

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° 75
mars 2013**

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

Quelle convivialité pour quelle mobilité ?

INVITATION
à tous, à assister à
l'A.G. de l'A.C.Q.U.
le jeudi 18 avril
2013 à 20 h.
rue du Coq, 24

- **Éditorial :**
La participation citoyenne : on avance à reculons 2
- Preuves à l'appui, pour diminuer les embouteillages,
il existe une mesure simple : supprimer les routes ! 3
- De la zone 30 à la ville 30 6
- L'environnement au travers de sa perception
par l'enfant et le citoyen 9
- Critique de la déclaration de politique communale
par rapport à la mobilité 12
- Présentation du comité de quartier Vallée du Linkebeek 13

ÉDITORIAL

LA PARTICIPATION CITOYENNE : ON AVANCE À REÇULONS

Il y a 40 ans, évoquer une participation des habitants au processus décisionnel de leur cadre de vie urbain était révolutionnaire, politiquement incorrect dirait-on aujourd'hui. Il suffit d'ouvrir un journal pour constater que c'est devenu banal. C'est dans les années 70 que se sont constitués un peu partout à Bruxelles des comités de quartier ou des associations veillant à la protection de l'environnement, en réaction à la « bruxellisation » des années 60. L'A.C.Q.U., qui rassemble les comités uclois, est née en 1974, un an après Inter Environnement Bruxelles qui fédère l'ensemble des comités et associations de la région bruxelloise.

On pourrait penser qu'après quatre décennies, ce mouvement citoyen est devenu partie prenante dans la vie publique et qu'il a voix au chapitre ; pas pour décider puisque la décision ne peut appartenir qu'au pouvoir politique, mais pour être écouté. D'une certaine manière, c'est exact, mais pas comme on pourrait le penser.

Globalement – car il faut éviter de généraliser – l'impression qui domine est celle-ci : le mouvement associatif est très actif et le monde politique dit qu'il l'entend ... mais il n'en tient guère compte. Il faut dire que les médias relaient quotidiennement les critiques ou les suggestions des habitants, de sorte que le pouvoir politique ne peut faire comme s'il n'entendait rien. Et il est même de bon ton qu'il dise : les comités ont un rôle à jouer ; nous devons travailler avec eux ... Mais 9 fois sur 10, cela reste un vœu pieux ! Serait-ce parce que les comités d'habitants présentent des suggestions ineptes, ou irréalistes, ou contradictoires, ou nymbistes, c'est-à-dire égoïstes ? Parfois oui, mais quand même pas si souvent ! La vérité nous semble être à rechercher dans la volonté du pouvoir politique à décider seul, sans s'encombrer de discussions avec des « tiers ». Il est évident que de telles discussions pourraient être interminables et qu'on ne pourrait contenter tout le monde. Eux sont « experts » puisqu'ils ont la pratique et sont équipés, tandis que nous sommes « amateurs », sans expérience ni responsabilité.

A ceci s'ajoute la réaction, parfois même exprimée, que les mandataires sont représentatifs puisqu'ils ont été élus, tandis que les groupements d'habitants ne le sont pas. A première vue, c'est vrai : nous élisons « démocratiquement » ceux qui nous gouvernent et si nous n'en sommes pas contents nous n'avons qu'à

voter pour d'autres. Mais si on y regarde de plus près, où est notre choix ? où est la représentativité ? Lors des élections, nous nous trouvons devant des candidats qu'un petit comité dans chaque parti a placés sur la liste. Ces candidats sont le plus souvent ceux qui ont montré leur fidélité au parti, qui votent comme le parti l'exige, sauf les très rares cas où la liberté de vote leur est « rendue ! » Ces candidats ont promis monts et merveilles ... mais la nécessité de former des coalitions a pour résultat qu'ils doivent oublier beaucoup de ce qu'ils avaient promis ... Sans parler de ceux qui se présentent, sont élus, puis laissent leur place à un suppléant.

Il n'empêche que ceux qui ont été élus considèrent qu'ils représentent les habitants et même qu'ils ont reçu un blanc seing pour prendre les décisions. Ils ne redeviennent sensibles - mais si peu ! - à l'opinion des électeurs qu'à l'approche des élections car ce qui compte pour eux, c'est d'être réélus. Et pour certains, c'est même une nécessité pour ne pas perdre leur métier. Cette course à la réélection explique en partie pourquoi les politiques sont si souvent dans le court terme. Cette situation nous inquiète car notre avenir économique, écologique et climatique exige une réflexion approfondie dans le long terme.

Quant aux groupements de citoyens, généralement constitués de façon informelle, ils ne peuvent se targuer d'un quelconque mandat. Mais les habitants n'ont pas d'autre moyen, à côté des médias, pour se faire entendre collectivement. S'ils ne sont pas experts, sont-ils pour autant incapables de penser leur quartier avec une vision de l'intérêt général ? Dans les domaines de la mobilité ou de l'aménagement d'un quartier, n'ont-ils pas un savoir que n'ont pas les politiques ? Or, non seulement leurs voix ne sont pas entendues, mais souvent les pouvoirs publics se gardent bien de créer des espaces de dialogue. Certes, il y a des exceptions ; ne généralisons pas : il arrive qu'un échevin se mette à l'écoute des habitants avant de prendre une décision, mais c'est rare. Et il existe maintenant des enquêtes publiques et des « commissions de concertation ». Mais ces organismes portent une dénomination trompeuse car on n'y « concerte » pas : c'est simplement l'endroit où on peut dire, devant quelques représentants communaux et régionaux, ce qu'on pense d'un projet. Bien plus, dans beaucoup de cas, on a l'impression que ceux qui siègent dans ces commissions ont déjà pris leur décision avant d'entendre les habitants ; encore heureux si tous ceux qui siègent dans ces commissions ont lu les remarques formulées par écrit. Il suf-

fit de constater que les avis détaillés de ces commissions sont généralement rendus le surlendemain de la séance et ne rencontrent pas assez souvent les critiques. Quand la commission se réunit, il est presque impossible de modifier ce qui a déjà été ficelé.

Bref: progrès ou recul ? On est tenté de répondre : « un peu des deux ». Il y a d'une part un incontestable acquis par rapport à l'opacité qui régnait naguère. Une énorme prise de conscience s'est développée et un cadre légal a été créé. Mais n'est-on pas parfois dans l'apparence plus que dans la réa-

lité ? Et il y a plus dangereux : quand le mouvement associatif atteint son objectif, avec l'appui indispensable des médias ou par le recours à la justice, le pouvoir politique a la tentation de modifier les règles du jeu et à rendre plus difficile ou même impossible la contestation. Des exemples concrets tout récents ne manquent pas qui illustrent cette tendance à muse-ler la participation citoyenne. On vivrait alors de plus en plus dans un semblant de légitimité démocratique.

Denys Ryelandt

Preuves à l'appui, pour diminuer les embouteillages, il existe une mesure simple : supprimer les routes !

