

Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

Bureau de dépôt :
Bruxelles X
N° d'agrément : P 801196

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 81 septembre 2014

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclóis (ACQU) asbl N° d'entreprise 418.110.283
Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle
www.acqu.be

Consultez notre site :
www.acqu.be

Ecrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

Inscrivez-vous en ligne
pour recevoir notre
Lettre d'info électronique.

Sommaire	• Éditorial	2
	• Quand l'autorité publique bafoue les règles d'urbanisme ... et le droit des citoyens de réagir à temps	2
	• Réaménagement de la place Vanderkindere et du rond-point Churchill	3
	• Rendez-nous la piste cyclable avenue Churchill !	5
	• Trams 3 et 7 : une refonte des deux lignes plutôt qu'une troisième voie	5
	• Projet alternatif ACQU pour regrouper les arrêts place VDK	6
	• Urbanisation et densification Spéculation foncière ou mal nécessaire ?	7
	• Des chasseurs dans la commune de Linkebeek	8
	• Pourquoi la récente réforme du Conseil d'État nous concerne-t-elle tous ?	9
	• Le survol de Bruxelles	10

ÉDITORIAL

« Il y a dans notre monde, un courant scientifique, philosophique et théologique hostile à la nature. C'est un véritable extrémisme. J'en ai assez de ces talibans qui nous imposent leur vérité dans la presse, dans les universités. Ils s'en foutent complètement des générations futures ». (1)

Cette déclaration sévère qui interpelle les humains que nous sommes, est de la plume de Pascal Picq, un paléoanthropologue au Collège de France qui vient de publier un remarquable ouvrage qui s'intitule « *De Darwin à Levi-Strauss. L'homme et la diversité en danger* ». (2).

Il n'est pas question pour nous de sombrer dans des considérations pessimistes et alarmistes, mais au contraire de tenter de comprendre l'évolution de notre civilisation en rapport avec notre support vital qu'est notre Terre. Certains chercheurs chevronnés parlent aujourd'hui de sixième extinction, se basant notamment sur le rôle des pesticides systémiques dans l'érosion globale de la biodiversité.

Nous sommes évidemment convaincus qu'on ne peut pas comprendre le rôle de l'homme dans notre biosphère sans se référer à l'évolution de notre environnement terrestre à la fois physique, biologique et social, et sans prendre réellement conscience des conséquences de l'évolution démographique de la population. Globalement, comme le dit Pascal Picq : « *Rien qu'au cours de ces 60 dernières années, la population mondiale a été multipliée par trois. Et puis, second élément, l'empreinte écologique a été multipliée par un coefficient qui se situe entre 10 et 100, selon les populations* ». D'où une de ses conclusions : « *Globalement, cela correspond à un cancer brutal et virulent à l'échelle de la planète* ».

Tout en reconnaissant qu'il existe beaucoup d'évolutions positives, force est de reconnaître qu'«une partie impor-

tante des maladies et des problèmes de santé actuels, comme les gripes, les cancers, les maladies auto-immunes, etc., sont les conséquences de différents choix de productions et de modes de vie de notre société ».

Un exemple: notre mode de vie, nos moyens de déplacement sont fortement marqués par l'usage abusif de la voiture dont le parc, globalement, ne cesse d'augmenter.

Changer de mode de vie s'impose et implique notamment de comprendre que marcher dans la ville, relève d'un geste culturel de survie. Nous avons tous encore beaucoup d'efforts à faire pour vivre d'une manière plus cohérente. D'où ma référence au célèbre architecte de métropole (dont celle de Montréal), Clément Demers, qui lors d'un passage récent à Bruxelles a clairement affirmé: « *Il y a de l'animation à Bruxelles. Je ressens le besoin et le plaisir de marcher dans une cité comme celle-là. Il faut donner toute son importance aux piétons pour améliorer la qualité d'une ville* » (3).

D'où évidemment par exemple l'importance de l'Agenda 21 dont la mise en oeuvre progressive par la commune d'Uccle est porteuse d'espoirs.

Nous continuerons aussi à l'ACQU à privilégier de nouvelles réflexions et actions, notamment dans le domaine des transports en commun, afin de concrétiser la mise en place d'options culturelles et urbaines d'intérêt général s'inscrivant dans la survie de notre société.

Bernard Jouret

(1) Interview dans la revue « Imagine » n°104 de juillet-août 2014

(2) Edition Odile Jacob, 2014.

(3) Interview réalisé par le journal Le Soir du lundi 1er septembre 2014, dans sa rubrique « La Culture », page 36.

QUAND L'AUTORITE PUBLIQUE BAFOUÉ LES RÈGLES D'URBANISME ... ET LE DROIT DES CITOYENS DE RÉAGIR À TEMPS

Avenue Paul Stroobant, la construction de 4 pavillons scolaires a commencé le 21 août ... et l'enquête publique pour obtenir le permis d'urbanisme a débuté le 25 août !!!

La réception des travaux a eu lieu le 28 août. Puis la Commission de Concertation, s'est tenue le 18 septembre.

Notre propos n'est pas de critiquer le projet immobilier, mais bien de nous insurger contre une violation flagrante des règles urbanistiques élémentaires, en l'espèce le CoBAT.

Le plus révoltant, c'est que la violation est le fait d'une autorité publique, la Fédération Wallonie – Bruxelles qui a pour mission l'éducation et se propose d'organiser des cours de civisme !

Cette dernière a beau invoquer un « défaut » de procédure de l'administration qui aurait dû faire procéder à l'enquête

publique en mai, elle n'en a pas moins bafoué des règles officielles.

De plus, l'autorité administrative compétente ne pouvait pas prétendre ignorer cette construction importante : le 21 août, dès 5 heures du matin, une force de police importante était sur place pour canaliser les convois exceptionnels... et faire évacuer les véhicules stationnés, alors qu'un chantier ne peut débuter qu'à 7 heures.

A l'heure où ces lignes paraîtront, il y a tout lieu de croire que le permis aura été délivré « a posteriori » et que l'opinion des citoyens aura été écoutée avec un air contrit.

Ce mépris des règles de droit par l'autorité publique constitue un précédent inquiétant et un très mauvais exemple !

C'est ce qui nous incite à dénoncer les faits...et à réclamer fermement que nos autorités à tous les niveaux respectent le droit, nos droits.

RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE VANDERKINDERE ET DU ROND-POINT CHURCHILL

L'avenue et le rond-point Churchill ainsi que la place Vanderkindere constituent un nœud important pour la circulation tant des quatre lignes de trams 3, 4, 7 et 92 qui s'y croisent, que des voitures.

La STIB doit, en 2015, remplacer les rails de la place Vanderkindere et souhaite déplacer le terminus actuel du tram 7 par l'aménagement d'une troisième voie avenue Churchill.

