilité continue. De manière générale, les aménagements pour cyclistes se font au gré des opportunités. Il n'existe pas d'inventaire complet des aménagements, ni des projets ou des lieux prioritaires à traiter.

Le stationnement vélo (pas évoqué dans le Plan Communal de Mobilité) fait l'objet d'une réflexion globale et d'objectifs chiffrés dans le Plan d'Action Communale de Stationnement (PACS) de 2016, visant une couverture territoriale par des arceaux et des emplacements couverts ou sécurisés (notamment vélobox) à plusieurs endroits (à valider).

La Déclaration de Politique Générale évoque quelques projets (notamment création d'une passerelle), sans toutefois développer une ambition globale et explicite pour le vélo.

### 1.5.4 Moyens et acteurs – niveau 1,5

Q8 : Le financement permet-il de soutenir la politique cycliste? – niveau 1

Pour réussir la politique cycliste, il faut prévoir un financement structurel et récurrent de la politique vélo (non dépendant des aléas politiques et budgétaires), qui permet de réaliser les actions prévues dans un planning réaliste. Un budget vélo dédié est également un acte d'engagement vis-à-vis des citoyens et des cyclistes.

Le financement d'interventions favorables aux cyclistes se fait sur les budgets Voirie, achat de mobilier et primes. Il n'y a pas de poste 'vélo' spécifique.

**Remarque de l'auditeur.** L'exemple de la Région est instructif. Bien des aménagements vélo sont intégrés dans des budgets d'aménagement et donc financièrement 'invisibles'. Néanmoins, dans les législatures actuelles et précédentes, un budget d'environ 12M € par

<sup>14</sup> Sécurité des cyclistes et sens unique limité, Vademecum vélo de la RBC, cahier 3, réalisé par l'IBSR, en 2014 : [http://www.mobiellbrussel.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/2014\\_S%EF%BF%BDrit%EF%BF%BDcyclistes\\_SUL\\_w eb\\_.pdf](http://www.mobiellbrussel.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/2014_S%EF%BF%BDrit%EF%BF%BDcyclistes_SUL_w eb_.pdf)

*an a été dégagé pour la réalisation d'infrastructures vélo : réalisation de PCS le long des grands axes régionaux (en cours) ; réalisation et balisage des ICR (s'élevant pendant la législature précédente à 10M € par an), qui a servi à réaliser des aménagements de types zone 30 (plateau, oreilles de trottoir, réaménagements de carrefours entiers).*

*Q9 : Qu'est-il fait pour améliorer les qualifications du personnel et des mandataires concernés par la matière? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, les agents responsables doivent avoir la possibilité de se former en permanence et de se construire une connaissance solide et un esprit critique par rapport aux évolutions dans ce domaine.

Les demandes de formation locales (dans la Région) de tout thème sur la mobilité et gratuites sont acceptées, dont certaines avec des composantes vélos : CEMA, manager vélo, CRR sur les revêtements cyclables... Jusqu'à présent, un agent a participé à un événement international, Vélocity, organisé à Bruxelles en juin 2009 à Tour et taxi. Un autre membre de la cellule a formulé la demande pour aller au Vélocity aux Pays-Bas de juin 2017 à vélo et est en attente de l'accord du Collège.

### **1.5.5 Infrastructure et sécurité – niveau 1,7**

*Q10 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant? – niveau 1*

Pour réussir la politique cycliste, il faut offrir un réseau dense d'itinéraires aménagés selon les standards de qualité et un niveau de cyclabilité général sûr et attrayant, aussi pour des cyclistes hésitants, non aguerris.

Aujourd'hui l'ICR 6 est aménagé depuis des années, les ICR 7, 8, B et C devraient l'être prochainement. Les demandes de permis d'urbanisme sont passées en commission de concertation le 27 novembre 2014 et restent en attente de délivrance de PU de la part de la Région. Les ICC et autres infrastructures définis dans le Plan Communal de Mobilité ne bénéficient à ce jour ni d'une cyclabilité continue, ni de balisage.

En ce qui concerne les voiries communales, la création de nombreuses zones 30 à travers la commune, y compris la quasi généralisation des SUL offrent une bonne base de cyclabilité en situation de mixité. Cependant, la cyclabilité est diminuée par la fragmentation des zones 30 (pas encore généralisées à l'ensemble des voiries locales), des voiries locales en régime 50km/h sans aménagement et parfois avec présence de bus et camions, la présence de trafic de transit dans des rues locales étroites et des SUL manquants (sur avis de la police). Quelques chemins et sentiers sont praticables (Promenade Verte, ...), d'autres sont accessibles mais peu praticables (chemin de terre dégradé). Un nombre de rues en pavés classiques ne sont pas cyclables et seront évitées par les cyclistes, bien qu'il s'agisse dans certains cas de liaisons intéressantes.

Les axes régionaux sont dans la plupart des cas insuffisamment cyclables : absence d'aménagement spécifique et mixité avec des flux de voitures, de bus et de camions ; cohabitation difficile avec des trams en chaussée. Quand les dimensions le permettent, l'espace est d'abord dédié à un site ou demi-site propre pour le tram, sans apporter une solution correcte pour le cycliste. Les dimensions généralement modestes de ces avenues et chaussées (pas de typologie grand boulevard avec voie latérales ou berme centrale) et les alignements d'arbres demandent des arbitrages difficiles pour partager l'espace correctement entre chaque usager, y compris le cycliste.

Nous renvoyons au chapitre « cyclabilité générale » pour une analyse plus détaillée et un reportage photo réalisé lors de la visite de terrain.

*Q11 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, le cycliste doit pouvoir compter sur la qualité des aménagements en permanence.

Les interventions d'entretien des infrastructures (nettoyage, réparations) ne sont pas organisées en visant particulièrement tel ou tel type d'aménagement. Il n'y a donc pas une attention spécifique sur les aménagements vélo. L'entretien se fait en réaction aux

constats d'agents sur le terrain, aux plaintes et aux dégradations signalées via Fix My Street. De fait, 80% des problèmes signalés sur Fix My Street sont encodés par des agents communaux, qui l'utilisent comme un outil interne efficace.

*Q12 : Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, il faut offrir au cycliste une offre complète de stationnement, qui a un important effet d'appel : arceaux en rue à proximité partout, parkings couverts et sécurisés aux destinations, stationnement pour habitants (local dans des nouveaux logements ; solutions pour logements sans possibilité de ranger le vélo).

Jusqu'à présent, des arceaux en rue ont été placés au gré des opportunités et de manière dispersée (le cycliste n'est pas sûr de trouver partout des arceaux à proximité). Lors de réaménagements, des emplacements sont souvent prévus, mais pas de manière systématique. Ils sont généralement implantés quand l'espace hors voirie le permet sans gêner les piétons (oreilles de trottoirs,...), mais en principe pas sur un emplacement de stationnement.

À ce jour, 8 boxes à vélos ont été commandés par la commune grâce aux subsides de la Région, mais aucun emplacement n'a encore été défini.

Des six points d'arrêts ferroviaires, seulement deux sont équipés d'emplacements vélos : un parking couvert de 100 places à Uccle-Calevoet sur un terrain appartenant à Infrabel et 12 places couvertes à St-Job. Les arrêts STIB ne sont pas pourvus de stationnement vélo, malgré le potentiel intermodal surtout en bout de ligne.

Une programmation du stationnement vélo a récemment été élaborée dans le PACS visant un maillage d'arceaux couvrant le territoire, des emplacements couverts ou sécurisé aux pôles de transports en commune (logique d'intermodalité) et des vélobox réservés aux habitants.

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) impose un local vélo dans tout immeuble de logement. Les services communaux veillent à vérifier la présence de ce local et ses dimensions, aussi dans le cas de permis d'environnement.

### **1.5.6 Communication et promotion – niveau 1,3**

*Q13 : Comment le public est-il informé et sensibilisé à la politique cycliste? – niveau 1,5*

Pour réussir la politique cycliste, il faut faire connaître au public les objectifs, les projets et les réalisations, pour bien démontrer l'engagement et la volonté de favoriser l'usage du vélo. Les associations de cyclistes sont un relai important.

La commune communique occasionnellement au sujet du vélo dans les pages de l'échevin en charge de la Mobilité du journal communal, le *Wolvendael*, par exemple pour annoncer les primes pour l'achat de Vélos à Assistance Electrique (VAE). Il n'y a pas d'initiative de communication ciblée pour les cyclistes. Le site web contient quelques éléments d'information fragmentaire sur le vélo dans les pages du service Mobilité (Administration > Services Communaux > Mobilité). Il s'agit de quelques cartes rudimentaires (ICR, stations Villo!, zone 30).

*Q14 : Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis de différents groupes cibles? – niveau 1*

Pour réussir la politique cycliste, il faut activer la demande latente de faire du vélo, par une sensibilisation visant d'abord des groupes cibles à haut potentiel.

La prime pour VAE était une action de sensibilisation pour le grand public. La commune participe aussi à des initiatives régionales, telles que la semaine de la mobilité, pendant laquelle la commune organise un stand de gravure du numéro national. Le service prévention fait des actions de sensibilisation (rangs vélo et à pied).

En collaboration avec la police, le Service Prévention organise des actions de sensibilisation au vélo lors d'événements tels « Homborch en fête », la Foire de Saint-Job et la Journée sans voiture : piste d'agilité, parcours vélo, contrôle technique et gravure de vélos. Il

organise également des campagnes de sensibilisation et notamment en 2016, du 10 au 24 octobre, une opération visibilité avec distribution d'un gadget fluorescent destiné aux écoliers à pied et à vélo.

En ce qui concerne la promotion du vélo au sein de l'administration communale elle-même, la commune rembourse les trajets parcourus à vélo (remboursement au km). Par le passé, des VAE ont été mis à la disposition des agents communaux, mais ils ne sont désormais plus utilisés (pas entretenus, rangés/oubliés quelque part). La dispersion des services entre plusieurs bâtiments n'a pas joué en faveur de la création de parkings couverts et sécurisés pour vélo.

### 1.5.7 Education – niveau 2

*Q15 : Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo? – niveau 2*

Pour réussir la politique cycliste, il faut créer une offre de formation à la pratique du vélo, prioritairement ciblant les enfants, mais aussi à d'autres groupes ayant besoin d'une mise en selle accompagnée pour franchir le pas.

Depuis 2007, le Service Prévention prépare 11 classes d'élèves au Brevet du Cycliste (6 écoles communales et libres concernées : St-Paul, Verrewinkel, Val Fleuri, Decroly, Ecole du Centre et Institut St-Vincent) en collaboration avec Pro Velo. Il organise également des entraînements cyclistes non liés au brevet avec 2 écoles différentes différentes : Saint-Paul et l'Institut Saint-Vincent de Paul.

Les Gardiens de la paix encadrent aussi ponctuellement des groupes d'élèves en rangs-vélo pour des sorties « au vert » ou de manière régulière comme avec les élèves de 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> primaire de Saint-Paul pour se rendre à la piscine Longchamp toutes les deux semaines. Ce type d'accompagnement incite l'école à utiliser le vélo au lieu de prévoir un bus scolaire.

Pendant plusieurs années, de 2006 à 2008, d'autres rangs-vélos ont été organisés mais ont dû être abandonnés en raison du manque de personnel du service Prévention, du peu d'implication des écoles concernées et du mauvais ratio entre nombre d'élèves encadrés et temps consacré au projet.

En parallèle, la Team Ecole de la zone de police donne des cours de sécurité routière dans 9 écoles communales et 8 écoles du libre et du privé, en 3<sup>ème</sup> maternelle, 2<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> primaire. Le cours donné en 2<sup>ème</sup> primaire est essentiellement axé sur la théorie et la pratique du vélo.

### 1.5.8 Actions complémentaires – niveau 1

*Q16 : Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture? – niveau 1*

Pour réussir, la politique cycliste doit s'intégrer dans une politique de maîtrise du trafic automobile : réduire les vitesses et volumes de circulation pour créer des quartiers apaisés, réduire l'emprise de la voiture en mouvement et stationnaire pour dégager de l'espace pour le vélo (comme pour le piéton et les transports en commun), réglementer le stationnement pour dissuader l'usage de la voiture.

La maîtrise des vitesses par l'instauration de zones 30 est déjà bien développée, sans être généralisée sur les voiries communales.

Lors des réaménagements, surtout ceux des voiries régionales utilisées par l'ensemble des usagers, le partage de l'espace n'est pas encore systématiquement revu en faveur des piétons, cyclistes et transports en commun, car cela demande généralement de supprimer une bande de circulation ou du stationnement. Ainsi, sur l'itinéraire du tram 3 en site propre, l'avenue Churchill reste à une large bande (2 voitures serrées) sans aménagement cyclable, tandis que sa continuation à Forest, l'avenue Albert, a été ramenée à une bande avec une piste cyclable marquée (PCM).

Aujourd'hui, le stationnement est encore peu réglementé, mais le PACS (2016) programme une extension considérable. L'objectif est de favoriser la rotation (accessibilité des commerces) et le stationnement des habitants (plutôt que des voitures ventouses). Les

cartes riverains seront limitées à 2 par ménage (certains ménages ont jusqu'à 5 voitures) à des tarifs modestes (10€/an pour la première voiture, 50€/an pour la deuxième). Ceci vise un usage plus rationnel de la voiture de la part des habitants et des visiteurs.

### 1.5.9 Évaluation et impacts- niveau 0,5

*Q17 : Comment la politique cycliste est-elle évaluée ? – niveau 0,5*

Pour réussir la politique cycliste, il faut bien suivre son état d'avancement, et évaluer dans quelle mesure elle réussit à renforcer la pratique du vélo, afin de pouvoir l'ajuster et la renforcer.

Dans le cadre du PACS, un inventaire du stationnement vélo a été réalisé. Le seul point de comptage sur la commune de l'observatoire du vélo ne permet pas d'évaluer l'usage du vélo. Jusqu'à présent la commune n'a pas réalisé de comptages de cyclistes.

## 2 LE PLAN VELO : LE VELO DEMAIN

### *La vision et les ambitions du projet de politique cyclable*

Dans cette deuxième partie, les conclusions de l'audit BYPAD et les recommandations du groupe sont traduits dans un plan d'action concret.

#### Synthèse : Uccle à vélo

**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, à mettre en œuvre progressivement.**

### 2.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une politique cyclable communale peuvent être résumés comme suit : **rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.**

- Le PLAN VELO vise à stimuler la **pratique quotidienne** du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PLAN VELO vise avant tout à **réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité générale**, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PLAN VELO vise à sensibiliser et renforcer **l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal**, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 – Objectifs généraux et champs d'action

<b>Objectifs généraux de la politique cycliste</b>	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans
<b>A. ROULER À VÉLO</b> l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
<b>B. LE VÉLO À L'ARRÊT</b> 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
<b>C. ENCOURAGER LE VÉLO</b> Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
<b>D. ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE</b>	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

La relation entre les 9 modules BYPAD et les 4 champs d'action est la suivante :

<b>CHAMP D'ACTION</b>	<b>MODULES BYPAD CORRESPONDANTS</b>
<b>A. ROULER À VÉLO</b> l'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure et sécurité – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires - maîtrise de la circulation et du stationnement
<b>B. LE VÉLO À L'ARRÊT</b> Le stationnement vélo	5. Infrastructure et sécurité – stationnement vélo
<b>C. ENCOURAGER LE VÉLO</b> Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Education
<b>D. ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE</b>	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cyclable dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

## 2.2 Champ d'action A : Rouler à vélo

### *Champ d'action : infrastructures et réseau vélo*

#### 2.2.1 Orientations pour la cyclabilité

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnu.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,...)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

Il convient de souligner que **le 'réseau de base' est l'ensemble des rues**, qui doivent toutes être cyclables (objectif IRIS II), donc adaptées à la pratique du vélo. Le **réseau structurant**, constitué des **itinéraires cyclables régionaux et locaux** offre des liaisons vélo privilégiées et recommandées.