Notre association a le plaisir de reproduire un article qui vient de paraître dans le périodique d'Inter-Environnement Bruxelles « Bruxelles en Mouvements » n° 262. Derrière son ton provocateur, Jérôme Matagne ose des pistes qui méritent d'être prises au sérieux.

Si vous émettez l'idée de réduire la place dévolue aux voitures pour en allouer davantage aux piétons, aux cyclistes ou aux transports publics, on vous prédira les pires conséquences en matière d'embouteillages ou de trafic de transit dans les voiries locales. Pourtant, ces prévisions alarmistes ne sont pas vérifiées dans les faits. La Belgique et Bruxelles n'ont pas d'exemples à faire valoir mais, ailleurs en Europe, on recense des centaines de cas qui prouvent que la suppression de voiries aboutit à la modification des habitudes en matière de mobilité, et à des baisses sensibles du trafic automobile plutôt qu'à l'augmentation de la congestion. Un groupe d'universitaires britanniques a collationné les exemples et circonscrit le phénomène du « Disappearing trafic »^[1]. Une étude scientifique et fouillée démontre que consacrer davantage d'espace à la marche, au vélo et au transport public peut automatiquement rendre ces modes très attractifs et permettre un usage efficace du réseau de voiries tout en stimulant l'activité économique et en favorisant la convivialité.

On ne doute plus qu'accroître la capacité routière générale du trafic supplémentaire; mais il faut aussi accepter l'évidence de la proposition inverse : diminuer l'espace public alloué aux voitures permet de diminuer le trafic automobile. Pour convaincre les sceptiques, cette enquête universitaire recense plus de 70 situations disséminées dans 11 pays. L'étude ne se limite pas aux réaménagements de voirie planifiés qui prévoient des alternatives. Elle intègre un large panel de circonstances, prévisibles ou imprévisibles : mise

en piétonnier de quartiers entiers, création de sites propres pour bus, simple entretien de voirie, effondrements de chaussée, tremblements de terre, et même une route anglaise bombardée par l'IRA. Quelle qu'en soit la cause, l'effet est généralement similaire : les automobilistes sont forcés de modifier leurs habitudes.

Moins de routes = moins de voitures

Qu'observe-t-on ? Dans la grande majorité des cas, les embouteillages ont été beaucoup moins importants qu'annoncés car le volume global de circulation a sensiblement diminué. Cette baisse générale du niveau de trafic n'est pas constatée uniquement sur le lieu de la perturbation et aux alentours directs, mais dans un large périmètre. Elle s'explique par une modification de comportements des automobilistes. Il est donc faux de penser que les automobilistes camperont derrière leur volant quoi qu'il arrive, et qu'il n'existe pas d'alternative au bouchon ou à l'envahissement des petites rues locales. Il ne faut donc plus croire ceux qui nous disent que les automobilistes n'ont pas le choix, que le niveau de trafic automobile est fixé et immuable.

Attention, pas d'angélisme. Il ne faudrait pas tomber dans l'excès inverse et prétendre que, partout et tout le temps, il suffirait de diminuer la place des voitures et de donner la priorité aux autres modes pour résoudre tous les problèmes d'accessibilité. Toutefois, c'est pourtant souvent le cas... Et particulièrement

quand les réaménagements sont annoncés à l'avance, bien planifiés et qu'ils peuvent être adaptés dès leur mise en place. Certes, dans une minorité de cas, le trafic n'est que dévié vers d'autres voiries qui « roulent encore bien » ou déplacé à d'autres heures. Mais, en général, la conséquence observée est une modification des comportements de déplacement. Une modification dont les causes sont multiples et complexes, et qui n'est pas due au seul état de la route.

Changer de modèle

Ces changements de comportements recouvrent un très large éventail de possibilités. Il est bien sûr possible de changer de mode (marche, vélo, transport public, car-sharing,...), de diminuer la fréquence du trajet ou de combiner des déplacements. Il est également possible de changer de lieu de destination voire de ne plus se déplacer du tout. A plus long terme, certains envisageront même de déménager ou de changer de travail.

L'étude souligne avec force que cet éventail de possibilités s'offre quotidiennement et que le choix dépend de bien d'autres variables que du seul état de la route et de la circulation. Évidemment, lorsqu'une route est barrée, les automobilistes qui l'empruntent quotidiennement seront les plus affectés et risquent d'être réticents au changement. Toutefois, tous les autres n'y verront qu'un facteur supplémentaire à prendre en compte dans une décision qui dépend de

nombreux éléments. Il ne faut donc pas surestimer le potentiel impact négatif des projets d'aménagements des voiries et ne pas prendre pour argent comptant les cris d'orfraie des lobbys automobile.

Des dizaines d'exemples

Cette étude britannique analyse des dizaines de situations sur tout le continent, mais il n'est pas nécessaire d'aller très loin pour se convaincre. Il y a longtemps que la ville de Gand a transformé une grande partie de son centre en piétonnier et découragé l'usage de la voiture. Cela a libéré les bus, attiré les cyclistes et les piétons et encouragé la densité des services et des loisirs.

Trop souvent, quand on envisage d'ôter un privilège à la voiture (comme une diminution du nombre de parkings ou la création de sites propres pour tram), des voix s'élèvent pour dire qu'il est injuste et inefficace de punir les automobilistes si l'on n'offre pas d'alternative. Cette étude prouve que c'est inexact : c'est aussi la diminution de la place de la voiture qui permet l'alternative. Car le principal obstacle à l'utilisation du vélo est justement l'emprise de la voiture^[2]. Bien sûr, les transports publics peuvent être améliorés. Leur prix, leur fréquence et leur étendue laissent parfois à désirer. Ils sont des outils indispensables à l'accessibilité de chacun et au développement d'une ville polycentrique. Mais, même s'ils fonctionnaient mieux, vous trouveriez encore des défenseurs têtus du droit de rouler et de se parker. Le



A l'image du centre-ville de Bruxelles rendu récemment piétonnier, la convivialité et le dynamisme de la rue Xavier de Bue seraient très probablement améliorés si elle était de manière permanente interdite à la circulation automobile (tout en y maintenant des possibilités de livraisons)

ph. google

paradoxe est pourtant flagrant : tant que le tram n'avance pas, on préfère la voiture; mais tant que la voiture bloque le tram, le tram n'avance pas ! Par ailleurs, il faut remarquer que l'incantation au métro souterrain pour solutionner les bouchons est un appel indirect à consacrer toute la surface à la voiture individuelle...

