

Uccle respire

Sensibilisation en faveur d'une mobilité douce et respectueuse de l'environnement dans nos quartiers et autour des écoles



Semaine de la mobilité - septembre 2009



La "promenade verte" est un des nombreux itinéraires pour usagers doux qui permettent de circuler dans Bruxelles dans un environnement agréable et sécurisé. Il faut que ces sentiers dépassent leur vocation de promenade de loisirs pour devenir des itinéraires et des trajets au quotidien au sein de la commune.

Couverture : Slalom téméraire, entre les nombreuses voitures chaussée de Waterloo, pour une maman qui apporte son jeune fils sur le chemin de l'école à vélo (Photo G. Michel, Octobre 2008)

Uccle respire

Sensibilisation en faveur d'une mobilité douce pour nos quartiers et autour de nos écoles

Editorial	2
De la mobilité à l'immobilité en ville, un constat inquiétant	3
■ Les causes de l'encombrement urbain	3
■ L'atteinte à notre santé	3
■ Une situation conflictuelle	4
Spécificités Uccloises	5
■ Navetteurs et circulation locale	5
■ Déplacements scolaires	5
Les déplacements scolaires à Uccle	6
■ Densité exceptionnelle d'écoles	6
■ Un plan pour les déplacements scolaires	6
■ Une sécurité maximale	7
■ Une politique « enfants admis »	7
Demain je vais à Pied !	8
■ La marche à pied est-ce juste bon pour les promenades du week-end ?	8
■ Faire rimer pied... avec proximité	9
■ L'école à pied... c'est possible	9
■ et l'argument de la vitesse ?	9
Le vélo	10
■ Quelle crédibilité pour le vélo en ville ?	10
■ Quelques idées reçues	10
■ Les entraves au développement du vélo	10
■ Quelques Conseils pratiques	11
Demain j'utilise les transports publics !	12
■ Les transports en commun sur Uccle	12
■ Combiner STIB, TEC, de LIJN, SNCB et vélo	13
■ Horaires, augmentation de l'offre et nouveautés technologiques	13
Limitons le recours à la voiture à Uccle	14
■ Comment réguler le trafic dans l'avenir ?	14
■ Les conséquences du « tout à la voiture »	15
■ Conseils pour rouler malin et courtois	15
Épilogue	16

EDITORIAL

Au cours des siècles, les villes ont montré leur pouvoir de « séduction ». Elles sont au cœur du brassage des cultures et de l'innovation, elles offrent des emplois espérés, des écoles, des services de santé, des activités culturelles et un cadre de vie enrichissant.

A partir des années 1960, la croissance des villes s'est accompagnée d'une augmentation exponentielle des voitures et des problèmes de mobilité qui en découlent. Si l'accès à la voiture individuelle peut être considéré comme une source d'émancipation, cette folle croissance automobile induit aujourd'hui des problèmes plus importants que ceux qu'il résout. Les coûts économiques, sociaux et environnementaux engendrés par le recours massif à ce mode de déplacement demeurent sous-estimés et passés sous silence.

En terme de mobilité, il ne s'agit pas de prôner le retour « à l'âge du cheval », mais plutôt de promouvoir une mobilité durable, qui fasse la promotion des moyens de transports doux et collectifs.

La « **charte des villes européennes pour la durabilité** » adoptée par 147 pays ayant participé à la conférence d'Aalborg le 27 mai 1994 définit d'ailleurs ce que doit être **la mobilité durable** :

- « *Nous, villes, nous nous efforcerons d'améliorer notre accessibilité et de maintenir le bien-être social et les modes de vie urbains tout en diminuant le besoin de mobilité.*
- *Nous pensons qu'il est indispensable de réduire la circulation et l'usage inutile des véhicules motorisés.*
- *Nous donnerons la priorité aux moyens de transports respectueux de l'environnement (notamment la marche, le vélo et les transports publics) et nous placerons, au centre de nos efforts de planification, l'association de ces différents moyens de transport.*
- *Les véhicules privés à moteur circulant en ville doivent avoir progressivement un rôle subsidiaire, à savoir faciliter l'accès aux services publics et maintenir l'activité économique des territoires urbains ».*

Cette véritable **révolution de la mobilité douce** nécessite, un grand courage politique, des initiatives collectives, mais aussi une remise en cause à l'échelle individuelle. Il y a urgence car :

« Ne pas agir aujourd'hui, c'est courir à l'étranglement économique : des échanges commerciaux dynamiques ne peuvent survivre dans un environnement de moins en moins mobile.

Ne pas agir aujourd'hui, c'est fermer les yeux sur les dommages pour notre environnement et notre santé, c'est accepter l'insécurité des usagers faibles et ses conséquences en terme d'accidents.

Ne pas agir aujourd'hui, c'est accepter l'idée d'une ville déshumanisée, moins conviviale, moins solidaire et irrespirable.

Mieux vivre la ville,
c'est permettre à tous ses acteurs dans chacun de leur rôle (agent économique, travailleur, habitant, visiteur) d'agir le plus librement possible sans mettre en danger les autres fonctions indispensables à son développement. Vouloir atteindre cet objectif, c'est donc s'engager dans la voie du compromis. »



DE LA MOBILITÉ À L'IMMOBILITÉ EN VILLE, UN CONSTAT INQUIÉTANT

Les causes de l'encombrement urbain

L'importance donnée au transport motorisée individuel au cours du 20^e siècle a progressivement engendré une société urbaine dispersée, consommatrice de sol et génératrice de déplacements.

Le belge contemporain est ainsi en constant déplacement entre différentes entités géographiquement fractionnées les unes par rapport aux autres : Le centre commercial, le bureau, la maison, l'école, etc. Pour se rendre à leur travail, 72 % des Belges utilisent leur voiture et 14 % les transports publics.

