



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° 58 octobre – novembre – décembre 2008

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl – Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle
www.acqu.be

La radio
des Ucclois
Radio 1180

le lundi
de 18 à 20 h

FM 87.7

Sommaire

- Editorial. 2.
- Que penser de IRIS 2 ? 3.
- Notre Terre bien plus en danger qu'on ne le croit ! 6.
- Se déplacer à Bruxelles avec les enfants en bas âge : une gageure ? 7.
- Où en est-on avenue Churchill ? 8.
- Le Groeselenberg : combat du comité de quartier. 10.
- L'école... à vélo ! 13.
- Le bois de Verrewinkel. 14.
- L'ACQU et l'élargissement du Ring Nord. 17.
- Peser sur l'avenir de Bruxelles - La société civile s'organise. (Etats généraux de la société civile bruxelloise) 19.
- Courrier des lecteurs 19.

Éditorial

L'auto : un mythe auto-suicidaire

A l'heure où les problèmes de mobilité pénalisent de plus en plus les habitants du pays et particulièrement ceux de la Région bruxelloise des 19 Communes, de nombreux experts prônent ouvertement la relance de la demande de voitures, afin de redynamiser le secteur industriel en difficulté.

Tout le monde (ou presque) sait que l'empreinte écologique de la voiture (dans sa production et son usage) n'est plus acceptable, tant les effets de destruction de la planète sont graves.

La véritable alternative, surtout en ville, passe inévitablement par le développement des transports en commun (trams et bus) et d'autres moyens de transport, tels que le vélo (dont le vélo électrique) et la marche selon des parcours piétonniers sécurisés (notamment, pour accéder aux écoles).

Nous sommes choqués par les nombreuses désinformations qui circulent au sujet de la voiture et de la mobilité dans les médias et le manque d'ambition, voire de courage de nombreuses autorités politiques régionales et municipales.

Ainsi à Uccle, nous vivons dans une commune qui comprend plus de 50 écoles, dont de très grandes. Cette seule réalité géographique, qui concerne des dizaines de milliers d'élèves et d'enseignants, aurait dû stimuler une politique de transport en commun autrement plus efficace que celle des ruptures de charge en vigueur.

De plus, de nombreux aménagements de voiries, privilégiant les alternatives à la voiture, tardent à être exécutés. Nous sommes très inquiets de constater que

les mesures, qui s'imposent pour réussir un plan communal de mobilité digne de ce nom, ne sont toujours pas mises en œuvre. Pire : la situation continue à se dégrader, alors que, dans des villes européennes de plus en plus nombreuses, une véritable politique de mobilité au service de l'intérêt général, perçu dans un contexte de société durable, se met en place. Il suffit, par exemple, de prendre le bus à Paris pour se rendre compte de l'efficacité des mesures prioritaires prises depuis longtemps, par des hommes politiques aussi bien de droite que de gauche.

A l'heure du monde déboussolé par les crises financières qui révèlent crûment des dogmatismes d'experts peu scrupuleux et dangereux pour l'humanité entière, il devient urgent de donner la priorité à l'humain. Le défi devient authentiquement civilisationnel. Une vraie civilisation, digne de ce nom, au service de tous les hommes, est encore à construire ; ne nous leurrions pas, une telle nécessité implique de nouvelles techniques de production et d'encadrement. La ville, notamment avec ses quartiers et ses rues, doit retrouver une finalité sociale dans un environnement durable et intégrateur.

Pour faire d'un enfant un homme, il faut des milliers d'heures de communication, d'instruction et d'éducation. La rue du quartier, entre autres choses, joue un rôle-clé. Ce n'est pas en voiture qu'on communique correctement. Nous ne sommes pas contre l'usage de la voiture, mais contre son utilisation excessive, qui tue la ville et sa culture d'émancipation humaine.

Un fait aggravant et inquiétant : le comportement incivique d'un nombre croissant de conducteurs. Si nous ne réagissons pas, si nous ne nous mobilisons pas pour promouvoir d'autres valeurs que celles d'un matérialisme stupide, axé sur les apparences et le court terme, et aux conséquences écologiques et économiques destructrices, nous n'aurons plus d'avenir.

Plus que jamais, l'ACQU continuera à plaider et à agir au sein de notre tissu social et politique pour que les choses changent réellement et significativement ; cette attitude, guidée par la nécessité d'un monde plus humain, s'inscrit dans la finalité de la Charte d'Aalborg.

Rappelons que l'objet global de celle-ci, signée le 27/05/1994 (par 2.250 administrations régionales et locales de la plupart des pays européens, dont la Belgique) est axée sur le développement de villes ouvertes et accueillantes, prospères, créatives et durables, qui fournissent une bonne qualité de vie à tous les concitoyens et permettent leur participation à tous les aspects de la vie urbaine. Pour ce faire, les collectivités locales ont élaboré leur propre plan d'action, dit « Agenda 21 local ».

La Commune d'Uccle a, bien sûr, son Agenda local; et les autorités communales nous ont demandé de participer au Comité de pilotage de cet Agenda, avec la Ligue des Familles.

Nous regrettons que le thème de la mobilité ne fasse pas explicitement partie de l'Agenda 21 ucclois, les autorités politiques uccloises précisant que le Plan communal de mobilité, soumis il y a 2 ans à l'enquête publique, devait être mis en œuvre.

Depuis lors, il nous a été confirmé la création prochaine d'un "Conseil consultatif uclois de la mobilité" dans le cadre de cet Agenda 21, dans lequel siègerait, entre autres, notre Association de Comités de Quartiers Uclois. Cet objectif nous paraît incontournable voire impérieux tant la problématique de la mobilité s'aggrave dans notre commune de plus en plus envahie et polluée par un nombre grandissant de véhicules qu'un éventuel métro ne résoudra d'ailleurs pas.

Cette mise en place d'un "Conseil consultatif uclois de la mobilité" s'impose d'autant plus que les engagements des Communes de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem (qui font partie avec Uccle de la même zone de police) sont plus explicites sur le sujet, Auderghem parlant, par exemple, d'un Plan communal de mobilité durable, révisable chaque année.

L'ACQU fera donc partie du Comité de pilotage de l'Agenda 21 avec la Ligue des Familles, et participera dès lors à ses travaux en espérant concrètement contribuer à la mise en œuvre de réflexions et d'actions dignes de la Charte d'Aalborg. L'enjeu est bien la promotion de bonnes conditions de vie des Bruxellois et Uclois, malmenés par bien des incohérences spatiales, politiques et économiques. Un vrai projet de ville au service de tous les habitants, jeunes et moins jeunes, et qui donne un sens à nos vies, est plus que jamais à l'ordre du jour.

Bernard JOURET
Président

QUE PENSER DE IRIS 2 ?

Tout ce qui concerne les déplacements en Région de Bruxelles Capitale (RBC) pendant les années à venir est en train de se décider et est expliqué dans ce plan de mobilité IRIS 2. Uccle est concernée au même titre que les autres communes de la région bruxelloise. Si le constat de la situation existante est bien dressé et si de nombreux remèdes ont correctement été pensés, ce plan ne va cependant pas vraiment améliorer la situation. Paradoxal ? Non. Voici ce que l'ACQU – comme l'ensemble des associations environnementales – en pense.

La lecture du long document proposé par le Gouvernement régional et qui s'intitule : PLAN REGIONAL DES DEPLACEMENTS (appelé IRIS 2) laisse rêveur. Globalement, on ne peut qu'être d'accord avec la plupart des considérations émises, mais quand on y regarde de plus près, on se demande où on va. Certes, il ne s'agit pas d'une réglementation, mais d'un PLAN, c'est-à-dire d'un document par lequel le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale expose sa vision du futur en matière de mobilité, en indiquant ses objectifs et les mesures à mettre en œuvre pour y parvenir. IRIS 2 vise la période 2008 – 2015 (et même parfois jusqu'en 2020). Il succède à IRIS 1, qui datait de 1998 et indiquait ce que le Gouvernement voulait faire pour maîtriser le problème de la mobilité à Bruxelles en 2005.

Très honnêtement, IRIS 2 constate que les objectifs décidés en 1998 sont bien loin d'être atteints et que la réalisation d'IRIS 1 ne sera normalement complète qu'en 2012. Quel aveu !

Toujours au crédit de ce PLAN, reconnaissons qu'il porte un jugement très clairvoyant sur ce que

va devenir la mobilité à Bruxelles dans un avenir très rapproché si des mesures contraignantes et même radicales ne sont pas prises. Mais ce constat étant fait, on espérait que les mesures préconisées soient à la hauteur de la menace qui pèse sur la mobilité bruxelloise. C'est ici que la désillusion s'installe !

