

## 1. PRIORITÉS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Les déplacements automobiles sont critiqués à cause de leurs effets sur la santé (pollution sonore, accidents de la route, nocivité des gaz d'échappement, microparticules, ...) , sur l'environnement (gaz à effet de serre, ...), sur la vie sociale (stress, embouteillages, partage inégal de l'espace public, ... ) Les modes alternatifs de déplacements sont encouragés : marche à pied, vélo, transports en commun ainsi que l'inter-modalité.

Dans ce cadre, comment évaluez-vous globalement les politiques communale et régionale en matière de mobilité sur le territoire d'Uccle? Que privilégient-t-elles, selon vous ?

### VOTRE AVIS :

Ce questionnaire à été soumis par le groupe pilote aux habitants du Quartier Durable de Saint Job.

Les réponses sont basées sur les points de vue exprimés par les habitants au cours de plusieurs réunions de quartier, notamment 2 réunions entièrement consacrées aux problèmes de mobilité. Une première démarche visait à identifier les « points faibles » pour un projet mobilité autour de St Job.

Plusieurs activités ont été entamées au cours de la semaine de la mobilité (Septembre 2011). Lors de ces réunions/activités, les réponses (ci-dessous), ont été soumises à la consultation de tout le voisinage qui a exprimé son intérêt pour les questions de mobilité. Un Comité Zone 30 existe, Chaussée de St Job, et une pétition pour avoir une Station Cambio sur la place St Job à été conduite.

#### Voici les point prioritaires de notre quartier :

Les rues du quartier, autour de la Place Saint Job, sont souvent utilisées par les navetteurs venant d'autres quartiers, y compris hors de la Région. Les transports des écoliers dans les voitures individuelles comptent pour beaucoup dans la circulation, ceci est mis en évidence pendant les congés scolaires où les rues sont beaucoup plus calmes. Plusieurs rues souffrent du bruit et manquent de sécurité à cause de la vitesse trop élevée, incivisme des automobilistes, ainsi qu'à cause de l'aménagement même de la circulation dans les rues. Ceci concerne par exemple : Rue du Ham, Chaussée de St Job, vieille rue du Moulin, avenue Dolez, rue de Wanzijn.

Les réponses reçues visent alors, le plus souvent, à limiter l'utilisation de la voiture individuelle pour les habitants du quartier, ainsi que pour ceux qui traversent le quartier. Une condition primordiale est de mettre en place des alternatives, viables et fiables, à l'utilisation de la voiture individuelle et d'améliorer les réseaux/services existants de transport en commun. Les réponses reprises ci-dessous soulèvent différentes idées importantes.

Le Quartier durable Saint-Job souhaite développer et voir se développer d'autres modes de déplacements et des moyens de diminuer le nombre de voitures individuelles dans le quartier :

- Train (avec service, fréquences, lignes améliorées journée/soirée/week-end) On attend le RER avec impatience !
- Bus : STIB, TEC, DE Lijn (service amélioré, site propre ou accès limité pour les voitures sur les voies de la STIB, fréquence, réseau, accès pour les usagers à mobilité réduite, propreté)

## ACQU - GROUPE MOBILITE : Réponse du 'Quartier durable Saint-Job'

### DOCUMENT PREPARATOIRE POUR LA SOIREE DE REFLEXION DU 13 DECEMBRE 2011

#### « Quelle mobilité à Uccle d'ici 2018 ? »

- Trajets piétons (meilleure maintenance, signalisation, sécurité renforcée surtout pour les enfants, moins d'obstacles, moins de parking sauvage)
- Vélos/Villo (pistes cyclables physiquement séparée de la rue/circulation voitures/trams/bus , place parking-vélo sécurisé)
- Co-voiturage (CAMBIO - arrêt PI St-job au plus vite, achat groupé de véhicules)
- Développement de moyens de transports pour les travailleurs nocturnes (train, tram, bus), ainsi que pour les visiteurs nocturnes ( amélioration Connecto, stop de taxi) .

Il faudrait des moyens de transport en commun qui permettent de rejoindre rapidement et directement le centre-ville, les gares de la jonction Nord-Midi et l'aéroport de Zaventem, les communes latérales (Foret, Anderlecht, etc) , communes hors de la Région Bruxelloise...axes quasiment inexistantes ou très lents à l'heure actuelle.)

L'importance du transport des écoliers est particulièrement soulignée par les habitants. La sensibilisation aux moyens de transport alternatifs est importante.

Le vieillissement prévu de la population, d'une part, et l'augmentation de jeunes habitants d'autre part, renforcent l'importance de développer les transports en commun qui sont accessibles aux voyageurs à mobilité réduite ou difficile (personnes âgées, personnes handicapées, parents avec enfants dans poussettes, personnes avec bagages lourds etc)

Il faut une réflexion sur le partage de la chaussée entre les différentes populations et un marquage ADEQUAT pour guider les usagers avec des campagnes de sensibilisation et amendes en cas de non respect

Parfois, la voiture individuelle est la seule option, et dans ces cas il faut promouvoir l'utilisation disciplinée (parking, vitesse, etc). Les manières de réduire la vitesse sont nombreuses, et différents points de vue sont exprimés : le casse-vitesses aux abords des écoles, zone 30, espaces partagés entre voitures et autres utilisateurs de la rue sont des exemples. Les politiques pour Uccle privilégient la voiture et manifestent un laxisme (dans notre quartier) face aux incivilités des automobilistes vis-à-vis des usagers faibles.

La limitation de la vitesse doit devenir réellement effective. Trop de routes secondaires deviennent des axes de délestages par rapport aux gros axes routiers (exemple chaussée de Waterloo). Rendre effective la limitation de la circulation à 30km/h par les dos d'ânes, casses vitesses etc....devient absolument nécessaire non seulement pour protéger ses habitants mais pour fortement diminuer les nuisances sonores et la pollution d'un des plus beaux quartiers de Bruxelles.

## 2. L'AUTOMOBILE

### 2.1. *Les axes de pénétration.*

Uccle est une commune appartenant à la « seconde couronne » ; située en périphérie bruxelloise, elle touche Drogenbos, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse. La relative étroitesse des axes de pénétration Ucclois permet de plus en plus difficilement aux navetteurs d'accéder au centre ville de Bruxelles. La congestion y est de plus en plus fréquente.