Environ 200.000 voitures pénètrent chaque jour dans la Région de Bruxelles-Capitale. Tous les matins, on y enregistre des dizaines de kilomètres de bouchons sur les artères principales. S'il pleut ou au moindre accident, c'est encore pire.

Afin d'éviter les zones d'étranglement, les automobilistes envahissent impunément les rues secondaires des agglomérations. Ces rues sensées être locales, deviennent dès lors des obstacles dangereux pour les riverains.

Nombreuses sont les personnes qui n'osent plus s'engager sur la voie publique autrement qu'en voiture. La place donnée à la voiture se fait par ailleurs au détriment des autres modes de déplacements : la marche, le vélo, les transports publics.

L'atteinte à notre santé

En marge des problèmes structurels liés à la mobilité, la circulation routière est avant tout un danger pour notre santé et celle de nos enfants. Elle engendre en effet un nombre important de polluants directement assimilables par le corps humain : Oxydes d'azote,



hydrocarbures imbrûlés, particules (extra) fines en suspension dans l'air, etc...

Leur combinaison a tendance à provoquer irritations oculaires, allergies, asthmes, maux de tête, toux, altération pulmonaire et autres cancers.



Ainsi, l'ozone troposphérique (polluant secondaire) est fortement nuisible pour celui qui le respire mais également pour les écosystèmes naturels. Il commence à avoir des effets nocifs, au niveau du sol, vers 110 microgramme par mètre cube. Or la population n'est avertie que vers les 180 microgramme/m³. L'alerte, quant à elle, n'est donnée que vers 210 microgramme/m³.

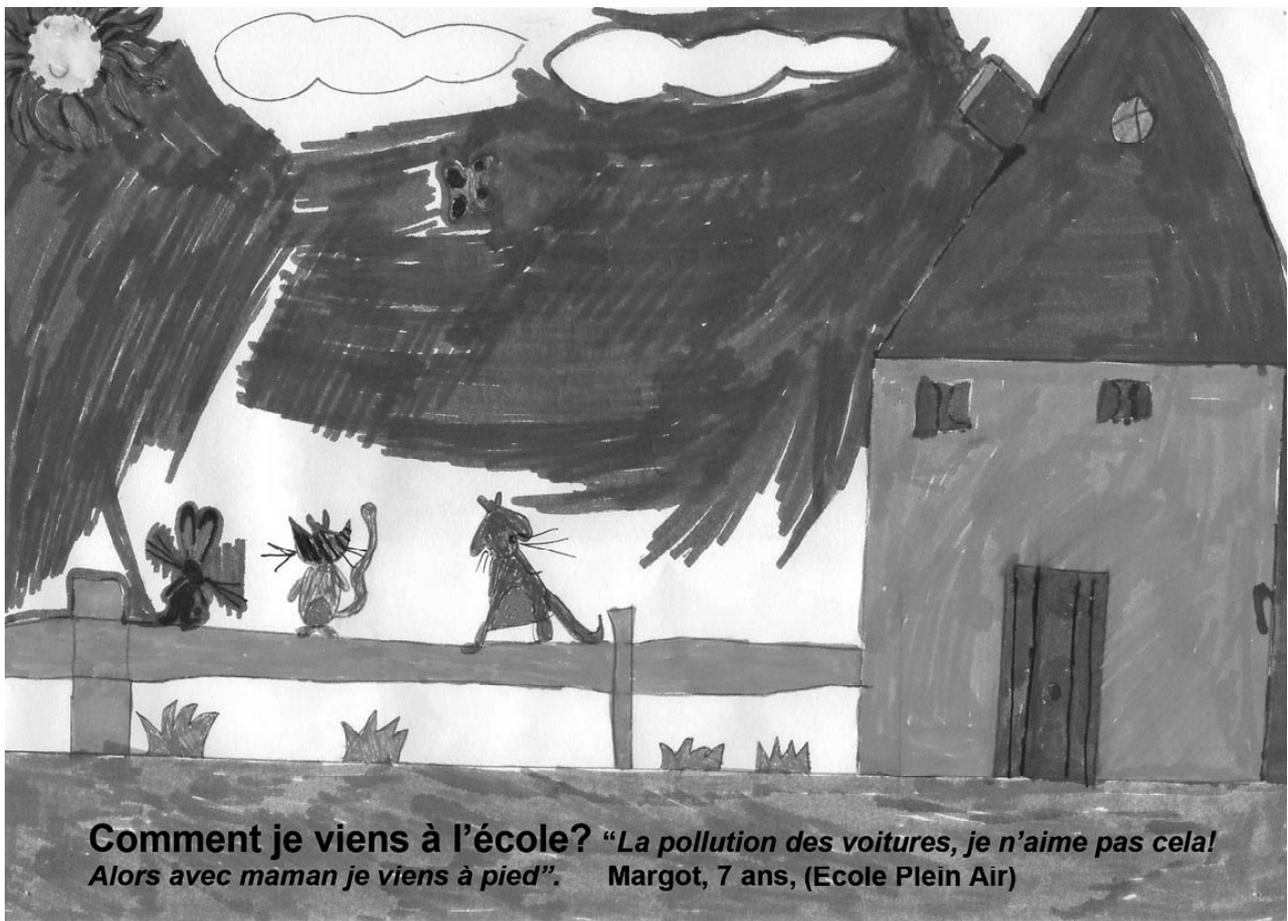
Quant au Co², sans doute un des polluants les plus « médiatisés » et non directement toxique pour la santé humaine, il est nuisible dans la mesure où il participe au phénomène de réchauffement climatique. Notons encore que le caractère individuel et donc non-concerté des déplacements motorisés est déterminant en ce qui concerne la multiplication des pollutions engendrées.