Relevons quelques points qui font douter du futur :

- 1) Au lieu de penser l'avenir en termes d'aménagement du territoire, les auteurs du projet ont réfléchi à la mobilité en termes de fluidité. Cette approche de base n'est pas sans conséquences sur les mesures préconisées. Or, n'est-il pas primordial de considérer en premier lieu la politique de développement de la ville et ensuite seulement la meilleure manière d'y circuler ?
- 2) Si le Gouvernement veut vraiment juguler la pression automobile – comme il en reconnaît l'impérieuse nécessité – il fallait annoncer sans peur les mesures incontournables, quitte à en ajouter d'autres pour compléter l'arsenal. Au lieu de cela, IRIS 2 mentionne un nombre incalculable de mesures, certaines nécessaires, d'autres simplement utiles. On voudrait noyer le poisson qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Il y a 9 priorités d'actions qui, chacune, comporte plusieurs facettes. Le résultat ? Un catalogue de bonnes intentions dans lequel chacun trouvera quelque chose qui lui plait et dans lequel les futurs Gouvernements pourront puiser ce qui leur convient. Ce PLAN légitimera n'importe quel choix : par exemple, investir dans le métro et abandonner la réglementa-

tion des places de stationnement au motif qu'on n'a pas l'argent pour les deux, ou encore ne pas créer les pistes cyclables qui permettraient une forte amélioration de la mobilité douce, etc... Le manque de hiérarchie et l'absence de désignation de mesures absolument primordiales présentent le risque que les mesures fortes et indispensables, mais aussi souvent peu populaires, ne soient pas réalisées.

3) L'aspect financier est incomplet et on est très loin d'avoir l'argent nécessaire ! Le coût des mesures budgétisées excède de beaucoup les moyens financiers du Gouvernement régional, sauf à trouver de l'argent dans de nouvelles taxes ou dans un accroissement de l'aide du Gouvernement fédéral, ...ou dans une manne céleste !

Il faut préciser qu'à de multiples reprises, on mentionne des mesures « à étudier » et donc à budgétiser, que l'important poste du volet métro n'est pas comptabilisé, dans la conviction qu'il sera pris en charge par le Gouvernement fédéral. Certaines mesures ne sont tout simplement pas budgétisées (comme, par exemple, l'aménagement de 70 km de pistes cyclables le long des voies ferrées). Bref, quand il manque les 2/3, voire les 3/4 de l'argent nécessaire, pourquoi mentionner tant de mesures à l'efficacité variable au lieu d'avoir eu une approche réaliste et volontariste en visant ce qui est absolument nécessaire et indispensable et en disant que le reste est accessible ?

4) Que penser des délais ? On a signalé, plus avant, que le Gouvernement compte avoir mis en œuvre, en 2012, toutes les mesures contenues dans IRIS 1, tout en reconnaissant que ceci n'aboutirait toutefois

qu'à une baisse de trafic automobile de 6%.

Conscient de l'impossibilité d'atteindre rapidement l'objectif qu'il s'est idéalement fixé d'une diminution de 20%, le Gouvernement envisage une phase intermédiaire qu'il qualifie de « pragmatique » : pour 2015, le trafic devrait diminuer de 10% par rapport à 1999. (On arriverait alors à l'objectif voulu il y a déjà 10 ans...) Hélas, dans ce scénario, des mesures essentielles ne sont pas encore mises en vigueur (ni tarification d'usage des véhicules, c'est-à-dire une redevance appropriée par kilomètre parcouru selon les heures et les lieux, ni payement du stationnement sur le lieu du travail par l'utilisateur). Et ce n'est qu'en 2020 que le Gouvernement a l'espoir d'arriver à une réduction de 20% du trafic automobile.

Mettons quand même la diminution de 10% au conditionnel quand on lit (p.32) que les auteurs du PLAN misent sur une augmentation de seulement 2% du trafic privé dans la RBC entre 2001 et 2015 !

Il faudrait être exagérément optimiste (et naïf) pour penser du bien de pareils délais ?

5) Une critique capitale : le plan contient une énorme contradiction entre la volonté affichée de réduire le trafic et la préconisation de certaines mesures. En effet, si le PLAN cherche à réduire le recours trop facile à la voiture, il recommande quand même une importante augmentation de la capacité de certaines voiries. C'est ainsi que plusieurs tunnels totalisant 60 km (!) sont envisagés : routiers sous la rue Belliard, la rue de la Loi, l'avenue Charles-Quint ; pour trams sous Meiser, gare d'Etterbeek, Bois de la Cambre, et ce aux motifs de fluidifier le trafic automobile et d'améliorer la « qualité de vie ». Comme si mettre sous terre des voitures et des trams n'allait pas accroître le nombre des véhicules en surface, et n'allait pas engendrer un simple déplacement de quelques mètres, outre une augmentation des nuisances ! Comme si, en augmentant la capacité de la voirie et du parking, on allait décourager le recours à la voiture... On recommande aussi la construction et l'agrandissement de nombreux parkings souterrains à l'intérieur de la RBC. Pour diminuer les



Des transports en commun en site propre : voici la voie de l'avenir

bouchons, n'est-il pas préférable (et moins coûteux) d'investir dans les transports publics, de créer des parkings de dissuasion loin de la ville, de développer le système CAMBIO ? Non ! On semble vouloir en revenir à la politique urbanistique des années 50.

6) Le développement du métro est une option qu'il faut considérer sous toutes ses facettes.

Comme pour les tunnels, mettre sous terre amène inévitablement à accroître la fluidité et donc amplifie l'usage de la voiture, même là où un transport public existe. La seule manière d'éviter cet effet serait de supprimer ou restreindre la circulation en surface, au-dessus du métro ou du tunnel pour rendre l'espace aux piétons et à la mobilité douce. Mais alors, pourquoi ne pas intensifier la formule du métro léger de surface, des trams et des bus en site propre ? Elle est nettement moins coûteuse (selon une déclaration de notre Ministre de la Mobilité, au début de la législature, 1 km de métro équivaut à 12 km de tram en site propre) et sa construction est beaucoup plus rapide et donc moins dérangeante.

En outre, un métro sud jusqu'à Calevoet ne se justifie pas objectivement, sans avoir en même temps des ramifications suffisantes dans tout Uccle. Tel qu'envisagé, il ne desservirait qu'un habitat trop peu densifié pour avoir une rentabilité suffisante, tout en rendant la vie des habitants infernale pendant le temps de la construction.

7) Une politique volontariste du stationnement aurait un effet très positif pour atteindre les objectifs du PLAN. On en est très loin. Pourtant, IRIS 2 contient l'idée que si les usagers, et spécialement les tra-

vailleurs, doivent payer leur place de parking — et à un prix élevé — cela dissuadera de « descendre en ville » en voiture. Tant que c'est l'employeur qui paie, le travailleur ne le sent pas. Hélas, le paiement par le travailleur est remis aux calendes grecques... Bien sûr, une bonne politique du stationnement urbain nécessite que ceux qui doivent utiliser leur voiture — et les navetteurs sont évidemment nombreux dans ce cas — trouvent un parking de dissuasion.. A ce sujet, le PLAN prévoit de nombreux parkings, mais à l'intérieur des 19 communes ! C'est évidemment à l'extérieur de la RBC qu'il faut les construire, notamment près des gares. Mais ceci nécessiterait une collaboration avec les Régions flamande et wallonne..., ce qui ne semble même pas avoir été envisagé.

Il y aurait encore beaucoup à dire, mais l'espace fait défaut.

L'ACQU a donné son avis au Gouvernement bruxellois, notamment pour Uccle, disant que l'analyse de la situation est honnête et clairvoyante, que les objectifs sont louables, mais que les moyens annoncés font craindre qu'une fois de plus, on sera une guerre en retard.

Terminons en disant que le développement de Bruxelles mérite plus d'ambition. Ne nous faisons pas d'illusion : nous sommes à un moment important, à la croisée des chemins ; les options qui seront choisies (car des choix seront nécessaires) auront une répercussion très sensible et très durable sur l'avenir de notre ville. Va-t-on continuer à penser en termes de fluidité du trafic automobile ou en développement d'une ville durable ?

Denys RYELANDT

Vice-Président de l'A.C.Q.U.

Les bouchons en liège se recyclent : amenez-les nous !

Nous vous invitons à participer au recyclage des bouchons en liège (et pas en plastique !). Ils sont rassemblés par « Le petit liège », une asbl à la fois écologique et sociale. De nombreux centres de récolte existent.

Annuellement, plusieurs centaines de tonnes sont incinérées ou mises en décharge. C'est un énorme gaspillage quand on sait que le liège possède de grandes propriétés en tant qu'isolant thermique et acoustique, qu'un hectare de chênes-liège n'en fournit que 80 à 120 kg tous les dix ans (!) et qu'en outre, à trop les exploiter, des champignons parasites apparaissent qui peuvent faire périr les arbres...

Vous faites donc un acte utile et « citoyen » en récupérant - y compris autour de vous - les bouchons en liège et en les amenant à l'un des points situés à Uccle et dont la liste est reprise ci-dessous. Nous vous en remercions vivement d'avance.

- Magda DUGNOILLE, av. Dr Decroly 37 (déposer dans le tonneau devant la porte).

- Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25 (déposer à côté des sonnettes de l'immeuble).

- Christiane ELIAS, rue du Framboisier 35 (déposer devant la porte du garage ; ne pas sonner).

À noter que cette personne récupère également les restes de bougies, qu'elle envoie à un atelier protégé qui les recon-ditionne.

- Liliane STANER, rue des Moutons 23

Tél : 02.375.00.52.

- Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42 - Tél. : 02.376.26.64.

- Thérèse DUSSART, Vieille rue du Moulin 218

Tél : 02.375.03.03.

- Cécile CHARLES, avenue Wellington 13

Tél. : 02.374.77.97.

Notre terre bien plus en danger qu'on le croit !

On ne répétera jamais assez à quel point les problèmes écologiques de la planète sont devenus prioritaires et urgents. Les textes ci-après sont éclairants à cet égard.

Vous connaissez sans doute le célèbre Yann ARTHUS-BERTRAND par ses merveilleuses photos « vues du ciel », lesquelles ont, depuis, fait de lui un écologiste militant. « *Notre monde va mal*, disait-il dans l'édition du 24 septembre 2008 du journal Le Monde, *il est sidérant et inquiétant que cela ne suscite aucune réaction ! (...) Plutôt que d'un refus de la situation, l'inaction semble provenir d'une certitude que le monde trouvera bien une solution pour éviter la catastrophe, que la science saura nous sauver* ». Et il poursuivait : « *Le changement peut faire peur. Mais ce que l'on connaît aujourd'hui de l'état de la planète et des conséquences de notre modèle de développement fait plus peur encore. Quel homme politique serait assez courageux pour imposer à ses électeurs un nouveau modèle de développement basé sur l'économie des énergies et des ressources naturelles ? Aucun ! Tous voient le court terme... le temps d'une élection* ».

Et, de son côté, dans sa chronique hebdomadaire du Vif-L'Express du 10 octobre 2008, le professeur d'économie Jacques ATTALI parle, lui, du « *tsunami climatique* », lequel, bien pire que le tsunami financier actuel, constitue « *un dérèglement massif et incontrôlable du climat, déclenchant une situation aussi instable et une panique du même genre qu'aujourd'hui, pouvant, au pire, détruire l'humanité. (...) Des centaines de millions de gens seraient contraints de déménager. La température pourrait augmenter tellement qu'une très*

grande partie de la planète deviendrait invivable : des phénomènes naturels entraîneraient des émissions massives de méthane, asphyxiant l'humanité. Il serait alors trop tard pour se lamenter de ne pas avoir écouté ceux qui ont prévenu et de ne pas avoir agi quand il était encore temps ».

Ce sont de très graves et nouvelles mises en demeure d'agir. Elles constituent un devoir, pour chacun de nous et pour les responsables politiques, de les divulguer par tous moyens, le plus largement possible, et de recommander en conséquence les comportements à adopter et les actions à prendre.

Ainsi, il importerait de rappeler inlassablement à TOUS (petits et grands), les quelques règles suivantes à adopter dans la vie de tous les jours en matière d'économie d'énergie et d'efficacité énergétique. Ce sont, entre autres :

- Economiser les énergies : chauffage, déplacements aériens ou en transport automobile (concernant tant son emploi opportun que les vitesses pratiquées), isolation des bâtiments, éclairage public et privé (éteindre la lumière dans les pièces qu'on n'occupe pas), utilisation de toute force motrice (par exemple, en n'utilisant pas un ascenseur pour monter ou descendre un seul étage), etc.;
- (Re)pratiquer les transports publics, le vélo urbain (inclus celui de loisirs) et la marche ;
- Consommer modérément viande et lait, pour qu'il y ait moins de bovins et d'ovins à élever, eux qui créent une redoutable source de méthane par leurs constantes flatuosités ; consommer légumes et fruits locaux et de saison ;

- Approuver et favoriser toutes les formes d'énergie renouvelable, au détriment de celles qui ne le sont pas (comme l'énergie nucléaire, avec ses multiples dangers actuels et futurs, et qui dégage bel et bien des gaz à effet de serre, notamment, lors de l'extraction de l'uranium, puis lors du démantèlement des centrales) ;
- Se préoccuper de défendre la nature et d'accroître la biodiversité (qui s'effondre par nos façons d'agir, par certaines pratiques publiques ou industrielles, et par le trop peu de soucis qu'en ont la plupart des responsables politiques) ;
- Eviter tous types de gaspillages, ceux-ci ayant toujours l'un ou l'autre impact négatif sur la planète (voir les choses d'un point de vue global) ;
- Veiller à acheter des produits durables, et prendre soin de les entretenir ;
- Trier ses déchets et participer à leurs collectes sélectives ; si possible, utiliser le papier d'écriture sur les deux faces ; imprimer le moins possible ses textes électroniques ;
- Pratiquer le compostage des déchets organiques, si on a un jardin.

Toutes ces attitudes devraient impérativement ÊTRE ENSEIGNÉES dans les écoles, dès le stade primaire (les enfants adopteront celles qui sont à leur portée... et, si on les a convaincus, les feront adopter par leurs parents !). Mais elles devront absolument FAIRE AUSSI L'OBJET D'ÉMISSIONS DE TÉLÉVISION à l'intention des adultes. **C'est d'une campagne essentielle qu'il s'agit, en effet, pour la planète !**

Je sais que d'aucuns vont dire : « Tout ça, on connaît ; ce que je fais ne représente quand même rien dans tout cet ensemble ! »

(sans se rendre compte que si chacun fait un effort, le résultat se verra et que l'exemple sera communicatif). Certaines personnes sont effectivement bien au courant et agissent dans le bon sens, mais de nombreuses autres ont encore tout à apprendre, parce qu'elles ne lisent pas, ne s'informent pas et restent, malheureusement, indifférentes à ces problèmes d'environnement. A celles-ci, il faudra répéter et répéter encore, avec opiniâtreté, ces instructions si fondamentales. Trop de ménages, par exemple, ne participent toujours pas aux collectes sélectives de déchets ou utilisent la voiture de façon déraisonnable. C'est significatif de cette indifférence.

Dans tous les pays, en priorité occidentaux, l'action des dirigeants politiques pour le salut de notre Terre (c'est-à-dire des êtres humains qui la peuplent) devrait donc être bien plus ferme et développée qu'actuellement en ces matières. Elle requerrait la quasi-unanimité de leurs collègues.

Mais, tant que certaines nations encourageront toujours la fabrication de voitures de forte cylindrée, ou même, s'obstineront à favoriser l'organisation de ces vaines courses et compétitions automobiles en tous genres, super-gaspilleuses d'énergie, ce sera, hélas, le signe que rien de fondamental ne changera, que nos dirigeants politiques ne tiennent pas vraiment à « changer de cap ». Il ne pourra en résulter qu'un réchauffement climatique aggravé jusqu'à son point dramatique de non-retour ! Nous sommes bien « au pied du mur » et il est « midi moins cinq » ! Comme dit Yann ARTHUS-BERTRAND : « **Il est trop tard pour être pessimiste.** »

Puissent nos enfants et petits-enfants n'avoir pas à nous maudire un jour de leur avoir laissé une planète invivable !

Jacques NIFFLE, *Administrateur*

Se déplacer à Bruxelles avec des enfants en bas âge : une gageure ?

Dans une recherche menée grâce au soutien du programme « Prospective Research for Brussels » de la Région de Bruxelles-Capitale (*), nous nous sommes intéressés aux déplacements avec des enfants en bas âge. Nous avons ainsi constaté que, avec l'arrivée du premier enfant, l'automobile était devenue pour beaucoup de familles un passage obligé, en raison notamment de la complexification des chaînes de déplacements, du matériel de plus en plus volumineux à transporter et du confort souhaité pour l'enfant.

Deux questions se posent alors :

1. Comment rendre néanmoins attractifs les transports publics pour les parents avec jeunes enfants ? Quelques pistes peuvent être imaginées à partir de la recherche comme :
 - améliorer l'accessibilité des stations de métro, des bus et des trams (en cours de réalisation), ainsi que le confort et la sécurité aux arrêts (actuellement, chacune des 19 communes – et non la STIB ou la Région ! – est responsable de la gestion des arrêts de surface et a son propre contrat avec JC Decaux ou Clear Channel) ;
 - faciliter la réalisation des chaînes de déplacement en prévoyant des consignes et des haltes bébés (comme dans les aires de repos sur les autoroutes !) aux points d'échanges modaux et intermodaux, voire même des crèches : les points d'échange doivent devenir des acteurs importants non seulement de la mobilité mais aussi de la vie urbaine ;
 - améliorer la ponctualité et la fiabilité horaire du transport public ;

- développer des formes ciblées d'encadrement adulte lors des déplacements des enfants de et vers l'école (notamment dans le cadre des « plans de déplacements scolaires ») ;

2. Comment « récupérer » cette clientèle lorsque les enfants auront grandi ? On peut imaginer, par exemple, offrir un abonnement gratuit aux parents lors de la vente (ou l'attribution, puisque ce sera bientôt gratuit) du 1^{er} abonnement scolaire ou leur apporter une information personnalisée sur les moyens de déplacement alternatifs à la voiture.

Plus globalement, pour traiter ce problème, il faudrait :

- renforcer la diversité fonctionnelle des pôles urbains pour permettre une meilleure synchronisation des activités ;
- redensifier et lutter contre l'urbanisation diffuse ;
- revaloriser les temps et rythmes lents dans la dynamique sociale.