Cercle vertueux

Si Bruxelles se rendait moins perméable au trafic automobile, elle encouragerait l'utilisation d'autres modes, et deviendrait immédiatement plus conviviale et confortable. A plus long terme, cela inciterait plus de gens à y vivre et à y ouvrir des commerces. A cette hypothèse, une partie des représentants des entreprises situées à Bruxelles prédisent le chaos, et brandissent la menace de la délocalisation. Nous pensons qu'elles se trompent, et ce, pour plusieurs raisons. Premièrement, moins de voiture n'équivaut pas à moins de flux ni à moins de vitalité économique, tout au contraire. Deuxièmement, l'image de la capitale européenne est et restera porteuse pour les entreprises, et cela d'autant plus si la qualité de vie y est renforcée. Troisièmement, le tout-à-la-voiture est une impasse. En effet, les entreprises qui s'implantent dans des lieux aisément accessibles en voiture et uniquement en voiture risquent d'organiser leur propre asphyxie, puisque la route attire la voiture et que nulle place n'est suffisamment ex-

tensible pour accueillir toutes les routes et toutes les voitures. Pour ces raisons, nous pensons que l'intérêt des entreprises est de s'implanter là où les travailleurs, les clients et les services sont nombreux.

A Bruxelles, depuis 50 ans, la fluidité de la circulation automobile est l'objectif de l'organisation urbaine. Si des plans vertueux de mobilité ont été votés par les deux derniers gouvernements, ils ne commencent que timidement à être mis en œuvre. Il est donc important d'inverser la vapeur et de rééquilibrer le partage de l'espace public. Cela dit, la réduction du trafic automobile ne peut pas être un but en soi. Il doit servir d'autres intérêts, plus généraux : la qualité de l'environnement, la convivialité, la sécurité, la santé, l'économie,... En réduisant le trafic automobile, il ne faut pas se focaliser sur la quantité de véhicules mais sur la qualité des nouvelles conditions pour les transports en commun, les piétons et les cyclistes ainsi que sur la qualité de l'espace public pour les personnes qui visitent, travaillent et habitent en ville.

Jérôme Matagne

1. S. Cairns, S. Atkins, P. Goodwin, Disappearing traffic? The story so far. Municipal Engineer, Volume 151, Issue 1, 01 March 2002.

2. ProVelo, enquête sur les obstacles à l'utilisation du vélo en ville, 2011. Disponible sur internet.

LES BOUCHONS EN LIÈGE MÉRITENT UNE SECONDE VIE ! MERCİ DE LES RÉCOLTER

Le liège est un produit naturel de grande valeur, difficile à obtenir (un hectare de chênes-liège ne produit que 80 à 120 kg de liège en 10 ans), et il mérite donc d'être recyclé. Chaque année, en Belgique, 180 millions de bouteilles sont débouchées et à peine 10 % des bouchons sont récupérés.

Depuis 1996, une asbl s'est spécialisée dans le recyclage. En 2012, environ 11 tonnes ont été ainsi récupérées rien qu'à Bruxelles. Les bouchons sont broyés en granulés qui sont vendus comme isolant thermique et acoustique dans la construction.

En les récoltant, on participe à l'**économie sociale** par la mise au travail de personnes handicapées ou qui ont de la peine à s'insérer sur le marché de l'emploi, **et on contribue à l'écologie durable** en évitant qu'un matériau d'une telle qualité ne serve qu'une fois; une seconde vie, comme isolant, permet des économies d'énergie.

Voici les **lieux de dépôt** à Uccle pour vos bouchons en liège (pas en plastique !); ils seront remis à l'asbl « Le Petit Liège – De Vlaspit » (www.recycork.be):

- Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25 (déposer à côté des sonnettes de l'immeuble).
- 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.
- Galerie Bascule (entrée intérieure du GB-Carrefour).
- Ecole ND des Champs, c/o
M. Serge MORIAU,
143 rue E. Cavell à 1180
(déposer dans le hall d'entrée de l'école).

DE LA ZONE 30 À LA VILLE 30

Les zones 30 constituent un premier pas vers une meilleure adaptation de la ville à ses habitants. La ville 30 veut étendre ce concept pour y améliorer la qualité de vie.

Les zones 30 à Uccle

La commune d'Uccle, comme les autres communes bruxelloises et villes du pays, a aménagé un certain nombre de zones 30.

Selon les informations recueillies sur base de la carte des zones 30 réalisée par la commune en mai 2011, environ 70 rues ou tronçons de rues sont concernées par des zones 30 situées aux abords d'écoles; qui

litique du fait accompli, à refuser de se donner les moyens de mener une politique active en faveur des usagers faibles, et révèle le manque d'ambition et de volonté de nos décideurs politiques.

La Ville 30

Les zones 30, aussi utiles soient elles, sont cependant limitées à certaines rues, au mieux à certains quartiers. Elles restent malgré tout des exceptions à la vitesse maximale permise en ville de 50 km/h.

Le concept de ville 30 consiste à étendre ces limitations de vitesse à l'ensemble d'un territoire urbain. Il se différencie d'une zone 30 par un renversement des



« Qu'est ce qui peut justifier qu'on roule à du 50 km/h dans une artère aussi densément habitée que la rue Mac Arthur ? »

pour plusieurs ne sont activées par des panneaux lumineux que lors des entrées et sorties d'élèves.

En outre, environ 120 rues et avenues d'Uccle sont concernées par des zones 30 à caractère permanent, non liées à la présence d'écoles.

A noter que la commune d'Uccle n'envisage plus d'étendre les zones 30, avec l'argument qu'il est impossible de les faire appliquer. Argument déjà entendu dans d'autres domaines, et qui nous laisse perplexes : ne pas réaliser des aménagements qualitatifs de notre cadre de vie qui pourraient être contraignants pour certains usagers sous le prétexte qu'ils ne seront pas respectés revient à accepter la po-

vitesse autorisées. Ce qui était l'exception en certains endroits devient la règle : 30 km/h est la vitesse de référence, partout; 50 km/h reste autorisé seulement sur certains axes de transit bien définis.

C'est bien d'un renversement de valeurs de la circulation qu'il s'agit. La ville 30 n'est plus réductible à un ensemble de routes, dont l'objectif premier de faciliter la circulation automobile; ce que les experts nomment la «fluidité». Elle n'a pas pour objectif d'améliorer cette fluidité, fut elle lente, mais bien de rééquilibrer les déplacements en faveur des usagers faibles, piétons et cyclistes.

Ceci implique une sérieuse évolution des mentalités :

l'automobiliste, qui occupe actuellement un rôle dominant dans la ville, sera amené à adopter une attitude plus citoyenne de partage de l'espace avec les autres usagers. La ville 30 prend d'ailleurs tout son sens lorsqu'elle s'accompagne d'autres mesures qualitatives, telles que pistes cyclables, espaces de jeux, sites propres pour les transports en commun, meilleures fréquences des bus et trams..

La ville 30 s'inscrit bien dans la préoccupation de l'ACQU pour une mobilité durable : aménager la ville, la commune en hiérarchisant le développement de la mobilité : en priorité, par l'encouragement des déplacements à pied, vélo et en transports en commun; moins polluants moins accaparants d'espace; et par la limitation du recours à l'utilisation de la voiture.