Une situation conflictuelle

Cette situation est reconnue unanimement comme un problème de société prioritaire à résoudre. Dès 1998, à travers son Plan Régional de Développement, la Région Bruxelloise ambitionnait pour 2008 / 2012 de réduire de 20 % son trafic automobile par rapport à 1991. Or paradoxalement le trafic a progressé de près de 15 %. En 1990, les voitures belges avaient parcouru 60 milliards de kilomètres, en 2030, selon les espoirs de certains lobbyistes, on devrait atteindre les 100 milliards ! « Si Bruxelles veut se développer sur le plan éco -

nomique, il faut tenir compte de l'accroissement du trafic. » affirme la Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle.

Doit-on fatalement accepter que notre santé soit avant tout dépendant des intérêts de l'industrie et de l'économie ?



Comment je viens à l'école? "La pollution des voitures, je n'aime pas cela! Alors avec maman je viens à pied". Margot, 7 ans, (Ecole Plein Air)

SPÉCIFICITÉS UCCLOISES

Navetteurs et circulation locale

De par sa position, en bordure sud de la Région Bruxelloise, Uccle subit inexorablement un trafic de transit important entre l'hyper-centre bruxellois et la périphérie. Or, ses axes routiers principaux et sa voirie considérée comme « inter-quartiers » (ex : le Dieweg) n'ont pas été conçus pour accueillir un trafic intense. On oublie trop souvent que ces anciennes chaussées et avenues sont bordées d'habitations ! L'aspect parfois pittoresque de certaines rues, n'empêche donc pas celles-ci d'être bruyantes et la qualité de l'air d'y être médiocre. Les nuisances dues au trafic routier font partie du quotidien d'un grand nombre d'Ucclois, qu'ils le veulent ou non.

Mais les « navetteurs » ne sont pas les seuls coupables des préjudices occasionnés. Il ne faut pas sous-

estimer la part de responsabilité des Ucclois eux-mêmes.

Des comptages réalisés en 2002 sur la Chaussée de Waterloo en direction de Bruxelles, font état, à la hauteur de l'avenue de la Forêt de Soignes (Rhode-Saint-Genèse), de 1.800 équivalents voitures entre 07 et 10 heures. Environ le double de ce volume est enregistré au Vivier d'Oie. Ainsi, la part du trafic local à ce niveau est non négligeable. Les zones résidentielles du sud de la commune occasionnent en effet, au même titre que la périphérie, de nombreuses navettes automobiles.

La dépendance à la voiture ne touche donc pas seulement les navetteurs. Pour preuve : 65 % des déplacements à Bruxelles concernent des distances inférieures à 5 Km. Un quart des déplacements concernent des distances inférieures à 1 Km ! Avec un parc automobile de plus de quarante mille voi-

res, Uccle est la troisième des 19 communes bruxelloises à posséder le plus de voitures par rapport à son nombre d'habitants (1,68 personnes par voiture).

Déplacements scolaires

A Uccle, une bonne part des problèmes de mobilité de la commune sont engendrés par les déplacements scolaires. Ils génèrent une pointe de trafic le matin et à la fin des cours, créant des « nœuds de congestion automobile » autour des écoles.

Par ailleurs, vu la position géographique de la commune, 61 % des élèves proviennent de la périphérie (en 2005). Dans certains secteurs les écoles connaissent un déplacement faisant appel quasi exclusivement à la voiture. C'est surtout le cas des écoles situées dans des zones à faible densité urbaine et/ou le long des axes structurants (ex : chaussée de Waterloo). Notons encore que le personnel des écoles se rend majoritairement en voiture au travail. En définitive il n'est pas étonnant que la combinaison du trafic local, du trafic scolaire et du trafic de transit occasionne dans certains quartiers de graves encombrements.



Scène classique d'embouteillage tous les matins sur les routes et les chaussées qui prolongent le ring et qui sont empruntés par camions et voitures en transit (Rue de Stalle, Rond-point des Menhirs)



File ininterrompue de bus scolaires devant l'école Européenne, Ch. de Waterloo.

LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES À UCCLE

Densité exceptionnelle d'écoles

Comme précisé dans les spécificités uccloises, une bonne part des problèmes de mobilité est engendrée par les déplacements scolaires. La commune compte une cinquantaine d'établissements scolaires sur son territoire, soit plus de deux écoles par km². Par ailleurs, vu la position géographique de la commune, la majorité des élèves proviennent de la périphérie.

Une enquête récente de Touring donnait ces chiffres pour la rentrée de 2009 :

Au moins 85 % des enfants sont emmenés à l'école en voiture par leur mère (70 %), leur père (16 %) ou par les grands-parents (8 %). Seuls 5,7 % d'entre eux y vont en transport en commun, 4,5 % à vélo ou via un autre mode de déplacement.

Touring attribue ce phénomène au fait que de nombreuses personnes considèrent les transports en commun « pas sûrs, peu pratiques et désagréables ».

Un plan pour les déplacements scolaires

Sur ces 50 établissements, trois écoles seulement ont développé un plan de déplacements scolaires : **l'école Decroly, l'école Longchamp et l'école Européenne**. On est loin de ce que l'on pouvait espérer d'autant qu'il existe des subventions pour aider à concrétiser les propositions des PDS sur le terrain.

Un plan de déplacements scolaires, c'est quoi ?

C'est mettre en place des actions concrètes pour :

- sensibiliser les élèves à une mobilité durable,
- améliorer la sécurité et la qualité de vie aux abords des écoles,
- changer les habitudes,
- diminuer le nombre de voitures à proximité des écoles,
- faciliter le co-voiturage et une gestion collective des déplacements basé sur l'entraide entre les parents

Quelques éléments indispensables pour que cela fonctionne :

- Motiver les directions et les enseignants dans les écoles participantes
- Avoir une personne « relais » dans l'école, pour maintenir le processus dans une dynamique.
- Trouver des collaborateurs parmi les parents, désireux de s'engager pendant une période assez longue.



