

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° 62 octobre – novembre – décembre 2009

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

Sommaire

- Editorial - La mobilité plus que jamais à l'ordre du jour 2.
- Agenda 21 : réflexions et actions 3.
- Insécurité routière aux abords de nos écoles 4.
- La mobilité à Uccle et l'Agenda 21 ucclois 6.
- 10 kg de déchets de papier en moins grâce à l'autocollant "STOP PUB" 8.
- Cityvision 8.
- Plan de Cityvision 11.
- Quartier durable et énergie 13.
- Les économies d'énergie : essentielles ! 14.
- Parcours énergie dans le quartier St-Job 15.
- Densification du Bourdon : un quartier sous pression 16.
- Un envahisseur brûlant, la Berce du Caucase 18.

Nous avons un nouveau
site internet :
www.acqu.be

Consultez-le, lisez notre
LETTRE en ligne,
ou écrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

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

Éditorial

La mobilité plus que jamais à l'ordre du jour

L'ACQU ne cesse de plaider pour des plans de mobilité qui privilégient efficacement les moyens de transport et de déplacement autres que la voiture. **Nous ne sommes évidemment pas contre la voiture par principe, mais l'augmentation des déplacements motorisés dans notre tissu urbain devient de plus en plus intolérable, d'autant plus qu'elle se fait notamment au détriment de la performance des trams et des bus.**

Nos « Lettre aux habitants » explicitent clairement notre point de vue. Une quarantaine d'articles, dont certains sont de véritables dossiers d'analyses et de propositions, ont été écrits ces deux dernières années dans les 8 derniers numéros (n°54 à n°61). Il va sans dire que nous continuerons non seulement à privilégier cette tendance, mais aussi à la développer tant la réalité observée aujourd'hui est inquiétante.

Le dernier avatar concerne le retrait de la demande de permis d'urbanisme (introduite il y a peu par Pascal SMET quand il était encore Ministre de la R.B.C., en accord avec la STIB) **pour libérer le tronçon BASCULE de la chaussée de Waterloo** (de l'avenue Churchill à l'avenue Legrand, soit moins de 300 m.). Ce retrait - momentané, nous l'espérons - fait suite à une action en justice introduite par l'association des commerçants de la Bascule pour vice de forme et qui a été couronnée de succès; la performance des trams 23 et 24, lignes stratégiques de la moyenne ceinture, continuera donc à être hypothéquée...

Bien sûr, il faut prévoir une alternative aux 80 emplacements de parking et se préoccuper du problème des livraisons des magasins ; mais des possibilités existent. **Nous reviendrons très prochainement sur ce dossier.** Il n'en reste pas moins que cette histoire de la Bascule n'est qu'un épisode parmi beaucoup d'autres qui choquent de plus en plus.

Le lobby des commerçants est persuadé que les projets qui privilégient les transports en commun sont de nature à engendrer une perte massive de clientèle. Or, souvenez-vous, chers lecteurs, de l'étude menée en 2000 par le Ministre régional CHABERT et son Secrétaire d'Etat R. DELATHOUWER (plaquette intitulée « Connaissez-vous les habitudes de vos clients ? ») : elle prouvait que la grande majorité des clients viennent en transports en commun ou à pied dans les magasins. Or, les commerçants continuent à croire et à faire croire que leur clientèle ne peut se passer de la voiture individuelle.

Et pourtant, une politique de transports en commun s'impose tant la crise de mobilité, après la crise industrielle, invite à des changements radicaux dans la manière de vivre l'automobile. On finira par comprendre un jour, en espérant évidemment qu'il ne sera pas trop tard, que l'environnement urbain, tel que l'a façonné la voiture, est devenu contre-productif sur le plan économique.

Vous lirez ci-après un résumé significatif du nouveau projet dit de la « CITYVISION », qui s'oppose fondamentalement à celui de la « METROVISION » de la STIB. L'ACQU, via notamment son groupe de travail « Mobilité », étudie sérieusement ce projet prometteur. De nouvelles propositions de lignes de transport en commun à Uccle et dans les communes avoisinantes, intégrées au plan général de la « CITYVISION », sont en cours de discussion et vous seront bientôt communiquées.