Bruxelles Mobilité, c'est-à-dire le pouvoir régional, veut profiter de cette occasion pour réaménager la place Vanderkindere et le rond-point Churchill.

Les aménagement prévus

- Rond-point et avenue Churchill

Le terminus actuel du 7 au rond-point sera déplacé par l'aménagement d'une troisième voie avenue Churchill au carrefour avec la place Vanderkindere, le 3 venant de la station Albert empruntera la bande de circulation des voitures sur une longueur de 200m et s'y arrêtera, (sans y stationner). Les quais seront aménagés en fonction de ces nouvelles circulations et de la longueur des trams 4000.

11 marronniers seront abattus (dont 3 pour permettre au tram 3 de réintégrer le site propre), et remplacés par 15 platanes.

Le rond - point sera réaménagé : trottoirs élargis, piste cyclable bidirectionnelle de 2,5m de large, séparée de la circulation des voitures, nouvel éclairage. Le centre du rond-point sera débarrassé de son arrêt de correspondance entre les trams 3 et 7. Les arbres actuels -16 marronniers - seront abattus et remplacés par 15 platanes, 2 arbres à haute tige et 6 arbres florifères, plantés selon le nouveau plan d'aménagement qui demande une modification de l'implantation actuelle des arbres.

- Place Vanderkindere

La circulation sur la place Vanderkindere sera revue et améliorée au profit de la circulation des trams et des traversées des piétons. Il est vrai que la situation actuelle a été aménagée – si on peut appeler cela un aménagement - dans le but principal d'assurer la circulation des voitures, aux dépens du passage rapide des trams et des traversées sécurisées du carrefour par les piétons.

La STIB se contentera de remplacer les rails de trams, sans en modifier leur implantation. Bruxelles Mobilité viendra ensuite aménager l'ensemble de la place, pour assurer une meilleure circulation des trams, piétons, cyclistes.

La place sera aménagée par un rond-point de forme ovale, planté de 6 arbres, et traversé uniquement par les trams 3 et 4 ; la circulation des voitures se fera autour de ce rond-point, la vitesse y sera limitée à 30 km/h. Les accès au carrefour seront limités à une seule bande de circulation ; les voitures sortant de l'avenue Vanderkindere venant de Cavell ne pourront plus traverser directement le rond-point. Les trottoirs seront élargis ; les traversées piétonnes du carrefour et les accès aux différents arrêts seront mieux aménagés et balisés.

Les cyclistes disposeront d'une traversée balisée de la place, dans l'axe de la rue Vanderkindere.

Que penser de ce projet ?

Place Vanderkindere :

Cet aménagement apportera des réponses positives au caractère dangereux et incohérent de la situation actuelle : la circulation des trams, piétons et cyclistes y sera bien améliorée et sécurisée ; la circulation des voitures sera canalisée et nettement ralentie ; la place retrouvera un aspect plus urbain et convivial.

Malheureusement, les quatre arrêts de trams resteront éparpillés aux quatre coins de la place, ce qui ne facilite pas les correspondances, nombreuses entre les trams 4 et 92, et le 7. L'arrêt du 92 vers le ville sera même un peu plus éloigné de la la place que dans la situation actuelle.



Les piétons traversent dangereusement et les automobilistes bloquent les trams

Une centralisation, ou au minimum un rapprochement des différents arrêts est nécessaire pour assurer la cohérence des correspondances, et éviter les trop nombreuses et dangereuses traversées de voiries en tous sens, comme c'est le cas actuellement. L'aménagement d'un plateau de correspondances des quatre lignes de trams avait déjà été proposé par l'ACQU.

Les voitures venant de Cavell par la rue Vanderkindere ne pourront plus traverser le carrefour, mais seront obligées de d'abord tourner à droite dans l'avenue Brugmann. Il sera nécessaire de prendre des dispositions afin que ces voitures n'aient pas la possibilité de faire demi-tour pour rejoindre la place Vanderkindere en traversant le site propre du tram 92, ce qui bloquerait sa circulation en site propre. Une solution alternative serait d'inverser le sens unique de ce tronçon de la rue, ce qui éviterait toute arrivée de voitures sur l'avenue Brugmann.

Rond-point et avenue Churchill :

La situation incohérente des correspondances entre la 3 et 7 au du rond-point Churchill sera enfin supprimée.

- Cependant, le report de ce terminus au début de l'avenue Churchill n'est pas satisfaisant et ne correspond pas aux besoins des usagers, puisqu'il impose toujours une rupture de charge.

L'ACQU demande, une fois de plus, que les lignes 3 et 7 soient fusionnées; ce qui rendra la troisième voie inutile. (cfr article ci-joint : « Trams 3 et 7 : une refonte des 2 lignes plutôt qu'une 3^{ème} voie »)

- Le réaménagement du rond-point devra être l'occasion de modifier l'ensemble de l'avenue Churchill par la réduction de la voirie automobile à une voie de circulation avec une piste cyclable, comme cela a été réalisé avec succès avenue Albert. Cette mesure ôtera à l'avenue son caractère actuel d'autoroute, donnera à cette belle avenue une cohérence urbaine et conviviale qui lui manque actuellement et créera un axe cyclable continu entre le bois de la Cambre et le parc Duden.

- L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle, en site propre et à l'extérieur du rond-point le long du trottoir n'est pas une bonne solution : les cyclistes qui y circulent n'ont pas une bonne visibilité des voitures qui tournent pour prendre une rue adjacente. En outre, cette piste cyclable est strictement limitée au rond-point, alors qu'elle devrait s'inscrire dans un axe



cyclable continu. Un marquage au sol, comme c'est le cas actuellement est préférable.

- Le raccordement entre la piste cyclable de l'avenue de Messidor et le rond - point : la situation actuelle est particulièrement dangereuse, et rien n'est prévu pour sécuriser ce raccordement.

Le plan prévoit à la fois une piste cyclable en site propre, et des pictogrammes « vélo » sur la chaussée du rond-point : quelle est la logique de ce marquage ?

Abattage d'arbres : Au total, 51 arbres seront abattus, dont 39 marronniers, et remplacés par 58 arbres, des platanes en grande majorité. Certains seront abattus en raison de leur présence sur des endroits prévus pour les arrêts et passages de trams. D'autres le seront en fonction du besoin de repositionner leur emplacement en fonction des aménagements prévus ; au rond-point Churchill, en particulier. Le rapport d'incidences prévoit également la vérification de la stabilité des arbres et la pérennité de leurs racines ; la conservation de certains pourrait être remise en cause en fonction des résultats de l'analyse.

Nous posons ici la question de l'opportunité réelle de supprimer certains arbres, en particulier au rond-point Churchill, dont le réaménagement devrait être réalisé en tenant compte de la situation des arbres existants, et pour autant que leur état justifie leur maintien.

François Glorie

RENDEZ-NOUS LA PISTE CYCLABLE AVENUE CHURCHILL !