Comment faut-il gérer ces axes d'accès le long desquels se concentre également l'habitat? Les fluidifier un maximum pour éviter la percolation automobile dans les quartiers voisins, ou limiter leurs capacités, voire imposer une taxe d'entrée ?

#### VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS

Saint-Job est particulièrement touché par ce trafic provenant de l'extérieur. Nous sommes favorables à une limitation du trafic automobile des navetteurs, en proposant des alternatives attractives à la voiture individuelle (bus, tram, métro, trains, RER accompagnés de parkings autour des gares, covoiturage, pied). Bruxelles a récemment été élue la ville la plus embouteillée de l'Europe ; il faut donc une stratégie régionale.

- Il faut étudier les expériences des autres villes en Europe où il y a de bons exemples de solutions techniques et de stratégies d'accessibilité. De nombreuses localités étrangères (France, Suisse, ...) ont pris le parti de limiter l'introduction des navetteurs « voiture » extérieurs vers le centre ville via des voies inadaptées en bloquant tout simplement ce trafic ET en offrant un service de transport public performant.
- Les voiries, ainsi libérées du trafic parasite, s'ouvrent à l'aération de la ville et à la fluidité des transports en commun. A défaut de pouvoir intervenir sur la structure même des axes en raison de l'urbanisation existante il serait idéal que les zones de pénétration telle que Saint-Job offre extramuros un accueil aux véhicules extérieurs par de véritable(s) parking(s) associé(s) directement aux transports en commun.
- Appliquer un système de taxe pour entrer sur le territoire de la région bruxelloise en voiture, comme cela se fait déjà à Londres et Stockholm ; Une telle taxe devrait être proportionnée à la cylindrée, à l'encombrement de la voiture et au niveau de pollution, et pourrait être appliqué à la limite de la région. Les bonnes et mauvaises expériences de ces autres villes sont à étudier.
- Les parkings à la limite de la région, comme Stalle, doivent être adaptés aux besoins. et encore ceux-ci fussent-ils bien choisis. La région de Bruxelles intra-ring souffre de son enfermement régional communautaire, les parkings de « dissuasion » devraient se trouver le long des voies de grande désertes telle que le ring (Drogenbos) avec une extension des transports en commun (tram et métro)

« Quelle mobilité à Uccle d'ici 2018 ? »

comme point d'extrémité. Couplé à une politique de taxation d'entrée, on limite ainsi la pénétration intramuros régionale par les personnes qui peuvent prendre un autre moyen de transport et on apporte même un confort aux navetteurs (pas de bouchon, pas de perte de temps,...).

- Le quartier de Saint-Job, comme d'autres quartiers de ce type, souffre d'un manque de politique régionale d'envergure et se retrouve ainsi étouffé par une immigration de transit qui détruit l'environnement d'un quartier résidentiel et convivial. C'est le cas aujourd'hui et risque de le devenir encore plus dans l'avenir du fait d'une urbanisation incontrôlée, attendez par là « non planifiée ».

## 2.2. Moins de voitures à Bruxelles.

Les autorités fédérales et régionales tentent de décourager les navetteurs automobiles venant de l'extérieur de la Région bruxelloise (RER à l'horizon 2018, transfert modal,...). Les automobilistes qui habitent à Bruxelles en tireraient-ils avantage ? Doivent-ils aussi rouler moins ? Dans cette hypothèse, comment les y inciter ?

### VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :

Voir introduction, et surtout l'importance de la sensibilisation et des alternatives pertinentes.

- Encouragement du co-voiturage
- Prévoir des transports et rangs scolaires
- Prévoir des alternatives attractives à la voiture :
  - o Transports publics performants (fréquence, sites propres, ...) partout ; le week-end, meilleure connection vers centre ville et les communes latérales
  - o Sécurisation des trajets cyclables
  - o Aménagements de parcours piétons agréables et sécurisants

## 2.3. L'accès à la voiture.

Les Ucclois ne sont pas égaux devant l'automobile. Grosso-modo, dans les quartiers plus au Nord, la densité de la population et le niveau socio-économique découragent ou empêchent la possession automobile (peu d'emplacements de parcage). Dans les quartiers plus au Sud, chaque famille (si elle dispose des moyens financiers nécessaires) peut posséder plusieurs automobiles.

Qu'en pensez-vous ?

### VOS RÉFLEXIONS :

## ACQU - GROUPE MOBILITE : Réponse du 'Quartier durable Saint-Job'

### DOCUMENT PREPARATOIRE POUR LA SOIREE DE REFLEXION DU 13 DECEMBRE 2011

#### « Quelle mobilité à Uccle d'ici 2018 ? »

Le déplacement en voiture et l'utilisation de plusieurs voitures, par ménage fait partie des habitudes acquises ... et ne dépend pas nécessairement des alternatives possibles. **Les alternatives sont absolument nécessaires mais aussi l'éducation et la dissuasion.**

L'usage de la voiture ne dépend pas seulement du statut socioéconomique du conducteur; la plupart des grosses voitures sont des voitures de société et donc leurs utilisateurs ont intérêt à les utiliser au maximum.

Une explication pourrait aussi être que les quartiers où les familles ont plusieurs voitures sont souvent des quartiers où il n'y a pas d'alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer : ni stations CAMBIO, ni pistes cyclables, ni transports en commun performants.

Sans prôner le tout à la voiture, il ne faut pas oublier que la voiture est le seul moyen de transport qui offre, en un seul moyen, le regroupement de différents paramètres : transport individuel et groupé, transport de personnes et de biens, souplesse d'usage, rapidité de déplacement, toujours disponible,... Si tout le monde n'est pas égal devant l'automobile, tout le monde n'est pas égal devant le transport en commun ou le transport individuel deux roues. Il n'est donc pas toujours possible de s'en passer à 100% et si le niveau socio-économique peut ne pas le permettre, il est parfois le seul moyen, à tout un chacun de tout niveau, de pouvoir se déplacer « facilement ».

## 2.4. Parquer sa voiture.

Quand on peut - facilement et à moindre coût - parquer sa voiture, que ce soit au travail ou près de son domicile, son usage est encouragé, même si le temps de parcours n'est pas toujours le meilleur. Le confort individuel l'emporte.