La sécurisation de la circulation et des passages cloutés aux abords directs des écoles doit permettre d'éviter certains accidents dramatiques et favoriser les déplacements doux pour les élèves.

- Sensibiliser les parents et les élèves à la mobilité et à la sécurité routière ;

Par ailleurs, la mise en place de déplacements scolaires oblige à :

- Améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords de l'école pour permettre un changement des comportements de chacun.
- Rendre plus performants tous les transports en commun afin de rendre possible le changement de comportement de chacun.
- Mettre en œuvre des mesures importantes contre les embouteillages, les retards, le stress, les accidents, les divers impacts environnementaux dont celui qui concerne l'espace public, le bruit, la pollution, etc...

Phrase entendue dans une école :

« ... **Oui, mais le prof aussi, il vient en voiture...** »

Une sécurité maximale

Beaucoup de parents n'osent plus « lâcher leurs enfants » sur le chemin de l'école. Plutôt que de stig-

matiser cette peur (qui est parfois justifiée), il y a lieu d'y répondre par des aménagements qui redonnent confiance et protection :

- Aménager de réelles pistes cyclables
- Sécuriser les arrêts de bus
- Augmenter les contrôles dans les transports en commun
- Rendre les zones 30 imperméables à une circulation intense
- Favoriser les usagers faibles et doux de la route.

Une politique « enfants admis »

Et enfin, dans l'intérêt de nos enfants, de leur sécurité, de leur apprentissage de la vie sociale, il est temps de penser autrement la **mobilité douce** par :

- l'incitation à la marche à pied
- le développement des rangs scolaires vers les arrêts de bus, les gares, les parkings
- la sécurisation des déplacements vélos
- la mise en place de bus scolaires regroupant plusieurs écoles vers des destinations communes
- le co-voiturage
- l'utilisation des transports en commun
- etc...



Alors, à quand une commune « **Uccle enfants admis** » ?

Il y va, quand même, de l'intérêt de l'enfant, de sa sécurité, de l'apprentissage de son autonomie, de sa vie sociale et de la construction d'une ville humanisée.



Abigaël, 5 ans (Ecole de la Pomme) :

« Dans ma rue idéale, je voudrais qu'il y ait que quelques voitures, colorées et qui sentent bon »

DEMAIN JE VAIS À PIED !

La marche à pied est-ce juste bon pour les promenades du week-end ?

Loin de là. Comme moyen de déplacement quotidien, la marche à pied présente de nombreux avantages insoupçonnés. Il s'agit du mode de déplacement le plus spontané et le plus normal... qui en plus est gratuit.

Un peu de marche au quotidien est idéal voire nécessaire pour **se sentir bien dans un corps sain**. La marche à pied permet, de manière naturelle, de combattre les problèmes de surpoids et cardio-vasculaires.

Vous travaillez 8 heures par jours assis devant un ordinateur ? Vous ressentez le besoin de vous dépenser physiquement ? Réjouissez-vous, la nature vous a offert deux bonnes jambes. Elles sont à votre disposition 24 h sur 24 ! Pas besoin d'abonnement ni de carte de membre. Vous arriverez réveillé, dispo et en forme au bureau.

Les **occasions de marcher sont quotidiennes** et très valorisantes. Se rendre à la gare, à l'école, au magasin, chez des amis, au centre sportif...etc. Laisser votre voiture au garage. Faites-vous plaisir et prenez le temps d'y aller à pied !

Lorsqu'on se déplace en marchant, on **profite de son environnement** d'une manière unique. Même un trajet quotidien offre au piéton à chaque fois de nouvelles découvertes.

Uccle est très riche en sentiers et chemins hors voiries. Nombreux sont les parcs, « carrés » ou autres



Une paire de godasses et c'est parti pour l'aventure piétonne !

lieux « hors temps » qui ne sont accessibles qu'aux piétons. Leur quiétude offre, à qui les traversent, un moment de « déconnexion » très appréciable.

La recherche du meilleur itinéraire et du **plus beau raccourci** est un sport parfaitement adapté au piéton... qui découvrira qu'il peut même gagner un temps appréciable en choisissant le bon (et le beau) circuit sur de courtes distances par rapport aux voitures.

Et s'il pleut ? Un parapluie et de bonnes chaussures suffisent. La sensation de traverser, sous la protection de son parapluie, une franche averse fédérale a quelque chose de grisant. Il suffit de voir les choses positivement !



En marchant, on découvre la ville autrement. Et les rares rues débarrassées de leurs voitures redeviennent des terrains de jeu et de vie !

Faire rimer pied... avec proximité

Profitez également de la marche à pied pour redécouvrir vos commerces de proximité. Rien de tel pour quelques courses d'appoint. Dans certains quartiers ces petits noyaux commerciaux offrent un panel de produits très complet.

Ces commerces de proximité ne sont pas nécessairement plus chers qu'ailleurs. Ils ont par contre l'avantage d'offrir un service à la clientèle et une qualité des produits souvent incomparables. S'y rendre stimule par la même occasion le dynamisme du quartier tout en apprenant à connaître son voisinage.

Pour ramener ses provisions, les caddies d'aujourd'hui sont très pratiques et bien plus maniables que les modèles anciens. On peut y transporter une grande quantité de courses sans se fatiguer.

L'école à pied... c'est possible

Bien sûr... et c'est même avantageux pour le bien de tous. D'une part cela évite aux parents (accompagnant leurs enfants, ou les laissant aller seuls) de devoir déposer l'élève devant l'entrée principale de l'école. Et d'autre part, cela contribue à réduire les **redoutables embouteillages scolaires**.

A pied, **pas de risques d'être en retard** ni d'énerverment lié au trafic car le temps de trajet ne dépend pas d'éléments extérieurs.