Quand on parle de pistes cyclables à Uccle, c'est un peu comme de la science-fiction, cela ressemble à une histoire qui commencerait ainsi : « Il y a bien longtemps dans une lointaine galaxie ... » Et bien non, il n'y a pas si longtemps, et avenue Winston Churchill, il y avait effectivement une piste cyclable. Alors, bien évidemment, elle n'était pas parfaite mais elle illustre parfaitement le profil que doit aborder une chaussée : un partage entre les différents modes de transport : transports en commun, vélos, piétons et voitures.

Le projet de réaménagement de la place Vanderkindere, de l'avenue Winston Churchill et du rond-point Churchill rétablit ce partage entre les différents modes et à ce titre, il doit être soutenu.

Que le projet soit imparfait, suscite des réactions, nécessite des corrections, c'est logique. Mais l'égoïsme automobile individuel doit s'effacer devant les autres considérations.

La sécurité des usagers des transports en commun tout d'abord. Traverser la place Vanderkindere est un parcours du combattant, assurer une traversée piétonne sécurisée est un des objectifs les plus importants eu égard à l'ensemble des liaisons que représente la place. Nous souhaitons par ailleurs que les lignes 3 et 7 soient fusionnées pour mettre fin aux ruptures de charge qui pénalisent lourdement les utilisateurs. Souvenons-nous : le tram 90 avait un terminus gare du Midi. Dès lors, on pourrait se passer de la nécessité d'une troisième voie et du terminus du tram 7 place Vanderkindere. Quoi qu'il en soit, des communications efficaces permettront, enfin, aux étudiants d'Uccle de rejoindre facilement, et nous l'espérons plus rapidement, l'ULB en transports en commun.

D'autres chapitres de ce projet de réaménagement concernent les cyclistes. On le sait, le partage de l'espace public entre les différents modes tempère les vitesses, réduit les risques d'accidents, diminue le bruit et la pollution, tout le monde y gagne. C'est pourquoi il s'avère urgent de remplacer une des bandes de circulation de chaque côté de l'avenue Churchill par une piste cyclable. Nous sommes ici en présence d'un axe structurant qui part de la place Albert et va jusqu'au bois de la Cambre. La dénivellation de cet axe est assez faible ce qui en fait un trajet bien plus

aisé que d'autres dans notre Commune parsemées de fortes montées et descentes.

Nous estimons que la proposition de la piste cyclable bidirectionnelle en site propre au rond-point Churchill n'est pas la solution optimale. En effet, il est démontré que ce type de piste est accidentogène et la largeur proposée ne tient pas compte des vélos cargos ou des vélos avec remorque. Il vaut bien mieux intégrer les cyclistes dans le rond-point lui-même comme c'est le cas actuellement, en continuité de ce que nous proposons avenue Churchill.

Les rues adjacentes ou parallèles à cet axe sont fortement résidentielles et accueillent bon nombre d'institutions scolaires. Dès lors, encourager et sécuriser la circulation des cyclistes sur cette très longue avenue aura des effets bénéfiques non seulement sur l'avenue en elle-même, mais aussi dans tous les quartiers voisins. Statistiquement, l'utilisation et le nombre de voitures diminuent en région bruxelloise, il faut donc aménager l'espace public pour encourager et accélérer cette bénéfique transition dans les habitudes de mobilité de la population. Une piste cyclable avenue Winston Churchill est donc un excellent signal autant qu'un geste indispensable.

*Thierry Wynsdau
Président de la section uccloise du Gracq,
les cyclistes quotidiens.*



TRAMS 3 ET 7 : UNE REFONTE DES DEUX LIGNES PLUTÔT QU'UNE TROISIÈME VOIE

La situation actuelle au rond-point Churchill – terminus et correspondance des trams 3 et 7 – est dangereuse et incohérente ; elle a été maintes fois dénoncée par le comité Churchill, et par l'ACQU qui a déjà proposé une fusion des lignes 3 et 7, soit un retour à la situation antérieure.

La STIB argue de son refus de recréer cette ligne unique par le fait que celle-ci étant particulièrement longue, la régularité de passage des trams y serait moins facilement assurée. Argument technique qui tient peu compte des besoins des usagers, obligés de subir une rupture de charge pour accéder au centre Ville.

La problématique refait surface à l'occasion de l'aménagement, avenue Churchill, d'une troisième voie pour assurer le rebroussement du tram 7 ; proposition contestée par les riverains et la Commune.

Un autre proposition avancée par certains serait de déplacer le terminus du tram 7 à la place Albert : cette solution n'est pas meilleure. En effet, soit elle impose aux forestois un terminus sur l'avenue, ce qui sera inefficace, soit elle nécessitera l'aménagement important et coûteux de la station Albert, ce qui condamne définitivement les liaisons

directes entre Uccle et le centre ville, assurées actuellement par les trams 3, 4 et 51.

La fusion des trams 3 et 7 est, une fois de plus, la solution alternative de bon sens.

Afin d'équilibrer les trajets des 2 lignes restantes, 4 et 7, une proposition alternative est envisageable :

- Le tram 3 est supprimé ;
- Afin de ne pas allonger excessivement le parcours du tram 7, son parcours est prolongé à partir de Churchill et limité à la gare du Nord ; soit 12 arrêts supplémentaires, tous en site propre.
- Le tracé du tram 4, qui est actuellement quasi entièrement en site propre depuis son terminus Stalle



Début de l'av. Churchill : svp une piste cyclable et non une 3^{ème} voie de tram !

jusqu'à la gare du Nord, sera prolongé jusqu'à Esplanade, terminus actuel du 3.

Ce changement de lignes offre des avantages importants : il propose une liaison directe, sans rupture de charge, entre plusieurs quartiers d'Uccle et la gare du Midi ainsi que du centre de la ville ; il ne demande aucune modification d'infrastructure ; et en particulier supprime le problème de la localisation du terminus du tram 7, que ce soit au rond-point Churchill par une troisième voie, ou encore par une modification de la station Albert. Et, argument important, son aménagement n'entraînera aucune dépense.

François Glorie

PROJET ALTERNATIF ACQU POUR REGROUPER LES ARRÊTS PLACE VDK

Le projet alternatif propose de regrouper les arrêts des trams 4, 7 et 92 en un point central ; ce qui aura pour avantage indéniable de sécuriser les correspondances entre les différentes lignes, d'éviter les traversées en tous sens du carrefour par les usagers ; traversées dangereuses, en dehors des passages pour piétons et des phases de feux.