Convient-il de maintenir des normes obligatoires de parking par habitation à construire ? Un emplacement par unité de logement ? Plus ? Moins ? Sous forme d'espaces couverts, à l'air libre, de garages individuels ? Faut-il rendre accessibles les parkings des sociétés (et supermarchés) aux habitants riverains pour la nuit ?

### VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :

Il y a différents points- de -vue dans le quartier, certains soulevant les problèmes de parking pour ceux qui n'ont aujourd'hui pas d'alternative à la voiture ou n'utilise leur voiture qu'occasionnellement. Il faut aussi éduquer les gens à ne pas vouloir nécessairement se stationner devant l'endroit où ils se rendent.

Certains pensent qu'il faut limiter la capacité de parking, pour décourager l'utilisation de la voiture et surtout limiter le nombre de voitures par famille. On pourrait envisager une carte de riverain pour tout l'ensemble de Uccle ou du moins, dans certaines rues. Ceci doit être discuté avec les habitants.

Le parking sauvage doit davantage être verbalisé, à toute heure du jour (voir plus loin).

Autre problème lié au parking est le nombre de propriétaires d'une maison dotée d'un garage qui ne se gênent pas pour garer leur véhicule en infraction. Maintenir des normes de parking par habitation n'aurait de sens que si ces emplacements "privés" sont effectivement utilisés par leur propriétaire. En ce qui concerne le parking il faut aussi prendre en compte les entreprises : doivent-elles fournir du parking, voire des véhicules aux membres de leur personnel, ou intervenir dans leurs frais de déplacement en transports en commun, les restaurants (voir les alentours de la place st-Job pendant l'heure de midi!) les supermarchés "de proximité" dont les utilisateurs (et surtout le dimanche) n'ont aucun complexe quand il s'agit de se garer sur le trottoir et jusque sous le panneau de stationnement interdit. Un autre gros problème est l'organisation de manifestations ponctuelles qui amènent de nombreux automobilistes (apéros st-job, marché de Noël, ...). Dans ces circonstances, ne pourrait-on pas suivre l'exemple de la ville de Bastogne où, le dimanche, les cours des écoles sont utilisées comme parking? Que va devenir le parking rue prince de Ligne (le plus proche de la place)?

Finalement, le manque de logement ne doit pas être conditionné à la voiture. Phrase étonnante ! Sur un plan purement urbanistique, la création de logement de toute taille mais principalement de petit logement qui répondent à une demande réelle, se voit souvent refusé par la seule règle 1 logement = 1 voiture. On peut comprendre cette règle mais elle va à l'encontre d'une politique créative du logement. Sur un plan purement socio-économique, une généralisation de cette règle défavorise finalement le but à atteindre. En effet, pour les bas revenus, s'ils n'ont pas la possibilité de posséder une voiture, ont encore moins la possibilité d'en avoir plusieurs et de payer des garages. A l'opposé, les niveaux plus aisés ont éventuellement la possibilité de multiplier le nombre de véhicules (au moins deux par ménage) voire de posséder un garage privé. Sur quelle

« Quelle mobilité à Uccle d'ici 2018 ? »

base peut-on privilégier les uns et pas les autres et quel impact sur la politique du logement ? N'est pas finalement faire le procès d'un moyen à défaut d'avoir une réelle politique urbaine et de transport en commun ?

## 2.5. Les zones 30.

Uccle est surtout composée de quartiers d'habitations. Les zones 30 y sont de plus en plus nombreuses. C'est une volonté communale forte.

Cette disposition est-elle suffisante selon vous pour y ralentir et y diminuer le trafic automobile ?

Toutefois, il faut multiplier les moyens de mise en oeuvre: en effet, souvent, la limitation à 30 km/h n'est pas respectée.

Par exemple: chicanes, dos d'âne, panneaux smilies, panneaux de limitation de vitesse bien visibles et fréquents et éclairés la nuit, etc.

---

### VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :

Les zones 30 devraient être appliquées à toute voie d'accès empruntée par les navetteurs et y placer des casses-vitesses (ex rue du Ham, comme pour l'avenue Lancaster ou avenue de l'aiglon (déjà d'application)).

Tout le monde le sait, le législateur d'abord, tout le monde le dit mais rien ne bouge : plus la limitation de vitesse est limitée plus le panneau est petit. Incompréhensible ! Une zone 30 est une zone à » risque », elle doit être repérée facilement sans chercher le panneau ! On peut jouer sur les matériaux au sol et la teinte pour visuellement signaler les entrées et les sorties de zone ; réduire la largeur de voirie.

Ceci étant, on peut mettre en œuvre tous les systèmes possibles, celui qui aura décidé volontairement de ne pas respecter la limitation ne sera pas freiné par ceux-ci mais bien par un aspect répressif efficace s'il faut malheureusement en arriver là !

Il est indispensable que ces limitations soient contrôlées comme d'ailleurs toute la réglementation routière (lignes blanches ! ex rue du Ham)

### 3. LE VÉLO

#### 3.1. Relief

Par rapport à d'autres communes bruxelloises semblables, Uccle ne compte pas beaucoup de pistes cyclables, ni régionales, ni communales. Certains disent que son profil géographique constitué de 3 vallées (et donc de sérieuses pentes !) permet plus difficilement le développement de ce moyen de transport. Ce qui justifie un investissement moindre des autorités.

Pensez-vous que la création de pistes cyclables (bien distinctes et protégées du trafic automobile), notamment sur les crêtes ou les fonds de vallées, pourrait changer nos comportements ?

---

#### VOTRE AVIS :

Certainement, on ne changera pas la topologie de Bruxelles ! Il est vrai que les pentes rendent plus difficile les déplacements à vélo ; cela rend d'autant plus indispensables l'aménagement de pistes cyclables permettant de ne pas multiplier les obstacles et freins au choix de ce moyen de transport. De plus, quand il existe un fléchage pour parcours cyclistes, il est parfois inapproprié, empruntant précisément les rues les plus pentues, alors qu'en vélo, il est préférable de faire un détour pour éviter certaines pentes.

L'insécurité est un plus grand frein à l'utilisation du vélo que le relief

Une alternative est le vélo/scooter électrique, qui offre une solution pour ceux pour qui les reliefs pose un obstacle d'usage d'un vélo. Les scooter/vélo devraient, ainsi que les vélos, avoir des pistes séparées de la circulation à cause des vitesses différentes des voitures. Ceci pourrait améliorer aussi la sécurité routière pour les voitures.