Outre ce réseau structurant, la Région de Bruxelles-Capitale a récemment identifié des **itinéraires RER-vélo en collaboration avec la Région flamande**. Ces itinéraires RER-vélo seront réaménagés comme des routes vélo rapides qui rendront possibles des déplacements vélo supra-locaux.

Pour assurer une certaine cohérence, les actions privilégient un travail soit sur un **itinéraire complet**, soit sur **un quartier dans son ensemble**.

Le **vadémécum vélo** comprend déjà sept cahiers techniques : les pistes et bandes cyclables marquées, les contresens cyclables, les aménagements cyclables en giratoires, les cyclistes et transports en commun, revêtements des aménagements cyclables, marquages et éclairage des aménagements cyclables et le stationnement vélo. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues. Sur base de ceci, la grille décisionnelle plus détaillée suivante a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales.

## Grille décisionnelle cyclabilité

### Précisions importantes

- Principe : volume de trafic x nombre de cyclistes = conflits potentiels = besoin de séparation en cas de conflits nombreux
- Le réseau de base vélo = toutes les rues doivent être cyclables
- Intensité des cyclistes = nombre de cyclistes actuels + potentiel (estimation)
- Intensité du trafic motorisé = evp/jour (équivalent véhicules privés par jour). Les bus et poids lourds comptent double, donc incitent plus rapidement vers des aménagements séparés
- V85 = vitesse maximale de fait (85% des véhicules) – une zone 30 non-respectée est à traiter comme rue à 50 km/h ou bien à apaiser

**Rappel** : sur les itinéraires vélos (ICR, ICC) en rue locale, des mesures d'apaisement de la circulation sont indiquées pour modifier les paramètres volumes / vitesses / espace :

- **Diminuer les volumes de trafic** = dévier (en partie) la circulation (mise à sens unique, sens uniques opposés, tronçons ou passages réservés aux cyclistes, piétons, voire TP et taxi)
- **Diminuer la vitesse effective** = dispositifs physiques de modération des vitesses dans les rues (largeur de chaussée réduite, déplacements d'axe, coussins berlinois) et aux carrefours (oreilles de trottoirs, plateaux) tout en minimisant la gêne pour cyclistes (bypass)
- **Libérer l'espace nécessaire** pour l'aménagement cyclable de qualité = réduire (en partie) le stationnement

Spécialisation des voiries en RBC			Hiérarchie du réseau cyclable		
	Vitesse trafic (V <sub>85</sub> )	Volumes trafic (evp/jour)	Réseau de base (I <sub>cyclistes</sub> < 200/f)	ICR-ICC (I <sub>cyclistes</sub> 200-2.000/f)	Fiets-GEN (I <sub>cyclistes</sub> > 2.000/f)
VOIRIES SUPRA LOCALES	Voie métropolitaine	70, 50	n/a	Pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou bien voies latérales	
	Voie principale	70	n/a	Pistes cyclables séparées (unidirectionnelles ou bidirectionnelles)	
		50	> 5.000 (2 x 2, 2 x 1)		
	Voie interquartiers	50	< 5.000 (2 x 1)	Pistes cyclables séparées (préférence) ou bien pistes cyclables surélevées	
> 4.000					
VOIRIES LOCALES	Collecteur de quartier	30	> 4.000	Pistes cyclables marquées (préférence) ou bien bande bus + vélo	
		< 4.000			
	Rue de quartier	30	> 2.000	Mixité : bandes cyclables suggérées (en cas de montée – piste cyclable marquée)	
			< 2.000		

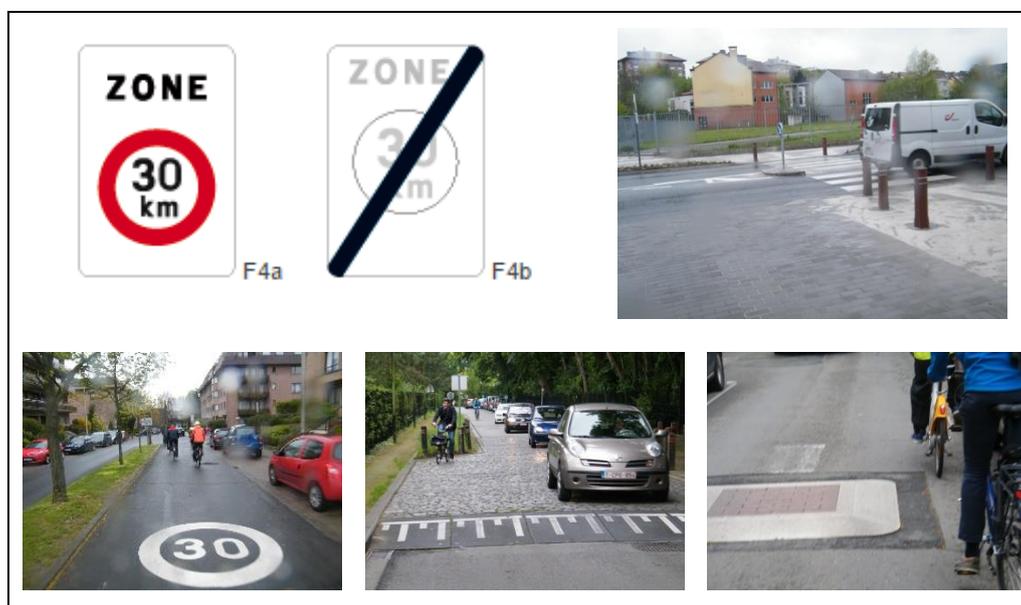
Figure 29 – Grille décisionnelle cyclabilité

La commune consultera la grille de qualité ci-dessus comme document de référence. Elle a été conçue dans le cadre de l'accompagnement des communes BYPAD bruxelloises par Timenco bvba, sur bases d'études et de modèles existants, adaptés à la spécialisation bruxelloise. Cette grille a été présentée aux autorités régionales, sans être à ce jour formellement validée.

## 2.2.2 Continuer l'apaisement des quartiers de vie

La commune d'Uccle doit poursuivre ses efforts en matière d'apaisement des quartiers de vie, au bénéfice non seulement des cyclistes mais aussi des piétons, de la sécurité routière (forte réduction des risques d'accidents graves) et de la qualité de vie en général dans des quartiers apaisés. Pour ce faire, elle **généralisera progressivement la zone 30 à l'ensemble des voiries locales (selon un principe de poches) comme prévu dans son Plan Communal de Mobilité**, en priorité dans les parties denses de la commune. Plusieurs raisons plaident pour ce choix.

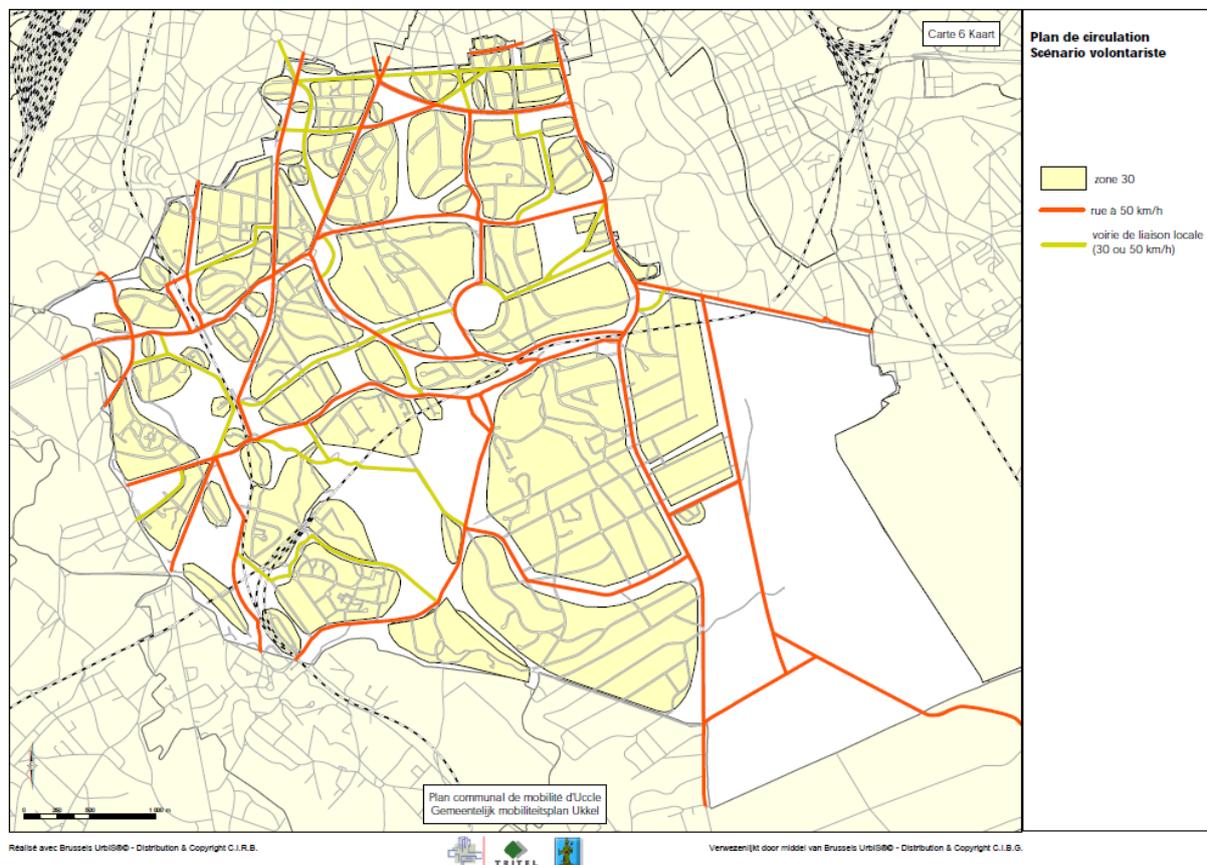
- L'aménagement et le partage de l'espace en rue locale doivent **privilégier la cohabitation et un espace mixte**. Une rue à 50 km/h demande au minimum une piste cyclable marquée pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes (voir grille ci-dessus), ce qui a tendance à renforcer l'aspect routier et diminuer l'aspect résidentiel de la rue.
- La zone 30 vise à diminuer les vitesses, mais **garantit toujours l'accès local** pour riverains, écoles etc.
- **Maîtriser la vitesse du transit dans les quartiers résidentiels est un enjeu capital**. En principe, l'objectif est de décourager, voire supprimer tout transit dans des quartiers résidentiels. Cependant, vu l'absence de grands axes métropolitains et le maillage lâche des voiries interquartiers, un certain transit sur des voies collectrices et locales est difficile à éviter. Ceci est surtout le cas dans le sud de la commune, la partie la moins dense. De plus, ce transit a tendance à rouler à grande vitesse sur des tronçons parfois très longs entre carrefours, ce qui pose des problèmes de sécurité. Là où il est difficile d'éviter tout transit, il faut absolument modérer les vitesses.
- La réalisation de **poches zone 30** relativement étendues augmentera la lisibilité, tout en diminuant le besoin de signalisation. Les zones 30 seront indiquées par une signalisation zonale aux entrées (F4a) et sorties (F4b) de zone) et des effets de porte (plateau<sup>15</sup>, rétrécissements, trottoir traversant<sup>16</sup>...) et par des rappels horizontaux à l'intérieur de la zone (marquages au sol).



<sup>15</sup> Faire attention à installer des plateaux avec un revêtement cyclable, c'est-à-dire pas en pavés traditionnels.

<sup>16</sup> Prendre également en compte la traversée du trottoir par le cycliste: adoucir la bordure à l'endroit de passage.

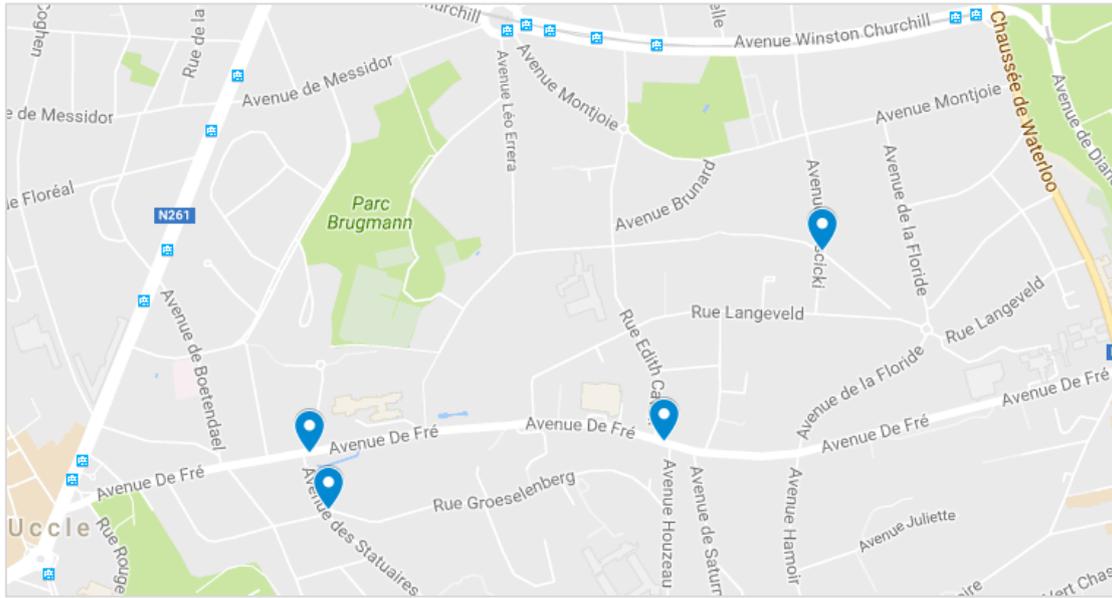
Figure 30 – Zones 30 envisageables dans le scénario volontariste (horizon 2020)  
(Source : Plan Communal de Mobilité d’Uccle, 2006)



La commune **continuera à collaborer avec la police pour veiller au respect de ces zones 30**. Des relevés de vitesses cibleront les endroits sensibles (sur base d’expertise de terrain et de plaintes) et seront, le cas échéants, suivis par des mesures de modération des vitesses – de préférence des coussins, qui garantissent la meilleure cyclabilité.