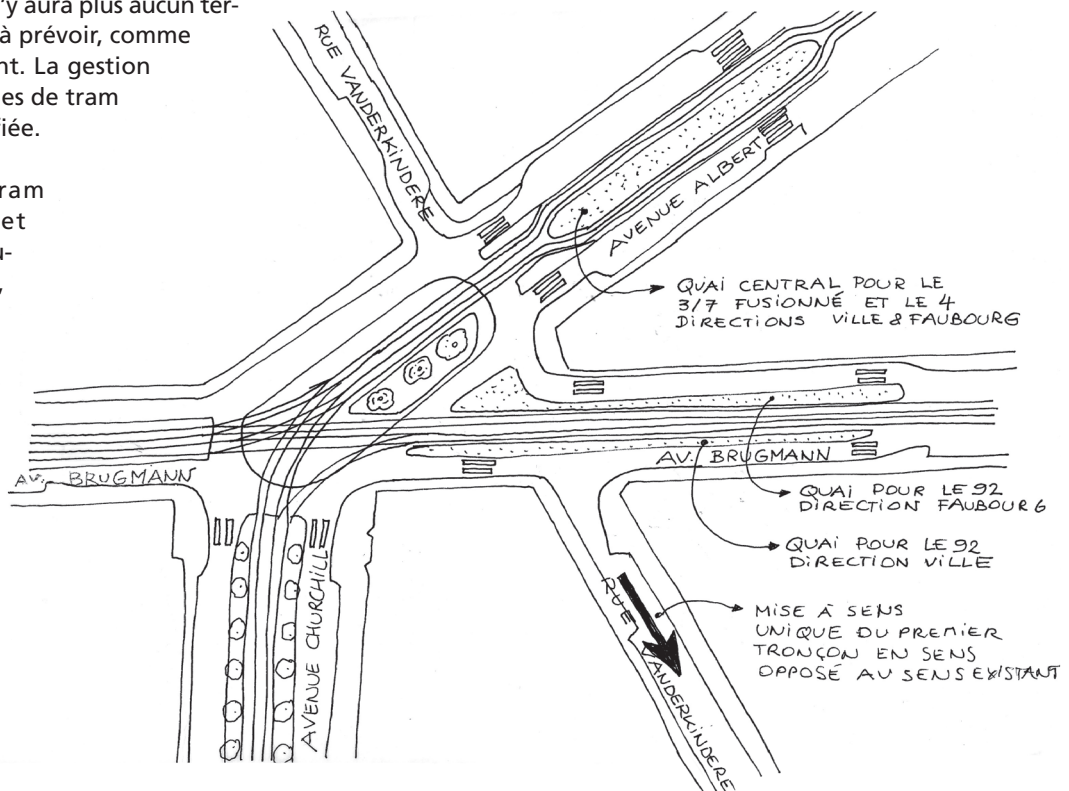
Ce projet trouve sa justification dans la mesure où les lignes de tram 3 et 7 sont fusionnées, comme nous le demandons par ailleurs.

Dans ce cas en effet, il n'y aura plus aucun terminus des trams 3 et 7 à prévoir, comme c'est le cas actuellement. La gestion des arrêts des trois lignes de tram 4, 7 et 92 en est simplifiée.

Les deux arrêts du tram 92 (directions ville et faubourg) seront regroupés avenue Brugmann, en direction de Ma Campagne - Louise. Les deux arrêts des trams 4 (direction Stalle et Midi) et du tram 7 (directions Midi et Montgomery) sont regroupés au début de l'avenue Albert. De ce fait, les arrêts actuels des lignes 3 et 7 situés avenue Churchill et des lignes 4 et 92 situés avenue Brugmann, côté Uccle seront supprimés.

Les correspondances entre le 4 et le 7 s'effectueront sur le même quai, et celles entre le 4 et 7 d'une part et le 92 d'autre part ne demanderont aux usagers que la traversée de deux voies de circulation, situées du même côté de la place.

Le sens unique du tronçon de l'avenue Vanderkindere sera inversé, ce qui évitera toute sortie de voitures sur l'avenue Brugmann.



URBANISATION ET DENSIFICATION SPÉCULATION FONCIÈRE OU MAL NÉCESSAIRE ?

Difficile de résumer ce débat qui s'est tenu le 30 juin à la Maison de Arts à Uccle en présence d'une soixantaine de personnes. Difficile parce qu'il s'agit d'une discussion au cours de laquelle les questions et les réponses ont fusé de manière un peu disparate et que des sujets différents se sont parfois succédés. Tentons cependant une synthèse, même si elle est incomplète et imparfaite, en relevant quelques points intéressants.

Pour rappel, le public était invité à poser des questions aux 3 invités intervenants : Olivier BASTIN, maître architecte de la Région bruxelloise, Marc COOLS, échevin de l'urbanisme, et Michel HUBERT, professeur à l'Université de St Louis, directeur de Brussels Studies, et qui agissait en outre comme modérateur.

Comme la nouvelle fonction de maître architecte n'est pas encore bien connue, précisons qu'il s'agit de quelqu'un nommé par le Gouvernement de la Région bruxelloise en vue de garantir la qualité architecturale et paysagère des projets immobiliers, en ayant une bonne compréhension des enjeux et des besoins. Ajoutons d'emblée que nos 3 intervenants étaient en règle générale sur une même longueur d'ondes, ce qui nous évite de devoir chaque fois préciser qui a dit quoi !

- Le titre du débat avait un côté intentionnellement provocateur. Nos intervenants ont insisté sur la nécessité de bien **distinguer la spéculation foncière de la densification de l'habitat**. La densification est une nécessité dans une ville en croissance, mais elle doit être adaptée aux particularités locales. Si dans le centre de Bruxelles et en 1^{ère} couronne elle s'est réalisée assez naturellement, en seconde couronne les situations sont beaucoup plus complexes : c'est ainsi que, par exemple, la proposition de bâtir des immeubles – tours ne paraît pas indiquée à Uccle. A cet égard, on observera que la majorité des logements récents sont de gabarit moyen, même si les promoteurs immobiliers tentent évidemment de rentabiliser au mieux leurs projets par des constructions plus importantes.

Une certaine densification est également nécessaire si on veut préserver des espaces verts.

- Cette entrée en matière nous amène à l'aspect le plus intéressant – et le plus réconfortant – du débat : les 3 intervenants ont souligné l'importance qu'il y a à **entendre la parole des habitants**. Et ceci, non pas quand les projets sont déjà « ficelés », mais **le plus possible en amont**. Actuellement, les procédures sont lourdes et surtout organisées de telle manière que la participation citoyenne, quand elle a lieu, vient généralement en fin de parcours. Les études d'incidences durent parfois 3 à 4 ans, l'établissement d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol peut prendre jusqu'à 6 ou 7 ans. Si la réaction des habitants vient tardivement, il est quasi impensable de recommencer ces procédures. Dès lors le pouvoir politique est tenté de laisser passer certaines choses regrettables.

C'est un peu ce qui s'est passé il y a 4 ans lorsque l'ACQU, aidée par IEB, a incité les habitants proches de la plaine du Bourdon à faire savoir comment ils aimeraient voir

se transformer leur quartier ; les projets étaient déjà en cours...