Le passage à la ville 30 impliquera de manier la carotte et le bâton : une politique dynamique et cohérente avec consultation et information des habitants et usagers; mise en place d'aménagements, en priorité là où la vitesse est systématiquement dépassée et ne pas se contenter de quelques panneaux et affichages lumineux. Mais ceux ci pourront être modulés en fonction des contraintes locales. En outre, la circulation de toute une ville étant limitée à 30 km/h, des aménagements lourds ne devront pas être réalisés partout, comme c'est le cas actuellement à l'entrée de chaque zone 30.

Quant aux irréductibles, ils devront être ramenés au bon sens par des sanctions,

Déjà, à l'étranger

Nos voisins, eux, l'ont bien compris. Depuis 1992, **Gratz en Autriche est ville 30; Vienne compte 1400 km de voiries en zone 30. Portsmouth en Angleterre; Cologne, Berlin et Munich sont devenues villes 30 pour près de 80 % de leurs voiries. Zurich, Berne, Bâle, Genève, Lausanne disposent de nombreuses zones 30; l'objectif est de transformer l'ensemble de ces 5 agglomérations en villes 30.**

En Italie, le centre de nombreuses villes est devenu une zone à trafic limité, réservée aux résidents et où la vitesse est limitée à 30 km/h. **Aux Pays-Bas**, la planification des vitesses est devenue automatique : toute voirie résidentielle qui n'est pas axe de transit est automatiquement limitée à 30 km/h.

En France, Lorient (62.000 habitants) est devenue ville 30; Angers (150.000 habitants) fera de même dans 2 ans.

Sécurité, économies

Une évidence qu'il est bien utile de rappeler : Plus la vitesse est élevée, plus le risque d'accident est important, et les conséquences en seront plus graves. C'est une loi de physique élémentaire : l'énergie ab-

sorbée lors d'une collision est proportionnelle au carré de la vitesse du véhicule !

L'IBSR (institut Belge pour la Sécurité Routière) insiste sur les avantages des limitations de vitesse en milieu urbain. A 30 km/h, la distance de freinage est divisée par 2 : 13 mètres, sur sol sec, (dont la moitié correspond au temps de réaction avant de commencer à freiner) au lieu de 28 m à 50 km/h. Autrement dit, une voiture à 50 km/h n'a pas encore commencé à freiner qu'une voiture à 30 km/h est déjà arrêtée.

La probabilité de décès est neuf fois plus élevée à 50 qu'à 30 Km/h. Aux Pays Bas, le passage à la ville 30 a entraîné une diminution des accidents de 42 % ; au Royaume-Uni de 60%; à Bruges, de 25 %.

Actuellement, la conduite est faite d'accélération et freinages pour essayer d'atteindre la vitesse maximale de 50 km/h entre les zones 30, les carrefours, les encombrements, feux de signalisation. Circuler à une vitesse réduite va entraîner un mode de conduite plus régulier.

Les expériences de villes 30 ont amené à constater des réductions de consommation et des pollutions qui y sont liées de 5 à 20 %, selon les cas de figure, et pour autant que la conduite adoptée soit fluide et anticipative.

Dans de telles conditions de circulation, la pollution générée par le bruit, considérée par beaucoup comme la principale nuisance, sera également réduite : de 2 à 3 décibels en moins, ce qui diminue fortement la perception de l'intensité du bruit.

Les différences de vitesse entre les différents usagers diminuent; le conducteur circulant moins vite élargit de ce fait son champ visuel et peut mieux anticiper les obstacles et les risques de dangers; il est plus attentif à son environnement, et mieux disposé à s'arrêter plus souvent.

De ce fait, piétons et cyclistes seront d'autant plus disposés à se déplacer qu'ils se sentiront en meilleure sécurité. En particulier, les enfants pourront prendre plus d'autonomie et se déplacer seuls, à vélo ou à pied, et les parents seront plus rassurés de les savoir dans un environnement moins exposé. Les personnes âgées et à mobilité réduite seront également plus en confiance pour circuler à pied.

Mieux, et c'est une des raisons d'être de cette mesure, l'amélioration des conditions de sécurité amènera à un transfert modal : des automobilistes seront encouragés à abandonner l'usage de leur voiture pour la marche, le vélo, les transports en commun.

30 plutôt que 50 : Quelle perte de temps ?

Il convient de relativiser l'argument souvent entendu de la perte de temps qu'entraînerait un circulation li-



« La rue Gatti de Gamond ».

mitée à 30 km/h maximum. Dans les faits, la vitesse d'une voiture circulant en ville se situe autour de 20 km/h.

Selon les normes établies (le cycle urbain normalisé, norme ECE -15), la vitesse moyenne réelle atteinte en milieu urbain dense, lorsque le 50 est autorisé, n'est que de 18,9 km/h, et de 17,3 km/h dans une ville 30. On peut donc en conclure qu'une diminution des limitations, de 50 à 30 km/h, soit - 40 %. provoquera une baisse de la vitesse réelle moyenne d'environ 10 %, et une hausse du temps de parcours de 10 %.

Et quand on sait que 65 % des déplacements à Bruxelles concernent des distances de moins de 5 km, on réalise que la perte de temps supposée sera marginale : parcourir 5 km dans les conditions de parcours décrites ci-dessus demandera 1 minute 35 secondes de plus dans le cas où la vitesse maximale est limitée à 30 km/h plutôt qu'à 50.

Uccle deviendra-t-elle une commune 30 ?

Faire d'Uccle une commune 30 ; voilà un projet ambitieux, qui permettra à nos rues et avenues de devenir un peu plus des espaces conviviaux où piétons et cyclistes trouveront mieux leur place.

Il s'inscrit logiquement dans la suite de l'étude réalisée par l'ACQU, «Uccle 2012-2018 vers une mobilité durable» : encourager et augmenter la part des déplacements à pied et à vélo, au détriment de l'automobile, dont l'usage doit diminuer; tant en proportion dans la part des modes de déplacements, qu'en nombre absolu.

Rappelons ici que le plan IRIS 2, voté par le gouvernement bruxellois en 2010, prévoit la réduction à 30 km/h de l'ensemble des voiries locales et des voiries inter-quartiers.

La commune d'Uccle dispose des ingrédients nécessaires pour devenir une commune 30 : une importante densité de population, de nombreuses avenues et rues au tissu urbain serré, des artères étroites et fortement habitées, parcourues par un trafic important.

Mais il manque à Uccle la volonté politique de faire aboutir un tel projet. Et la récente « **Déclaration de politique générale** » de la nouvelle législature communale 2013-2018 ne nous laisse rien augurer de bon en ce sens. Elle prévoit, de manière laconique, « d'améliorer la mobilité en favorisant tous les modes de déplacement » ; ce qui n'induit aucune priorité et revient à laisser la situation actuelle de la mobilité se dégrader encore d'avantage.