Pour les parents qui craignent de laisser leur enfant se rendre seul à l'école (trop jeune, etc.) : déposez-les à un endroit à partir duquel d'autres enfants ont déjà l'habitude de se rendre à pied à l'école (gare SNCB, arrêt STIB...). Par groupe de 3 ou 4 (d'âges souvent différents) ces enfants formeront un groupe sécurisé. Ils pourront éven-

tuellement être accompagnés d'un parent à tour de rôle. N'hésitez pas à dynamiser le comité de parents pour organiser un **véritable pèdi-bus**... et pourquoi pas, tant qu'on y est, motiver l'école à se lancer dans un véritable plan de déplacement scolaire ?

Et l'argument de la vitesse ?

La marche est beaucoup plus rapide que ce que l'on pourrait imaginer. Parcourir un kilomètre à pied prend 12 minutes en moyenne, une heure de marche permet de parcourir 5 km.

Si le lieu que vous voulez rejoindre est situé à proximité (jusqu'à deux kilomètres), vous irez aussi vite à pied qu'en voiture (si pas plus vite). Pas besoin de sortir la voiture, de refermer la porte du garage ou la grille du jardin, de chercher du parking, etc...

Ci-dessous quelques exemples de temps de parcours entre certains points stratégiques à Uccle. Le temps a été calculé en considérant 1 km de marche par 15 min.

<i>Lieu de départ</i>	<i>Lieu d'arrivée</i>	<i>Temps du trajet</i>	<i>Nombre de km</i>
Parvis St Pierre	Place St Job	37 minutes	2,5 km
Parvis St Pierre	Uccle Sport (chée de Ruisbroek)	30 minutes	2 km
Parvis St Pierre	Observatoire (avenue circulaire)	27 minutes	1,8 km
Ecole Plein-Air (Dieweg)	Gare de Calevoet	10 minutes	0,7 km
Avenue du Lycée Français	Gare de Calevoet	18 minutes	1,2 km



Campagne « Uccle, c'est le Pied ! », lancée par l'ACQU en 2006 et qui faisait la promotion des déplacements piétons comme moyen de transport alternatif et très performant sur les courtes distances.

Et si vraiment votre trajet était un peu trop long pour le parcourir à pied, la bonne alternative saine, sportive et non polluante est le vélo !

LE VÉLO

Quelle crédibilité pour le vélo en ville ?

Aux Pays-Bas, 30 % des déplacements urbains se font à bicyclette... En Wallonie et à Bruxelles, le vélo est encore considéré par la grande majorité des gens comme un jouet d'évasion estivale.

Et pourtant, l'usage du vélo tonifie à la fois l'esprit et le corps et peut conférer des avantages durables. Il peut jouer un rôle significatif pour contribuer à une meilleure santé.

Car, c'est bien connu, **faire du vélo, c'est rester jeune...**

- moins de stress
- moins de risques d'attaques cardiaques
- beaucoup moins de chances d'obésité
- moins de maladies respiratoires
- un grand âge en meilleure forme...

Par ailleurs, l'investissement dans le **vélo est rentable.**

- moins d'embouteillages – gain de temps
- moins de pollutions (bruit et gaz)
- moins de dépendance vis à vis de l'auto

« Lorsque je vois une personne à bicyclette, je garde espoir en l'avenir de l'espèce humaine »

H.G.Wells

Quelques idées reçues



Piste cyclable méritant un meilleur marquage et une réelle protection par rapport aux dangers de la route

C'est difficile de faire du vélo à Uccle. Il y a beaucoup de côtes...

Oui, mais s'il y a des montées, il y a des descentes... Et là, on roule peinards... Dit l'autre. Et puis surtout, une côte cela se contourne, alors roulez malin quand vous choisissez votre itinéraire.

Quand il pleut, on est mouillé...

Exact... Mais il pleut beaucoup moins souvent qu'on ne l'imagine. Ainsi un cycliste au quotidien ne subira une « drache » que durant 7 % de ses déplacements... Soit en moyenne un jour par mois. Et puis il existe aujourd'hui des vêtements de pluie très bien adaptés pour les cyclistes

Les entraves au développement du vélo

Aujourd'hui cela reste dangereux de faire du vélo à Uccle car...

- les rues ne sont pas bien adaptées à ce mode de mobilité
- les pistes cyclables sont pratiquement inexistantes
- les automobilistes sont agressifs à l'égard des cyclistes
- Il manque des emplacements vélos dans les écoles, auprès des gares, des commerces etc...

Il reste donc pas mal de travail d'aménagement à faire et de responsabilités politiques à assumer...



Lorsqu'on circule à vélo dans le trafic, il est essentiel d'être très visible, d'occuper sa place et de rester courtois avec les autres usagers de la route.

Les rangs à vélo et la circulation en groupe permet aux cyclistes d'être beaucoup plus visibles et mieux protégés des voitures et des risques d'accidents (Animation ACQU – Journée sans voiture 2008)



Quelques Conseils pratiques

Roulez nombreux à vélo à Uccle et soyez prudents

Plus il y aura de vélos à Uccle, plus les élus communaux feront respecter les cyclistes et les règles de bonne conduite à l'égard de ces usagers faibles.

Méfiez vous du vol de vélos

Faites graver le numéro d'immatriculation de votre carte SIS sur le cadre du vélo de votre enfant. C'est gratuit. Et chaque année, la police est à la disposition des Ucclois à la Foire de Saint-Job.

Un bon gros cadenas peut également décourager certains voleurs

Bien choisir son cycle

- Acheter solide (vu l'état des routes, des chemins de terre et les pavés... éviter les montures fragiles et les vélos de courses qui ne résisteront pas à ce genre de traitement)



- Acheter chez un vendeur près de votre domicile (l'entretien n'en sera que plus facile)
- C'est votre assurance familiale qui assurera votre responsabilité civile en cas d'accident

Pour le vélo, quelques chiffres & adresses utiles à Uccle

- 65 % des déplacements à Bruxelles sont inférieurs à 5 km
- 25 % des déplacements à Bruxelles sont inférieurs à 1 km

Ces distances conviennent parfaitement au vélo. Ainsi à titre de comparaison le parcours entre Maison communale d'Uccle & le rond-point Schuman vous prendra 50 minutes en voiture, 36 minutes par transports en commun et 34 minutes à vélo.