### **3.2. Les enfants à vélo.**

Uccle compte beaucoup d'établissements scolaires fréquentés par de nombreux enfants ucclois et « extra-ucclois ». Beaucoup sont conduits en voiture. Les plans de déplacements scolaires sont rares et limités.

La multiplication de pistes cyclables serait-elle susceptible de leur faire adopter la « petite reine » ? D'autres conditions doivent-elles être remplies ? Lesquelles ? Si elles sont remplies, à partir de quel âge pensez-vous que les enfants pourraient se rendre en vélo à leur école ?

#### **VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :**

Les enfants pourraient se rendre à l'école à vélo à partir de la première primaire, accompagnés d'un adulte et en roulant sur le trottoir ou sur une piste cyclable séparée de la rue. Il faudrait des infrastructures appropriées et des campagnes de sensibilisation pour les enfants et leurs parents. On pourrait aussi imaginer des systèmes de "vélo-bus", permettant d'entourer et de sécuriser les enfants à vélo.

Le vélo en voirie est déjà un problème de sécurité pour l'adulte averti, cela devient impensable pour un enfant d'assurer lui-même sa sécurité sans aménagement sécurisé délimité physiquement par des moyens de protections dignes de ce nom. Un enfant ne prend conscience de sa sécurité et de l'influence de son environnement que vers 12 ans à partir du moment où il est confronté à prendre une décision par rapport à un parcours préétabli et tenant compte aussi de l'incivisme, parfois involontaire, des autres usagers de la voirie.

Le code routier permet a présent aux enfants de circuler sur les trottoir jusqu'à l'âge de 9ans, et dans d'autres cas, selon certaines circonstances. Etant donné la manque de pistes cyclable physiquement séparées de la circulation dans la rue, il faut changer le code routier pour augmenter cette limite d'âge jusqu'à 12 ans. Dans une rue en pente comme le bas de la rue du Ham, il s'agit que les jeunes cyclistes soient bien éduqués !

Le fait que le trottoir est en soi la seule zone où le piéton est à l'abri de tout véhicule, c'est encore plus important de l'aménager pour une cohabitation sécurisée des vélo/piétonnier.

### **3.3. Dispositifs cyclistes.**

Certains itinéraires cyclables régionaux ou communaux (ce ne sont pas des pistes) existent à Uccle et de nouveaux y sont prévus. Des marquages indicatifs au sol sont de plus en plus visibles (aux carrefours, sur les chaussées). Les contre-sens cyclistes sont devenus la règle.

« Quelle mobilité à Uccle d'ici 2018 ? »

Ces dispositifs doivent-ils être poursuivis ? Qu'en pensez-vous ?

---

**VOTRE AVIS :**

Ces mesures ont l'avantage de donner à peu de frais une certaine place, du moins en théorie, aux cyclistes. Malgré ceci, ces mesures sont largement insuffisantes et parfois inadéquates et visiblement conçues par des personnes qui n'ont pas l'expérience du cyclisme au quotidien.

Toutefois les marquages au sol ne sont pas ou très peu pris en compte par les automobilistes. Ils sont parfois inappropriés, comme par exemple ceux qui sont entre les rails de trams ou qui entraînent les cyclistes à traverser les rails de trams. Les parcours prévus sont souvent semés d'embûches ou soudainement interrompus.

La commune devrait, dans ce domaine comme dans tous, travailler avec des personnes de terrain et d'expérience au lieu de gaspiller ses ressources en mesures inefficaces.

Il faut réfléchir à la place du vélo et du deux roues sur la chaussée. Actuellement le vélo cohabite avec la voiture alors qu'il cohabiterait beaucoup mieux avec les piétons via un trottoir partagé (voir Pays Bas) à grâce à un différentiel de vitesse moindre. L'espace obtenu par une réduction des bandes de circulation, moins larges pour une circulation à 30 suffisantes. Proposons alors une zone 30 et pistes cyclables pour tout Uccle !

L'urbanisation existante non planifiée dans l'objectif de promouvoir l'usage des vélos, résulte de l'absence d'un véritable débat entre le citoyen et le politique.

Finalement, il faut des parking à vélos sécurisés. Beaucoup trop de vols des vélos décourage les gens d'avoir un vélo, ou vélo à assistance électrique.

|

## 4. LA MARCHÉ À PIED

### ***4.1. Retour vers la marche***

La marche à pied représente toujours moins de part dans les déplacements des citoyens, même chez les plus jeunes. C'est pourtant un excellent exercice, bon pour la santé, et sûrement le moins onéreux. Et on est en principe sûr de ne pas arriver en retard ! Mais notre mode de vie a multiplié les lieux de travail, de loisirs, d'achats. La marche à pied n'est plus qu'accessoire car jugée trop lente.

Est-il encore possible de renverser la tendance ? Comment ?

---

#### **VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :**

En assurant le maintien des commerces locaux et en favorisant l'accès et la rencontre des habitants aux alentours de ces commerces (ex Place de Saint Job (coin sud-ouest, entre la rue du Ham et la chaussée de Saint Job devrait être une zone partagée pour que le piéton soit sécurisé, et que la place soit ouverte aux piétons venant de la Montagne de Saint Job et de la rue Jean Benaets ) .Les zones partagées sont des aménagements attrayants pour la marche à pied dans un quartier..

Pour les enfants, en veillant à éviter les sacs à dos trop lourds.

En aménageant mieux les parcours et espaces piétons : trottoirs, passages pour piétons, création et signalisation de parcours spécifiques pour piétons. Le parking sauvage et les obstacles sur le trottoir sont à éviter.

## **4.2. Les chemins piétons.**

Uccle compte encore des chemins (inaccessibles aux automobiles) qui sont souvent autant de raccourcis.

Sont-ils bien entretenus, éclairés, suffisamment connus ?

---

### **VOTRE AVIS :**

Il y a en effet de nombreux chemins piétons dans notre quartier Saint-Job. C'est en entrant dans ses chemins qu'on ressent toute la dimension du quartier. Même s'ils existent, c'est dommage qu'il n'y en ait pas plus. Aucune signalétique n'est prévue : seuls les habitants de longue date connaissant très bien le quartier les empruntent. Une carte des chemins favorables aux piétons qui relie plusieurs centres d'animation (raccourcis, chemins piétonniers, chemins calmes, hors de la pollution,...) devrait être publiée (comme cela existe pour le vélo).