Michel Hubert

Professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis

Président de l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB)

(*) MONTULET B., HUBERT M., HUYNEN P., *Etre mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2007, 210 p. ;

MONTULET B., HUBERT M., « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transports », in *Brussels Studies* (www.brusselsstudies.be), n°15, 11 février 2008, p. 1-15.

Où en est-on Avenue Churchill ?

Comment la problématique de l'avenue Winston Churchill prend toute sa signification si on l'incorpore aux questions fondamentales que nous posent les politiques économiques et écologiques actuelles.

Si on ne prend en compte que les résultats obtenus, par rapport à toute l'énergie dépensée pour garder à l'avenue Churchill son caractère actuel et sa place dans l'ensemble urbanistique vert de Bruxelles, on pourrait penser que tout cela est bien dérisoire. Et pourtant, non seulement plusieurs de nos légitimes demandes ont été entendues mais, et surtout, une réflexion bien plus vaste sur l'espace partagé en ville, entre l'urbanisme bâti, l'urbanisme vert, la mobilité (publique, privée, piétonnière), s'est imposée. En mars 1989, dans les Principes Généraux de l'Aménagement du Territoire, adoptés par le Comité de quartier Longchamp-Messidor, le point I, « Ethique », est le résu-

mé toujours d'actualité de ce que devrait être pour nous tous, et pour ceux qui ont le pouvoir de décision, « La Ligne de conduite » dont il ne faudrait jamais s'écarter.

Je cite :

« L'espace est un bien commun et son aménagement doit s'élaborer pour le bien de tous.

L'urbanisme doit être pensé pour le bien-être des hommes et en harmonie avec le cadre local où ils désirent vivre.

L'habitat est le lieu privilégié du développement de la famille, base de notre société. L'homme vit d'échanges, de rencontres, d'activités en commun. Les déplacements favorisent son épanouissement. Pour cela, il faut promouvoir des moyens de transport faciles et économiques et qui s'intègrent harmonieusement au cadre de vie.

La nature est le milieu originel de l'homme. Elle est une condition

essentielle à son équilibre psychique et physique. La végétation, par son action de régulation hydrique et d'absorption des bruits et des poussières, est un palliatif à la pollution urbaine.

L'homme ne peut vivre déraciné de son passé. Le patrimoine commun d'ordre naturel, culturel et historique doit être sauvegardé.

La destruction de notre environnement est le fruit d'une méconnaissance des effets pervers que peut entraîner la croissance de notre bien-être. Faute de contrôler ces effets pervers, notre air devient irrespirable, notre eau imbuvable, notre climat se détériore. Il en résulte une altération irréversible de ce bien-être que précisément nous cherchons à améliorer. La ville doit être avant tout un lieu privilégié d'épanouissement de ses habitants, dans le respect des fonctions qu'elle doit assumer vis-à-vis de l'ensemble de ses citoyens. »



Le rond-point massacré

C'est pour cela que l'urbanisme est la responsabilité de tous, aussi bien des individus et des organismes privés que des pouvoirs publics.

Les buts du Comité Longchamp-Messidor, exprimés avec plus ou moins de nuances, d'après les circonstances et les urgences, sont pourtant restés toujours dans la droite ligne de ses fondateurs :

- le maintien du niveau socio-culturel de l'habitat du quartier ;
- le refus d'installations polluantes ou bruyantes dans les avenues ;
- le refus de toute disposition en matière de circulation qui aurait pour effet :
 - soit d'accroître le trafic de véhicules,
 - soit d'accroître les nuisances de trafic,
 - soit de nécessiter la construction d'infrastructures lourdes,
 - soit de nécessiter l'abattage d'arbres dans les artères.

Dans ce même document, nous pouvons lire aussi, et ceci pris au hasard : la sauvegarde des espaces verts, le classement et/ou la protection des sites de valeur écologique, la surveillance des abattages, la réalisation d'un système de cautionnement des arbres à charge des entrepreneurs, le droit à la concertation, le droit de participer à la prise de décision...

Ces trois dernières années, le Comité s'est efforcé de suivre et de faire appliquer au mieux cette vision de ses fondateurs.

Comme notre avenue est régionale, nous ne pouvons malheureusement que formuler des "souhaits". La Commune d'Uccle et son Bourgmestre n'ont qu'un avis ; et la Région, à travers son Ministre régional, le droit de décision. De ce fait, ce qui est essentiel pour les riverains, un cadre de vie paisible et constant, des services de transports en commun performants et visuellement acceptables (sans publicité, par ex.) et sans pollution sonore ni vibration, sont des notions qui ne sont pas tenues en compte par la Région, dont dépendent tant la

réalisation des projets de la Stib que l'aménagement de l'avenue. Le Comité se réjouit d'avoir gardé les marronniers quelques années de plus, se réjouit d'avoir évité les métaséquoias, d'avoir évité la défiguration de l'avenue par une troisième voie de tram ou par le mega-terminus planifié près de la place Vanderkindere.

Le Comité – aussi bien que notre Bourgmestre – regrette infiniment de n'avoir eu aucun pouvoir pour empêcher le désastre sur le Rond-Point Churchill.

Incompréhensible, car totalement à l'encontre du fonctionnement minimalement efficace pour la Stib.

Par contre, notre suggestion de déplacer vers la station de métro Albert le transfert actuel de ce rond-point sera opérationnelle dans deux ou trois ans. Malheureusement, les arbres abattus sur les quais par la Stib auront disparu.

Le Comité regrette aussi le choix du platane, alors qu'aussi bien le Comité que le Bourgmestre et la Ministre DUPUIS préconisaient le tilleul, à défaut du marronnier.

Le Comité Churchill et le Comité Tervuren, soutenus par plusieurs associations de défense du patrimoine, lancent un vaste projet de protection des grandes perspectives bruxelloises.

Dans cet ordre d'idées, nous préconisons que soient revus de toute urgence les plans d'aménagement des avenues Albert et Churchill. Ces avenues sont gérées par la Région de façon totalement différente quant à leur aménagement futur. Nous demandons avec insistance que Albert et Churchill restent, comme maintenant, un seul axe visuel de plantations, luminaires et infrastructures. Un axe, du Parc Duden au Bois de la Cambre, avec un seul projet urbanistiquement vert; et ce, dans la ligne de ce que préconise aussi la Commission Royale des Monuments et Sites lorsqu'elle parle de continuité urbaine.

Le Comité Longchamp-Messidor
Anita NYS, Présidente

UNE IDÉE DE CADEAU



**Publié en 1992
par notre
association
avec l'accord
de l'éditeur
Gallimard,
ce petit livre
de GIONO a été
illustré pour nous
par Serge CREUZ**

L'écrivain avait offert ce texte à l'humanité.
« Ce que j'ai écrit de plus humain », disait-il, afin que le plus grand nombre de gens – dont les jeunes – puissent apprécier la valeur éthique du message.

Disponible
au prix (coûtant) de 2,5 euros
(+ 1,08 euros, si frais d'envoi)
chez Jacques NIFFLE,
avenue Bel-Air 25/5 à Uccle
(tél : 02.344.41.51)

LE GROESELBERG : COMBAT DU COMITE DE QUARTIER

Depuis près de deux ans, le comité de quartier du Groeselenberg (cfr LETTRE n°54 et n°55) s'est activement investi dans l'étude des nombreux projets immobiliers qui pourraient affecter la qualité de vie des quelque 700 habitants domiciliés entre l'Observatoire et l'avenue De Fré. Nous revenons sur les principaux dossiers suivis au cours de l'année écoulée.

La situation actuelle : un environnement peu bâti et des constructions au gabarit limité

Avant de parler des dossiers traités par le comité au cours des derniers mois, je voudrais resituer le Groeselenberg dans son environnement. Le site dit du Groeselenberg, délimité par le Groeselenberg, les avenues Houzeau, Circulaire et Statuaires, est situé sur l'un des îlots les plus étendus (20 ha) de la partie Nord du territoire communal d'Uccle. C'est un site exceptionnellement dégagé et verdurisé, à proximité de l'Observatoire, avec son château, la clinique et l'école des Deux Alice implantée sur une large parcelle de terrain, reliant le Groeselenberg, l'avenue des Statuaires et l'avenue Circulaire. L'îlot se caractérise par un habitat au gabarit limité (dans 93% des cas, l'habitat est constitué de maisons composées d'un rez-de-chaussée, de deux étages et de combles), implanté avec une zone de recul par rapport à la voirie (dans 88% des cas), présentant une diversité de styles (48% de villas ou trois façades, 40% de maisons en ordre semi-continu ou continu, 7% d'immeubles de taille réduite, comprenant en moyenne 7 à 8 logements) et formant un ensemble harmonieux et implanté dans une zone aérée. L'intérieur de l'îlot com-

porte une importante superficie non urbanisée, qui sert de pâture pour moutons, ainsi qu'un couvert végétal et des vergers.

De nombreux projets immobiliers

Depuis 2003, plusieurs projets de lotissement et reconversion du site sont en cours d'étude. L'ensemble des projets pourrait entraîner au total la création de plusieurs centaines de logements supplémentaires !