En décembre 2012, une initiative citoyenne européenne (ICE) a été déposée par des citoyens de 7 pays européens demandant l'adoption du 30 km/h comme vitesse de référence dans les quartiers résidentiels, et 50 km/h sur les axes de transit. Pour être validée et soumise à la Commission Européenne, cette pétition doit rassembler un million de signatures. Nous invitons nos lecteurs à la soutenir et la signer en allant sur le site : www.30kmh.eu.

François Glorie

L'ENVIRONNEMENT AU TRAVERS DE SA PERCEPTION PAR L'ENFANT ET LE CITOYEN

Tout le monde parle d'environnement, mais ce concept, la notion d'environnement, recouvre de nombreuses perceptions et possède différents sens selon les personnes interrogées.

Dans le cadre d'un travail concernant la relation qu'avaient les enseignants vis à vis de l'environnement et des activités qu'ils menaient dans ce domaine, je me suis penché sur les représentations que l'enfant avait de son environnement à partir d'études réalisées dans les années mille-neuf-cent-nonante. Les représentations qu'ont les individus de leur environnement font l'objet d'une classification en fonction de leurs caractéristiques, ce qu'on appelle une typologie. Pour approfondir la question j'ai ensuite étendu ma réflexion au-delà des enfants et ensuite en la situant dans un cadre plus sociologique.

Il m'a semblé intéressant de montrer les différentes manières de percevoir son environnement qui, à la manière de l'auberge espagnole, peut couvrir des domaines variés. On peut alors en tirer la conclusion

que parler d'environnement nécessite de clairement définir de quel...

Fin siècle passé, une typologie de l'environnement a été proposée, puis développés par différents auteurs, acteurs de l'ERE, Cette typologie, qui au départ identifiait sept représentations type, s'est enrichie par la suite (Sauvé 1994). On peut ainsi considérer l'environnement de multiples façons et avec de multiples approches :

- l'environnement – nature est l'environnement originel où se trouvent les racines de l'espèce humaine. Il s'en est coupé et doit renouer avec celui-ci pour être pleinement lui-même, car là se trouvent ses vraies racines. Cet environnement mythique est pour les uns « l'environnement cathédrale » qu'il convient d'admirer et de respecter, et pour les autres la « nature-utérus » dans laquelle il convient de s'intégrer, de se fondre pour renaître en délaissant le mode de vie que nous impose la société d'aujourd'hui.



Vision poétique d'une nature domestiquée : l'allée d'érables sycomores dans le Parc du Cinquantenaire.

- l'environnement – ressource est le patrimoine « naturel » dont l'homme tire sa subsistance. Un patrimoine dont on connaît aujourd'hui les limites et qu'il convient de bien gérer dans une perspective de développement durable et de partage équitable.
- l'environnement – problème est l'environnement biophysique en proie aux pollutions et nuisances diverses. Un environnement « naturel », sujet aux pollutions et nuisances diverses, qu'il s'agit de protéger et de restaurer dans son intégrité originelle.
- l'environnement – système est une approche écosystémique de l'environnement qui permet de le comprendre afin de prendre des décisions le concernant.
- l'environnement – milieu de vie est l'environnement dans lequel l'homme évolue dans sa vie quotidienne, au cours de ses activités de travail et de loisir. C'est un environnement de proximité, qui appartient en propre à chaque individu, qui se doit de le protéger, de l'aménager et de l'embellir pour améliorer sa qualité de vie.

C'est aussi l'environnement égoïste du Nimby (Not In My Back Yard – pas dans mon jardin) d'où l'on rejette les projets dérangeant son territoire pour les rejeter chez le voisin.

- l'environnement – global est celui de la biosphère et de la noosphère, que l'homme doit prendre en compte pour survivre. C'est le « monde fini » qui exige une gestion planétaire, en référence à une éthique globale pour aujourd'hui et pour demain.
- l'environnement – projet communautaire est celui des sociétés humaines. C'est un environnement collectif. Ses valeurs, que sont la solidarité et la démocratie, doivent en guider la gestion de sorte que tout un chacun s'y implique et participe à l'évolution du milieu.
- L'environnement – affectif où chacun projette sa subjectivité. Il ne se rapporte donc pas au réel, mais à la représentation que chaque individu s'en fait.

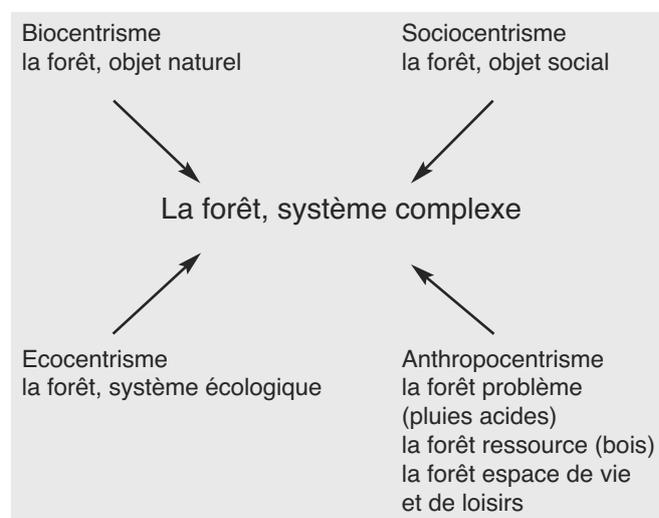
Ne faudrait-il pas aujourd'hui aussi ajouter une dixième catégorie ?

- L'environnement – virtualité médiatique est celui dans lequel l'homme, et particulièrement le jeune enfant, sont confrontés à une nature déformée par les médias audiovisuels à des fins publicitaires. Pensons à la vache de Milka, aux poissons panés que pêche le capitaine, des publicités qui proposent à l'esprit du téléspectateur une image virtuelle et tronquée de la nature ?

Chaque être humain possède ainsi son propre environnement, subtil mélange des différentes formes lis-

tées ci-dessus. Un environnement construit, faisant partie de son habitus, de son milieu de vie, et lié à ses conceptions idéologiques et religieuses. Ainsi chaque individu ressent les problèmes d'environnement avec une sensibilité différente et réagit avec plus ou moins d'intensité.

Une des recherches les plus récentes sur le sujet des typologies relatives à l'environnement est la thèse de doctorat de Cécile Fortin-Debart (2003) qui a tenté de limiter la typologie des représentations de l'environnement à quatre catégories, le biocentrisme, l'écocentrisme, l'anthropocentrisme et le sociocentrisme ; elle en propose un schéma relatif à l'étude de la forêt :



- Le biocentrisme est une représentation dans laquelle l'environnement est assimilé à la nature et à ses éléments vivants (faune, flore). Cette représentation de l'environnement se rapproche de l'expression proposée par Sauvé : l'environnement-nature.
- L'écocentrisme est une représentation écosystémique de l'environnement, mettant en avant la notion de systèmes, d'écosystème ou de géosystème. Elle se rapproche des expressions environnement-système et environnement-global proposées par Sauvé.
- L'anthropocentrisme est une représentation où l'environnement n'existe donc que quand l'homme est concerné et affecté. Les relations homme-environnement correspondent à trois expressions de Sauvé : l'environnement-ressource, l'environnement-problème et l'environnement-milieu de vie.
- Le sociocentrisme, quatrième représentation de l'environnement centrée sur les systèmes sociaux, permet de repenser un certain nombre de rapports face à l'environnement : rapport entre science et politique, rapport entre science et société etc.