Malgré les beaux discours, nous savons que les obstacles économiques et culturels, pour ne pas dire civilisationnels, restent nombreux. **Nous continuerons à plaider avec détermination pour que les pouvoirs publics, tant régionaux que communaux, donnent les impulsions qui s'imposent pour favoriser des solutions qui privilégient notre qualité de vie.**

En ce qui concerne en particulier notre commune d'Uccle, nous formulons le vœu que notre Collège des Bourgmestre et Echevins s'investira plus clairement et plus fermement dans une politique de mobilité audacieuse à l'instar de celles qui prévalent dans de nombreuses villes européennes. **Une révision de fond du Plan Communal de Mobilité, en synergie avec les travaux et la finalité de l'Agenda 21, s'impose.** Ne pas s'engager volontairement dans cette voie conduira au chaos.

Bernard JOURET
Président

Agenda 21 : réflexions et actions



En tant qu'interlocuteurs privilégiés, l'ACQU et la section locale d'Uccle de la Ligue des Familles, faisant partie du Comité d'accompagnement de l'Agenda 21, se réjouissent de l'approbation à l'unanimité du plan d'actions par le Conseil communal du 22 octobre 2009. Sans le reprendre dans son intégralité (il peut être consulté sur le site de la commune www.uccle.be), il convient de rappeler que le plan se compose de 103 propositions concrètes et réalisables axées autour de 5 thèmes : 1° bonne gouvernance et démocratie participative, 2° logement durable pour tous, 3° réduction des dépenses énergétiques et de l'effet de serre, 4° protection et amélioration du patrimoine naturel et 5° coopération locale et internationale.

A ces propositions s'ajoutent 48 actions du Bilan Carbone, également consultables sur le site précité, qui montre la volonté de l'administration communale de s'engager de manière exemplaire dans la voie du développement durable et dans la réduction de l'effet de serre. Une plaquette à large diffusion poursuivra très prochainement la sensibilisation des citoyens ucclois à la problématique du développement durable.

La mise sur pied de l'Agenda 21 à Uccle a offert à beaucoup d'entre nous l'occasion de réfléchir et de nous impliquer en tant qu'acteurs du processus. Toutefois, « tout reste à faire ». Nous ne sommes en effet qu'au début d'une dynamique qui s'étalera sur de nombreuses années et qui doit se concrétiser par des changements fondamentalement culturels. Mais, pour que ceux-ci soient

significatifs d'un réel changement civilisationnel, il appartient à tout le monde de s'impliquer en conscience, concrètement et activement, au processus de finalisation du projet.

Ainsi, en matière de « Bonne gouvernance et démocratie participative », l'objectif de mettre en place une transversalité Commune/Citoyens et Commune/Région/Pouvoir fédéral prévoit notamment d'instaurer des « Comités de suivi 21 » Commune/Citoyens. Pour reprendre un autre exemple, dans le contexte de réduction des dépenses énergétiques et de l'effet de serre, diverses actions ont été envisagées en vue d'impliquer les citoyens dans l'accompagnement du Plan Communal de Mobilité (PCM) et la promotion d'une mobilité douce.

Comme vous le constatez, les actions citoyennes ne manquent pas.

A chacun de nous de rechercher et de découvrir sa contribution personnelle au développement durable à Uccle. La participation citoyenne se doit d'être favorisée par un effort de communication de la part de l'administration répondant à une réelle attente des Ucclois. Insistons sur le fait que les autorités communales et le personnel de l'administration doivent réaliser des efforts visibles et cohérents. A l'heure des défis impliquant notre survie, nous souhaitons de la part des responsables politiques et administratifs un réel engagement teinté de volontarisme et de modestie, sans confusion du jeu et de l'enjeu.

Un cadre existe donc, mais il ne faut pas qu'il reste vide.

Profitez de cette opportunité pour être proactifs en prenant connaissance des actions prônées par l'Agenda 21, et ensuite en les faisant nôtres au niveau individuel et collectif.

Notre mot d'ordre est donc vigilance, réflexion et surtout actions. Retroussons nos manches !

Nous continuerons à nous informer de l'évolution du défi dans nos prochaines publications (Famille Flash et Lettre aux habitants).

Chantal NOÉ (*Ligue des familles*)
et **Bernard JOURET** (*Acqu*)

Excursions didactiques

1. Excursion pédestre, animée par Enguerrand DAVID et Bernard JOURET le dimanche 24 janvier 2010 « Le Geleytsbeek au fil de l'eau : du Kinsendael au Moulin du Nekkersgat ». Cette excursion est la suite de l'excursion précédente (du samedi 14 novembre 2009) qui nous a menés de la source du Coudenborre aux abords du Kinsendael. Départ à 14h rue Engeland en face du restaurant « La branche d'olivier ».