Les projets suivants sont en cours de réalisation ou envisagés à court ou moyen terme :

- extension de la maison de repos L'Olivier ;
- lotissement de parcelles sises à front du Groeselenberg et de l'avenue des Statuaires ;
- promotion immobilière du site entourant la Clinique des Deux Alice, prévoyant 18.624 m² de plancher, répartis sur 10 immeubles à appartements ;
- reconversion de la Clinique des Deux Alice : 15.797 m² pour 110 à 130 logements ;
- reconstruction et agrandissement de l'école des Deux Alice ;
- à terme, déménagement et réaffectation du centre d'étude vétérinaire (Cerva).

Projet de réaménagement de la voirie du Groeselenberg

La Commune envisage un réaménagement de la partie supérieure de la voirie du Groeselenberg, depuis la Clinique jusqu'à l'avenue Houzeau. Notre comité regrette le rétrécissement des trottoirs au profit d'un élargissement de possibles emplacements de parkings, ainsi qu'un déplacement de l'axe de la voirie vers le côté pair sur le tronçon compris

entre le n° 1 du chemin de la Source et le n° 150 du Groeselenberg. La raison invoquée, à savoir : permettre un élargissement du trottoir devant la Clinique à la hauteur de l'arrêt de bus n'est pas justifiée. En effet, avec le départ de la Clinique des Deux Alice, cet arrêt de bus ne serait pas maintenu. Par ailleurs, nous demandons depuis plus de deux ans - sans être entendus à ce jour - qu'un passage pour piétons soit installé avenue De Fré, au bas du chemin de la Source, pour permettre de rejoindre à pied l'école Notre-Dame des Champs ou le sentier de la Fontaine.

Elaboration du Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) n° 64

Soutenu par la demande pressante que notre association avait exprimée, le Conseil communal a pris la décision, en novembre 2007, d'entamer une procédure d'élaboration de PPAS sur l'îlot Groeselenberg- Houzeau-Circulaire-Statuaires. Un an après, un auteur de projet (Grontmij Brussel N.V. à Grand-Bigard) a été désigné et va entamer ses travaux. Face aux nombreux projets immobiliers, l'élaboration d'un plan constitue une avancée majeure pour les habitants, car il permet, par une vision globale du site, de garantir un aménagement équilibré de l'îlot en termes d'implantation, de densité et de typologie, ainsi que de mise en valeur du paysage et du relief. Il permet aussi d'assurer une bonne répartition des accès et une bonne accessibilité de tous les sites à reconvertir.

En vue de l'élaboration de ce plan, notre association a mené un important travail d'étude et de recensement de l'habitat existant et a établi les priorités suivantes :

1. Maintenir le caractère ouvert et accessible aux riverains des voiries et chemins situés en intérieur d'îlot. En effet, il existe, au profit des habitants du quartier, une servitude piétonnière d'accès à la chapelle de L'Olivier et à l'avenue des Statuaires depuis la rue Groeselenberg.
2. Maintenir le maillage vert à front de voirie tant du côté Groeselenberg que Circulaire. Du côté Groeselenberg, de grands arbres au feuillage dense, dont plusieurs sont remarquables, séparent les bâtiments de la clinique au gabarit important des bâtiments du reste de la rue. Ils constituent l'entrée historique du site des Deux Alice et doivent être conservés.
3. Préserver les bâtisses remarquables ou d'intérêt historique, en particulier la maison de l'aumônier, qui date de 1886 et contribue au caractère du site, ainsi que les bâtiments du béguinage.
4. Limiter les gabarits et la densité des nouvelles constructions. Le rapport plancher/sol net sera limité à maximum 0,50 pour l'ensemble de la zone.
5. Interdire les doubles ou triples utilisations d'une même parcelle de sol par des lotissements successifs et garantir le caractère pérenne des espaces verts communautaires et des coefficients de densité. Cette préoccupation fait référence à la pratique, que l'on a pu constater au cours des dernières années, d'utilisation successive d'une même surface non bâtie contiguë à une parcelle sur laquelle un projet de construction est envisagé, pour justifier des dépassements des coefficients de densité dans le cadre de ce nouveau projet. Le PPAS devra prohiber de telles pratiques.
6. Répartir le trafic automobile en tenant compte des capacités d'absorption des différentes voiries entourant l'îlot.



L'entrée du site des Deux Alice et la maison de l'aumônier.

Notre démarche et les 21 propositions que nous avons largement diffusées et adressées aux autorités communales et régionales s'inscrivent dans le contexte de la participation active des habitants au développement local, et rencontrent 8 axes de développement prioritaires exposés tant dans les outils urbanistiques établis au niveau régional – Plan Régional de Développement (PRD), Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) et Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) – que dans les outils communaux – Plan Communal de Développement (PCD). Nous espérons qu'il en sera largement tenu compte !

Rejet du projet de promotion du site entourant la Clinique des Deux Alice, introduit par l'asbl Sœurs de la Charité.

Ce projet de construction de dix immeubles à appartements tout autour de la clinique a suscité de vives protestations et une mobilisation générale des habitants du quartier. Le comité souhaite que les différentes priorités qu'il a relevées dans le cadre du projet de PPAS n°64 soient suivies. L'objection fondamentale à l'encontre de ce projet est que le site

ne peut être aussi densément bâti, mais qu'il faut tenir compte des bâtiments déjà existants sur les parcelles voisines, et en particulier de la clinique. Rapportés à la taille actuelle réduite de la parcelle sur laquelle ils sont situés, ces bâtiments de la clinique présentent un dépassement de la densité acceptable, le rapport entre le plancher et le sol s'élevant à 1,34, soit plus de trois fois la moyenne de l'îlot ! Ce dépassement se reporte sur les parcelles contiguës qui doivent dès lors présenter une densité inférieure. Il en résulte que, si le bâtiment de la clinique conserve son gabarit actuel, d'importantes surfaces non bâties et espaces verts doivent être créés et maintenus tout autour de la clinique et, en particulier, à front du Groeselenberg, qui sera converti en jardin de quartier. Sur l'ensemble des surfaces entourant la clinique, le solde constructible est de 6.500 m², comparés aux 19.000 m² sollicités par l'asbl des Sœurs. Par ailleurs, le gabarit des immeubles projetés est tout à fait excessif et surdimensionné par rapport au gabarit moyen des maisons unifamiliales qui composent la toute grande majorité des habitations du quartier.



La pâture en intérieur d'îlot

Considérant les remarques importantes émises sur le projet par les habitants et leurs conseils, la Commission de concertation a rendu un avis défavorable.

Rejet du projet de reconversion de la clinique des Deux Alice et de promotion des parcelles voisines, introduit par Beaufort House

Ce projet visait à la fois la reconversion de la clinique en 130 logements et la construction d'un ensemble de maisons uni- ou bi-familiales sur les parcelles voisines. La demande portait sur un ensemble de parcelles, dont le promoteur Beaufort House n'est pas propriétaire (seuls 20% de la surface lui appartient).

Prendre en compte les parcelles voisines non bâties pour justifier un dépassement important de la densité dont le promoteur est propriétaire est inacceptable. Suivant ainsi notre avis, la Commission de concertation a considéré qu'elle n'avait pas à examiner la demande introduite. A noter par ailleurs que ce projet visait à donner un caractère privé à l'ensemble du site, en le clôturant et en installant des portails d'accès grillagés. Ce faisant, il méconnaissait la servitude d'accès au profit des habitants du quartier. Le site des Deux Alice est en effet, depuis plus de 70 ans, d'accès public ; enfin le SIAMU a

exigé que la maison de repos « L'Olivier » soit pourvue d'un double accès public aux voiries. Comme nous l'avons déjà indiqué, ce caractère public du site doit être impérativement garanti : il permet de renforcer la convivialité et l'intégration des nouveaux habitants dans le quartier ; il favorise les relations inter-générationnelles entre tous les habitants, qui se retrouvent régulièrement pour des déjeuners festifs et animations de quartier, et permet de promouvoir l'esprit de quartier : convivialité, solidarité, accueil des nouveaux habitants.

Lotissements à front du Groeselenberg et de l'avenue des Statuaires

Deux permis de lotir, portant les références 465 bis et 466 bis, ont été délivrés après enquête publique en 2004. Ils permettaient la construction d'un total de 40 logements, 22 à front de l'avenue des Statuaires et 18 à front du Groeselenberg, pour un total de 5.479 m². Fin 2007, une nouvelle version « ter » de permis de lotir a été obtenue par la SA Statuaires, nouvelle propriétaire des parcelles. Les modifications ont été considérées comme minimales par la Commune, qui a décidé de ne pas lancer de nouvelle enquête publique. Des permis d'urbanisme ont été sollicités par la suite, dont l'un a déjà été

obtenu pour les Statuaires. En ce qui concerne le Groeselenberg, une demande de permis vient juste d'être déposée. Sur base d'un premier examen sommaire du dossier, plusieurs anomalies semblent exister, ce qui nécessite incessamment une analyse approfondie du projet.

Conclusion : des promesses d'un maintien de la qualité de vie ?