En plus de multiplier les zones 30, la commune veillera également à poursuivre ses efforts d’apaisement de quartier à travers **le rétrécissement des rues locales et carrefours trop larges** lors de réaménagements (en collaboration avec la Région pour les voiries régionales), tout en permettant un espace suffisant pour le croisement cycliste / voiture afin d’éviter de créer des conflits entre usagers. De cette manière, la vitesse des automobilistes en sera réduite et l’espace plus lisible, ce qui est bénéfique aux piétons autant qu’aux cyclistes. À titre d’exemple, il pourrait s’agir à Uccle notamment des carrefours avenue Moscicki / Bosveldweg et avenue De Fré / rue Edith Cavell/ avenue Houzeau, ou encore de la zone avenue De Fré / square De Fré / avenue des Statuaires / rue Groeselenberg / avenue du Manoir, qui demande notamment de rendre lisible la différence entre grands axes et rues locales (effet de porte). Ces différents endroits sont indiqués dans la carte ci-dessous. Il ne s’agit pas à ce jour d’une liste exhaustive, seulement ce qui a été observé au cours de la visite de terrain.

Figure 31 – Exemples de rues et carrefours trop larges à Uccle



La commune a généralisé les SUL à l'ensemble des rues à sens unique, sauf en cas de contre-avis de la police. Elle **établira une carte complète des rues à sens unique, en indiquant celles en SUL.**

Lorsque des itinéraires de transit du trafic motorisé en voiries locales sont constatés, **la commune prendra des mesures afin de diminuer la vitesse là où cela est nécessaire.** Ces mesures auront pour objectif de faire cohabiter au mieux les différents modes de transport afin de partager l'espace public.

La commune **s'engage, à travers la réalisation du prochain Plan Communal de Mobilité, à ré-étudier les plans de circulation** des différents quartiers en prenant en compte les recommandations du plan Vélo.

Figure 32 – Apaisement de quartiers : Lieux à repenser

Rue Xavier De Bue, partie marchande :  
→ zone cyclo-piétonne / de rencontre ?



Rue Vanderkindere, ICR :  
→ SU en tête-bêche ? / zone de rencontre ?



Large carrefour avenue Moscicki / Bosveldweg



Large carrefour avenue De Fré / rue Edith Cavell /  
rue Houzeau



Large carrefour avenue De Fré / square De Fré /  
avenue des Statuaires – manque d'effet de porte



Large carrefour avenue des Statuaires /  
rue Groeselenberg / rue du Manoir



Figure 33 – Rétrécissement de la voirie, Rue Houzeau de Lehaie à Koekelberg - Exemple de bonne pratique (Source : Before/After Gallery)



Figure 34 – Entrée en zone 30, effet de porte (plateau) et rétrécissement du carrefour de la Rue Théodore Roosevelt, à Schaerbeek - Exemple de bonne pratique (Source : Before/After Gallery)



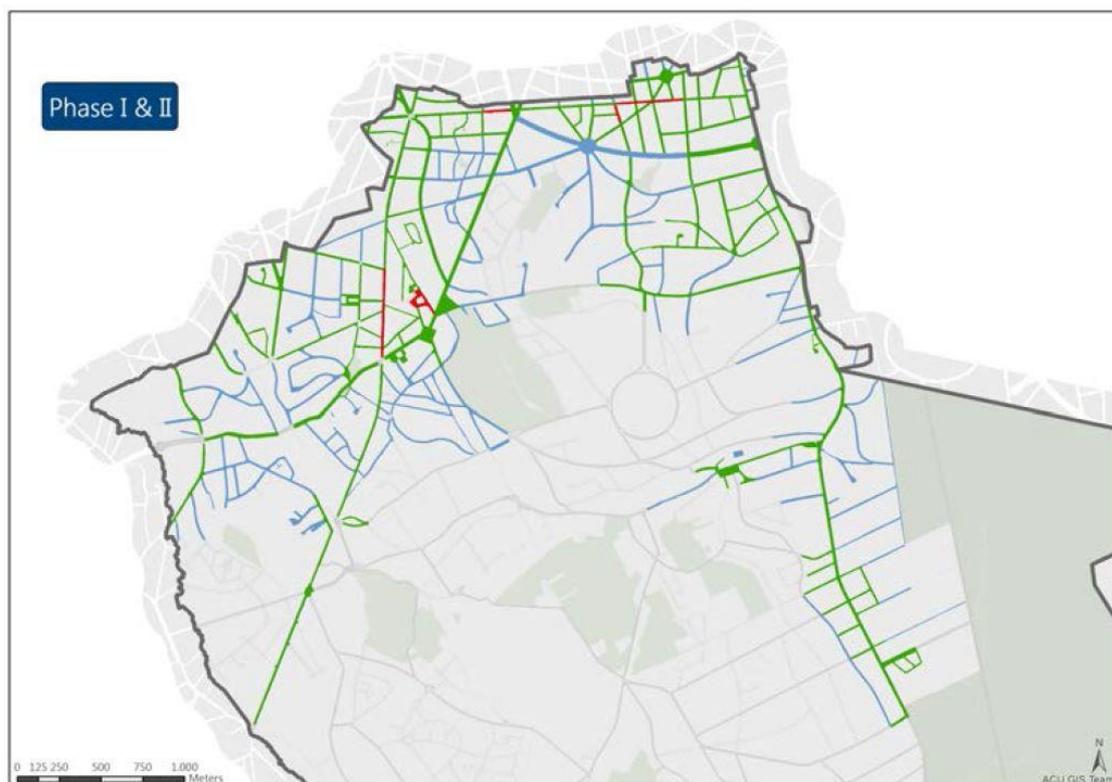
Espace partagé en zone résidentielle, avec effet de porte et stationnement en chicanes (Montagne de St-Job, Uccle):

→ bonne pratique à reproduire



### 2.2.3 Réglementer le stationnement

La commune profitera de la mise en œuvre de son PACS pour implémenter des zones de stationnements vélos courte et longue durée (arceaux et boxes) en suivant les recommandations édictées dans ce plan. (voir volets A et C).



## 2.2.4 Réaliser un réseau cyclable structurant

De manière générale, toutes les rues doivent être cyclables, c'est-à-dire bénéficier d'une configuration correcte selon la grille décisionnelle reprise plus haut. En même temps, il est important de créer des itinéraires vélos privilégiés, lisibles et continus, avec un haut niveau de sécurité et de confort, à compléter par une signalisation directionnelle. Le balisage doit être une garantie de cyclabilité de l'itinéraire : le cycliste qui suit les indications doit avoir une expérience globalement positive en trouvant un itinéraire sûr, continu, rapide, confortable et agréable – excellent sur quelques critères, au moins acceptable pour tous.

Afin d'être fonctionnel et attrayant pour le cycliste, le **réseau structurant local** doit répondre au minimum aux critères suivants :

Principes utilisés pour la définition d'un réseau structurant local	
✓	Créer des liaisons en ligne tendue reliant les quartiers, les pôles locaux (administration communale, écoles secondaires, hôpitaux) et les nœuds de transports en commun (gares, arrêts de tram et de bus importants). Ceci a résulté en un schéma de principe.
✓	Créer un réseau en grille, visant un maillage de 500 m
✓	Privilégier des alternatives aux axes de grande circulation (motorisée et transports en commun)
✓	Intégrer les ICR dans le réseau structurant local. Les cinq ICR définis sur la commune ne sont pas à considérer comme un 'niveau supérieur' d'itinéraire vélo, mais comme des éléments à intégrer dans le réseau local.
✓	Veiller à se conformer aux réseaux locaux des communes voisines
✓	Etre bien connecté avec les itinéraires sur les grands axes.

Le réseau d'ICC a été conçu, mais pas encore réalisé entièrement. La commune s'attaquera donc à l'étape suivante, c'est-à-dire la réalisation complète sur le terrain de ce réseau. La commune élaborera un **plan de mise en œuvre des ICC**, selon les étapes suivantes :

1. Réaliser une **visite de terrain** et définir les solutions. L'attention se portera sur les tronçons et sur les carrefours et traversées (qui sont trop souvent des ruptures de continuité).
2. **Prioriser** les ICC en fonction de leur fréquence d'usage quotidien potentiel. Les critères à utiliser sont : la desserte d'écoles, la desserte d'arrêts de tramway (existants ou futurs), la desserte de pôles commerçants.
3. Concevoir le **balisage** : définir les destinations locales à flécher et faire un plan d'implantation ; la charte graphique de signalisation d'ICC développée par la Région sera appliquée car elle est déjà connue des cyclistes dans plusieurs communes.

La commune veillera à **l'entretien et à la bonne cyclabilité des itinéraires réalisés (ICR et ICC)**.

Il est important que le choix d'aménagement prenne en compte également les **pent**es, plutôt fortes d'Uccle, et l'étranglement des rues catégorisées en voiries principales. Les **rues en pavés** bombés ne sont pas cyclables, certainement pas en pente forte. Comme précisé dans le premier chapitre (« Profil vélo »), les pavés créent une instabilité pour le cycliste en plus de l'inconfort à cause de vibrations qu'ils provoquent, augmentent aussi l'effort à fournir pour gravir les montées et ralentissent fortement les cyclistes. Toutefois, les pavés ont aussi une valeur urbanistique et patrimoniale. Il s'agit à Uccle notamment des rues suivantes : Avenue Vanderaey et Rue Rittweger (ICR), Avenue Moscicki (ICR), Chemin du Crabbegat, Avenue de la Chênaie, Dernier tronçon de l'avenue Dolez (école), Rue Engeland, Rue Xavier De Bue, Rue Victor Gambier.

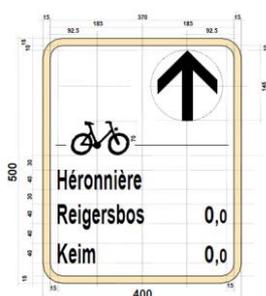
Pour les rendre cyclables sans les supprimer, la commune **envisagera deux types de solutions** : l'aménagement de bandes confort de part et d'autre ou bien le réaménagement en pavés sciés. Des solutions dans ce sens seront cherchées en priorité sur les ICR (Vanderaey et

Moscicki) et ICC. Sur une pente, le revêtement doit être le plus plat possible (asphalte ou béton) pour réduire les efforts au maximum.

Figure 35 – Les rues pavées



Balisage - Illustration



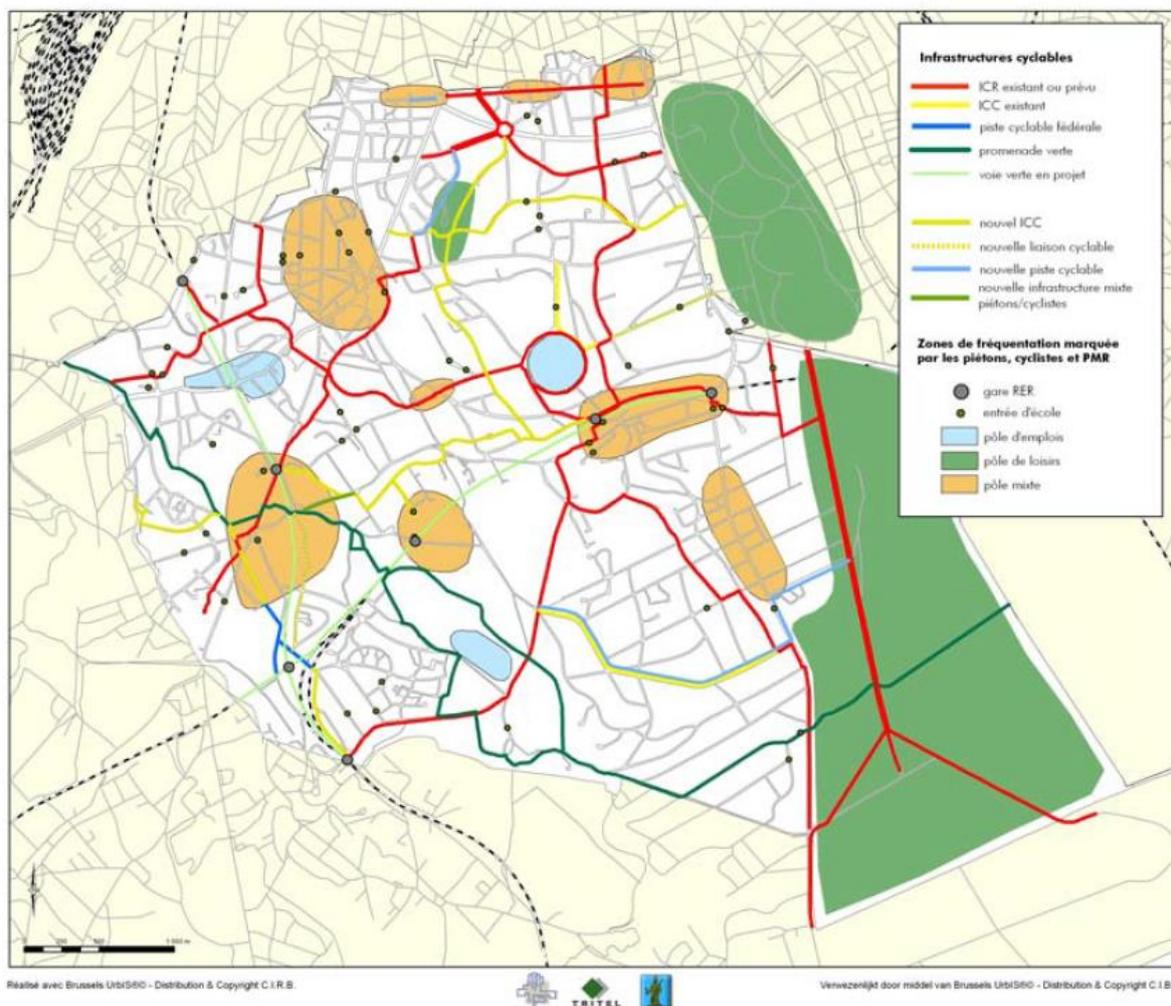
<sup>17</sup> Pour plus d'information: <http://provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/photos-bandes-conforts>

La commune rendra les ICC en « voirie locale » cyclables en s'inspirant des **mesures** proposées dans le tableau suivant.

Cas de figure de rue locale (voirie locale ou voirie collectrice) – toujours 30 km/h	Solution de principe pour itinéraire vélo (ICR, ICC)
<b>Rue de desserte résidentielle, où la tranquillité et la convivialité sont une plus-value</b>	Zone résidentielle = priorité piétons, aménagement sans bordures <i>Rue cyclable – à tester sur les axes vélos (potentiellement) les plus utilisés</i>
<b>Rue apaisée et tranquille : faible circulation + limite 30 respectée + dispositifs physiques de modération des vitesses</b>	Mixité – BCS (bande cyclable suggérée)
<b>Idem, avec flux de cyclistes (potentiel) important</b>	PCM Rue cyclable : cyclistes prioritaires, interdiction de redoubler
<b>Rue locale plus chargée (collecteur) : circulation plus importante, bus, camions (livraisons)...</b>	PCM
<b>Sens unique ; chaussée (hors stationnement)</b> <b>A. 4m25 ou plus</b> <b>B. moins de 4m25</b>	SUL A. PCM à contresens, BCS dans le sens B. BCS dans les deux sens <i>PCM min. 1m + min. 0,50 distance de la bordure + chaussée min. 2m75<sup>18</sup></i>
<b>Rue excessivement large pour zone 30</b> <b>Rue en pente forte, sens de la montée</b>	PCS – unidirectionnelle ou bidirectionnelle, le cas échéant à droite de la bande de stationnement (à court terme, provisoirement : PCM) Ou bien : mise en SUL, avec PCM à contresens

<sup>18</sup> Vade-mecum vélo de la RBC, cahier Sens Uniques Limités

Figure 36 – Itinéraires cyclables régionaux et communaux, Plan Communal de Mobilité 2006 Uccle – à réaliser



### 2.2.5 Soutenir le RER-vélo

La commune **s’engage à encourager et faciliter la réalisation des itinéraires cyclables le long de la voie ferrée**. Il s’agit des RER-vélo RERv12 et RERv5, désignés en termes de « voie verte en projet » sur la carte ci-dessus.