Pour acheter ou entretenir votre vélo

nous pouvons vous conseiller

Derycke Cycles, 1104, chaussée de Waterloo, 1180 UCCLE

Veloxygene, 395, rue Vanderkindere, 1180 UCCLE

Comptoir du Cycle, 11 rue Basse, 1180 Bruxelles

Bike service, 210, chaussée de Drogenbos, 1180 UCCLE

GRACQ / Pro-Vélo. 15 rue de Londres, 1050 Bruxelles



DEMAIN, J'UTILISE LES TRANSPORTS PUBLICS !

Votre trajet est trop long pour être effectué à pied ? Votre vélo à la roue voilée ? Réjouissez-vous car la région bruxelloise met à votre disposition un réseau de transport public plus efficace que vous ne l'imaginiez. Ce moyen de transport est souvent aussi rapide que la voiture, il pollue moins et il vous évite le stress des embouteillages et de la chasse au parking.

Par ailleurs, les transports publics offrent la possibilité de rencontrer votre semblable. Il y en a de toutes les couleurs, pour tous les goûts et pour tous les styles. Franchement les transports publics c'est comme le cinéma mais en plus vrai !

Le tram dans votre rue saute sur place et carillonne de temps en temps ? Ne grognez pas et profitez plutôt de cette opportunité pour offrir à votre voiture un repos bien mérité au fond du garage.



Les transports en commun sur Uccle

Malgré ce que l'on peut en dire, Uccle n'est pas si mal desservi que cela en transports en commun.

Le métro n'y parvient pas, c'est vrai. Mais Uccle possède deux lignes de train qui comptent un total de 6 haltes. Hormis ceux qui les fréquentent, rares sont ceux qui se rendent compte de l'opportunité que sont ces deux lignes de chemin de fer. Comparée au métro, leur vitesse commerciale est similaire voire supérieure. Les fréquences sont évidemment moins importantes, mais il ne s'agit là que d'une question d'organisation.

Il faut 10 minutes pour se rendre de l'arrêt Uccle Saint-Job à l'arrêt Mérode (Cinquantenaire). Le train prend 10 minutes également pour joindre la gare d'Uccle Calevoet à la gare de Bruxelles-midi. Le même train prend 4 minutes supplémentaires pour se rendre à la gare de Bruxelles Central.

Le train est le moyen de transport le plus rapide pour les déplacements à l'intérieur de la ville... et pourtant peu de Bruxellois ne l'utilisent de cette manière, par ignorance ou fréquences insuffisantes !

Combiner STIB, TEC, de LIJN, SNCB et vélo

En plus du train, du fait de sa situation en bordure régionale, Uccle est desservie par trois sociétés de transports publics : la STIB, De Lijn (société flamande) et les TEC (société wallonne).

Sur certains axes ce triple service amène à des fréquences plus importantes, comme sur la chaussée de Waterloo par exemple.

Notons que la plupart des écoles uccloises se situent près d'une voire deux ou trois lignes de transport public (Voir la carte au dos de cet ouvrage).

L'abonnement MTB vous permet sans distinction de faire usage et de façon illimitée des véhicules de ces trois sociétés. Cet abonnement, avec un petit supplément, vous permet par ailleurs d'emprunter le train entre les 28 gares SNCB de la zone de Bruxelles. Les abonnements sont déductibles fiscalement et gratuits pour les enfants en dessous de 12 ans et pour les personnes âgées à partir de 65 ans. Pour le reste, toutes sortes de formules avantageuses existent en fonction de votre situation et de votre âge. Que vous soyez employé, étudiant, jeune ou retraité, vous y trouverez d'office votre compte.

Combiner trains, trams, bus et métro c'est bien, mais pouvoir de temps à autre y emporter son vélo, c'est encore mieux ! Ca tombe bien car les vélos sont autorisés dans le métro et dans les trams à plancher bas. L'intermodalité vélo transports en commun est notamment pratique pour éviter de temps en temps l'effort d'une grosse montée.

Le tram 4 fera par exemple parfaite-



La construction de sites propres aux trams d'échapper aux embouteillages et de retrouver une vitesse commerciale intéressante et une fiabilité au niveau des horaires

ment l'affaire pour celui qui voudrait rejoindre l'avenue Louise à vélo via l'avenue Brugmann. Une fois le tram arrivé à la hauteur du carrefour Vanderkinderen, il suffit de continuer à vélo à travers Ixelles. Cette combinaison tram-vélo est confortable et pratique pour ceux qui disposent d'un vélo pliable. Il s'agit par ailleurs du seul vélo autorisé à l'intérieur des trams et métros aux heures de pointes.

Horaires, augmentation de l'offre et nouvelles technologies

La STIB, suite à la large restructuration de son réseau en 2009, a permis une nette augmentation des fréquences sur certains tronçons. Pour Uccle c'est le cas de la ligne 4. Cette ligne permet de rejoindre de manière optimale le début de la rue

de Stalle au centre Ville. Seule la traversée de la Chaussée d'Alseberg (au Globe) reste un peu pénible pour cette ligne.

L'arrivée en temps réel des métros est indiquée dans les stations. Ce service existe pour les autres modes de transports. Il suffit d'envoyer un SMS au 3993 (0,50 € / sms) pour connaître le temps d'attente des deux prochains trams ou bus dans les deux sens. Votre SMS contient : le numéro de la ligne, un espace, le nom de l'arrêt souhaité (les 3 premières lettres suffisent). Ce service est payant c'est vrai, mais par contre c'est pratique et très efficace !