L'entretien est misérable voire inexistant et requière bien souvent une aptitude physique permettant d'éviter les trous de pavés manquants, les déjections canines, voire les plantes qui envahissent les bordures.

De plus l'éclairage public, quand il existe, est mal entretenu. Ces chemins sont peu engageant après 17 heures en hiver (un autre problème : ils sont souvent parsemés de crottes de chiens et donc une éducation des habitants du quartier doit aussi être réalisée !) Notez que les voitures ont le privilège de l'éclairage public de qualité, pas le piéton !

La sécurité de ces chemins pour les enfants est aussi à considérer, les enfants débouchent régulièrement, en courant, de la ruelle dans la rue (sans trottoir), et des accidents sont possibles. Il serait donc nécessaire de signaler et sécuriser ce croisement "piétons-voiture". La sortie de ces chemins piétons sur la rue (même en zone partagée) devrait être signalée et protégée par un passage zébré.

### 4.3. Les trottoirs.

Les trottoirs font l'objet de nombreux aménagements par nos autorités communales : aux carrefours, placement d'« oreilles » qui réduisent la traversée, placements de bollards ou de barrières protectrices dans certaines rues étroites.

Les piétons sont-ils en sécurité sur les trottoirs ?

---

#### VOTRE AVIS :

Ces initiatives sont utiles, notamment les barrières protectrices (assez solides pour que les voitures ou camions ne puissent les détériorer). Autre problème : si au même endroit, une poubelle, un éclairage public ou d'autres objets réduisent la largeur du trottoir, il devient difficile de passer avec une poussette par exemple. Il faut donc éduquer les riverains à veiller à toujours maintenir un passage. Les autorités doivent aussi agir pour qu'il n'y ait pas d'obstacles permanents ou temporaires sur les trottoirs.

Tout comme pour les aménagements vélo, la commune devrait solliciter l'avis des habitants et usagers avant d'installer des aménagements pour les piétons

Propreté des trottoirs: les alentours d'arrêts de transports en commun sont jonchés de mégots de cigarettes, ne pourrait-on pas y prévoir des cendriers comme ceux placés sur les barrières de la rue X. Debue.

Les trottoirs sont parfois trop étroits, obligeant à prendre l'asphalte, (exemples : Chaussée St Job entre Brico-St Job et Séquoia ; carrefour J&P Carsoel, Chaussée St Job/coin St Job, même après les aménagements récents).

#### **4.4. Parking sauvage.**

Certains automobilistes peu scrupuleux n'hésitent pas à se parquer (voire à rouler) sur les trottoirs.

Comment empêcher ces comportements ?

---

#### **VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :**

Le parking **transitoire**, sur le trottoir est parfois nécessaire : débarquer de très jeunes enfants, des personnes âgées, une ambulance, déposer des courses lourdes, pour un déménagement... Il n'y a pas d'autres possibilités pour les riverains sans garage et le long des voies du tram (ex : rue du Ham) .Le parking sauvage prolongé, sans autorisation, doit être verbalisé systématiquement

Une carte de parking des riverains pourrait encourager le parking 'non-sauvage' en libérant des places occupées par les non-résidents.

Les patrouilles de police devraient plus systématiquement s'arrêter, verbaliser et enlever les voitures. Il faut changer les comportements ; le laxisme ou une certaine tolérance ne renforceront que le sentiment de puissance de ceux qui ne respecte pas le civisme.

#### ***4.5. Dispositifs de protection.***

Le code de la route comprend diverses dispositions pour protéger les piétons : passages zébrés, piéton prioritaire dès qu'il marque son intention de traverser, feux de signalisation spécifiques aux carrefours les plus dangereux,...

Pensez-vous que la commune place sur son territoire suffisamment de dispositifs de protection ?

---

#### **VOTRE AVIS :**

Non, il y a rien ou si peu. Il y a un manque de passages zébrés notamment. Il y a aussi un manque de feux de signalisation et de passages pour les piétons rue du Ham et rue avoisinantes. Chaussée St Job est un autre exemple de peu de signalisation.

Il faut aussi créer plus de zones partagées, surtout autour de la Place St Job où plusieurs modes de transport partagent la rue, et les piétons n'ont pas actuellement la priorité.

Manque de respect du code de la route par les automobilistes, qui ne sont pas sanctionnés. En particulier, dans les carrefours où il y a des feux, les automobilistes qui tournent au feu vert oublient souvent qu'il y a des piétons qui s'engagent dans la traversée de la rue dans laquelle ils s'engagent. Cela entraîne notamment une insécurité pour les enfants.

Il y a aussi trop de voitures de poids lourd qui utilisent ces rues étroites !

## 5. LES TRANSPORTS EN COMMUN

### 5.1. La place donnée aux transports en commun.

S'agissant de compétences régionales ou fédérales, la commune n'a que peu de prises sur ces sujets. Néanmoins, sa politique d'encouragement ou de découragement (c'est selon...) des transports en commun se matérialise par ses prises de position, par ses décisions complémentaires concrètes.

Comment percevez-vous l'image donnée par la commune dans ce domaine (pensez au RER, aux sites propres des trams, aux lignes de bus,...) ?

#### VOTRE AVIS :

La commune n'est pas assez proactive dans ce domaine. Pour une politique efficace de transports publics, il faut une coopération étroite et constructive entre les différents niveaux de pouvoirs et entre régions (Commune, région Bruxelloise, Région Flamande), ainsi qu'une approche stratégique au niveau régional et inter-régional.

De plus, de nombreux habitants n'utilisant pas personnellement les transports en commun freinent et entravent l'installation des infrastructures nécessaires aux transports en commun : aribus, rails, limitation du passage des voitures sur ces voies...en émettant leurs réserves auprès de la commune, qui leur prête une oreille bienveillante...plus qu'aux riverains! Certains automobilistes ont un comportement dangereux en dépassant les trams (par la gauche)

Nous pensons qu'il faut que les habitants qui sont en faveur de transports en commun performants s'expriment davantage et se fassent entendre par la commune; qu'ils soient écoutés et défendus par la commune et auprès de la STIB (particulièrement pour la rue du Ham) . Ils doivent aussi agir de concert avec elle pour des demandes précises auprès de la STIB, de la SNCB, TEC, DE Lijn, etc quant aux parcours et aux fréquences des transports en communs. Certains habitants ont l'expérience que les sociétés de transports publics n'écoutent normalement pas les avis des usagers.