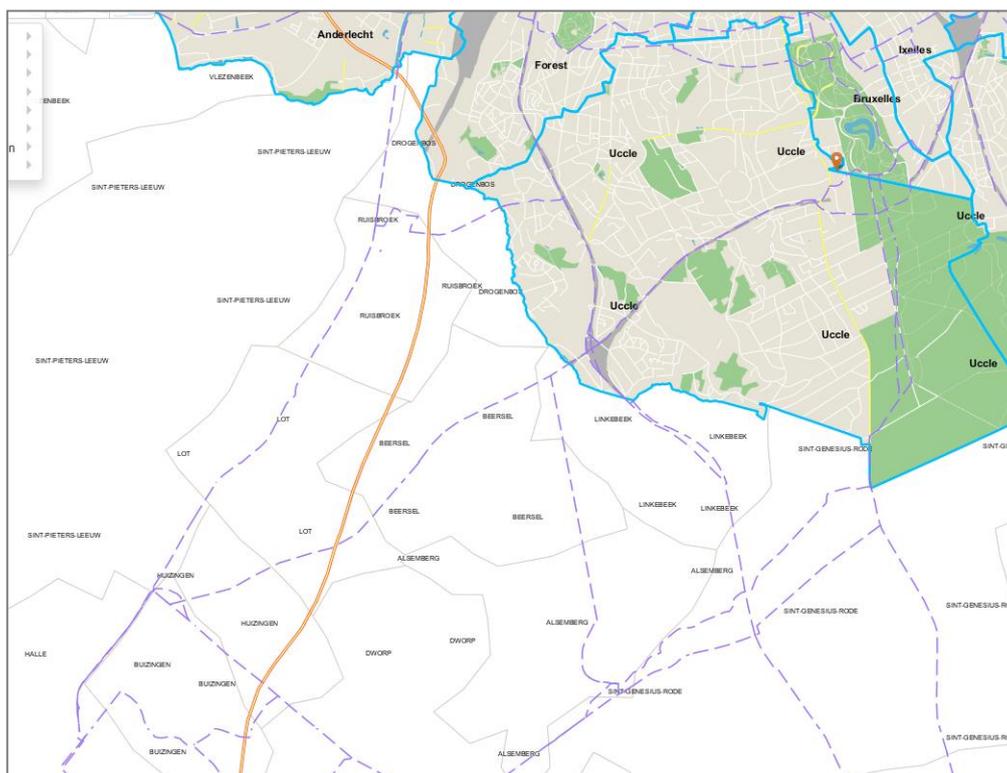
Ces itinéraires sur la commune d’Uccle sont particulièrement importants pour les raisons suivantes:

- Les itinéraires le long des deux lignes de chemin de fer traversent une **grande partie de la commune** et présentent un haut potentiel pour la cyclabilité étant donné leur caractère très direct pour des **connexions** avec le centre-ville et entre différentes parties de la commune.
- Ils présentent un très **faible dénivelé**, particulièrement important dans une commune bien vallonnée comme Uccle.
- Ils ont un potentiel certain comme **itinéraires rapides** pour les navetteurs venant de la périphérie Sud (région entre Halle et Rhode-St-Genèse), et donc une alternative crédible à la voiture autant pour l’accès à l’emploi mais aussi aux écoles uccloises. Voir la carte ci-dessous.

Une demande de **permis d’urbanisme** doit être rapidement déposé par la Région afin de sauvegarder l’espace nécessaire pour leur création.

La commune doit encore discuter avec la Région du **développement des deux autres RER-vélo traversant la commune (le RERv11 et RERv2)** via l’avenue W. Churchill, le Bois de la Cambre et la Forêt de Soignes.

Figure 37 – RER-vélo à Uccle et en périphérie (trait mauve)



## 2.2.6 Rendre les sentiers et chemins autorisés parfaitement cyclables

Il existe énormément de sentiers et de chemins à Uccle et beaucoup d'entre eux offrent un beau potentiel de raccourcis utilitaires. Une série constitue déjà des itinéraires confortables et sécurisés pour les cyclistes. Un grand nombre de sentiers et de chemins doivent cependant encore être aménagés.

Pour ce faire, la commune élaborera une **programmation d'amélioration de la cyclabilité sur les sentiers et chemins**. La priorité sera donnée aux tronçons faisant partie des réseaux ICR et ICC, et les liaisons dites « chemins des écoliers ». Les cyclistes seront consultés pour définir les besoins les plus urgents, voire réaliser un inventaire (fiches, photos). Les recherches du projet STAPAS<sup>19</sup> (inventaire de tous les sentiers et chemins sur le territoire bruxellois), géré par la Région, seront prises en compte. Les besoins les plus importants :

- accès et sorties visibles et confortables (sans bordures);
- largeur suffisante afin d'assurer le confort des cyclistes et d'éviter des conflits cyclo-piétons ;
- suppression de potelets et barrières, dissuasifs, accidentogènes et laissant des passages trop étroits ;
- état du revêtement : préconiser le béton ou l'asphalte pour le confort maximal, certainement en pente ;
- éclairage sur des itinéraires fréquentés le matin et le soir (en hiver, il fait déjà noir à l'entrée et la sortie de l'école) ;
- séparation visuelle ou physique des cyclistes et piétons (privilégier la signalisation D9, qui sépare les cyclistes des piétons, plutôt que la D10) aux endroits forts fréquentés par les deux aux mêmes moments, par exemple à proximité d'une école – à l'instar de la rue des Bleuets qui longe le parc de Roodebeek à Woluwe Saint-Lambert (exemple de bonne pratique) (image ci-dessous).

<sup>19</sup> Pour plus d'information: <http://www.stapas.be/>



### 2.2.7 Œuvrer pour rendre les grands axes cyclables et traversables à vélo

Les **grands axes** sont d'une importance capitale pour le cycliste. Il s'agit d'itinéraires rectilignes et donc lisibles et rapides ; les rendre sûrs et confortables pour tout cycliste implique des aménagements séparés (voie latérale apaisée, PCS ou PCM selon les cas). Dans bon nombre de cas, il s'agit aussi d'axes de transports en commun, avec ou sans site propre.

La fonction de ces **axes à 50 km/h et à grande densité du trafic** impose de **séparer** les cyclistes de la circulation, déjà pour des seules raisons de sécurité.

- La séparation physique (PCS) est la seule solution qui puisse sécuriser des cyclistes débutants ou enfants.
- Sur des axes à 2\*1 bande, une PCM est acceptable du point de vue sécurité, mais la possibilité existe parfois de créer une PCS plus rassurante à droite de la bande de stationnement, pour autant que cela ne pose pas de conflits avec les piétons.
- La bande bus accessible aux cyclistes est envisageable, mais convient seulement aux cyclistes aguerris et ne rassure pas suffisamment les cyclistes potentiels.
- La piste bidirectionnelle est à éviter, à l'exception des grands axes métropolitains, où une bidirectionnelle de part et d'autre s'impose pour éviter des grands détours entre carrefours très espacés. Il n'existe pas d'axe métropolitain sur le territoire d'Uccle.
- Ajouter des ZAC (zones avancées pour cyclistes) aux carrefours à feux avec 2\*1 bande qui permettent le tourne-à-gauche en une fois ; en cas de 2\*2 bandes, les conflits et risques d'accidents s'aggravent : un tourne-à-gauche en deux temps est alors préférable, avec des traversées vélo longeant les traversées piétonnes.
- Les giratoires sont de préférence limités à une bande, ce qui permet au cycliste de les emprunter en mixité, indiqué par des logos vélo. Des giratoires à plusieurs bandes sont à équiper de pistes séparées.

Une approche alternative est **d'appliquer le régime zone 30 aux voiries interquartiers**, autorisé par le PRAS et appliqué dans d'autres communes : bd. Jacobs à Etterbeek et chaussée de Louvain à Evere (Paduwa).

La particularité à Uccle est que **la majorité des interquartiers sont des voiries communales** et non régionales. Sur les axes régionaux, via les demandes et avis, la commune dispose de leviers importants pour orienter ces aménagements compte tenu du contexte local.

Afin d'augmenter l'attractivité du vélo, la commune **examinera avec la Région les opportunités pour placer des panneaux B22 et B23 aux carrefours à feu** (illustration ci-dessous), comme réalisé par la Région sur les voiries régionales<sup>20</sup>, dans le but de permettre aux cyclistes de passer au rouge, sauf en cas de problèmes de visibilité ou de configuration.

<sup>20</sup> Pour plus d'information : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/news/generalisation-des-panneaux-b22-b23/>

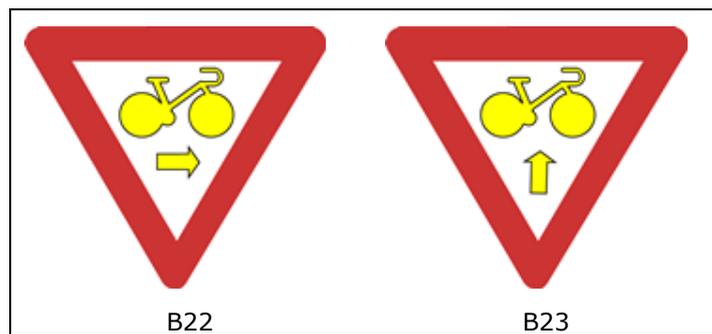
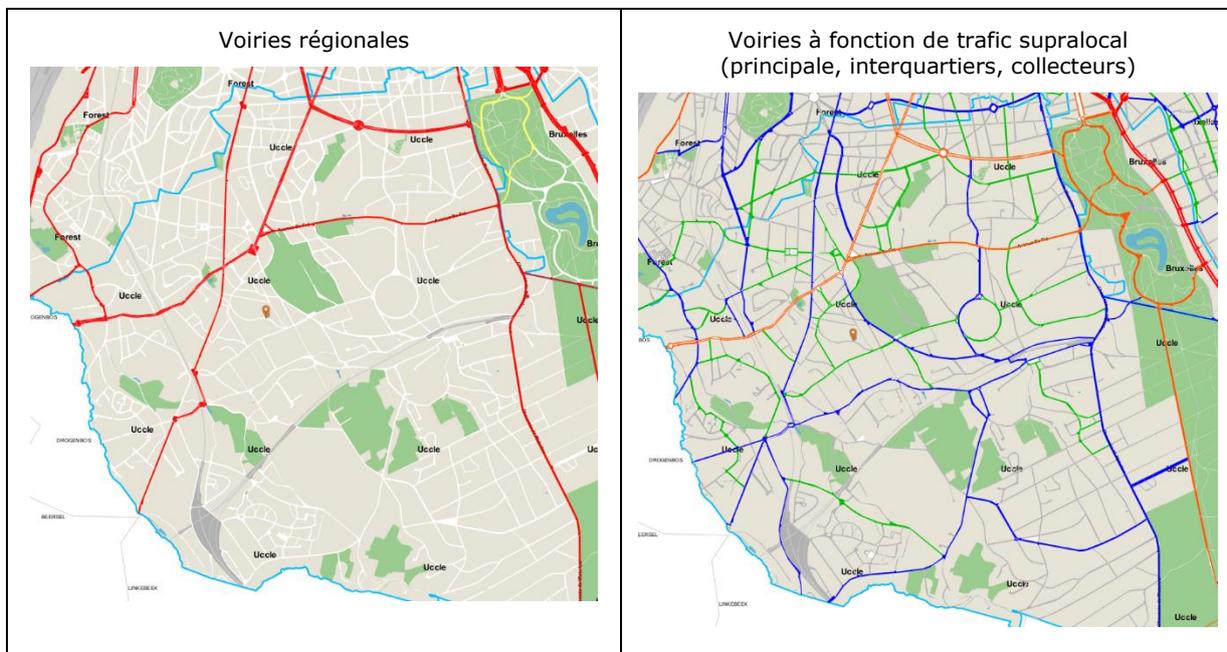


Figure 38 – Exemples d’interquartiers en zone 30



Figure 39 – Gestionnaires et spécialisation des voiries



Le **tableau ci-dessous** évalue la situation pour le cycliste sur base des normes dans la grille cyclabilité ci-dessus. **La majorité des voies principales et interquartiers ne répondent aujourd’hui pas aux normes, vu l’absence de tout aménagement : le cycliste s’y trouve en situation de mixité avec des flux de circulation importants.**

Deux grandes orientations de solutions d'aménagement au cas par cas se distinguent :

- **Soit libérer de l'espace pour créer des pistes cyclables séparées ou marquées**, ce qui demande le plus souvent des interventions assez drastiques, dont les impacts sont à étudier en amont : suppression du stationnement, mise en sens unique, réduction de la chaussée de 2\*2 à 2\*1 bande, demi site propre tram (site propre alternant à l'approche des carrefours, pas en sortant) ;
- **Soit modérer la vitesse à 30km/h sur des tronçons d'interquartiers et ainsi permettre la mixité** – une solution relativement facile à mettre en œuvre à court terme, par des interventions qui ne nécessitent pas un réaménagement complet : signalisation, marquages, organisation du stationnement, coussins berlinois, dispositifs de rétrécissement ponctuels (céder le passage au sens opposé). A moyen ou long terme, lors de réaménagement, le trafic peut être retravaillé essentiellement pour rétrécir la chaussée.

Dans le cadre du plan vélo, il est impossible d'étudier finement des solutions pour chaque voirie de la commune, qui nécessitent souvent de réétudier le plan de circulation dans un contexte plus large. La commune **s'engage à faire étudier ces solutions en cas de réaménagements**.