Au terme de cette année, les habitants du quartier ont manifesté des sentiments très partagés : certes, nous avons été entendus au cours d'entretiens avec les services de l'urbanisme et lors de 3 commissions de concertation qui ont étudié en détail nos arguments et pris en compte nos craintes. Un PPAS n°64 est à présent en cours d'élaboration et permettra d'avoir une vision globale du site, ce qui est souhaitable. En revanche, nous exigeons que les permis d'urbanisme respectent scrupuleusement les prescriptions des permis de lotir accordés. Nous nous opposons à un rétrécissement des trottoirs du Groeselenberg et regrettons qu'un passage pour piétons n'ait pas encore été prévu au bas du chemin de la Source. Enfin, nous tenons à remercier tous les membres et sympathisants de notre comité, qui ne cessent de nous manifester leur soutien : ils nous ont permis, tous ensemble, de raviver les valeurs qui nous sont chères et notre esprit de quartier, et de renforcer les liens qui nous unissent. C'est là aussi l'un des objectifs de notre démarche citoyenne !

*Pour le comité de quartier
du Groeselenberg,
Vincent SCORIELS*

Pour tous contacts :

Jean LESEUL

Tél : 02/375.06.29

E-mail :

leseul.hendrix@belgacom.net

L'école ... à vélo

Lorsque notre fils aîné est entré au Collège, notre réflexion s'est portée sur un moyen de locomotion qui mettait en œuvre la seule force motrice du jeune, c'est-à-dire ses jambes ! (marche, vélo, trottinette, ...) ; et notre choix s'est porté sur le vélo comme le moyen de transport privilégié.

Différents critères ont guidé ce choix :

- La proximité de l'établissement scolaire.
- L'autonomie et le développement de la confiance en soi et, dès lors, l'apprentissage d'un comportement responsable sur la route et l'apprentissage des règles de sécurité.
- Le facteur santé nous a semblé également important et cette option implique une gymnastique quotidienne et naturelle.
- Le vélo permet aussi d'alléger la charge à transporter sur le dos.
- La volonté de se détacher d'une dépendance à des facteurs extérieurs et d'acquérir une autonomie de déplacement indépendante des horaires.

L'idée reçue en ce qui concerne l'usage du vélo a la vie dure :

Son usage est dangereux !

Le cercle vicieux est en route !

- Les parents sont inquiets.
- Les parents conduisent leurs enfants à l'école en voiture.
- Le trafic automobile augmente.
- Les accès aux écoles sont moins sûrs.

Il faut briser ce cercle, car les avantages sont réels :

- Indépendance familiale (enfants et parents).
- Convivialité accrue entre jeunes.
- Gain de temps et d'argent.
- Diminution de l'empreinte écologique (c'est d'actualité !)
- Santé des jeunes ados.

Notre expérience familiale est globalement positive, mais nous avons hélas constaté que l'usage du vélo était limité à une poignée de jeunes dans l'établissement fréquenté par notre fils.

Nous avons voulu en connaître les raisons.

Certaines liées aux risques ont été évoquées plus haut, mais il y en a d'autres.

Avant tout, il est clair que les instances scolaires et intra-scolaires (Association des parents) n'ont pas une politique d'incitation à la mobilité « active » des jeunes, lesquels ne sont par ailleurs pas demandeurs car l'effort physique quotidien est exigeant.

De plus, les « parcs sécurisés & équipés » pour les vélos sont souvent inexistantes.

Des « facilités » pour les cyclistes doivent être mises en place (casier pour casque et cape de pluie).

En ce qui concerne les aménagements communaux, des avancées ont été réalisées :

- Zones 30.
- Bandes cyclables (peu sûres car non protégées).
- Contresens, appelés « Sens Uniques Limités » (SUL).
- Sas vélo aux carrefours.

Il faut néanmoins aller plus loin :

- Mettre en place des itinéraires sécurisés et balisés de divers quartiers d'Uccle vers les écoles.
- Autoriser le transit par les parcs communaux aux heures scolaires.
- Créer des séances d'information par la police, comme cela se fait déjà dans les écoles communales (en 5^{ème} et 6^{ème} primaires).
- Promouvoir activement le vélo (action des instances communales, ministérielles et scolaires).

Nous devons, nous parents, agir afin que des actions concrètes soient prises à tous les échelons.

C'est à ce prix que des changements se réaliseront et cela au bénéfice de tous, mais avant tout de nos enfants qui construisent dès aujourd'hui le monde de demain, le leur !

En conclusion, il est clair que le développement de la mobilité des jeunes se trouve surtout entre les mains des parents, de nous tous, les conducteurs dont le comportement doit changer afin que nos rues puissent redevenir un lieu de rencontre et de BIEN-ÊTRE pour tous

Luc MAURER



Si tous les jeunes faisaient comme eux, la congestion automobile diminuerait !

LE BOIS DE VERREWINKEL

Il y a quelque temps déjà, nous avons présenté une synthèse concernant le site classé et site Natura 2000 du bois de Verrewinkel ⁽¹⁾. Au cours des deux dernières années, nous avons suivi tous les sujets concernant la « petite Forêt de Soignes ».

Nous avons continué à faire connaître et apprécier le bois, notamment à la faveur de plusieurs visites organisées, avec pour guides Daniel GEERINCK, Stefane VANWIJNSBERGHE ou Elisabeth FAUVILLE. On trouvera les échos de ces visites dans notre site web – actuellement en voie de réorganisation.

La question des égouts a de nouveau retenu notre attention. Nous étions présents à la commission de concertation du 15 octobre dernier, qui devait se prononcer sur un projet de gigantesque collecteur de Drogenbos à Uccle. En fait, en marge d'un avis favorable, la Commission a demandé des études complémentaires, étant donné que le projet, tel que dimensionné, ne pourrait peut-être pas contenir tout le trop-plein, destiné au Verrewinkelbeek. La Région devra déterminer le calendrier des études complémentaires et une nouvelle commission de concertation aura lieu : dans un an ? On notera que la Commune d'Uccle a déjà prévu un réaménagement de la voirie et des trottoirs le long de la rue de Percke, « de façon à conserver le caractère pittoresque de l'environnement ». Mais nous ne sommes pas encore à la solution du problème de l'écoulement des eaux dans le bois, et nous demandons avec insistance qu'une solution, même provisoire, soit adoptée.



Les lecteurs de la « Lettre aux habitants » sont informés du projet d'abattage d'arbres au Bois de Verrewinkel, paru dans le dernier numéro de cette lettre. Nous avons, en effet, été tenus au courant de ce projet, comme nous l'avons été pour le projet de parking de la rue de Percke. Nos amis ont été étonnés de voir apparaître – au mois d'août – un boulevard large de quelque 3 mètres et long de quelque 150

mètres, qui avait un air de béton. Sur place, nous avons pu constater avec G. LEWY qu'il s'agissait apparemment d'un mélange de terre et de gravier.

A ce sujet, Bruxelles-Environnement, qui craignait des ornières importantes lors du débardage, écrit à G. LEWY que le « renforcement a été réalisé par le placement d'un empierrement porphyre de forte granulométrie,



L'entretien d'un bois nécessite, hélas, des abattages ...

qui devra être maintenu ; des interventions ultérieures, nécessitées par la gestion courante du bois, étant inévitables. Nous comprenons que vous teniez spécialement au caractère 'sauvage' du bois, mais nous pouvons vous rassurer sur le fait que, d'un point de vue paysager, le chemin sera intégré – voire 'digéré' – par le bois, les feuilles mortes se déposant sur l'empierrement et le terreau s'immiscant entre les pierres. Notre conviction résulte de notre expérience dans d'autres espaces naturels que nous gérons, que ce soit la Forêt de Soignes, le Bois du Laerbeek, le Bois de Dieleghem ».

On peut donc espérer que ce sentier – et les autres – resteront en « feuillus », ce qui avait toujours été annoncé.





Quel site merveilleux ! Combien d'Ucclois le connaissent-ils ?

Les Amis du Bois de Verrewinkel étaient également présents lors de la vente publique du 9 octobre, à la Maison haute de Watermael-Boitsfort. Mais le lot n° 10, concernant le Verrewinkel, n'a pas trouvé de preneur, et la vente est dès lors reportée à octobre 2009. D'ici là, la Commune d'Uccle devrait dégager les lisières du bois.

Si aucun abattage organisé n'a eu lieu depuis des années, il faut se poser la question de savoir comment des abattages seraient encore organisés à l'avenir, et si le plan de gestion comportera des indications à cet égard.

En pratique, nous en sommes encore à la préparation des réglementations Natura 2000, mais la zone spéciale de conservation n° 2 (ZSC2), qui concerne Uccle, sera traitée en priorité. Ultérieurement, un plan de gestion spécifique pour le

Verrewinkel sera mis au point et soumis à l'enquête publique. Mais nous n'en sommes pas encore à ce stade.

Une autre de nos préoccupations portait sur le « terrain de sports » qui se situe entre la rue de Percke et le bois de Verrewinkel. Il était, en effet, question d'en faire un terrain de football ; ce qui aurait posé un problème du point de vue de Natura 2000 à cause des éclairages importants prévus pour les nocturnes. Le projet a été abandonné et le terrain est maintenant occupé par le sympathique Pompom Poney qui, moyennant des autorisations à finaliser, fonctionnerait bientôt en permanence pour les enfants de 3 à 7 ans.