Il faudrait également augmenter l'offre en soirée (être sûr de pouvoir rentrer si on va au cinéma à la séance de 21h30!) et le week-end et avoir une desserte avec au moins une gare.

Par ailleurs le problème de non-respect des horaires est à joindre à celui du parking sauvage (parfois le 92 a été détourné entre Stéphanie et Janson (via av Louise, av Legrand, bd Général Jacques, av de l'hippodrome, place Flagey, rue Lesbroussart, rue du Bailli) pour cause de véhicules en double file, dont le conducteur était introuvable); il faut alors sanctionner très sévèrement toute entrave à la circulation des transports en commun. Si la STIB utilisait ses contrôleurs pour verbaliser les entraves à la circulation de ses véhicules plutôt que pour contrôler les titres de transport des voyageurs il pourraient améliorer leur vitesse commerciale.

Finalement, et très important pour les habitants du Quartier de Saint Job, beaucoup se plaignent du bruit causé par le tram. Les vibrations entraînées par les trams moyens (série 2000) particulièrement sans site propre et en cas de voirie mal adaptée (pavés), le bruit des voitures est aussi très élevé.

La vétusté des lignes de tram , de la chaussée de la rue du Ham rendent la vie au quotidien particulièrement bruyante pour un quartier résidentiel comme le nôtre ( bruits permanents au-dessus des normes acceptables entre 5H30 et 24H, détériorations des façades et habitats due aux vibrations des transports et dévaluation d'un quartier par toutes ces nuisances)

## 5.2. Efficacité des transports en commun.

Par ailleurs, pensez-vous que l'accessibilité à la ville (en général) par les transports en commun s'est améliorée ces dernières années ? Une réponse distincte par mode de transport est possible.

### VOTRE AVIS :

Trams et trains ne se sont pas améliorés (pour le quartier Saint Job). Les derniers changements d'horaires des trains ont constitué une détérioration de fréquence vers Maline/Vilvoorde et un service diminué le soir. Ceci est tout à fait contraire aux espoirs des habitants de St Job qui souhaitent une augmentation des trains soir et week-end.

Trains : Il faut augmenter la fréquence et le service des trains et les rendre opérationnels le soir et le week-end. Il faut aussi créer une liaison directe par train vers les gares de la jonction Nord-Midi, permettant de rejoindre l'aéroport et les principales gares du pays en train à partir de Saint-Job. Il faut aussi prévoir une signalisation adéquate sur les quais et sur les trains : rien n'indique la destination d'un train qui s'arrête à la station Saint-Job, ni le temps d'attente en cas de retard.

Trams : si à l'aller, le tram 92 est relativement fiable, car proche de son terminus à Fort-Jaco, au retour du centre-ville, l'horaire est très rarement respecté, la ligne étant trop longue, et de façon générale, la fréquence trop faible. Le transport temporaire par Tram-bus 92-97 a été destructeur (trottoir, bruit,...) et dissuasif (à cause du changement Square des Héros et au manque de coordination).

Bus 60 : l'ancien trajet, qui permettait de rejoindre la place du Luxembourg et le bas de la ville, était très pratique. Ayant dit ceci, le nouveau trajet, est complémentaire aux autres offres, offrant une liaison à Schuman, métro, bus 12 (connexion aéroport), aussi le week-end et soir. Les deux principes devront être maintenus, une liaison directe vers la ville, en gardant l'option 60 vers Schuman (ainsi que les trains directs à Schuman).

Il faudrait des moyens de transport en commun qui permettent de rejoindre rapidement les grands carrefours de transports publics.

### 5.3. Le RER.

En ce qui concerne le RER deux lignes traverseront Uccle du Sud au Nord (vers la Gare de l'Ouest plus souvent que vers la Gare du Midi) et de l'Ouest à l'Est (quartiers européens, – avec jonction et correspondance au Moensberg. L'attendez-vous avec impatience ? Que va-t-il apporter aux Ucclois ?

---

#### VOTRE AVIS :

Nous l'attendons avec impatience. Les trains permettent en 15min de rejoindre le centre de Bruxelles. Il n'y a pas de voitures (surtout en heure de pointe), ni tram ni un bus qui peut en faire autant. Ces lignes sont sous-exploitées.

En l'absence d'un métro, le train est très important pour rejoindre rapidement le centre-ville et les gares de la jonction Nord-Midi, pour aller rapidement à l'aéroport, et vers les principales villes du pays avec au maximum une correspondance à partir de Saint-Job. Il faut aussi une fréquence suffisante, y compris le soir et le week-end.

Pour le quartier Saint Job, des nouvelles possibilités s'ouvrent de rejoindre la ligne Charleroi-Nivelles-Bruxelles (correspondance au Moensberg) pour rejoindre la Gare du midi. Cette possibilité est intéressante si les lignes direction sud sont performantes (fréquence) qui n'est pas le cas pour l'instant.

Nous souhaiterions plus d'information et de participation quant aux développements du RER passant dans notre quartier.

Dans l'attente du RER, nous pensons que la fréquence des trains, la circulation le soir et le week-end et leur signalisation peuvent d'ores et déjà être instaurée/améliorée .

Les trains de fret, par contre, devraient rouler moins vite la nuit pour diminuer bruit et vibrations.

#### **5.4.Halte « Lycée Français »**

Une halte supplémentaire dans le quartier « Lycée Français » est-elle utile ? Pourrait-elle être utile non seulement au « Lycée Français » lui-même mais également au futur lotissement du plateau Engeland ?

---

#### **VOTRE AVIS :**

Oui, c'est utile, d'autant que cet endroit est très mal desservi par les transports en commun et que de très nombreux parents prennent leur voiture pour conduire leur enfant au lycée français, entraînant une importance densité de trafic dans le quartier, trafic qui pourrait facilement être évité. L'utilité de cet arrêt pour les habitants est probablement encore plus grand.