Légende explicative:

- ⇒ 2\*1 = deux fois une bande voiture, càd. une bande dans chaque sens
- ⇒ 2\*2 = deux fois deux bandes voitures, càd. 2 bandes dans chaque sens
- ⇒ P = parking voiture
- ⇒ PCM/PCS = piste cyclable marquée / séparée
- ⇒ BCS = bande cyclable suggérée (logos vélo et chevrons '»')
- ⇒ Vélo en mixité = les cyclistes partagent la voirie avec d'autres modes de déplacement
- ⇒  = l'aménagement existant ne respecte pas les normes
- ⇒  = l'aménagement existant respecte en partie les normes
- ⇒  = l'aménagement existant respecte les normes

*Attention : cette évaluation considère uniquement si le choix du type d'aménagement est approprié ou non, pas la qualité de la conception ou de l'exécution. Donc, même si le type d'aménagement est jugé acceptable (vert), la situation sur le terrain peut laisser à désirer (largeur insuffisante, absence de zone tampon vis-à-vis du stationnement, réinsertion dangereuse, dégradation du revêtement ou marquage, etc.). Quelques remarques (non-exhaustives) à ce sujet signalées par les cyclistes sont intégrées dans le tableau.*

Niveau de spécialisation	Rue	Gestionnaire	Vitesse max.	Choix de profil type existant vs. choix norme
<b>Métropolitaine</b>	/			
<b>Principale</b>	Churchill	Région	50 km/h	2*2 + <b>site propre tram</b> + P, Vélo en mixité RER-vélo 
	Brugmann / Stalle	Région	50 km/h	2*1 + <b>site propre tram</b> + P, Vélo en mixité 
	De Fré	Région	50 km/h	2*1 PCM/BCS (voirie récemment réaménagée) 
	Drève de Lorraine	Région	50 km/h	2*1 PCS bidir. 
<b>Interquartier</b>	Alseberg / Château d'Or	Région	50 km/h	2*1 + <b>tram en mixité</b> + P ( <b>site propre tram</b> sur le tronçon de Château d'Or) Vélo en mixité (BCS) 
	Coghen	Commune	50 km/h	2*1 + P Vélo en mixité 
	Wolvendael / Carsoel	Commune	50 km/h	2*1 + <b>tram en mixité</b> + P Vélo en mixité 
	Cavell / Houzeau	Commune	50 km/h	2*1 Vélo en mixité 
	Waterloo	Région	50 km/h	NORD (à partir de P. d'Orange): 2*1 BCS (avec/sans tram) Vélo en mixité 

Niveau de spécialisation	Rue	Gestionnaire	Vitesse max.	Choix de profil type existant vs. choix norme
				SUD (de la frontière Bxl-Flandre jusque P. d'Orange): 2*2 PCS bidir. côté forêt <i>Remarque : largeur insuffisante<sup>21</sup></i> 
	Chaussée de la Hulpe	Région	50 km/h	2*1, Vélo en mixité 
	Montana	Commune	50 km/h	1*1, SUL PCM/BCS 
	Van Bever	Commune	50 km/h	2*1 + P hors chaussée 2*PCS 
	Prince d'Orange	Commune	50 km/h	2*1, sans P – garages privés (partie avec 1P) + Coussins + plateaux (aspect autoroute) Itinéraire bus Vélo en mixité <i>Remarque : ICR 6 en partie + Jadis BCS</i> 
	Av. Latérale / Av. du P. de Ligne	Commune	50 km/h	2*1 Vélo en mixité PCS (partie Latérale), combiné avec trottoir 
	Chaussée de St-Job	Commune	50 km/h	2*1 Vélo en mixité 
	Avenue des Hospices	Commune	50 km/h	2*1, sans P + plateaux Vélo en mixité 

<sup>21</sup> Dans cette situation, en l'absence d'un trottoir, les (rares) piétons sont autorisés à utiliser la piste cyclable.

Niveau de spécialisation	Rue	Gestionnaire	Vitesse max.	Choix de profil type existant vs. choix norme
	Avenue Dolez / Wansijn	Commune	50 km/h	Sens uniques Dolez : PCM dans le sens du trafic (stationnement) 
	Avenue Dolez	Commune	50 km/h	PCS (sans trottoir) <i>Remarque : réinsertion dangereuse</i> 
	Anneau Circulaire (partie Ouest) + Av. du Mercure	Commune	50 km/h	2*1 <i>(! plus étroite dans la partie nord)</i> Vélo en mixité Itinéraire bus 
	Chaussée de Drogenbos	Commune	50 km/h	2*1 + 1P Vélo en mixité Chicanes 
	Rue du Bourdon	Commune	50 km/h	NORD 2*1, sans P ou 1P Mixité Itinéraire bus <i>(! Zone problématique : pas de trottoirs, chaussée très étroite)</i> 
Commune		50 km/h	MILIEU 2*1, sans P PCM 	
Commune		50 km/h	SUD 2*1, P ponctuels Zone 30 en zone résidentielle <i>(! chaussée étroite)</i> Vélo en mixité 	
<b>Collecteur</b>	Av. de Messidor	Commune	50 km/h	PCS bidir. <i>Remarque : Problème d'éclairage ?</i> 

Niveau de spécialisation	Rue	Gestionnaire	Vitesse max.	Choix de profil type existant vs. choix norme
	Rue Xavier De Bue (partie marchande) / Parvis St-Pierre	Commune	30 km/h	2*1, Zone 30, sans P vélo en mixité <i>Remarque : revêtement (pavés traditionnels) pas idéal</i> 
<b>Rue locale</b>	Rue Vanderkindere	Commune	50 km/h	1*1, SUL, P Vélo en mixité 

Chaussée d'Alseberg (IQ) : cyclistes en mixité



Avenue Coghén (IQ)



Avenue De Fré (Principale) :  
Cyclistes en insécurité



Montana (IQ) : de facto aménagée  
comme une rue locale zone 30



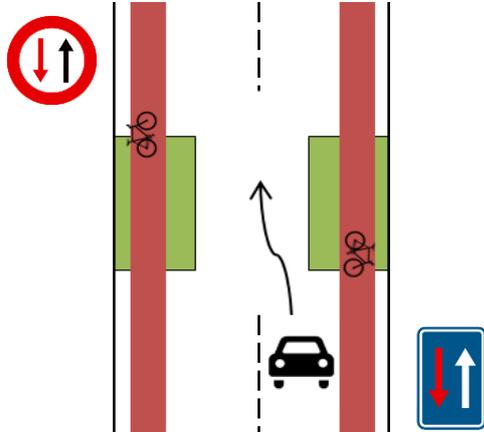
Avenue Circulaire (IQ): cyclistes en mixité



Prince d'Orange (IQ): aspect autoroute



Solution envisageable : Rétrécissements ponctuels ; Ex.: « Céder la priorité » (panneaux B19, B21)



Avenue Dolez (IQ): PCM dans le mauvais sens et sans zone tampon



Chaussée de Waterloo (IQ): partie commerçante → mise en zone 30 ?



Place Saint-Job (IQ): → donner plus de priorité aux piétons et aux cyclistes (création d'une zone de rencontre ?)



Exemple 1 : Place Keym (Watermael-Boitsfort)



Exemple 2 : la future Place Jourdan (Etterbeek)



Drève de Lorraine (Principale) :  
Problème d'éclairage sur la piste bidirect.



Drève de Lorraine : → Utiliser un éclairage respectueux de la forêt



Avenue Albert : avec PCM



Avenue W. Churchill : même profil type  
que l'avenue Albert, sans PCM



### 2.2.8 Entretien et nettoyage

Les services techniques accorderont une **attention particulière à l'entretien des infrastructures et marquages vélo.**

La commune **envisagera de mettre des vélos de service (électriques ou non, vélo cargo ou non) à disposition des agents chargés de l'entretien.** La veille des aménagements à vélo plutôt qu'en voiture permet de mieux repérer les dégradations et complète la communication sur la politique cyclable en rendant l'engagement pour le vélo plus visible.

La commune réagira dans les plus brefs délais et en fonction des priorités et urgences aux problèmes signalés par les cyclistes (via, par exemple, l'application **Fix My Street**). En termes de nettoyage des pistes cyclables séparées (sur voirie régionale et locale), la commune définira avec la Région un mode de fonctionnement efficace. Sur les pistes cyclables, des branches basses, la présence de feuilles mortes, ou de la végétation débordant sur la piste sont également à surveiller.

## 2.3 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt

### Champ d'action : stationnement vélo

#### 2.3.1 Orientations pour le stationnement vélo

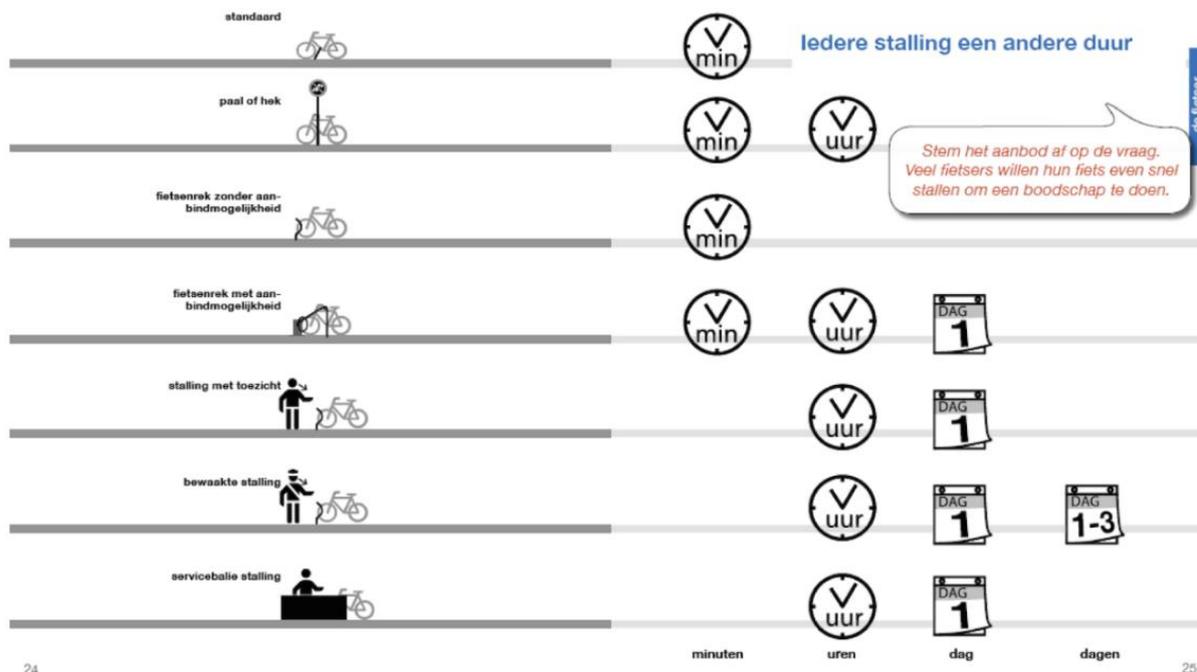
Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cyclable, pour deux raisons :

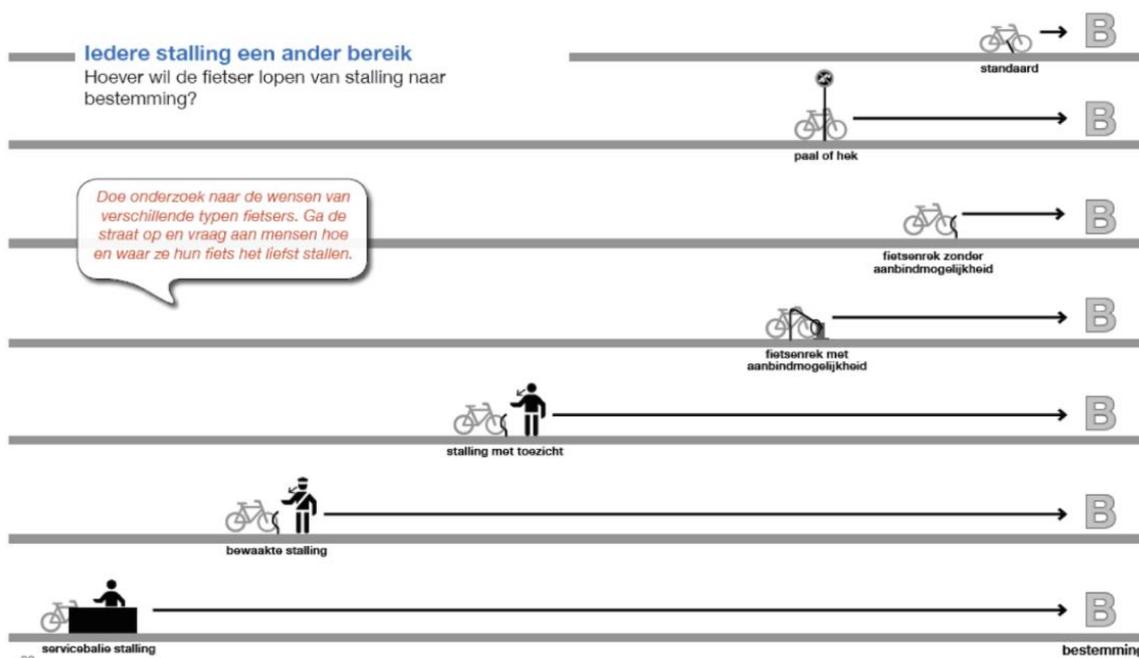
- **Prévention du vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable ;
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Les éléments à prendre en compte sont :

- prévoir une offre proportionnelle à la **demande** réelle, générée par les destinations ;
- répondre aux besoins différents du stationnement de **courte durée** (par ex. course rapide) et de **longue durée** (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort ;
- prévoir des solutions de rangement du vélo **à domicile**, surtout en milieu urbain ;
- choisir des solutions techniques **efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abîmer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé).

Comme précisé ci-après, il est nécessaire de diversifier l'offre de stationnement en fonction de l'usage. L'infographie, ci-dessous, reprend les différents instruments à utiliser en fonction du temps de stationnement et de la distance entre le lieu de stationnement et la destination.





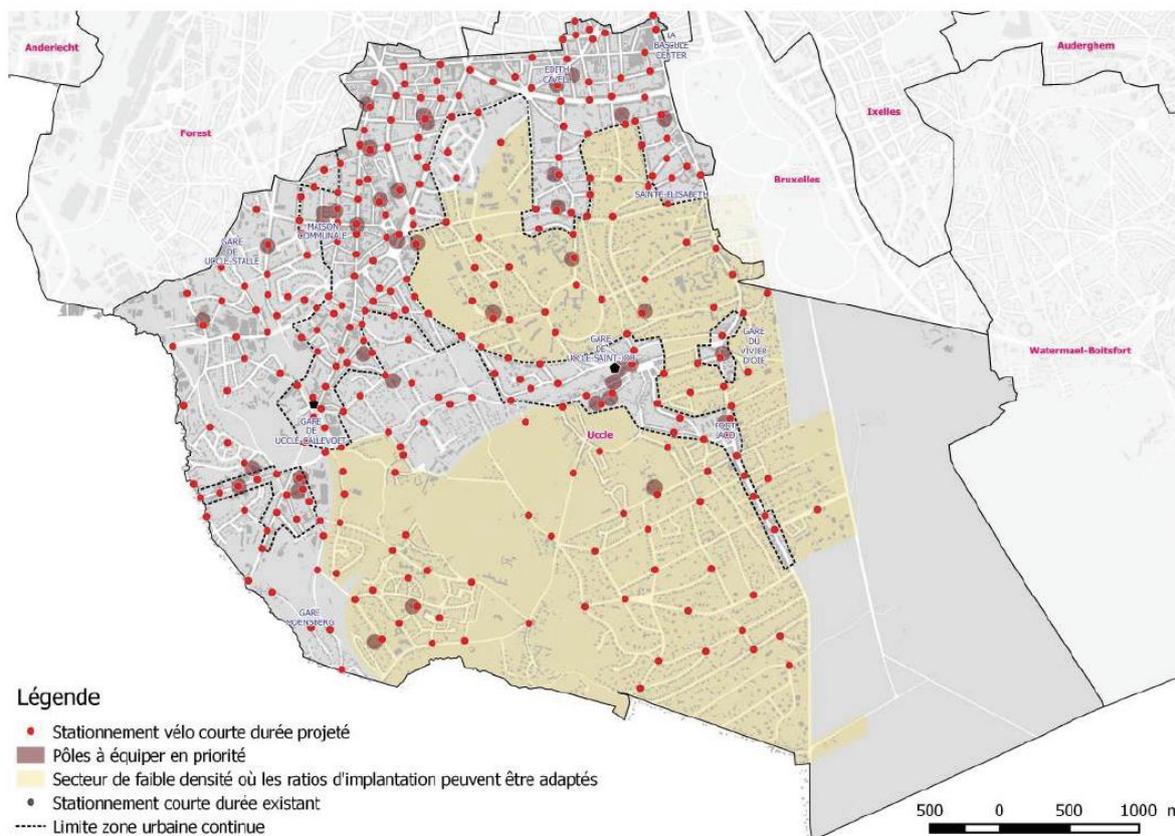
Bron : Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

### 2.3.2 Arceaux (courte durée)

La commune **développera la couverture territoriale d'offre d'arceaux en rue, telle que prévue dans son PACS, c'est-à-dire 120 arceaux par an de 2017 à 2020**. De cette manière, le cycliste sera assuré de trouver un moyen d'attacher correctement son vélo à proximité de toute destination (même en visitant un ami dans un quartier résidentiel). Aux pôles générateurs d'activités les plus importants, il est conseillé de prévoir des espaces d'extension en cas de saturation.