Rappelons qu'historiquement, les Amis du Bois de Verrewinkel suivent aussi la situation au bois de Buysdelle, au Domaine de la Tour de Freins ⁽²⁾ et au bois de Percke.

Après l'abattage à Buysdelle, nous sommes intervenus à de nombreuses reprises pour que les grumes soient évacués. Nous espérons que l'évacuation à Verrewinkel ne prendra pas un temps infini et que les chevaux auront fait leur travail.

Le problème de l'entretien du bois est posé étant donné que, sous couvert de protection de la biodiversité, l'exploitant se limite à enlever les grumes.

*Pour les Amis du Bois
de Verrewinkel,*

A.Deschutter@skynet.be
Verrewinkel@skynet.be

⁽¹⁾ Lettre aux habitants, n° 48, juin 2006.

⁽²⁾ Sur Latour de Freins, voir la superbe étude parue dans Ucclesia, septembre et novembre 2008.

L'A.C.Q.U. et l'élargissement du RING NORD

Il y a 30 ans, l'ACQU a combattu, avec succès, le projet de construction du RING SUD.

Aujourd'hui, c'est le dédoublement du RING NORD qu'il faut dénoncer comme un mauvais projet. Certes, la congestion automobile, et par conséquent les pertes économiques, sont telles qu'il est urgent de trouver une solution. Cette solution doit être pensée dans le long terme et dans la cohérence avec la volonté déclarée de réduire la pression automobile. C'est loin d'être le cas. Ce RING NORD ne traverse pas Uccle, mais les répercussions de son élargissement ne seraient pas sans conséquences pour tout Bruxelles.

Notre association s'est constituée à l'époque où on commençait à parler de la construction du Ring ceinturant Bruxelles, et notamment sa partie sud reliant Drogenbos au boulevard du Souverain. Elle s'est livrée à une étude très sérieuse, publiée sous le titre « Le PERIPHERIQUE SUD – Un Livre Blanc »⁽¹⁾, mettant en balance les avantages et inconvénients d'une telle construction, en ayant en particulier égard aux habitants d'Uccle. Les conclusions étaient évidentes, en tout cas évidentes pour ceux qui s'étaient penchés sur les différents aspects de la problématique et pas seulement sur la fluidité du trafic. Il faut dire qu'au milieu des années 70, on en était encore au « tout à la voiture », au slogan « Mon auto, c'est ma liberté ». On en est revenu. Mais il y a 30 ans, il n'a pas été facile de convaincre le monde politique, ni même un certain nombre d'habitants, sur les méfaits qu'aurait engendré ce Ring Sud. Il aurait fortement encouragé le recours à la voiture

et accru le parc automobile à une époque où on essayait – déjà ! – de freiner la pression automobile. En plus, il aurait « déchiré » Uccle, il aurait constitué un mur séparant complètement différents quartiers. Finalement notre association est parvenue à convaincre que ce Ring n'était pas un bienfait ni même une nécessité. Et aujourd'hui, le sentiment très majoritaire des habitants du sud de Bruxelles est qu'on a bien fait de renoncer à cette construction.

Tout ceci pour dire que maintenant que le Gouvernement flamand veut dédoubler le Ring au nord de Bruxelles (globalement, passer de 6 à 12 bandes), l'ACQU ne peut rester indifférente. Ce n'est pas parce que cela se passe à 10 km qu'il faut « rester au balcon ».

Les données ne sont pas identiques : si le Ring Nord ne « déchire » pas l'habitat urbain comme c'eût été le cas à Uccle, le problème lié au trafic automobile est le même et est considérablement plus inquiétant. C'est qu'aujourd'hui, le parc automobile s'est tellement développé que la pression est infiniment plus forte qu'il y a 30 ans. Quand, à l'époque, on se plaignait de « bouchons », on ne savait pas ce que ce terme pouvait vraiment signifier. Et si on continue dans la même voie, il ne faudra plus longtemps pour qu'on doive remplacer le mot « mobilité » par celui de « immobilité ».

Pour en revenir au Ring Nord, **notre association a adressé aux responsables du projet** pour le Gouvernement flamand (avec copie au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale) **une lettre dans laquelle elle com-**

mence par reconnaître la gravité de la situation au nord de Bruxelles : la saturation du Ring est telle qu'il est grand temps de chercher des mesures de désengorgement. Ce « bouchon » presque permanent coûte une fortune à nos entreprises, pollue l'atmosphère au-delà de toute mesure, engendre l'agressivité et le stress des automobilistes, etc...etc....

Mais ce constat ne nous amène pas – et cette fois nous sommes très loin d'être seuls ! – à approuver le projet d'élargissement du Ring. Nous avons émis 4 critiques :

A) **La critique la plus fondamentale** est celle-ci : **loin de réduire le trafic, le projet va l'augmenter.** En effet, il est établi que plus on facilite les déplacements routiers, plus on en crée de nouveaux ; c'est un simple phénomène « d'aspiration ». Quand on crée de nouvelles voiries, de nouveaux emplacements de parking, etc..., on incite les automobilistes à recourir à la voiture. La fluidité du trafic est donc à terme une illusion. Certes, beaucoup de déplacements en voiture sont nécessaires, sont justifiés professionnellement, ne peuvent être réalisés autrement. Mais nombreux sont ceux qui pourraient être évités ou pour lesquels le transport en commun serait mieux indiqué. On est, hélas, à une époque où le recours à la voiture est considéré en toutes circonstances comme normal, le transport en commun étant réservé à ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ne sont pas pressés... L'élargissement revient à la politique du « tout à la

voiture » qu'on a connu pendant des décennies et qu'on reconnaît maintenant comme une mauvaise solution et dont on essaie de se défaire. Sans compter que les conséquences seront contraires aux engagements auxquels la Belgique a souscrit au plan international. Et même en faisant abstraction de pareils engagements, nous avons tout intérêt à lutter contre la destruction de l'environnement (gaz à effet de serre, pollutions de toutes sortes, biodiversité, etc...). Ce projet est donc un retour en arrière, dont on sait qu'il aura des conséquences désastreuses. Bien plus – comme l'a expliqué l'administrateur-délégué du bureau d'études STRATEC, spécialiste en la matière – l'élargissement n'aurait d'impact positif sur le trafic que pendant 5 à 10 ans, soit un court terme. Quand on imagine les nuisances incalculables qui résulteraient d'une telle construction, sans parler de son coût astronomique, on ne peut que se dire que le projet devrait être soigneusement repensé.

B) Une 2^{ème} critique concerne le « saucissonnage » du dossier : en effet, le projet total comprend 3 tronçons totalisant plus de 10 km (de l'autoroute de Liège à l'autoroute de Gand). Pourquoi ne pas avoir considéré l'ensemble dès le début ? Pourquoi n'avoir mis à l'enquête publique qu'un tiers du projet (entre la E 40 de Liège et le pont de Vilvorde) ? Il faudra quand même considérer les deux autres tiers. Il tombe en particulier sous le sens que l'élargissement d'un tronçon va créer un goulot d'étranglement si le tronçon suivant n'est pas élargi. Le fractionnement du dossier en 3 sous-dossiers n'est pas une démarche correcte. Il n'est

même pas innocent : on cherche ainsi à éviter que le public ne perçoive l'ampleur réelle du projet global, et on espère qu'une fois l'élargissement débuté, il sera inévitable de le continuer. Cette procédure n'est pas acceptable et il convient de reprendre le dossier en prenant en compte la totalité du projet. Bien plus, si tout le chantier est destiné à être réalisé, le problème du goulot d'étranglement va se produire aux deux extrémités, ce dont le projet ne se préoccupe pas.

C) Une 3^{ème} critique est relative à **l'absence de collaboration avec Bruxelles**. Le Ring Nord est situé en région flamande, mais son élargissement aura nécessairement d'énormes répercussions sur la Région de Bruxelles-Capitale. Certes, le Gouvernement flamand a – tout récemment – estimé que les Bruxellois pouvaient donner leur avis. Ce n'est cependant pas suffisant comme collaboration. Ce projet mérite d'être examiné dans la perspective du Plan Régional de Développement, du Plan Régional de Déplacements (IRIS 2), et même des plans de mobilité des communes proches du Ring Nord. Il est notamment expliqué dans IRIS 2 (p.17) que l'amélioration sensible de la capacité du Ring fera repartir fortement à la hausse le trafic à destination de la région bruxelloise...

D) La dernière critique a trait à **l'absence d'étude suffisante** pour prendre une décision en connaissance de cause. L'étude TRITEL, sur laquelle se base le projet, est déjà ancienne (2000) et n'englobe pas tous les paramètres actuels de la mobilité. Elle n'est donc pas fiable et devrait être actualisée et complétée pour qu'on connaisse la situation actuelle.

Ceci permettrait de trouver la solution la mieux adaptée et qui est probablement à rechercher dans un meilleur développement des transports en commun ou encore mieux dans une combinaison de différentes mesures : par exemple, réserver le Ring au trafic de transit, repenser les transports locaux en modes alternatifs comme le développement du RER avec un réseau de bus plus fourni, la création de pistes cyclables (pour les courtes distances), une bande de circulation réservée aux voitures remplies, ...