Pour les Ucclois qui aiment faire la fête, le service NOCTIS de la STIB met à leur disposition trois lignes de bus nocturnes et cela tous les week-ends. Celles-ci permettent de rejoindre Uccle en toute sécurité à partir du centre ville les vendredis et samedis soir, de 0h20 à 3h00 du matin.

LIMITONS LE RECOURS À LA VOITURE À UCCLE

L'accord du Gouvernement Bruxellois du 12/07/2009 annonce des mesures importantes dans le but de diminuer d'une manière significative la circulation automobile en ville. Il en va de la mobilité générale à Bruxelles, mais plus globalement de l'avenir économique et du cadre de vie dans notre belle cité qui est en passe de totalement étouffer sous les voitures.

Comment réguler le trafic dans l'avenir ?

D'abord, lutter contre la congestion automobile

Pour ce faire, le Gouvernement Bruxellois veillera au réaménagement des axes de pénétration et des axes structurants de la ville en boulevards urbains en y facilitant le passage des transports en commun, en y sécurisant la mobilité douce et en leur rendant leur habitabilité.

Les communes seront incitées à établir des zones à basses émissions, périmètres dont l'accessibilité en voiture sera limitée sur base de critères relatifs à la destination (accès réservé aux riverains, etc) ou à la période (accès réservé à certaines plages horaires).

Ensuite, améliorer la sécurité routière

Le Gouvernement mettra en oeuvre une politique visant à augmenter la sécurité pour tous les usagers avec une attention particulière pour les usagers doux : les piétons et les cyclistes.

Les parkings de délestage à l'entrée de la ville (Drogenbos) permettent aux automobilistes d'abandonner leur voitures et de prendre



Toutes les rues, mêmes dans les quartiers résidentiels sont envahies par les autos tentant d'échapper aux embouteillages du jour !

tram qui les attend pour rejoindre le centre. Cette pratique reste peu utilisée...

Enfin, appliquer une meilleure politique de stationnement

Le plan régional de stationnement harmonisera progressivement les

règles sur l'ensemble des 19 communes. Un contrôle efficace du stationnement payant, et surtout des infractions conduisant à un stationnement dangereux (passage piéton, arrêt de bus, piste cyclable) sera mis en oeuvre au moyen d'agents sous statut public, appliquant la même règle pour tous.



Parkings de délestage trop peu utilisés à l'entrée de la ville (Drogenbos)

Les conséquences du « tout à la voiture »

La voiture déshumanise.
L'agressivité augmente...

Et parallèlement, Uccle régresse en matière de qualité de vie...

Les mesures annoncées confirment que Bruxelles (et sa périphérie) est devenue l'une des agglomérations européennes les plus polluées et les plus dangereuses du fait d'une mobilité automobile en constante augmentation. Il est grand temps de changer de comportement.

Le bruit et la pollution automobile sont facteurs de stress et de fatigue

Conseils pour rouler malin et courtois :

Si vous êtes esclave de votre voiture, ou dans l'incapacité de vous passer d'elle pour certains déplacements, n'oubliez pas ces **quelques règles de bonne conduite** :

- Adoptez un comportement respectueux des autres.
- Respectez l'environnement d'autrui.
- Ne dépassez pas le 30 km à l'heure dans les zones « écoles », car « un enfant, c'est fragile et une maman ça se respecte ».
- Si vous devez doubler un cycliste, ne le frôlez pas. Vous mettez la vie d'autrui en danger.

Privilégiez les grands axes de trafic aux rues à caractère résidentiel dont le gabarit n'a pas été conçu pour recevoir un trafic automobile intense.

Ne laissez **pas tourner votre moteur à l'arrêt**, surtout aux abords des écoles. Les maladies respiratoires touchent particulièrement les enfants dont la fonction respiratoire est en formation jusqu'à la fin de l'adolescence.

Soyez conscient qu'**une voiture coûte très cher** (650 euros en moyenne par mois). Si votre voiture n'effectue pas de longs déplacements, privilégiez peut-être le taxi, le carsharing (cambio) ou le co-voiturage pour vos déplacements nécessitant une voiture.



Aux heures de pointes, les véhicules parcourent une centaine de mètres parfois en plus de 10 minutes. Les moteurs tournent et les échappements crachent !

ÉPILOGUE

Dans une certaine mesure, ce sont les innovations technologiques et industrielles - notamment en matière automobile - qui ont déterminé les changements de société.

Or, le progrès de la technique n'est pas nécessairement toujours celui de l'humain. Doit-on fatalement accepter que notre santé soit avant tout dépendante des intérêts de l'industrie et de l'économie ?

Cependant il faut rester réaliste, ce n'est pas par une utopie simpliste que l'on pourra résoudre les problèmes liés à la mobilité. Il est nécessaire de tenir compte de la complexité du problème. Cette complexité implique une interrelation entre l'offre de transport, les locali-

sations de l'habitat et la répartition spatiale des activités. Vouloir diminuer les besoins de déplacements motorisés ne peut se faire qu'en favorisant :

- la mixité des fonctions dans les quartiers,
- la localisation des grands établissements économiques, scolaires et sociaux dans des quartiers bien desservis par les transports en commun,
- le report des parkings automobiles de dissuasion au-delà des limites régionales, près des principaux nœuds intermodaux.

Ces différents principes devraient être impérativement pris en compte par les pouvoirs publics lors de toutes les enquêtes publiques.

Le changement passe obligatoirement par une ambition collective et politique au niveau de la société, mais également par des changements de comportement à l'échelle individuelle. Prendre conscience de la situation ; changer certaines de ces petites habitudes individuelles pour enfin prendre part à une initiative locale collective en terme de transport peut paraître négligeable face à l'importance du problème. C'est pourtant la seule voie possible pour s'assurer que nos quartiers et nos rues soient avant tout des lieux de vie et de rencontres ; et plus seulement des axes de circulations de passages.