La commune restera attentive à l'évolution des besoins en se basant sur les remontées d'observations sur le terrain, sur des comptages annuels du taux d'occupation du stationnement (aux alentours du mois de septembre et/ou du mois de mai), des demandes des suggestions des usagers (y compris retours des associations cyclistes). À ce propos, il est envisageable de demander aux gardiens de la paix de contribuer à l'effort et à faire part de leurs observations sur le terrain en matière de besoin en stationnement vélo. Il est important d'évaluer le taux d'occupation des équipements disponibles, d'en profiter également pour analyser le stationnement moto, et de repérer les endroits saturés et les lieux de stationnement « sauvage » qui démontrent plus que vraisemblablement une offre trop faible en ces lieux ou une mauvaise localisation par rapport aux besoins. La localisation des comptages pourra éventuellement être déterminée sur base des retours de terrain des associations représentant les usagers.

Figure 40 – Planification du stationnement vélo courte durée (PACS)



### Synthèse du plan d'action stationnement vélo

	EXISTANT		PROJET		TOTAL PROJETE	
	Courte durée	Longue durée	Courte durée	Longue durée	Courte durée	Longue durée
Nbre de stations	80	2	210-296	18	290-376	20
Capacité en places	296	112	1260-1874	251	1556-2170	363

#### 2.3.3 Vélo + transports en commun (moyenne / longue durée)

La commune veillera à **développer une offre de stationnement vélo attrayante aux stations TC et leurs abords pour inviter à des trajets vélo+TC**, en partenariat avec la STIB, la Région, et Infrabel/SNCB.

- Sur le territoire communal, il s'agit des gares d'Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet, Moensberg, Linkebeek, Uccle-Saint-Job, et Uccle-Vivier d'Oie ; ainsi que les arrêts et bouts de ligne de tram (Churchill, Stalle, Vanderkindere, Van Haelen, Fort-Jaco, etc) et de bus, en particulier les terminus de la ligne 124 (bus RAPIDO TEC venant du Brabant wallon), au square des Héros.
- Potentiel à réaliser :
  - vélo + train/tram pour des déplacements à la fois au sein de la Région (notamment vers le centre-ville, mais aussi vers d'autres parties de la Région) et les trajets à grande distance entrants et sortants de Bruxelles (via la gare du midi par exemple).
  - vélo + TEC/CONFORTO pour des connexions domicile-travail et domicile-école vers le Brabant-Wallon
- La commune **collaborera à l'élaboration du Masterplan stationnement vélo** afin de l'alimenter des besoins et opportunités dans la commune

Rendre cette intermodalité attractive passe par une offre de stationnement de qualité et sécurisante, pour la demi-journée, la journée entière, ou la nuit (déplacements entrant le matin).

- Aux gares, prévoir une offre de base de 20 arceaux (40 emplacements), répartis sur les différentes entrées (éviter des traversées de la route et des voies ferrées) ; aux arrêts de tram une offre de base de 10 arceaux (20 emplacements) ; équiper en priorité les gares et arrêts de tram et de bus desservis par un ICR ou ICC.
- Implantation et aménagement invitant à l'usage : arceaux du type recommandé par le vademécum, visibles (effet d'attraction et contrôle social), à proximité des accès (rapidité et attractivité), couverts (confort), et suffisamment espacés pour attacher le vélo confortablement (conforme aux normes repris dans le Vademecum vélo - Cahier nr. 7 Stationnement vélo)
- Prévoir d'emblée la possibilité d'extension en cas de saturation (espace à réserver pour doubler ou tripler).
- **Sonder l'intérêt pour du stationnement sécurisé** (contrôle d'accès) payant aux gares et aux arrêts les plus fréquentées.
- Pourquoi pas, après amélioration de la cyclabilité, de Point-Vélo à la gare d'Uccle-Calevoet ?

#### 2.3.4 Equipement des pôles (moyenne / longue durée)

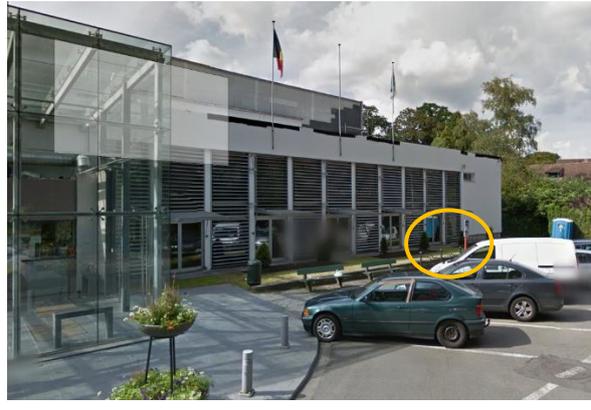
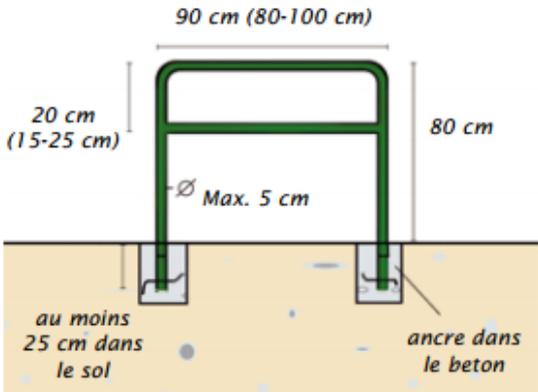
La commune veillera à **équiper les pôles d'une offre de qualité en stationnement vélo**. Ceci contribue à inviter étudiants, employés et visiteurs à se rendre à vélo aux pôles administratifs, d'enseignement, commerciaux, culturels et sportifs.

- **Maison communale.** Le déménagement des services communaux vers le site Fabricom (rue de Stalle n°73, bâti existant) est une bonne opportunité pour la commune de s'équiper de facilités exemplaires pour les cyclistes, à la fois pour le personnel et les visiteurs. Les visiteurs doivent y trouver une offre forte, visible et attractive, sous forme d'arceaux couverts à côté de l'entrée principale pour la visibilité et le contrôle social. Pour sa part, le personnel communal sera encouragé à venir à vélo au travail par une offre de parking facilement accessible, visible et sécurisée. D'autres facilités seront offertes au personnel : un local pour se changer, des douches, rangement ou casiers pour le matériel vélo (casque, capes, etc.), gonflage des pneus, etc.
- **Enseignement.** Aux écoles fondamentales, créer des arceaux dans l'espace public pour les parents. Dans toutes les écoles, créer un parking couvert dans l'enceinte ou bien grillagé avec contrôle d'accès, pour les élèves/étudiants et le personnel (l'accès éventuellement contrôlé par du personnel), permettant de ranger les vélos des étudiants et du personnel toute la journée à l'abri du vol et du vandalisme. Il peut aussi être envisagé de décentrer le stationnement lorsque peu d'espace est disponible, par exemple dans un garage situé à quelques mètres (ex : l'Institut Saint-Vincent loue un garage à 100 mètres lors du brevet). Sonder l'intérêt : Commencer par une demande de base, calculée sur le nombre qui vient actuellement à vélo, augmenté de 10% (effet d'attraction à prévoir). Prévoir une possibilité d'extension.
- **Pôles d'achat.** Equiper ces pôles d'une offre pour visiteurs confortable, couverte et à côté des entrées, pour la visibilité et le contrôle social. Il s'agit des supermarchés et de shopping centres (ex. Shopping de Fré, la Galerie Inno de la Bascule, le Shopping Fort-Jaco) et les différentes zones commerciales de la commune. Partenariat avec les commerçants, sonder l'intérêt. Dans les noyaux commerçants où la demande est importante et où l'on peut s'arrêter plus d'une heure pour faire des achats divers (ex: St-Job, Vanderkindere, Cavel/Hoef – non-exhaustif), la commune envisagera de chercher des opportunités pour créer des parkings vélo de quartier hors voirie. Il s'agit de :
  - grandes unités sécurisées de minimum 10 places qui peuvent être installés hors voirie ou en intérieur d'îlot ;
  - Exemples d'opportunités d'installation de locaux vélos : propriétés communales ou CPAS, rez commercial inoccupé, box de garage, partie d'un garage voitures. Les modalités de la gestion sont à définir, en concertation avec les usagers : accès (clés), vérification de vélos abandonnés etc.
- **Pôles sportifs.** Comme pour les pôles d'achat, équiper les pôles sportifs (ex. centres sportifs de A. Deridder et de Neerstalle,...) d'une offre pour visiteurs confortable, couverte et à côté

des entrées, pour la visibilité et le contrôle social. Sonder l'intérêt d'infrastructures sportifs privés (ex. NEMO33), former un partenariat.

- **Pôles culturels.** Idem pour les pôles culturels tels que le Centre Culturel et la Ferme Rose.

Dans tous ces cas, la **commune veillera à utiliser les modèles recommandés dans le vadémécum vélo** et à remplacer les mauvais modèles (type pince-roues, Acka etc.).

<p>Parvis Saint-Pierre : peu de stationnement et peu visible, pour motos comme pour vélo</p>	
	
<p>Gare de Moensberg : offre existante, mais non couverte</p>	<p>Centre culturel d'Uccle : stationnement existant, mais caché derrière le stationnement automobile</p>
	
<p>Modèle de base recommandé dans le vadémécum vélo<sup>22</sup>: Il permet d'accrocher des vélos de toutes tailles, de façon stable.</p> 	

<sup>22</sup> <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/VM%207-stationnement-velo-web.pdf>

Place Saint-Job : peu de stationnement et peu visible



Gare de Saint-Job : Offre couverte et en suffisance



### 2.3.5 Stationnement pour habitants

Le point de départ de la grande majorité des déplacements reste le domicile. Certaines habitations ne permettent pas de ranger des vélos en immeuble en tout confort (garage, local spécifique). Laisser son vélo la nuit dans l'espace public comporte un risque réel. Et la peur du vol et du vandalisme est un frein connu à l'utilisation du vélo. Villo est un élément de réponse, mais aussi un service moins souple à l'usage : station à station, plutôt que porte-à-porte. Pour l'instant, Villo représente environ 5% des déplacements à vélo en Région Bruxelloise<sup>23</sup>. À Uccle, en particulier, l'usage et l'offre de Villo est très faible. Pour stimuler l'usage quotidien, la possession du vélo personnel doit donc être encouragée, entre autres par des solutions de rangement de qualité.

La commune **débutera sa politique de développement des boxes à vélos**. Un appel annuel à la demande permettra d'inventorier la demande. Des vélobox inutilisés risquent de discréditer l'initiative. Et d'autres solutions sont à envisager pour une demande importante. Les vélobox seront installés aux endroits de la plus grande demande (dans un rayon d'environ 200 m selon la convention avec Cyclo), en principe sur un emplacement de stationnement ou éventuellement en trottoir si cela n'occasionne pas de gêne. Comme prévu dans son PACS, la commune **installera 8 boxes vélo en 2017**.

Comme pour les pôles achats, aux endroits où la demande dépasse/ra les possibilités d'un vélobox (difficile de caser plus de 5 vélobox dans une rue), la commune envisagera de chercher des opportunités pour créer des **parkings vélo de quartier hors voirie**.

- Des grandes unités sécurisées de minimum 10 places peuvent être installés hors voirie ou en intérieur d'îlot ;
- Des opportunités de locaux vélos de quartier en immeuble sont à envisager: propriétés communales ou CPAS, rez commercial inoccupé, box de garage, partie d'un garage voitures. Les modalités de la gestion sont à définir, en concertation avec les usagers : accès (clés), vérification de vélos abandonnés etc.

La gestion des vélobox et des parkings vélo de quartier sera à définir avec **l'Agence Régionale de Stationnement**.

<sup>23</sup> Comptages de l'observatoire du vélo, 2015; Rapport d'évaluation Villo 2012.

Figure 41 – Local vélo de quartier dans un commerce désaffecté (Anvers)



La commune **continuera à inciter les promoteurs et architectes à créer des logements et entreprises bike-friendly** dans les demandes de P.U. Dans des projets de construction de la commune même, un local vélo de grande qualité utilitaire et esthétique peut être intégré dans la conception, voire devenir un argument commercial. La commune pourra s'inspirer de publications comme la publication flamande « *Fiets Suite* »<sup>24</sup> et du « *Guide Bâtiment Durable* » de Bruxelles Environnement<sup>25</sup> pour montrer des exemples de bonnes pratiques aux professionnels concernés et pour ses propres projets.

Figure 42 – Exemples de local vélo intégré dans des nouveaux immeubles ou rénovations  
(Source : *Fiets Suite*)



Le service Urbanisme continuera à veiller quant à lui au respect strict du titre II, article 17 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), pour l'**intégration d'un local de rangement pour vélos et poussettes dans les nouvelles constructions de logement**. Le RRU impose en effet la mise à disposition d'un local vélos/poussettes à l'occasion de toute construction d'un immeuble neuf de logements multiples. Le fait de prévoir un emplacement par chambre n'est cependant pas imposé. Le service Urbanisme continuera à encourager les demandeurs à équiper chaque logement neuf d'au moins un emplacement vélo par chambre (cf. système d'application en Suisse). Il agira de même pour les **rénovations d'immeubles**, tout en tenant compte du bâti existant, dont le gabarit et la configuration spatiale qui ne permettent pas toujours de local vélos.

De même, en ce qui concerne les **immeubles de bureaux, commerces et d'activités productives**, le service Urbanisme continuera à veiller au respect de l'objectif du titre VIII, articles 13 et 17 du RRU, voire incitera les demandeurs à prévoir une offre de stationnement vélo sécurisé plus importante que le minimum légal.

Dans les trois cas, une attention particulière sera portée à la capacité du local de rangement vélo (nombre d'emplacements) et à la facilité d'accès de ces locaux (cheminement).