Ceci étant, une question reste non résolue et n'a d'ailleurs été abordée qu'incidemment : comment les habitants pourraient-ils se faire entendre sur des projets qui leur sont inconnus ? Il est cependant vrai – et ceci a été dit – que les projets émanant du pouvoir public sont vite connus, ce qui permet une réaction rapide des habitants.

- Dans une même perspective et toujours pour des projets publics, Olivier Bastin et Marc Cools ont évoqué l'opportunité de pouvoir étendre la réalisation de « contrats de quartier » sous la forme de « contrats d'axe », à Uccle.

Un contrat de quartier est une procédure visant à revitaliser une petite zone que le gouvernement bruxellois considère comme défavorisée ; il n'y en a malheureusement pas sur le territoire d'Uccle. Mais ce type d'action pourrait s'imaginer à Uccle en visant un ensemble de quartiers qui souffrent de problèmes spécifiques.

L'intérêt d'une telle dynamique est de permettre de faire émerger la parole des habitants : l'étude du dossier de base dure environ un an et intègre les remarques de uns et des autres. En outre, elle permet une réflexion sur **un ensemble de quartiers**, avec des lignes directrices souples.

L'échevin de l'urbanisme a rappelé que l'administration communale a eu recours à cette dernière formule il y a 20 ans pour la rue de Stalle, ce qui s'est révélé bien utile car la Commune a pu s'y référer quand des promoteurs ont déposé des demandes de permis.

En mars dernier, elle a établi un Schéma de Développement Calevoet – Moensberg, travail approfondi et d'excellente qualité. On pourrait également songer à cet outil pour développer plusieurs axes ucclais, notamment – c'est l'exemple que l'échevin de l'urbanisme a cité – l'axe que constitue la chaussée d'Alsemberg : réfléchir avec tous les acteurs sur l'habitat, la mobilité, les équipements, le développement économique, ...

Mais encore faudrait-il que les documents concoctés au sein de l'administration communale et éventuellement amendés à la suite de remarques émanant d'habitants soient pris en considération au niveau de l'administration régionale. En effet, il faut savoir que depuis 2013 les communes n'ont plus qu'un pouvoir d'avis pour les projets importants (quand le demandeur est un pouvoir public, quand il s'agit d'un projet d'intérêt régional, lorsqu'un projet est soumis à une évaluation d'incidences, ...) et que les décisions sont alors prises au niveau de la Région. C'est ainsi qu'un permis a été délivré pour une construction plaine de Bourdon contre l'avis de la Commune. Bien plus, en matière d'urbanisme, les communes ne sont pas toujours consultées par la Région. Le projet actuellement discuté d'un Plan Régional de Développement Durable en est un triste exemple.

- La question des **logements sociaux** a été abordée. S'il y a accord sur le fait qu'ils ne sont pas assez nombreux, l'échevin de l'urbanisme a tempéré le constat en disant qu'à Uccle ils sont majoritairement de taille plus importante que dans les autres communes bruxelloises. Il a ajouté

que quand on veut en construire, on se heurte souvent à l'opposition des riverains qui préféreraient qu'on les construise « ailleurs » !, réflexe nymbiste hélas bien connu. Il a encore dit être bien conscient de ce qu'il faut éviter de créer des cités de logements sociaux qui deviennent alors des ghettos ; il est essentiel de mélanger le logement social avec le logement moyen, de veiller à une mixité pour ne pas marginaliser davantage des habitants moins favorisés en les isolant des autres ; disséminer les logements sociaux permet une mixité sociale ce qui peut éventuellement générer une mixité d'activités ; c'est la politique suivie par les Agences Immobilières Sociales.

- D'autres sujets ont encore été évoqués, comme la **mobilité** : problème qui ne pourrait être résolu que par un changement dans le comportement des habitants; même sans densifier, la circulation est déjà un cauchemar ; et encore la **gestion de l'eau** : comment remédier aux erreurs du passé ; etc... , mais les 2 h. de débats ne permettaient pas de les approfondir suffisamment.

Florence VANDEN EEDE et
Denys RYELANDT

DES CHASSEURS DANS LA COMMUNE DE LINKEBEEK

L'été est synonyme de moissons dans les champs de Linkebeek. Mais depuis 2012, c'est aussi le synonyme de présence de chasseurs qui pourrissent quotidiennement la vie des riverains uclois et linkebeekois proches des champs et qui mettent en danger les promeneurs, les cyclistes et les cavaliers.

Pour reprendre les choses dans l'ordre, il y a quelques années, la Région flamande a interdit l'usage dans les champs des canons effaroucheurs jugés trop bruyants. Les agriculteurs se sont alors plaints des pigeons et corneilles qui mangeaient leurs cultures. Ils ont donc fait appel aux chasseurs avec la bénédiction de la Région flamande et l'accord des propriétaires des terres agricoles.

Cette mesure était annoncée comme «exceptionnelle» en 2012 (dixit la police de Linkebeek). Mais cette exception se renouvelle maintenant chaque année !... Avec une pause en août 2013 grâce à l'interdiction de chasser sur la commune de Linkebeek pour « raison de sécurité publique ». Bien que l'ordonnance de police ait été ratifiée par la commune de Linkebeek, cette interdiction devrait être renouvelée chaque année car en opposition avec la réglementation de la Région flamande (dixit la police de Rhode). Mais en octobre 2013, le bourgmestre de Linkebeek a rencontré les agriculteurs et chasseurs et a changé d'avis : « **la chasse remplace l'utilisation de canons à air qui font fuir les oiseaux mais provoquent des nuisances sonores plus importantes et régulières que la chasse** » (*). L'interdiction n'a donc pas été renouvelée cette année, et les chasseurs sont arrivés ce 1er juillet 2014, le jour même de la moisson des champs de seigle entre la ferme de Percke et Kleindal ! Ils y sont restés tous les jours suivants, forçant les pigeons à aller plus loin... vers des champs de blés non encore moissonnés ?... Quoiqu'en pense le bourgmestre, ces chasseurs sont infiniment plus bruyants que les canons : on les entend jusqu'à la gare de Calevoet !...

Extraits du règlement (*) écrit de commun accord entre la commune de Linkebeek et les chasseurs :

- Les chasseurs s'engagent à ne pratiquer leur sport qu'en semaine sauf le mercredi après-midi en période scolaire et le samedi une fois par mois, afin de limiter tout risque d'accident avec des enfants ou des promeneurs.

- La commune reconnaît la pratique de la chasse sur son territoire pour autant qu'elle se pratique conformément à la réglementation en vigueur et dans le respect du principe

de la sélection naturelle des animaux qui détruisent les récoltes des agriculteurs.

- Les chasseurs s'engagent à baliser et à respecter leur terrain de chasse sans le transgresser. Des panneaux indicatifs des périodes d'activité de la chasse seront apposés aux endroits sensibles du périmètre de chasse.