### 5.5. Le métro vers Uccle ?

Ni le métro ni le prémétro (tram souterrain) n'atteignent Uccle aujourd'hui. En direction du centre-ville, les lignes de tram en provenance d'Uccle ne s'engouffrent sous terre qu'à partir de la station « Albert » (Forest). A moyen terme la STIB prévoit de prolonger cet axe souterrain (Albert-Midi-Nord) vers Schaerbeek. Les trams seraient alors exclus du sous-sol pour y être remplacés par des véhicules de type métro. Albert deviendrait une plateforme de correspondance entre trams (surface) et métros (souterrain). Tout ceci se ferait au détriment de l'actuelle connexion directe entre Uccle et le centre-ville.

Souhaitez-vous qu'à partir d' « Albert » le souterrain soit aussi prolongé vers Uccle ? Pourquoi ?

Si oui, quels quartiers/pôles d'activités vous semblent prioritaires ? Cette ligne doit-elle être poursuivie vers d'autres communes ? Que deviennent les lignes de trams existantes aujourd'hui (3, 4, 51, 92 ?) dans cette hypothèse ? Le 92 doit se maintenir, mais la rue du Ham doit absolument être aménagée.

Si non, que proposez-vous à la place du métro, par exemple pour améliorer la vitesse des lignes de trams actuelles (ou à créer) ?

---

#### VOTRE AVIS :

Pour le quartier Saint Job c'est difficile d'émettre un avis. Selon l'explication ci-dessus le métro n'y passerait pas. Pour le quartier Saint-Job, une liaison efficace par train et plus tard RER, et avec le tram 92 (s'il était plus fréquent et rapide avec une circulation en site propre) devraient suffire pour rejoindre le centre-ville rapidement, sans grand travaux supplémentaires. Le 92 doit se maintenir, mais la rue du Ham doit absolument être aménagée et le service doit être amélioré.

Il faut à tout prix en tout cas éviter encore plus de correspondances (comme expliqué dans la question) pour rejoindre le centre-ville et les gares de la jonction Nord-Midi, et privilégier des liaisons directes, quotidiennes, fréquentes, et en site propre, y compris les week-ends et en soirée.

Même si l'extension du réseau métro demande beaucoup de ressources, il faut avoir l'ambition de ses objectifs : offrir une mobilité publique digne de ce nom et arrêter de croire que tout est possible en surface. L'efficacité a un prix, un message difficile dans un temps de crise financière. Certains habitants du quartier proposent d'imaginer d'autres options qui pourraient aussi bénéficier au quartier Saint Job, même si elles ne passent pas immédiatement:

- Une ligne de métro, (sous-sol chaussées de Stalle, Brugmann, Charleroi) pénétrante depuis Stalle (Drogenbos) jusqu'à Louise (Goulot)
- Une ligne de métro, (sous-sol chaussées de Vleurgat, de Waterloo, Louise (Vleurgat) vers Fort-Jacovoire Rhode-Saint-Genèse Waterloo
- Une ligne de métro (sous-sol, fermant la deuxième ceinture) depuis Boileau en passant par Général Jacques, Bois de la Cambre, Avenue Churchill, Avenue Albert, Gare du midi

« Quelle mobilité à Uccle d'ici 2018 ? »

Il faut aussi prendre en compte le fait que dans notre quartier Saint-Job, et au bas d'Uccle/Drogenbos il y a un problème d'inondations, qui rendent la construction d'un métro inappropriée.

### *5.6. Confort, vitesse et fréquence.*

Les lignes de tram utiles pour les Ucclois sont les 3, 4, 7, 51, 83, 92, 97. Certaines roulent en site propre, d'autres non, d'autres partiellement. Que pensez-vous de leur confort, de leur vitesse moyenne, de leur fréquence ? Que proposez-vous pour les améliorer ?

---

#### **VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :**

Voir ci-dessus plusieurs remarques concernant le tram 92.

Avec les fréquences offertes pour le moment, surtout en rentrant vers la Place St Job, un changement veut dire une perte d'à peu près 20 minutes. Même si une seule correspondance ne semble pas beaucoup, cela rend des connexions avec les grandes gares nationales moins certaines.

L'interconnexion entre lignes de train/métro existantes devrait aussi être améliorée. Les stations de Schuman est une véritable cauchemar pour l'instant (on verra après la fin des travaux...), changement à Mérode et Delta est plus facile, mais l'accessibilité pour usagers à mobilité réduite est déplorable (pas d'ascenseurs). Il faut prévoir également la une meilleure interconnexion entre différents modes de transport vers Waterloo, Rhode-St Genèse etc) et d'autres communes et moyens de transport.

Pour améliorer l'intermodalité (vélo/tram) il faut aussi prévoir dans les rames des 92 des places pour les vélos!

On peut se passer du confort, pas de l'efficacité. Le site propre est inévitable pour la vitesse, si le métro (sous-sol) n'est pas une option (voir ci-avant).

## **5.7. Le bus.**

Les lignes de bus ont fait l'objet ces dernières années de nombreux changements à Uccle (par exemple, regroupement de terminus au Square des Héros, 38 coupé, nouveaux quartiers desservis).

Comment percevez-vous ces changements ? Des améliorations devraient-elles être apportées ?

---

### **VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :**

Ligne de bus 60 : commentaire sur le trajet (voir ci-dessus)

Bus 43 : c'est bien qu'il existe, mais il devrait être plus petit, plus direct, plus fréquent ; trajet à revoir

L'adaptation de la flotte roulante en fonction de la fréquence et de la période de la journée semble une solution à une mobilité plus fluide. Trop de grands bus vides. Prévoir une flotte de petit bus fréquents (voir STIB bus 17, électrique) qui tournent dans le quartier pour récolter les clients là où les grands bus ne passent pas, et amener ces mêmes clients vers des nœuds avec d'autres lignes pour le transfert.

## **5.8. Le réseau**

Vu sur une carte, le réseau général des transports en commun, toutes sociétés confondues, paraît dense et bien maillé.

Estimez-vous que certains quartiers restent défavorisés ou que certaines liaisons avec des communes environnantes manquent ou que certaines catégories de population sont plus pénalisées ? Quel type de transport en commun devrait être privilégié ou renforcé : station RER, métro, tram, bus ou bus scolaire ?

---

### **VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :**

Voir plusieurs commentaires ci-dessus, concernant les extensions du réseau dans différentes directions. En plus il y a un manque de maillage vers les communes latérales, bus 98 ne satisfait pas cette demande.