À l'heure de l'écriture de ce plan d'action, le service Urbanisme attend les modifications du CoBAT (Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire) et du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) pour **revoir le Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)**. Il aimerait permettre des rangements vélos couverts dans les zones de recul, aujourd'hui interdits par le RRU. A Uccle, bien qu'il y ait plus de maisons que dans les autres communes, celles-ci n'ont pas toujours été conçues

<sup>24</sup> Téléchargeable ici : <http://www.mobiel21.be/nl/content/fiets-suite-leidraad-voor-gemeenten>

<sup>25</sup> Accessible ici : <http://www.guidebatimentdurable.brussels/fr/g-mob02-realiser-des-parkings-a-velos.html?IDC=1022>

afin de disposer de la place nécessaire pour ranger un vélo. Néanmoins, elles sont dotées d'un jardinet ou d'une zone de recul qui pourrait accueillir un abris couvert bien plus pratique qu'un boxe à vélos placé en rue. Ce système se pratique dans un nombre important de villes où l'usage du vélo est quotidien (Freiburg, Bâle, etc.) et permettrait de ne pas charger l'espace public de parking vélo.

*Exemple de bonne pratique à Uccle: Lors d'une demande de transformation d'une maison de repos en logements étudiants, des parkings vélo ont été aménagés (1 emplacement par logement).*

Pour rappel, extraits du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU, 2006)<sup>26</sup>:

## **TITRE II - NORMES D'HABITABILITE DES LOGEMENTS**

### **Article 17 - Local pour véhicules deux-roues et voitures d'enfants**

§ 1. Tout immeuble neuf à logements multiples comporte un local permettant d'entreposer des véhicules deux-roues non motorisés et des voitures d'enfants.

Ce local réunit les conditions suivantes:

- 1° être à disposition de l'ensemble des habitants de l'immeuble ;
- 2° avoir des dimensions compatibles avec la fonction prévue, compte tenu du nombre de logements, avec un minimum d'un emplacement par logement ;
- 3° être d'accès aisé depuis la voie publique et depuis les logements ;
- 4° être indépendant des parkings.

§ 2. Les travaux relatifs à un immeuble existant à logements multiples sont, lorsqu'ils ont une incidence sur les parties communes de l'immeuble, pour effet d'améliorer la conformité de l'immeuble, conformément au §1.

## **TITRE VIII - LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE**

### **Article 13 - Le nombre d'emplacements pour vélos à créer**

Tout immeuble nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum un emplacement de parage pour vélos par 200 m<sup>2</sup> de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

- 1° être sécurisés ;
- 2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;
- 3° être couverts ;
- 4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.

### **Article 17 - Le nombre d'emplacements pour vélos à créer**

En cas de construction ou de reconstruction, le nombre d'emplacements de parage pour vélos est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un minimum de deux emplacements de parage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

- 1° être sécurisés ;
- 2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;
- 3° être couverts ;
- 4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.

*Le nombre d'emplacements de parage pour vélos à créer est fixé de la même manière, comme pour les autres emplacements de parage – c'est-à-dire sur base d'une proposition motivée du demandeur – mais la création d'emplacements vélos n'est obligatoire que pour les immeubles nouvellement construits ou reconstruits.*

<sup>26</sup> <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-reglements-durbanisme/le-reglement-regional-durbanisme-rru>

## 2.4 Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo

### *Champ d'action : information, sensibilisation, éducation*

#### 2.4.1 Orientations pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra :

- **Récompenser les cyclistes actuels** : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante
- **Encourager les cyclistes frileux** : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne
- **Convaincre les cyclistes potentiels** : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices...

#### 2.4.2 Communication sur la politique vélo

L'adoption du plan vélo vise à renforcer la dynamique vélo dans la commune, qui sera soutenue par une dynamique renforcée de communication.

Le collège **organisera une communication événementielle sur l'adoption du « Plan d'action Vélo » afin de marquer son engagement et présenter les actions concrètes en faveur du vélo.** A envisager : un communiqué et une conférence de presse, le collège en selle, événement vélo...

La commune développera un **logo ou un onglet spécifique (ex. « Uccle à Vélo »)** à utiliser systématiquement dans toute communication sur ce sujet.

Au même moment, **le journal communal le Wolvendael offrira une présentation conséquent du « Plan d'action Vélo »** (p.ex. double page), annonçant les actions principales pour les années à venir.

La commune **relayera les réalisations du plan d'action dans une rubrique « Plan d'action Vélo » dans le Wolvendael** de façon occasionnelle, ainsi que sur le site web communal, les **réseaux sociaux** (page Facebook d'Uccle) et via l'app Uccle. La rubrique pourra contenir :

- L'annonce / la présentation d'une réalisation, d'une action bientôt entamée ou terminée,
- L'inauguration d'un aménagement ou d'un parking vélo,
- La remise de brevet cycliste, etc. ;
- Des initiatives vélo par des associations, à condition d'être signalées 2 mois à l'avance ;
- Des témoignages de citoyens de profil varié et qui utilisent quotidiennement le vélo ou qui expliquent comment ils ont franchi le cap, peuvent aider les cyclistes potentiels à se décider.

De façon générale, il s'agit **d'intégrer la politique cyclable dans une politique globale d'accessibilité, de qualité de vie et de quartiers apaisés, et de développer l'argumentaire et la communication** sur cette base. En effet, les projets en faveur du vélo sont également favorables à d'autres usagers, comme les piétons et PMR, ainsi qu'à la qualité de vie en général. De ce fait, des mesures controversées comme la suppression de stationnement peuvent être présentées comme des mesures favorables non seulement aux cyclistes, mais également pour l'apaisement des quartiers et l'amélioration de la qualité de vie. Elles peuvent aussi être accompagnées d'une **recherche d'alternatives** (ex : un parking hors voirie).

### 2.4.3 Information vélo complète et à jour via le site web

Le site web de la commune doit contenir **une ou plusieurs pages web dédiées au vélo, tournée vers les besoins des usagers** pour donner envie aux cyclistes potentiels. Elle sera accessible via l'onglet existant « Services communaux » ou via un nouvel onglet (ex. « Se déplacer à Uccle ») et via le logo « Uccle à Vélo » sur la page d'accueil. Il est important que l'accès à cette page soit aisé.

L'information utile à y intégrer :

- **Donner envie.** Une présentation générale de la cyclabilité de la commune et de ses atouts pour le vélo, pour passer le message : « Essayer le vélo à Uccle, c'est pratique et c'est un plaisir ». On peut évoquer les distances et temps de parcours à vélo, les sentiers, ... ; renvoyer vers des sites et applications pour des calculs d'itinéraires vélo (Bike Citizens, City Mapper...). Des éléments utiles se trouvent dans le chapitre « profil vélo de la commune » sur la page web dédiée au vélo.
- **Cibler** différents groupes: « Vous êtes habitant / employé / employeur / étudiant / écolier / parents d'enfants / commerçant / senior / personne à mobilité réduite ? ». Pour chacun, un texte introductif renvoie aux informations pertinentes (ex.: vélo + TC pour employés et étudiants, Bike Experience ou Bike to Work, Bike Project, Brevet cycliste, formations, vélo à assistance électrique ou VAE, ...). Informations sur toutes sortes de projets et d'initiatives disponibles chez GRACQ et Pro Velo.
- **Info réseau.** Une cartographie complète et intégrée des itinéraires (RER, ICR, ICC, Promenade Verte), des aménagements, des SUL et du stationnement (arceaux, vélobox, couvert, sécurisé), en prenant les pôles principaux (destinations et TC). Renvoyer aussi à la carte vélo de la région (édition 2016), voire la mettre à disposition à la maison communale, dans les équipements communaux (écoles, bibliothèques, piscine, centre culturel,...) et chez les vélocistes. L'information sur le réseau est adapté selon le public cible (ex: le plan de l'écolier futé, itinéraires des RéVe, etc).
- **Info intermodalité vélo + TC (trajet vélo en amont, avec stationnement aux stations ou arrêts).** Attirer l'attention de l'utilisateur sur l'intérêt d'aller à vélo en train, tram et en bus (bus TEC Rapido) : évoquer les distances (trop loin pour marcher, idéal à vélo), les temps de parcours vélo + TC sur quelques trajets (par exemple du quartier x au centre-ville), et l'offre de stationnement. Cibler les trajets au départ (l'habitant) ainsi que les trajets à destination (l'employé, l'étudiant). Donner également des informations sur la réglementation en matière d'intermodalité (heures non-autorisées et tarifs, si applicable) et les possibilités de location dans la commune.
- **Info vélocistes et point-vélo.** Etablir une cartographie des différents vélocistes et points-vélo de la commune afin d'aider les cyclistes à choisir un vélo adapté à leur usage et à en prendre soin.
- **Info plan d'action vélo.** Informer sur les actions communales : le rapport BYPAD + PLAN D'ACTION VELO à télécharger. Annoncer les actions en préparation / en cours / complétés. Présenter un bilan annuel de l'état d'avancement du plan d'action. Communiquer également sur les projets d'autres acteurs (Bruxelles Mobilité, STIB, Parking.Brussels...) en lien avec le vélo.
- **Interactivité.** Créer une adresse mail spécifique vélo, voire un formulaire en ligne pour tout commentaire et suggestion. Encourager à utiliser *Fix My Street* pour signaler des dégradations. Créer un formulaire permanent pour faire la demande de vélobox.

Ces informations trouveront un prolongement via les réseaux sociaux, pour des mises à jour.

#### 2.4.4 Promotion grand public et ciblée

La promotion de la pratique du vélo est essentielle pour activer la demande latente des usagers potentiels. La grande majorité des individus aime bien rouler à vélo, mais l'enjeu est de leur donner envie de se déplacer à vélo pour des déplacements quotidiens et utilitaires. Une promotion généraliste est à compléter par une promotion ciblée : des messages et initiatives adaptés à chaque cible et par les canaux appropriés sont les plus efficaces. Là où la commune n'a pas les moyens de développer elle-même des activités importantes, elle activera ses partenaires stratégiques (liste ci-après).

Cible	Partenaires stratégiques pressentis
<b>Enseignement</b>	Directions des établissements scolaires, associations de parents, associations d'étudiants...
<b>Domicile-travail</b>	Employeurs principaux...
<b>Equipements (culturel, loisirs, santé ...)</b>	Centre culturel, centres sportifs, hôpitaux, maisons de repos, bibliothèques, ...
<b>Commerces</b>	Associations de commerçants et gestionnaires des différents shopping centres, marchands de vélo/vélocistes
<b>A associer :</b>	<i>Police, associations de cyclistes, quartiers d'habitations sociales, Pro Velo...</i>

La commune **mènera des initiatives de promotion généraliste** :

- Participation aux initiatives régionales : activités vélo lors de la semaine de mobilité, evt. ciblée – découverte des itinéraires écoles, découverte des aménagements et des ICR/ICC... ; diffusion d'information sur la Bike Experience ; diffusion de la carte vélo de la RBC (édition 2016)
- Promotion active de l'intermodalité – éventuellement dans le cadre de la semaine de la mobilité : dépliant indiquant le rayon de 5 min à vélo (1,5km) autour arrêts importants de tram et des gares ; à diffuser largement à tout public ; relayer au site web
- **Prêts de VAE (vélo à assistance électrique), éventuellement lors de la journée sans voitures et en y impliquant des commerçants.** Le relief vallonné de la commune renforce l'intérêt du VAE, notamment pour les personnes âgées. Le prêt temporaire pour un usage au quotidien est à privilégier (plutôt que la prime à l'achat, qui tend à favoriser ceux qui en ont déjà les moyens – effet d'aubaine – et ne garantit aucunement l'usage quotidien).
- **Découverte de la commune à vélo pour des nouveaux habitants.** une fois par an, afin de les toucher à un moment de leur vie où ils prennent de nouvelles habitudes déplacement (« life change moments »), ce qui leur permettra de découvrir non seulement les équipements et le paysage communaux mais aussi la présence de stations de métro etc. La commune intégrera notamment des informations sur le vélo (balades thématiques, itinéraires...) dans une brochure offerte aux nouveaux habitants sur la vie dans la commune.
- **Organiser et soutenir les initiatives de balades à vélo thématiques et d'autres balades axées vélo** dans la commune (par exemples sur l'écologie, le patrimoine, les espaces verts, les espaces publics, l'histoire sociale, l'architecture, les enfants, ...), dans le **Wolvendael**. Pas explicitement avec un message 'faites du vélo', mais comme une façon de se mettre en selle et découvrir que c'est bien possible et agréable de faire du vélo. Remettre en place la balade-découverte qui avait été organisée en 2016 dans le quartier lors d'Homborch en fête.
- Sonder les écoles pour sonder intérêt d'intégrer enseignement du vélo au cursus scolaire.

La commune **donnera l'exemple en favorisant l'usage du vélo en son sein, par les agents communaux tout comme le collège**. Des vélos de service seront mis à disposition, avec possibilité de faire le trajet domicile-travail (en pool pendant les heures de travail). La flotte

comprendra des VAE et vélos cargo pour le transport de matériel, reconnaissable comme vélos de service (logo vélo de la commune). Leur usage sera activement encouragé par des incitants. Ces initiatives passeront par l'**élaboration d'un Plan de Déplacements d'entreprise (PDE)** (actuellement en cours). **Les messagers qui apportent le courrier d'un bâtiment de l'administration à l'autre le feront à vélo**, en attendant le regroupement des services.

Les Gardiens de la paix continueront à utiliser leurs vélos pour les patrouilles, essentiellement pendant les vacances en l'absence d'activités vélo avec les écoles. La commune **développera et soutiendra la formation à la pratique du vélo**.

#### 2.4.5 Education

- **Initiation au vélo.** La police envisagera d'offrir annuellement un parcours habilité pour les enfants de maternelle.
- **Itinéraires recommandés pour écoliers.** Une fois les itinéraires cyclables réalisés, la commune demandera à la police de créer une carte des itinéraires futés pour les écoliers d'Uccle et d'organiser des balades vélo découvertes de ces itinéraires avec les écoles. Cette proposition s'inspire de la démarche de la zone de police de Montgomery<sup>27</sup> (carte pour l'ensemble de la commune). Le service de la Prévention seront impliqués dans l'élaboration et la mise en pratique d'itinéraires cyclables adaptés aux enfants. Des itinéraires bien définis existent pour les parcours des brevets et rangs.
- **Brevet cycliste.** Au niveau de toute la Région de Bruxelles-Capitale, Uccle est déjà la seconde commune à former le plus de classes d'élèves au Brevet du Cycliste, juste derrière Bruxelles-Ville. La commune continuera à inciter activement les écoles à participer annuellement au Brevet du Cycliste<sup>28</sup>, qui est une formation à la pratique du vélo en rue, dans des conditions de trafic réel. La commune continuera à demander à Pro Vélo de former les agents de prévention en tant que formateurs. A Uccle, toutes les écoles qui participent au brevet le font depuis plus de 3 ans et sont donc en autonomie, ce qui signifie que la plupart des entraînements se font sans Pro Velo mais avec les enseignants et Gardiens de la Paix. Une présence minimale de Pro Velo reste cependant requise lors de certains entraînements et pour le passage du brevet.
- **Bike Project.** La commune a déposé sa candidature le 13 mars 2017 au projet de mise en selle des travailleurs organisé par Pro Velo<sup>29</sup> et ses partenaires. En faisant valoir cet exemple, elle incitera les entreprises et organisations présentes sur son territoire à faire de même.