Sauvé distingue quant à elle l'environnement-projet communautaire.

La sociologie de la nature et sa perception par ses usagers.

La sociologie de l'éducation (Van Haecht 2010) utilise différentes typologies de la relation à la nature, elle peut s'inspirer des différentes *cités* définies par Boltanski & Thévenot (1991). Ils distinguent six cités qui impliquent des formes d'accords, des objets sociaux différents, qui permettront de reconnaître la nature de la situation, et de savoir sur quel mode de résolution des conflits et des controverses il faut se positionner.

Chacune de ces cités est une logique de justification basée sur une conception du bien naturel commun. Derouet (1992) a repris l'idée des cités qu'il a réduit à quatre *logiques* limitées aux catégories économiques de Boltanski et Thévenot.

Reprenons et fusionnons ces typologies pour essayer de les adapter aux usages que les humains font de la nature :

- *La cité de la nature domestique* et la *logique domestique de la nature* qui est l'objet d'usages traditionnels, où on ne se pose pas de questions relatives à l'avenir de la nature qui a toujours été là, du « on a toujours fait comme cela », c'est la nature des tendeurs et des chasseurs, des prédateurs inconscients des conséquences de leurs actions.
- *La cité de la nature civique* et la *logique civique de la nature* où la nature est citoyenne, doit être accessible et respectée de tous. Ce bien commun doit être partagé, utilisé en pensant aux générations futures et géré de façon durable. C'est la nature de l'agriculture extensive où l'on privilégie la qualité des sols et leur pérennité.
- *La cité de la nature marchande* et la *logique marchande de la nature* où la nature est une ressource dont l'homme peut disposer à son profit, qu'il peut échanger, dont il peut faire commerce. C'est aussi la nature de l'agriculture intensive qui se préoccupe plus de la productivité des sols, de leur rentabilité financière que de leur qualité.
- *La cité de la nature industrielle* et la *logique industrielle de la nature* où la nature doit être rationnelle, productive, performante, servir à nourrir les hommes, fournir des matériaux utilisables.
- *La cité de la nature inspirée* où la nature est l'œuvre du créateur qu'il s'agit de respecter pour sa splendeur, sa beauté native, vis-à-vis de laquelle il ne faut pas intervenir, c'est aussi une nature spirituelle et poétique.



Le rococo, qui témoigne d'une affection particulière pour les fantaisies de la nature, illustre à merveille le mode désinvolte qui caractérise la société au milieu du XVIII^{ème} siècle.

- *La cité de la nature de l'opinion* où la nature est un objet de valorisation de ses richesses floristiques ou faunistiques. C'est celle des naturalistes et des écologistes qui la défendent contre les différentes prédatations ou invasions.

Les cités et les logiques ne sont pas exclusives, les acteurs peuvent se déplacer d'une cité à l'autre en fonction des circonstances et des opportunités sociales, ils peuvent alors modifier leur logique argumentative.

Voici donc trois approches différentes et complémentaires de la perception de l'environnement par les individus.

Quant à moi, je m'inscris dans une perception de l'environnement à la fois problème, système, milieu de vie, global et projet communautaire, dans la catégorie écocentrisme et je vis dans une cité de la nature à la fois civique et de l'opinion.

Et vous, comment vous situez-vous par rapport à ces approches ?

Marc De Brouwer

Nous avons reçu du président du GRACQ d'Uccle le billet d'humeur suivant, que l'on peut intituler :

CRITIQUE DE LA DÉCLARATION DE POLITIQUE COMMUNALE PAR RAPPORT À LA MOBILITÉ

Avant toute chose un petit retour en arrière s'impose. Souvenez-vous, **avant les élections** l'ACQU a rédigé un très pertinent document intitulé « Uccle 2012-2018 vers une mobilité durable ». L'ACQU avait aussi pris la peine d'inviter les représentants des différents partis pour confronter les idées et positions relatives à cette problématique. Eu égard aux résultats, que vous pouvez retrouver sur le site de l'ACQU, il n'y avait déjà à l'époque que peu de raison de se réjouir. On avait bien l'impression, non pas légèrement diffuse avec un soupçon de doute comme une légère brise printanière qui viendrait vous caresser les cheveux, mais bien claire et forte comme un coup de poing au milieu du visage, que finalement, c'était le « cause toujours, tu m'intéresses » qui avait accueilli les remarques de l'ACQU. Ceci pour expliquer le fait que le reste de ce texte se décline sur un mode « pas content ».

Histoire de dissiper nos doutes, la nouvelle majorité vient d'accoucher d'une « Déclaration de Politique communale ». Ceux qui avaient peur d'un grand chambardement en terme de mobilité peuvent respirer. Oui, ils persistent et signent. Oui, l'expertise citoyenne, ça les ennuie, ça les fatigue, faudrait pas non plus que les gueux commencent à s'occuper de ce qui les regarde. Les questions pertinentes du genre « comment allez-vous faire pour « fluidifier » un trafic en perpétuelle augmentation ? », « avez-vous pris en compte l'augmentation du trafic automobile lié à l'augmentation de la population et des lotissements ? » ils les ignorent. Cachez ces impossibilités que je ne saurais voir.

Statistiquement on retrouve dans le texte certains mots clés qui nous tiennent à cœur : cycliste (1x), personnes à mobilité réduite (2x), mobilité douce (1x), pied (1x), piéton(1x), vélo (1x). Par contre, on y retrouve aussi cette poudre de perlimpinpin qu'est la « fluidité du trafic » et cet appel pressant, plein de hululements incantatoires, à METRO, le dieu de la mobilité urbaine. Bien qu'on fasse l'impasse sur les divinités « Financement » et « Budget ». Un bien grand tort, les Dieux ont généralement mauvais caractère quand on les oublie. Mais ceci est une autre histoire qui n'est d'ailleurs pas encore écrite.

Plus que les présents, intéressons-nous aux absents, à ces chers disparus, ou plutôt jamais apparus, que nous déplorons à chaudes larmes : zone 30 (respect des, aménagement des), répression (du parking sauvage, des excès de vitesse), sécurité des usagers faibles, brevet-vélo, cyclable (bande, piste, itinéraire [régional, communal], rue), libre (d'accès), obstacle (bordure, poteau, voiture, etc.), parking-vélo, traversée (libre), trottoir (libre), PCM (Plan communal de mobilité), PDS (Plan de déplacements scolaires), RER-vélo.