On en déduit que la chasse pourrait se faire à peu près 5 jours sur 7 et que cela suffira à « limiter tout risque d'accident » (nous voici vraiment rassurés).

Ce 1er juillet 2014, seul un panneau a été placé rue de Percke et il indiquait « **CHASSE - Protection des cultures contre les ramiers et corneilles - POUR VOTRE SECURITE** ». Un unique panneau, disparu quelques jours plus tard, sans mention de dates d'ouverture ou de fermeture de la chasse, alors qu'il y avait des chasseurs un peu partout dans les champs de Percke, de Holleken et de Kleindal, ce 1er juillet et presque tous les jours qui ont suivi, dont notamment 3 samedis de suite...

On ne peut pas dire que l'accord passé entre les chasseurs et la Commune ait été respecté !!

Ce 14 août 2014, tout comme le 2 août 2013, le bourgmestre de Linkebeek a finalement décidé d'interdire à nouveau la chasse sur sa commune. Cette ordonnance fait en outre mention de pigeons morts tombés dans les jardins au Haldorp et de la rue de Rhode (Holleken). Et que des plombs de chasse sont tombés sur le toit de certaines habitations ou sur des voitures de riverains (ce qui donne une idée inquiétante de la direction de certains tirs...). On y apprend aussi qu'il était convenu que la chasse aurait dû prendre fin le 9 août, alors qu'il y avait encore des chasseurs sévissant le 14 du même mois.

L'interdiction de la chasse est donc une bonne nouvelle. Une bonne nouvelle qui aurait pu arriver plus tôt et qui risque d'être temporaire, tout comme cela l'a été en 2013 : d'abord parce que ce règlement communal n'est pas en accord avec le règlement régional flamand (il devra donc être renouvelé chaque année), et ensuite parce que les agriculteurs et chasseurs vont certainement revenir plaider leur cause... comme en 2013.

OK

(*) d'après un mail signé du Bourgmestre de Linkebeek datant de décembre 2013 et envoyé à plusieurs habitants de cette commune.

POURQUOI LA RÉCENTE RÉFORME DU CONSEIL D'ETAT NOUS CONCERNE-T-ELLE TOUS ?

La Lettre aux habitants n'a pas pour habitude d'aborder des sujets trop juridiques. Pourtant cette fois nous allons vous parler de la loi du 19 janvier 2014 portant réforme de la compétence, de la procédure et de l'organisation du Conseil d'Etat car, peut-être, serez-vous aussi concernés.

Qu'ai-je à voir avec le Conseil d'Etat ?

A Uccle, les projets de promotion immobilière ne manquent pas ces dernières années. Et vous avez tous compris que dans les prochaines années, ils se multiplieront. La Commune vous informe par le biais d'affiches roses qui vous annoncent des enquêtes publiques, suivies de commissions de concertation qui se tiennent généralement dans la salle du Conseil communal, au 1er étage de notre maison communale. Souvent, les représentants de votre Comité de quartier ou de l'ACQU y prennent la parole, y défendent le point de vue des habitants et transmettent leurs observations par écrit. L'autorité régionale ou communale délivre ensuite un permis qui tient plus ou moins compte des observations communiquées.

Parfois, le permis délivré ne tient pas compte des avis exprimés et ne respecte pas différentes dispositions légales en matière d'urbanisme (par exemple, les prescriptions d'un PPAS « plan particulier d'affectation du sol » ou les formalités de publicité obligatoires).

Certains peuvent alors décider d'introduire un recours pour faire annuler la décision (le permis) auprès du Conseil d'Etat qui est la seule juridiction compétente pour trancher la contestation. Mais ce n'est pas facile. En général, il faut prendre un avocat (c'est assez cher), respecter différentes règles (relatives aux délais, à la motivation,...) et cela dure toujours très longtemps avant d'avoir une décision. Bref, on réfléchit longtemps avant de s'engager dans une telle procédure.

Pourquoi les règles ont-elles changé ?

Ces dernières années, de nombreux recours ont été introduits par des comités de quartier ou par des habitants en matière d'urbanisme. Comme c'est arrivé à plusieurs reprises contre des pouvoirs publics ou semi-publics, ces derniers se sont plaints de ces recours dont certains ont pourtant été déclarés fondés. Il peut s'agir par exemple de riverains fâchés parce que leurs conditions de vie étaient profondément modifiées par de nouvelles infrastructures qui modifient sensiblement leur environnement. Des comités de quartier et même des Communes se sont parfois associées à ces contestations, tant le cadre de vie de leurs concitoyens

était transformé. Des recours ont été introduits et le Conseil d'Etat a reconnu que les arguments présentés étaient valables et entraînaient la suspension des permis octroyés ou des travaux entamés, voire l'annulation des permis. L'autorité en a été révoltée et n'a pas manqué de fustiger ces citoyens qui « osaient » s'attaquer à l'autorité publique pour des motifs qu'elle estime accessoires de par son seul jugement.

On le comprend : l'autorité n'apprécie pas que les citoyens osent remettre en question ses projets, qu'elle estime d'un intérêt largement supérieur au leur, quitte à ne pas respecter les règles de droit.

Que reste-t-il alors au citoyen comme autre solution pour faire valoir ses droits que de s'adresser au Conseil d'Etat ?

Les nouvelles règles du Conseil d'Etat

Pour limiter les recours citoyens, la nouvelle loi met en place de nouvelles dispositions particulièrement décourageantes.

1. La boucle administrative

« Cette technique permet de modifier la décision contestée dans le cadre d'un recours en annulation et permet au Conseil d'Etat de corriger ou de faire corriger un vice de l'acte attaqué.

Pour le citoyen, le recours risque de ne plus avoir d'utilité, sinon de permettre à l'autorité de régulariser son acte. Pour l'autorité, par contre, la boucle administrative lui permet d'éviter la conséquence de l'annulation d'un acte irrégulier et l'encouragera dès lors à négliger le respect des règles et des formes, puisque, en cas de recours, il y a moyen d'éviter l'annulation en négociant avec le Conseil d'Etat.

Cette boucle administrative risque de promouvoir et d'organiser l'impunité des autorités et de rendre vains les recours de citoyens auprès du Conseil d'Etat. »

(extrait de la revue « Diagnostic » n° 315 de février 2014 du GERFA, asbl – Groupe d'Etude et de Réforme de la Fonction administrative, page 22)

Il s'agit, selon nous, d'un réel recul démocratique.

2. L'indemnité de procédure

« Elle rend le Conseil d'Etat très coûteux pour le requérant qui succombe. Le risque de perdre et d'être condamné à payer une indemnité substantielle risque d'en faire reculer plus d'un et donc de réduire le contrôle du Conseil d'Etat sur les actes juridiques.