---

<sup>27</sup> À titre d'exemple, la carte de Woluwe-Saint-Lambert : <http://fr.woluwe1200.be/maternel-et-primaire>

<sup>28</sup> Plus d'information sur: <http://www.brevetducycliste.be/>

<sup>29</sup> Pour plus d'information: <http://www.thebikeproject.be/fr>

## 2.5 Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable

*Champ d'action: organisation, moyens financiers et humains, suivi*

### 2.5.1 Orientations pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment:

- Intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal
- Assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre
- Mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, et de développement de partenariats.

### 2.5.2 Marquer l'engagement politique pour le vélo

**Le collègue communiquera de façon explicite, récurrente et cohérente sur ses ambitions et actions pour développer la pratique du vélo.** Il s'agira entre autres de :

- Marquer l'adoption du « Plan d'action vélo » par une communication événement (voir volet C, « Encourager...»)
- Situer le vélo et la cyclabilité comme un outil pour réaliser des objectifs plus larges, notamment l'amélioration du cadre de vie de la commune, en relation avec les zones 30, la sécurité, la mobilité autonome des enfants, l'accessibilité des pôles divers, l'espace public etc.
- Donner l'exemple en tant que collègue en pratiquant le vélo, selon le principe de « Mobility & Ministers » (M&M's)<sup>30</sup> et en témoigner dans les communications.
- Participer à Vélocity 2017 à Arnhem-Nijmegen : au moins un échevin accompagné d'un agent.
- S'affilier à divers groupes d'échange de connaissances (Club des Villes et Territoires, Vlaams. Fietsberaad...).
- Faire du vélo un souci transversal : chaque membre du collège examinera les pistes d'actions dans ses propres compétences permettant de favoriser l'usage du vélo.

### 2.5.3 Mesurer la pratique du vélo

Pour mieux connaître les flux des cyclistes et leur évolution, la commune **prendra des mesures pour compléter les comptages** de l'Observatoire régional du vélo (un seul point aujourd'hui), en essayant d'augmenter leur nombre et/ou en faisant des comptages elle-même.

- Suggérer à la Région de faire des points de comptages ponctuellement à Uccle.
- Explorer des pistes avec la Région et d'autres partenaires potentiels (ex : locale GRACQ) en matière de comptages sur le territoire Ucclois.

---

<sup>30</sup> « Le concept M&M's (Mobility & Ministers / Mobility & (Top) Managers) consiste à faire sauter les verrous hiérarchiques de notre société en incitant les hommes politiques et les chefs d'entreprise à montrer l'exemple en matière de mobilité » (Xavier Tackoen, Espaces-Mobilité).

La commune **mettra également en œuvre un partenariat pour un relevé régulier du taux d'occupation du stationnement vélo**. Ceci est essentiel pour constater la saturation et programmer à temps l'extension de l'offre. Les partenaires privilégiés seront l'Agence Régionale de Stationnement (mission de relevés) et les associations de cyclistes (actions bénévoles à envisager), ainsi que les acteurs / pôles offrant du stationnement. Un taux d'occupation de 80% de l'offre est à considérer comme 'saturé' et nécessitant une extension.

- Les arceaux à proximité des pôles (rayon de 500 m), min. une fois par an, au moment d'affluence maximale : nombre d'arceaux (non-couvert, couvert), nombre de vélos aux arceaux, nombre de vélos hors arceaux.
- Les parkings vélo publics hors voirie aux pôles – sur terrain privé, en immeuble, parking de quartier – min. une fois par an au moment d'affluence maximale.

#### 2.5.4 Organiser le dialogue structurel avec les cyclistes

La commune facilitera le recueil d'avis, de plaintes et de suggestions des cyclistes via **l'application Fix My Street** (voir volet A, « Entretien... ») et **un point de contact unique** pour toute question vélo (ex : « Bikecontact », une adresse email).

La commune **soutiendra toute initiative externe pour mieux comprendre et activer les cyclistes potentiels**, notamment des enquêtes pour connaître les obstacles et leviers pour les inciter à la pratique du vélo.

Des **réunions collaborative**, composées selon le principe BYPAD (cyclistes + décideurs + administration), seront **organisées 1 fois par an** pour faire le bilan annuel de la mise en œuvre du plan vélo et permettre aux cyclistes de mettre des points sur la table.

#### 2.5.5 Assurer la coordination et les partenariats stratégiques

La commune **désignera un coordinateur vélo** parmi les membres de l'administration. Désigner une personne responsable permettra d'assurer une mise en œuvre soutenue et une prise de contact plus aisée. Il ne s'agit pas nécessairement d'employer une personne à temps plein à la seule problématique vélo ou que celle-ci soit la seule à y consacrer du temps. Son rôle :

- Programmer les budgets annuels, en concertation transversale avec les services concernés ;
- Coordonner les actions avec les partenaires externes, à la fois communaux et régionaux ;
- Assurer le suivi et réaliser un bilan annuel de l'état d'avancement des réalisations ;
- Fonctionner comme point de contact unique vélo pour tous les interlocuteurs - SPOC (cyclistes, partenaires etc.).

La commune **soutiendra les initiatives vélo de la police** ainsi que **ses échanges avec d'autres zones de police** (ex. Montgomery).

- Prise en compte du vélo dans tous les projets d'aménagement : prise en compte du vélo dans la coordination sécurité, les avis, les analyses de trafic ;
- Priorité des actions de contrôle en faveur du trafic apaisé (respect des zones 30) et des aménagements cyclables (en priorité les endroits stratégiques sur ICR et ICC) ;
- Soutien aux initiatives visant les écoles, élèves et parents : mise à jour de la carte écoliers (selon les ICC à revoir), formations sur piste et dans le trafic...

La commune **prendra contact et assurera la coordination avec les communes voisines**, avec une prise en compte du vélo dans chaque dossier, et en particulier en ce qui concerne la continuité des itinéraires et la cohérence des aménagements cyclables.

La commune **sollicitera activement la Région pour rendre les voiries régionales et les carrefours cyclables : sûr, confortables et attractifs**. Elle défendra les principes énoncés au chapitre A, « rouler à vélo ».

La commune **participera au BYPAD forum** afin de partager ses expériences locales, voire d'imaginer des solutions et des projets communs avec d'autres communes, à l'instar du Club des usagers du PAVE. Elle **plaidera également pour la création d'une plateforme RER-vélo**, vu l'importance stratégique de celui-ci à Uccle.

### 2.5.6 Assurer les moyens humains et financiers

Les actions seront **programmées dans le budget communal annuel**. Le bilan annuel du plan vélo comprendra une estimation des dépenses affectées au vélo: une méthode de ventilation sera définie, relativement simple à reproduire d'année en année et permettant de communiquer sur l'importance attachée au vélo et de l'évolution des dépenses. Définir un poste budgétaire spécifique serait trop complexe et risque de faire l'objet de discussions dévoreuses de temps et peu utiles. Un budget en termes d'interventions « quartiers apaisés / qualité de vie » pourrait également être défini.

Les agents communaux seront **encouragés à suivre des formations avec une composante vélo** : mobility manager (vélo dans le PDE), CEMA (module modes actifs), espace public. Des journées ou demi-journées occasionnelles sur des thèmes vélo pertinents (organisées en RBC ou par le Fietsberaad Vlaanderen) seront acceptées. À moyen terme, la formation manager vélo est envisageable.

La commune évaluera la charge de travail et, le cas échéant, **envisagera de renforcer la cellule mobilité** (3 personnes actuellement) pour assumer les tâches qui découlent d'une politique mobilité multimodale : marche, accessibilité, vélo, PDE....

## 2.6 Plan d'action : tableau récapitulatif

Tableau 4 – Aperçu des actions

N°	Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Actions prioritaires
<b>Champ d'action A : Rouler à vélo</b>				
A1	Généraliser la zone 30 à l'ensemble des voiries locales (voir le Plan Communal de Mobilité 2006)	Commune		Priorité aux quartiers au nord de la commune, très denses et encore à 50 km/h
A2	Rétrécir les rues locales et carrefours trop larges. Ex : ⇒ Carrefour avenue Moscicki / Bosveldweg ⇒ Carrefour avenue De Fré / rue Edith Cavell / av. Houzeau ⇒ Zone avenue De Fré / square De Fré / avenue des Statuaires / rue Groeselenberg / avenue du Manoir	Commune		
A3	Etablir une carte complète des rues à sens unique en indiquant celles en SUL	Commune		
A4	Ré-étudier les plans de circulation des différents quartier lors de l'élaboration du prochain Plan Communal de Mobilité	Commune		
A5	Augmenter le partage de l'espace public : ⇒ Appliquer la réglementation du stationnement (Phase I et II, PACS)	Commune		
A6	Rendre cyclables les rues en pavés ⇒ Avenue Vanderaey et Rue Rittweger (ICR) ⇒ Avenue Moscicki (ICR) ⇒ Chemin du Crabbegat ⇒ Avenue de la Chênaie (→ vérifier cyclabilité) ⇒ Dernier tronçon de l'avenue Dolez (école) ⇒ Rue Engeland ⇒ Rue Xavier de Bue ⇒ Rue Victor Gambier	Commune		
A7	Baliser et aménager le réseau ICC (Plan Communal de Mobilité) ⇒ ICC Brugmann - Waterloo ⇒ ICC Churchill - St-Job	Commune		Priorité

	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ ICC Chaussée de St-Job</li> <li>⇒ ICC gare de Linkebeek - Drogenbos</li> </ul>			
A8	Continuer l'aménagement des ICR en concertation avec la Région	Région		Priorité
A9	Soutenir le RER-vélo le long des voies de chemin de fer (RERv2, RERv5) ; réserver l'espace	Commune	IBGE (ligne 26), Région	Priorité ( <i>Good Move</i> )
A10	Rendre les sentiers et chemins cyclables (programmer, réaliser)	Commune		
A11	Œuvrer pour rendre les grands axes cyclables	Commune, Région		
A12	Placer des panneaux B22 et B23 aux carrefours à feu (examiner opportunités avec la Région)	Commune, Région		
A13	Entretien et nettoyer les aménagements vélo (ICC, ICR, ...)	Commune		
<b>Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt</b>				
B1	Couvrir le territoire communal en offre d'arceaux en rue comme prévu dans son PACS (+programme de veille +évaluation du taux d'occupation): <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ PACS 2016: 120 arceaux par an (2017-2020)</li> </ul>	Commune		Focus sur les noyaux commerçants
B2	Collaborer à l'élaboration du Masterplan stationnement vélo ; développer une offre de stationnement attrayante aux pôles TC et leurs abords : <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 6 gares (Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet, Moensberg, Linkebeek, Uccle-Saint-Job, Uccle-Vivier d'Oie)</li> <li>⇒ Arrêts de tram, en particulier les terminus (Churchill, Stalle, Vanderkindere, Van Haelen, Fort-Jaco)</li> <li>⇒ Arrêts de bus, en particulier le terminus de la ligne 124 (square des Héros)</li> </ul>	Commune, SNCB, STIB, Infrabel, Région		
B3	Equiper la maison communale et ses alentours d'une offre de stationnement vélo attrayante	Commune		
B4	Equiper tous les autres pôles (sport, culture, ...) de stationnement vélo	Commune	Directeurs des établissements, commerçants, ...	Local vélo au sein des écoles
B5	Installer des boxes vélo comme prévu dans son PACS : <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 8 pour 2017</li> </ul>	Commune		Priorité
B6	Veiller au respect strict du RRU (et inciter à dépasser le minimum légal) ; incitation à l'intégration d'un local vélos / poussettes dans : <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ les nouvelles constructions de logement,</li> <li>⇒ les immeubles de bureaux / commerces / activités</li> </ul>	Commune (service Urbanisme)	Promoteurs immobiliers, architectes, commerçants	Au quotidien

	productives ;			
<b>Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo</b>				
C1	Organiser une communication événementielle sur l'adoption du Plan d'Action Vélo d'Uccle	Commune		
C2	Présentation du « Plan d'action Vélo » dans le journal communal le Wolvendael	Commune		
C3	Développer un logo spécifique « Uccle à Vélo »	Commune		
C4	Relayer les réalisations du plan d'action dans une rubrique du Wolvendael, sur le site web communal et sur les réseaux sociaux (Facebook) ; Relais d'information également aux vélocistes	Commune		
C5	Sur le site web de la commune : ⇒ Créer une page web dédiée au vélo, facilement accessible et complète (information réseau, etc.) ⇒ Point de contact vélo ⇒ Formulaire pour les demandes de véloboxes ⇒ Encourager les habitants à utiliser <i>FixMyStreet</i>	Commune		Priorité
C6	Favoriser l'usage du vélo en interne ⇒ Mettre des vélos de service à disposition des agents communaux ⇒ Incitants à la pratique du vélo	Commune		Bike Project (va démarrer) (PDE en cours)
C7	Former à la pratique du vélo, promouvoir le vélo : ⇒ Inciter les écoles à participer au Brevet cycliste ⇒ Réaliser une carte des itinéraires pour écoliers (une fois les aménagements cyclables réalisés) ⇒ Initiations au VAE (peut-être à la journée sans voiture) ⇒ Inciter les entreprises / organisations présentes sur son territoire à participer au Bike Project ou Bike To Work	Police, Ecoles, Entreprises, Commune	Commune, Pro Velo	Carte des itinéraires Relancer une communication écoles (=> service prévention)
<b>Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable</b>				
D1	Marquer l'engagement politique pour le vélo (cf. actions p.91)	Collège, Conseil		
D2	Mesurer la pratique du vélo	Commune, Région		solutions à explorer avec la Région et partenaires
D3	Etablir un partenariat pour relever régulièrement le taux d'occupation du stationnement vélo	Commune	Agence Régionale de Stationnement, associations de cyclistes, autres	

D4	Organiser le dialogue structurel avec les cyclistes : ⇒ <i>FixMyStreet</i> ⇒ Point de contact unique ⇒ Soutien des initiatives externes ⇒ Réunions collaboratives pour faire un bilan annuel (fréquence : 1 fois / an ; composition : principe du groupe BYPAD)	Commune	Associations cycliste, citoyens	Priorité
D5	Désigner un coordinateur vélo parmi les membres de l'administration	Commune		Priorité
D6	Soutenir les initiatives vélo de la police	Commune	Police	
D7	Prendre contact avec les communes voisines pour les aménagements cyclables transversaux	Commune	Communes voisines	
D8	Solliciter activement la Région pour rendre les voiries régionales cyclables	Commune, Région		
D9	Plaider pour la création d'une plateforme RER-vélo	Commune, Région		Priorité
D10	Participer au BYPAD forum organisé par la Région	Commune, Région		
D11	Programmer les actions vélo dans le budget communal annuel	Commune		
D12	CEMA : Suivre des formations liées au vélo	Commune (cellule mobilité)	Région, Pro Velo	
D13	Evaluer la charge de travail de la cellule mobilité et agrandir la cellule si nécessaire	Commune		