Et oui, effectivement quand on s'intéresse aux absents, cela revient presque à une table des matières du recueil « La Mobilité pour les Nuls » édition simplifiée.

Allez, une dernière pour l'arrêt (pas pour la route) : la Commune compte augmenter les places de parking disponibles. Alors que la Région annonce clairement dans son Plan Régional de Politique du Stationnement qu'il faut réduire le nombre de places. Il y a là un petit fumet de cours de récréation pré-primaire où « je fais le contraire de ce que tu fais ».

Pourtant, les exemples réussis d'une autre mobilité ne manquent pas. Il s'agit d'un rendre la ville plus agréable, de supprimer les agressions permanentes que sont les bruits et les déjections automobiles, de rendre l'espace public aux humains, de construire une Commune enfants admis. Aussi utopiste que cela puisse paraître, le futur est aux villes sans voitures. De multiples solutions sont déjà appliquées avec succès ailleurs. Ici il manque une vraie volonté politique de s'attaquer à la religion de la voiture. Uccle restera-t-elle coincée dans le 20^{ème} siècle motorisé ?

Thierry Wynsdau
Président du Gracq Uccle, les cyclistes quotidiens.

Focus sur quartiers...

Suite à une proposition du conseil d'administration de l'ACQU, la Lettre aux habitants réservera désormais la plume à ses comités membres, à tour de rôle.

L'objectif est d'offrir aux différents quartiers uclois une visibilité supplémentaire en dehors des limites de leur périmètre, de faire connaître aux autres uclois la portée de leurs actions.

Place aujourd'hui au Comité de quartier Vallée du Linkebeek.

Que les comités qui désirent s'exprimer dans un de nos prochains numéros, n'hésitent pas à le faire savoir !

COMITÉ DE QUARTIER VALLÉE DU LINKEBEEK

Aux confins de la région bruxelloise...

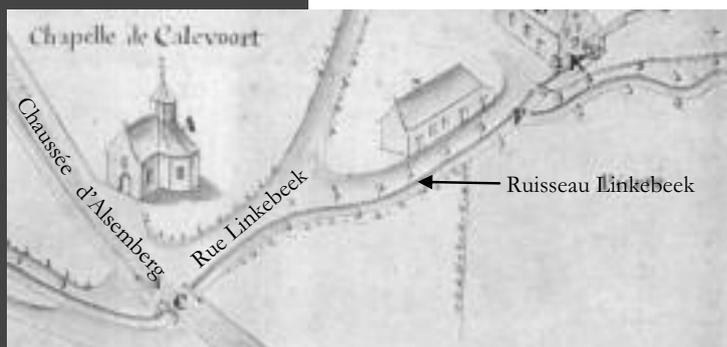
Le Comité de quartier Vallée du Linkebeek est une association de fait, membre depuis longue date de l'ACQU. Depuis une trentaine d'années déjà, ce comité fait entendre sa voix pour préserver le caractère convivial d'un quartier situé aux confins de la limite régionale bruxelloise, là où Uccle côtoie Linkebeek, Beersel et Drogenbos.

La topographie du quartier est fortement marquée par la présence du Linkebeek. Ce cours d'eau qui s'appelle

d'abord Verrewinkelbeek, s'écoule en contrebas du Bois de Buysdelle, puis de la « ferme saint-Eloi » et du « Moulin rose ». Il reçoit les eaux du Wijnbronnenbeek, du Jezuitenbeek et du Koekebeek, remplit l'étang de pêche communal de la rue de Linkebeek et puis reçoit encore les eaux des sources au Bronnendaël. Le ruisseau atteint enfin le Nieuwbauwmolen (moulin Crockaert), bâtiment classé par la Région bruxelloise. Après être passé sous la chaussée d'Alseberg, ses eaux se jettent dans

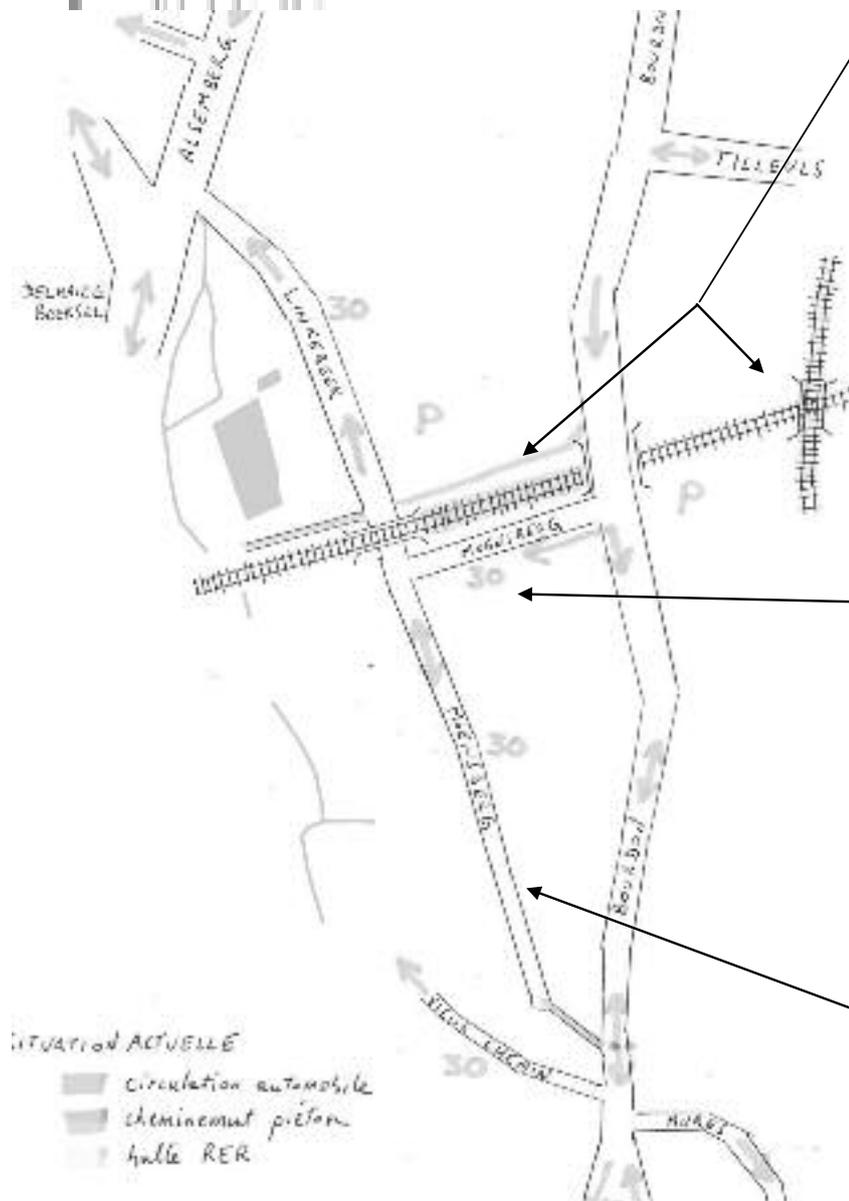
une canalisation qui rejoint la Senne. Son ancien lit rejoignait le Geleytsbeek à la hauteur du Keyenbempt.