Cela étant, le risque de l'indemnité de procédure ne fera nullement reculer les sociétés commerciales et immobilières dans la défense de leurs intérêts. Le Conseil d'Etat risque donc de devenir le tribunal des nantis et de la préservation des intérêts des grosses sociétés. »

(extrait de la même revue, pages 22 et 23)

Cette indemnité, ajoutée à l'instauration récente de la TVA sur les frais d'avocat, aura pour effet direct de priver bon nombre de citoyens aux revenus modestes ou moyens et d'associations qui défendent leurs droits d'un accès aisé au Conseil d'Etat. En matière d'urbanisme, nul doute qu'il en résultera un nombre réduit de recours, au bénéfice des autorités administratives et des grandes sociétés immobilières qui se préoccupent plus de leurs bénéfices que du bien-être des citoyens.

Il nous a semblé utile d'informer les citoyens ucclois de ces nouvelles dispositions qui auront un impact évident sur tous les projets immobiliers à venir dans nos quartiers et les possibilités juridiques de les contester sur une base légale.

Des recours

Différentes associations (tels qu'Inter Environnement Bruxelles, Inter Environnement Wallonie, la Ligue des Droits de l'Homme, Bruxelles-Nature ...) ont introduit des recours juridiques pour tenter de s'opposer aux nouvelles dispositions légales qui leur paraissent les plus néfastes.

Alain Thirion

LE SURVOL DE BRUXELLES

La qualité de vie s'est fortement dégradée et la santé des habitants est mise à mal par le survol intensif des avions décollant de l'aéroport situé à Zaventem.

Uccle, tout comme les autres communes, subit les nuisances « bruit » et « pollution » provoquées par l'utilisation de nouveaux couloirs aériens, soit la « route du canal », soit la « voie Delta ». Ce sont surtout les quartiers jouxtant la commune de Forest, ceux situés près du Ring, près du Dieweg ou encore Fort Jaco qui sont les plus touchés. D'ailleurs, il n'est pas surprenant de lire¹ que les plaintes auprès du Médiateur de Zaventem augmentent (notamment celles émanant d'habitants de la commune d'Uccle).

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, « dans les pays industrialisés à forte densité de population, les nuisances sonores touchent davantage de personnes que toute autre forme de nuisance environnementale. Et le trafic aérien représente une part importante de ces nuisances. »

Qu'est-ce qu'une route aérienne ? (voir cartes 1 et 2 en annexes²)

Une route aérienne correspond à une trajectoire utilisée par les avions lors des phases de décollage ou d'atterrissage. Une route n'est pas un passage étroit mais une **bande flexible qui suit un axe**.

Uccle est situé dans l'axe de la route du Canal ; en plus des vols quotidiens (dès 6h du matin jusqu'à minuit), c'est sur cette route que sont concentrés tous les vols de gros porteurs (les plus polluants) de la nuit ainsi que les vols du week-end. Par ailleurs, Uccle subit les nuisances des vols venant de la route « du virage à gauche » et de la « voie Delta », qui débordent entre autres sur Watermael-Boitsfort.

Tout le monde est concerné

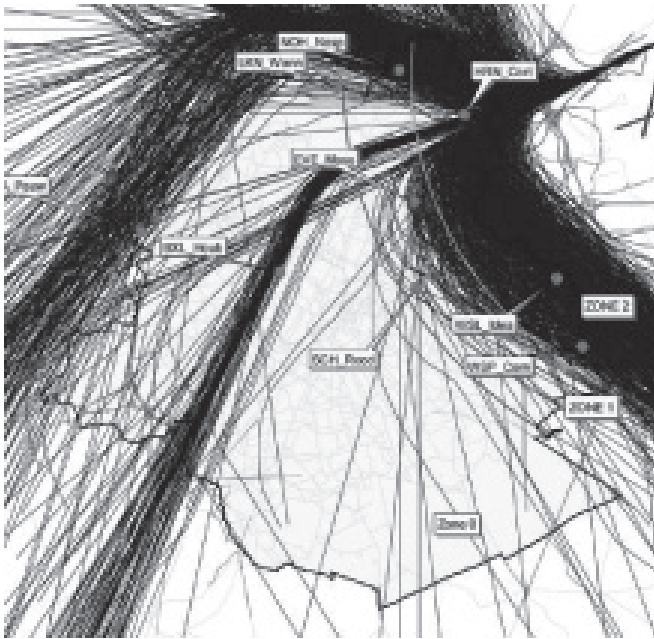
Même les quartiers ne supportant pas directement le bruit des avions, sont touchés par les autres nuisances (pollution de l'air, stress dû à l'insécurité,...).

Une étude³ réalisée par l'Université Libre de Bruxelles pour le Service public fédéral -Mobilité et Transports- signale clairement les impacts à Bruxelles depuis l'application des nouvelles procédures aériennes, mises en place depuis le 6 février 2014. Cette étude montre notamment que la procédure spécifiée pour l'adoption du nouveau plan de vol n'a pas été suivie par le Ministre des Transports. En effet, il avait été prévu de faire des études pour évaluer préalablement l'impact environnemental des nouvelles routes ainsi qu'une consultation préalable du public. Ce qui ne fut pas exécuté. En outre, l'étude rapporte que le nombre total de personnes touchées par le survol des avions (jusqu'à un éloignement de 20km à partir de l'aéroport) peut être estimé à +- 600.000 riverains.

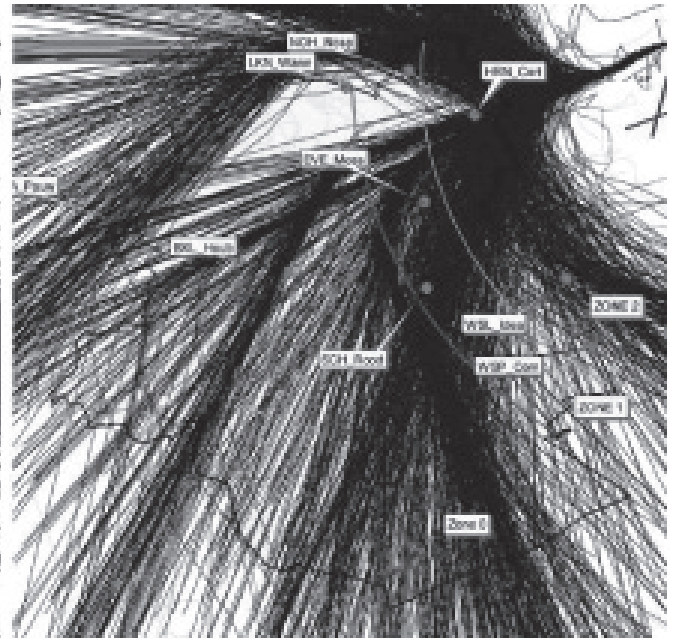
1 Article de la Libre Belgique - 28 juillet 2014

2 <http://www.lesoir.be/481019/article/actualite/regions/bruxelles/2014-02-27/survol-bruxelles-aucune-commune-n-est-epargnee-par-decollages-cartes>

3 http://static.lecho.be/upload/Rapport_final_SPF_4872074-35014424.pdf



Carte I : le survol de Bruxelles du 6 au 14 février 2013, avant le nouveau plan de survol de la capitale.