Une amélioration du réseau existant (STIB, TEC, DeLijn) en ce qui concerne les correspondances et l'information pourraient améliorer l'usage du réseau existant.

## 6. ET DANS VOTRE QUARTIER ?

Les habitants de votre quartier (les plus anciens comme les plus jeunes) ne manquent jamais d'idées pour résoudre ces problèmes. Parfois, ils veulent tout (accès facile et rapide en ville en voiture comme en tram, des places de parking près de la maison et près des commerces) et son contraire (le moins de trafic possible dans ma rue, pas de pollution). C'est un sujet qui passionne, mais pour lequel, en tant que porte-parole de citoyens, il est difficile de recueillir l'unanimité dès lors que l'on se soucie de l'intérêt général.

Néanmoins, par rapport à votre quartier et à ses habitants, quelles sont aujourd'hui les préoccupations les plus importantes ? Pour faciliter votre réflexion, passez en revue les 5 points ci-dessus en les appliquant à votre quartier.

### VOTRE AVIS, VOS PROPOSITIONS :

Nous voudrions que l'ACQU inclue une section spécifique au Quartier Saint-Job dans ses propositions à la commune.

Un groupe d'habitants de Saint-Job a débattu les questions soulevées ici lors de réunions préparatoires à la semaine de la mobilité. Ensuite, lors de la semaine de la mobilité, les habitants de Saint-Job ont répondu à un questionnaire sur la mobilité dans notre quartier. Nos réponses au présent questionnaire reflètent largement les idées exprimées.

Les points qui reviennent régulièrement dans notre quartier concernent, outre ce qui a été soulevés en réponse aux questions des autres chapitres :

- l'accès aux écoles pour les écoliers et le transport scolaire : il y a une dizaine d'écoles dans un périmètre de deux à trois kilomètres autour de la place Saint-Job. Lors des congés scolaires, on ressent particulièrement l'impact du transport d'écoliers sur le trafic automobile. Le parking sauvage lié au transport scolaire est très perturbant, et constitue un obstacle potentiel pour l'accès des services de secours.
- Les problèmes de trafic et d'aménagements des voiries (vitesse et bruit notamment) sont particulièrement aigus à la rue du Ham et à la chaussée de Saint-Job, où les habitants s'organisent actuellement pour développer des propositions spécifiques. La rue du Ham demande depuis 15 ans des aménagements pour améliorer le passage du tram, adapter la voirie (plus lisse) pour réduire le bruit des voitures, faire circuler des trams moins bruyants et plus amortis (moins de vibrations); en même temps, des aménagements pour limiter et contrôler la vitesse des voitures et dissuader le passage des navetteurs. Favoriser au maximum un passage en site propre pour le tram ou limiter le passage des voitures. limiter la vitesse et réduire le bruit des trams et voitures. A concevoir avec la commune.
- Les abords de la place Saint-Job sont particulièrement mal aménagés pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite (handicapées, âgées, parents avec enfants en poussettes, personnes avec bagages...). Il reste plusieurs obstacles sur les trottoirs. Le petit Delhaize maintenant établi place

**DOCUMENT PREPARATOIRE POUR LA SOIREE DE REFLEXION DU 13 DECEMBRE 2011**

**« Quelle mobilité à Uccle d'ici 2018 ? »**

Saint Job est très positif pour limiter les courses en voiture, mais la sécurité des piétons doit être améliorée autour du magasin. Parfois des voitures roulent sur le trottoir devant le magasin, et des barrières entre rue et trottoir sont nécessaires (barrières, espaces verts ?)

- Créer une zone partagée autour de la place St Job (style Montagne de st Job), pourrait effectivement réduire la vitesse et l'intérêt de passer par la place St Job pour éviter la Chaussée de Waterloo (souvent embouteillée). Une zone partagée pour toute la place pourrait être une solution aussi pour la Chaussée de St Job, où plus d'espace vert/sol perméable est aussi nécessaire (mesure prévention inondation).
- Autre propositions pour l'aménagement des rues autour de Place saint Job : on pourrait envisager de mettre toute la Montagne de St Job en circulation locale, parce qu'effectivement, actuellement certains utilisent la rue comme raccourci (en roulant vite) vers l'avenue Dolez (via la Vieille rue du Moulin). Lorsqu'on descend la rue, après le 90, se trouve un parking (toute la descente à droite). Les riverains de ce morceau de rue (face au parking) souhaiteraient pourvoir mettre ce morceau de rue en double sens et en "cul-de sac" parce que la partie de la rue montant de la place St Job doit rester en sens unique (trop étroite), ceci afin d'alléger le trafic dans la partie "pratiquement piétonne de la Montagne de St Job. Symptôme: beaucoup de riverains utilisent ce morceau de rue déjà comme ça, malgré qu'ils sont en contravention (ils circulent en sens interdit).
- L'aménagement des rues autour de la place pourrait être améliorée pour rendre la circulation des enfants plus sécurisée. La vitesse, la signalisation, le manque ou le non-respect des passages piétons et la manque de pistes cyclables continues rendent la mobilité indépendante des enfants (et ados même) difficile.
- CAMBIO, co-voiturage, voitures partagées : une pétition pour la mise en place rapide d'une station CAMBIO à Saint-Job a connu un certain succès. Autres formules voitures partagées/car-sharing devraient aussi être avancées, y compris dans les écoles Uccloises (voir projet pilote l'école Decroly, peut-être aussi à la Petit école dans la prairie (Athénée royal) Nous parlons aussi de développer d'autres formules pour diminuer le nombre de voitures individuelles.
- Même si les poids lourds sont interdits à la Chaussée de St Job, on voit souvent des camions circulant ici. Est-ce un problème de programmation des GPS ?
- Finalement, nous rêvons de plus de journées sans voitures, une par mois ? Egalement des journées sans voitures en semaine et pas seulement un dimanche en septembre ! Ou pourquoi pas, des journées St Job sans voitures !

Nous nous organisons actuellement pour une représentation de notre quartier au sein de l'ACQU.

Le développement d'un plan de mobilité du Quartier St Job pourrait être fait dans le cadre du projet mobilité de l'ACQU.

Nous comptons aussi continuer les activités de promotion de la mobilité durable au sein du Quartier Durable de Saint Job.