Le quartier compte environ 300 maisons, résultat d'un développement limité au cours du XX^{ème} siècle. Son éloignement du centre d'Uccle, le caractère étroit de ses rues lui ont permis d'être longtemps à l'abri de grands projets immobiliers, même si quelques grands travaux ont malgré tout déjà modifié son image.



Ci-contre: extrait de carte historique. Le nom de Calevoet est historiquement lié au quartier de la Vallée du Linkebeek. Ce nom s'est néanmoins déplacé lorsque la gare, implantée plus haut sur la chaussée d'Alseberg, fut baptisée « Uccle Calevoet ». Une chapelle médiévale constituait le centre de cet ancien hameau du « Fond de Calevoet ».

Focus sur quartiers...



Les importants travaux entrepris par la SNCB pour créer de nouveaux points d'arrêt RER au Moensberg (station de correspondance entre les 2 lignes) et à Linkebeek vont modifier profondément l'environnement. A chaque station, sera accolé un parking d'environ 80 places. La demande de déplacements en voiture, à pied et à vélo va considérablement affecter les rues toutes proches.

110 logements sociaux étaient prévus sur le champ du Moensberg. Suite aux actions du Comité, seules 44 habitations vont finalement être construites. Le Comité n'est pas contre le logement social, loin de là. Cependant le premier projet n'était pas seulement démesuré – ce qui rendait impossible toute volonté d'intégration dans le quartier - mais il était également mal conçu pour les futurs habitants. Maintenant que le projet a pris taille humaine, il convient d'accueillir les nouveaux riverains comme il se doit afin qu'ils puissent intégrer cette convivialité particulière qui caractérise la dynamique locale.

Prochainement démarreront les travaux d'égouttage de la rue du Moensberg (réseau auquel seront reliés les habitants du côté impair de la rue du Bourdon). Ils dureront de nombreux mois, jusqu'à la réfection complète de la voirie. La problématique du parking sera très difficile à résoudre, puisque la rue est en impasse. Heureusement ces travaux ne coïncideront pas avec le début du chantier de construction des 44 logements sociaux.

Un afflux massif de voitures engendré par ces différents projets n'est pas sans risque pour la préservation de la convivialité du quartier.



Comité de quartier Vallée du Linkebeek

CONVIVIALITÉ

De nos jours encore, les habitants se connaissent dans le quartier. Dans tous les dossiers qu'il porte, le Comité s'est particulièrement attaché à défendre cet esprit de convivialité.

Jusqu'à la fin des années '90, la cheville ouvrière du comité fut Emile TOUSSAINT. Grâce à sa ténacité, il fit en sorte que le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) en projet depuis les années '80 ne transforme pas radicalement le quartier en une banale zone résidentielle traversée par de larges avenues rectilignes. C'est lui aussi qui œuvra obstinément au classement du marais du Moensberg (le Grootdaal).

La relève s'est ensuite engagée dans d'autres combats : limiter le trafic automobile de transit devenu de plus en plus envahissant, s'assurer de la préservation et de la bonne gestion des espaces verts du quartier (telle que la plaine humide du Molensteen) du ruisseau et de ses pièces d'eau attenantes ainsi que d'encourager une bonne intégration des nouvelles demandes de permis d'urbanisme dans le quartier.

Aujourd'hui les défis restent importants. Dans le cadre de ses actions futures le comité continuera à en appeler à l'esprit de solidarité qui a marqué tous ses combats passés. Il importe de garder cette volonté de dépasser son "petit" cadre de vie.

PARTICIPATION

Au vu des nombreux défis que doit affronter le quartier, le comité a choisi de prendre les devants et de travailler en collaboration avec les pouvoirs publics sur plusieurs fronts.

En matière de mobilité, les représentants du Comité ont régulièrement rencontré l'échevin Marc COOLS pour évoquer avec lui l'impact des différents projets.

Un dialogue constructif a ainsi été établi. L'échevin a suggéré que le Comité lui présente des propositions selon un consensus le plus large possible des habitants.

Les représentants du Comité ont ainsi élaboré une série de recommandations qui globalement privilégient la sécurité des usagers et limitent le trafic de transit.

Ce parti-pris induit inévitablement quelques contraintes de déplacements automobiles pour certains riverains, mais il s'agit avant tout de préserver le maintien des liens sociaux entre les habitants.

GESTION DE L'EAU

Suite aux inondations de 2011 et 2012 qui ont marqué tout le « Fond de Calevoet », le Comité est intervenu auprès de la Région Bruxelloise, de l'IBGE et de la Commune pour rechercher les solutions qui pourraient éviter la répétition de ces catastrophes : assurer la gestion du Marais de Grootdaal (privé mais classé Natura 2000), permettre à l'étang de pêche communal de jouer un rôle tampon en cas d'orage, nettoyer le bief du moulin (prévu en 2013 !), prolonger le Linkebeek au moins sur la Plaine du Molensteen (étude en cours à l'IBGE).

Le dernier dossier suivi par le Comité a pour objet l'étang de pêche communal. Après avoir dénoncé et empêché sa vente à des fins spéculatives, le comité fait maintenant pression pour que cet espace soit à nouveau accessible au public et soit géré selon des principes écologiques.

UNE PETITE VISITE VOUS TENTE ? N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER :

HENRI VERLAET

Moensberg, 31 - 1180 Bruxelles
Téléphone : 02/374.13.53
Courriel : henri.verlaet@skynet.be

FRANCOIS CANART

Rue de Linkebeek, 44 - 1180 Bruxelles
Téléphone : 02/343.83.30
Courriel : francois.canart@belgacom.net

ALAIN THIRION

Rue de Linkebeek, 39a - 1180 Bruxelles
Téléphone : 02/376.11.49
Courriel : athirion58@gmail.com

Site web: <http://www.valleedulinkebeek.be>

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

Les Comités membres effectifs

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

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62

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 SCORELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Longchamp - Messidor asbl

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

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

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

Ophem & C°

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

Parc Brugmann

Pierre DOR, 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
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 Geleytsbeek 28
Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51
www.kauwberg.be

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
www.valleedulinkebeek.be

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

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

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

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 Jacob

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

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. (P) : 02.374.97.03 tél. (B) : 02.375.78.84
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 Geleytsbeek 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
tél. : 02.343.21.97
(B) : b.maldague@credit-agricole.be

Alain THIRION – rue de Linkebeek 39 A
tél. : 02.376.11.49 – athirion58@gmail.com

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

Chargé de mission :

Enguerrand DAVID
enguerrand.acqu@live.be

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.