Rencontre entre voisins lors de la journée sans voiture.



Cette brochure a été réalisée dans le cadre de la semaine de mobilité organisée en Région bruxelloise et qui s'est déroulée du 16 au 22 septembre 2009.

Par

L'Association de Comités de Quartiers Ucclóis (ACQU asbl)

et

L'asbl OXY 15
Mon quartier, ma vie

Avec le soutien de
Inter-Environnement Bruxelles asbl
La Région de Bruxelles-Capitale

Ont participé à cette brochure

Enguerrand DAVID
Patricia GHYOROS
Georges MICHEL
Xavier RETAILLEAU
Thérèse VERTENEUIL

Photographies
Georges MICHEL

Mise en page
Sylvie GREINDL

Editeur responsable
ACQU asbl

Tirage
3000 exemplaires

Ma rue idéale

C'est là où il y aurait beaucoup moins de pollution
Où on trouverait beaucoup plus d'arbres et moins de dangers
Plus d'enfants et plus de routes pour les cyclistes
et... beaucoup de poubelles pour une planète plus propre

*Aliénor 9 ans (Ecole du Blé d'or)
description de la rue idéale dans le cadre de l'activité "le par - tage de la Rue" réalisé à Uccle par l'ACQU en 2008*



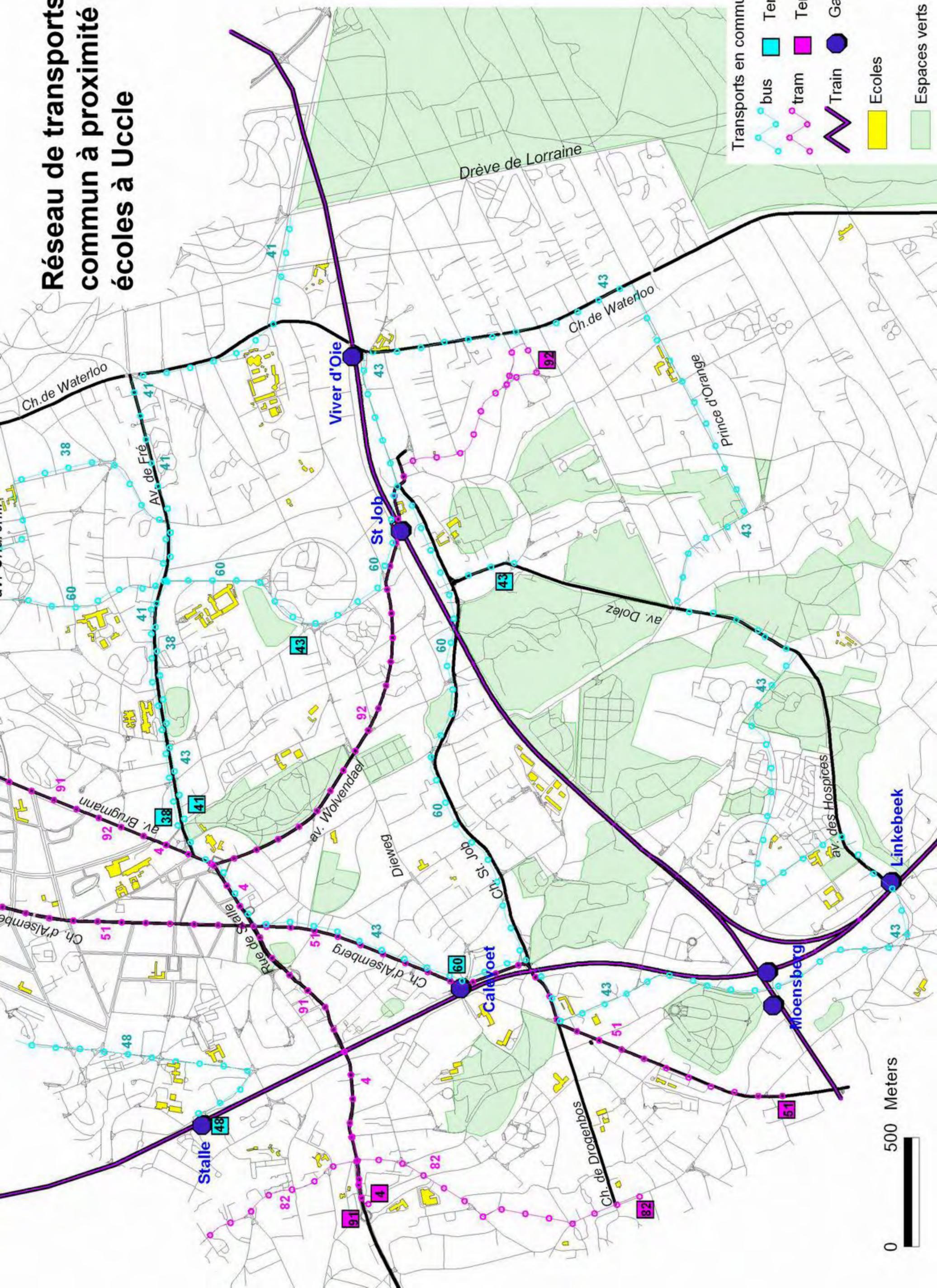
Association de Comités de Quartiers Ucclóis
Av. du Maréchal, 20 A
1180 UCCLE
www.acqu.be



Asbl OXY15
Mon quartier, ma vie
Rue du Château d'Eau, N°97
1180 UCCLE
www.oxy15.be



Réseau de transports en commun à proximité des écoles à Uccle



Transports en commun

- bus
- tram
- Train
- Terminus
- Terminus
- Gares
- Ecoles
- Espaces verts