Carte II : le survol de Bruxelles du 6 au 14 février 2014, après la mise en œuvre des nouvelles procédures de décollage.

Evidemment, on se réjouit de la décision prise par la justice le 31 juillet de cette année: le Tribunal de Première instance de Bruxelles a ordonné de cesser l'utilisation de la route dite du « virage à gauche » ainsi que l'utilisation des « routes du Canal » telles que modifiées ou mises en œuvre depuis le 6 février 2014. L'État belge a trois mois pour faire cesser ces routes sous peine d'une astreinte de 50.000 euros par jour de retard, avec un maximum de 36.500.000 euros.

Mais si cette décision est un signal positif, encore faut-il qu'elle soit appliquée de manière conforme.

Si vous êtes touché par les nuisances des avions, vous pouvez le faire savoir en portant plainte auprès des autorités compétentes à l'adresse mail suivante:

http://www.mobilit.fgov.be/applications/internet/easywebforms.nsf/AirportMediation_fr.xsp

Vous pouvez également signer la pétition en ligne à l'adresse mail suivante :

<https://www.lapetition.be/en-ligne/Pour-une-solution-durable-au-survol-de-Bruxelles-contre-le-plan-de-dispersion-14178.html>

Pour en savoir plus, vous trouverez, ci-dessous, quelques liens utiles

- <http://www.bruxellesenvironnement.be>
- <http://www.bruairlibre.be/> ;
- <http://www.pasquestion.be/>
- <http://www.flightradar24.com/> (pour découvrir les vols des avions en temps réel, via une carte interactive)

Pour tout renseignement complémentaire sur Uccle :

Adresse mail : mj.stallaert@gmail.com

GSM 0477.59.42.85

Adresse mail : xavier.retailleau@skynet.be

GSM 0478.39.18.95

Xavier Retailleau
Asbl « OXY 15,
Mon quartier, ma vie »

Marie-Jeanne Stallaert
Quartier Coghén

L'Association de Comités de Quartier Ucclois

Les Comités membres effectifs

Andrimont

Georges COPINSCHI, av. d'Andrimont 43
tél. : 02.375.12.87

Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

Pierre ROCMANS, ch. de Waterloo 1325 C
tél. : 02.374.09.41

Bosveldweg asbl

Francis ROGER FRANCE, av. Brunard 11
tél. : 02.375.37.48.

Calevoet - Bourdon

Didier GOSSET, Dieweg, 20
GSM : 0475.96.13.57 – info@calevoet.org
www.calevoet.org

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE 0477.291.270
chantaldebrauwere@hotmail.com

Fond'Roy asbl

Kathleen STAQUET, av. Fond'Roy 41
GSM : 0477.35.86.86

Gracq

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28
tél. : 02.345.62.92 - www.gracq.org

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73
www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,
av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61
www.longchamp-messidor.be

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,
chemin de la Truite, 31
02.332.23.99 et 0498.540.560
j.hirschbuhler@gmail.com

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis 20
tél./fax : 02.376.61.71
yvettelahaut@yahoo.fr

Parc Brugmann

Pierre DOR, av. Château de Walzin 6/1
tél. : 02.343.39.88

Parc Raspail

Bernard ROISIN, rue Victor Allard 31
tél. : 02.534.77.89

Plateau Engeland-Puits

Luc VAN DE WIELE, chemin du Puits 77
tél. : 02.374.81.04

www.plateauengeland.be

Protection et avenir d'Avijl

Catherine TOUSSAINT,
rue Montagne de St Job, 139
tél. : 02.374.02.60 – www.avijl.org

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, ch. de Waterloo 852
tél. (B) : 02.373.57.01

stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

Denys RYELANDT, av. du Maréchal 20A
tél. (P) : 02.374.97.03

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU, rue du Château
d'Eau 97 – tél./fax : 02.374.32.95
www.oxy15.be

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Geleystsbeek 29
Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51
www.kauwberg.be

Homborch / Tilleuls / Alisiers /

Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21
tél. : 02.375.55.780

Uccle n'est pas un long fleuve

tranquille (UPFT)
Bertrand CHARLIER, ch. St Job 317
tél. 02.374.90.27

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31
tél. : 02.374.13.53
www.valleedulinkebeek.be

Vivier d'Oie – Place St Job

Juan Gonzalez, av. Prince de Ligne 149
tél. : 02.375.96.24

PERSONNES DE CONTACT

Geleystsbeek

Bernard JOURET, av. de la Chênaie 79c
tél. : 02.375.28.48

Dodonée

Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25/5
tél. : 02.344.41.51

Uccle-Centre

Jean-Marie PIERRARD, rue R. Scott 9
tél. : 02.376.77.43

Fort Jaco

Jacqueline MILLER, av. du Feuillage 50
tél. : 02.374.40.76

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273
tél. (P) : 02.332.22.23
tél. (B) : 02.211.78.53

Échevinage

Michel DEVRIESE, av. De Fré 29
tél. : 02.374.85.80

Observatoire

Eric de BECO, av. de l'Observatoire, 39
02.374.27.44

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président

Bernard JOURET – av. de la Chênaie 79c
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A
tél. (B) : 02.375.78.84 – tél. (P) : 02 374.97.03
d.ryelandt@gmail.com

Trésorier

Xavier RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

Marc DE BROUWER – rue Geleystsbeek 29

tél. & fax : 02.374.60.34
GSM (préféré) : 0472.719 790 – cepvdqa@skynet.be

Michel DEVRIESE – av. De Fré 29

tél. : 02. 374.85.80 – michel.devriese@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67

tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

François GLORIE – av. de Floréal 35

tél. : 02.344.48.88 – info@francoisglorie.be

Pierre GOBLET – rue Edouard Michiels 13

tél. : 02.376.57.02 – pierregoblet@skynet.be

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69

tél. : 02.375.06.29 – leseul.hendrix@belgacom.net

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10

GSM : 0498.56 00 12
(B) : b.maldague@credit-agricole.be

Alain THIRION – rue de Linkebeek 39 A

tél. : 02.376.11.49 – athirion58@gmail.com

Catherine TOUSSAINT – Montagne de St Job 139

tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367

tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

Chargée de mission :

Florence VANDEN EEDE

florence.acqu@gmail.com

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

N° de compte de l'ACQU :

BE 61 3100 7343 1817

La « Lettre aux Habitants » peut être consultée sur le site internet de l'ACQU : www.acqu.be

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : acqu.asbl@gmail.com

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et de la Région de Bruxelles-Capitale.