Bref, toutes des mesures qui permettraient de réconcilier mobilité, développement économique et environnement; c'est cela le développement durable. Le service Milieu effectue un rapportage (MER) Vlaanderen doit avoir, pour le 26 novembre 2008, analysé les avis reçus, pris une décision et adressé ses directives aux auteurs du projet.

Puisse le Gouvernement flamand se ressaisir et rechercher une meilleure solution !

Denys Ryelandt
Vice-président ACQU

⁽¹⁾ Il existe encore, au siège de l'ACQU, de très nombreux exemplaires de ce Livre Blanc, en Français et en Néerlandais ; pour qui veut.

Vous souhaitez participer à la « Lettre aux habitants » ?

Envoyez vos articles et photos à Jacques NIFFLE, av. Bel-Air, 25/5, 1180 Uccle. jacques.niffle@belgacom.net



Peser sur l'avenir de Bruxelles

La société civile se mobilise !

Des organisations bruxelloises se sont réunies en une plate-forme pour discuter de l'avenir de Bruxelles. Il s'agit notamment de AULA MAGNA et BRUXELFORUM pour les associations citoyennes – BECI pour le patronat – ULB – VUB – FUSL pour le monde universitaire - BRAL et IEB pour les comités d'habitants – CSC et FGFB pour les syndicats ...

Elles invitent tous ceux que l'avenir de notre ville intéresse à participer à une réflexion de fond lors d'ETATS GENERAUX pour discuter de 16 thématiques qui ont été retenues.

Dans une 1^{ère} phase, une centaine de chercheurs universitaires présentent le travail en rédigeant des

fiches de synthèse suffisamment ouvertes pour permettre une grande liberté d'expression aux participants. La 2^{ème} phase consiste en la diffusion des fiches et leur mise en débat **8 lundis** (donc 2 thématiques par lundi) dans la soirée, dans divers lieux, à **partir du 12 janvier 2009**. Chaque thématique est placée sous la direction d'un coordinateur issu du monde universitaire. La dernière phase est un travail de simplification et de mise en avant des idées prioritaires à privilégier pour l'avenir de Bruxelles.

L'objectif est d'alerter le monde politique sur la vision dans le long terme qu'ont les habitants

de leur ville et d'ainsi peser sur le programme du futur gouvernement. Si les habitants sont présents en masse lors de ces forums, cela permettra aux coordinateurs d'établir des rapports circonstanciés reprenant les avis exprimés et d'établir, le 25 avril, un document qui sera fortement médiatisé.

Toutes les informations pratiques, dont la manière de s'inscrire et de recevoir une newsletter, se trouvent sur le site :

www.etatsgenerauxdebruxelles.be

**SOYEZ NOMBREUX
À PARTICIPER !
DU JAMAIS VU !**

LETTRES DE LECTEURS

Nous donnons ci-après copie d'un mail envoyé, le 21/9/2008, par Madame Sylvie STORME, d'Uccle, à notre Echevin des Travaux, de l'Urbanisme, de la Mobilité, de l'Environnement et de l'Informatique.

Objet : Danger sur la chaussée de Saint-Job.

Il n'est pas rare à Bruxelles et forcément à Uccle où je réside, quand on se déplace à pied, d'être empêchés de poursuivre son chemin sur les trottoirs, car ils sont entièrement ouverts pour cause de travaux.

Je suis malvoyante et marche avec une canne blanche. Il y a quelques jours, j'ai été obligée de marcher sur la chaussée de Saint-Job, à hauteur de la rue de Wansijn, durant environ 25m, car des travaux empêchaient le passage. Je me sens extrêmement insécurisée lorsque des voitures me frôlent à une fréquence élevée.

Trouvez-vous normal qu'il n'y ait pas de couloir protégé pour les piétons, lorsque des travaux empêchent le passage ? N'existe-t-il pas de réglementation dans ce domaine ? Et si oui, comment la faire respecter ? En tous les cas, j'appréhende de reprendre cette route pour aller faire mes courses. Je regrette beaucoup de ne pas pouvoir me déplacer en sécurité dans mon quartier, alors que déjà les trottoirs ne sont pas toujours faciles.

Je voulais me rendre au magasin Séquoia en venant de la rue Basse. Sur ce trajet, je suis très souvent gênée par des voitures garées devant le magasin animalier situé en face de l'avenue Dolez, ce qui représente un obstacle supplémentaire sur ce même trottoir.

Ndlr : Effectivement, l'article §3 du R.R.U. impose des mesures pour la protection des piétons.

Monsieur Thierry de CATER, d'Uccle, nous a écrit au sujet du trafic avenue De Fré :

Quelle mouche a donc piqué nos « gouvernants » pour qu'ils fassent de l'avenue DE FRÉ un axe prioritaire ? Une fois encore, le souci des navetteurs a prévalu aux dépens des riverains et de leur sécurité : chauffards ne ralentissant plus à l'approche des carrefours, quasi impossibilité de franchir un courant ininterrompu de véhicules aux heures de pointe. Ce qui confirme la politique du « tout à la voiture », fermement ancrée dans la mentalité de nos élus, malgré d'hypocrites déclarations électorales...

L'Association de Comités de Quartier Ucclóis

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg asbl

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

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62
tél. (P) : 02.375.57.48
tél. (B) : 02.538.72.71 (central)

Fond'Roy asbl

Dominique GRATON, av. Fond'Roy 41
GSM : 0473.71.32.63

Gracq + NoMo Ucclé

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28
tél. : 02.345.62.92

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,
av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42
tél. : 02.376.26.64

Mobilyce

Alain FUKS, av. du Lycée Français 11/19
tél. : 02.372.08.38

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20
tél./fax : 02.376.61.71

(P) : Privé ; (B) : Bureau

Parc Brugmann

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

Plateau Engeland-Puits

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

Protection et avenir d'Avijl

Georges INGBER, av. d'Andrimont 5
tél. : 02.374.95.83

Quartier Lorraine

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

Quartier Château d'Eau – Coq

Moutons – Poussins

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

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, Montagne St-Job 88
tél. : 02.375.11.96

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA - asbl

Stéphane ROYER, Montagne St-Job 28
tél. : 0496.70.64.51

Homborch / Tilleuls / Alisiers / Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21
tél. : 02.375.55.78

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31
tél. : 02.374.13.53

Verrewinkel-Engeland

Béatrice MAERVOET, rue Engeland 565
GSM : 0475.44.23.90

Président honoraire

Paul ANTOINE – av. J.&P. Carsoel 34, 1180
tél. & fax : 02.374.22.37 – paul.antoine@swing.be

Le conseil d'administration

Président

Bernard JOURET – av. de la Chênaie 79c, 1180
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A, 1180
tél. (P) : 02.374.97.03 tél. (B) : 02.538.51.31
fax (B) : 02.537.46.56 – d.ryelandt@avocat.be

Trésorier

Luc STURBELLE – av. A. Huysmans 209/11, 1050
tél. & fax : 02.649.49.59 – luc.sturbelle@skynet.be

Luc BERNARD – Av. Alphonse XIII 12, 1180
tél. : 02.374.44.35 fax : 02.374.95.01

ldbernard@skynet.be

Stéphane DAVIDTS – Montagne de St-Job 88, 1180
tél. : (B, direct) 02.373.57.01 – tél. : (P) 02.375.11.96
stephane.davidts@skynet.be

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29, 1180
tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préféré) : 0472.719.790 cepvdqa@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67, 1180
tél. & fax : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10, 1180
tél. : 02.343.21.97

(B) : b.maldague@credit-agricole.be

Géraldine MATT – 366 chée de Neerstalle, 1180
tél. : 02.376.79.34 – geraldine.matt@gmail.com

Jacques NIFFLE – av. Bel-Air 25/5, 1180

tél. : 02.344.41.51 – jacques.niffle@belgacom.net

Xavier RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97, 1180
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367, 1180
tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

Comité de lecture :

Jacques NIFFLE, Denys RYELANDT, Luc STURBELLE
et Luc BERNARD

N° de compte de l'ACQU :

310-0734318-17

e.mail : ucclecomites@ibelgique.com

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

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec l'aide
de la Communauté française de Belgique et de la
Région de Bruxelles-Capitale.



Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73

B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35
tél. : 02.375.40.94

Copropriétaires du Charlemagne

Lambert MARQUET, av. de l'Aulne, 95/8,
tél. : 02.332.16.28

Vivier d'Oie

Louise BECKERS, av. Latérale 43A
tél. : 02.374.13.56

Geleytsbeek

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

Observatoire - Vert Chasseur

Émile VAN KERCHOVE, av. du Vert
Chasseur 1 – tél. : 02.374.76.88

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

Errera - Dupuich - Jones

Jean DUMONT, av. L. Errera 63
tél. : 02.344.22.50

Gare d'Uccle-Stalle

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

Échevinage

Madame BARON, av. de l'Échevinage 21
tél. : 02.374.43.42

Uccle Nord-ouest

André ROBE, av. Maréchal Joffre 114,
1190 - tél. et fax : 02.345.65.71
robe.cme@swing.be