2. Le dimanche 28 février 2010 « Visite du Cimetière du Dieweg ». Commentaires par une spécialiste : Brigitte VERMAELEN. Rendez-vous : 14h à l'entrée du cimetière (Dieweg).

L'insécurité routière aux abords de nos écoles

Depuis plusieurs années, déjà, notre Association de Comités de Quartier Ucclais ne cesse de sensibiliser les élus à ce phénomène inquiétant qu'est la prise de possession de l'espace public par les voitures, au détriment de la sécurité et de la santé des habitants.

Ce phénomène devient encore plus inquiétant, et même angoissant, lorsqu'il met directement en danger les mamans et enfants des écoles ucclais.

DES VOITURES FOLLES...

Le mercredi 30 septembre 2009, un malheureux accident s'est produit près d'une école, aux alentours du Dieweg. Une collision entre deux voitures, et une maman gravement blessée avec de multiples fractures aux jambes, alors qu'elle venait tout simplement conduire sa fille à l'école.

De nombreuses interrogations ont été soulevées par les témoins de cet accident. Et certains parents d'élèves ne pouvaient s'empêcher de crier leur sentiment de résignation et de tristesse : « Il faudra sans doute un mort pour que les choses bougent. Ce matin, c'était "business as usual" ... ».

Alors, il est peut-être temps de se poser les bonnes questions.

Car, les temps changent... Les voitures sont devenues des « engins de mort » par leur nombre, leur taille, leur vitesse, par les nuisances qu'elles véhiculent - la pollution, le bruit, l'insécurité -, et par l'attitude des conducteurs.

Certaines écoles sont confrontées, matin, midi et soir, à un trafic automobile de navetteurs, et de parents d'élèves, de plus en plus insécurisant. C'est contraire au principe de précaution.



Un passage protégé pour piétons ... qui permet aux élèves cyclistes de se mettre en selle.

PRIORITE AUX ZONES « ECOLES » :

Il est temps de revoir notre copie, de trouver des solutions qui permettent une sécurité maximale autour des écoles. « Une maman çà se respecte, un enfant c'est fragile et priorité doit leur être donnée... ».

Il est temps de penser autrement, de « ré-humaniser » la rue, d'avoir une politique « mobilité » courageuse, durable, innovante, afin de permettre aux enfants un développement harmonieux.

Certes, cela doit entraîner de la part de chacun des changements de comportements, mais les élus communaux ont un rôle à jouer dans la mise en place d'une telle politique.

Les pistes sont nombreuses et déjà mises en place dans d'autres villes du pays ou à l'étranger, comme par exemple :

- diminution du trafic automobile dans les zones à risques (écoles et autres lieux de vie sociale),
- contrôle du respect des zones 30,
- augmentation de parkings de « dissuasion » dans la Commune,
- aménagement de véritables pistes cyclables sécurisées,
- renforcement des passages protégés pour piétons,
- augmentation des transports publics de surface en site prioritaire, mise en place de véritables plans de déplacements scolaires.

La Commune d'Uccle doit continuer à promouvoir tous les modes de déplacements sur son territoire.

Une vision « du tout à la voiture » conduirait rapidement à l'asphyxie dans certains quartiers de notre Commune.



Voici comment on protège les abords des écoles... en Flandre; nous pourrions nous en inspirer, nous aurions plus de cyclistes et moins d'accidents.



Voici une piste cyclable en vrai site propre.

D'ailleurs, les retombées d'une telle politique vont à l'encontre d'une bonne gestion de la Commune. Elles ont un effet négatif sur les habitants en termes de santé et de qualité de vie, et augmentent le sentiment profond d'insécurité des parents et enfants, dans toutes les rues de notre Commune.

Xavier RETAILLEAU
Administrateur

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



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 (+ 1,18 euros, si frais d'envoi) chez Jacques NIFFLE, avenue Bel-Air 25/5 à Uccle (tél : 02.344.41.51)

LA MOBILITE À UCCLE ET L'AGENDA 21 UCCLOIS

Le 4 juin dernier, la Commune d'Uccle avait invité les Ucclois à un forum marquant la finalisation de l'Agenda 21 local, plan d'action pour le développement durable à Uccle pour le 21ème siècle...

Le plan d'action de cet agenda 21 a été approuvé par les élus lors du Conseil Communal du 22/10/09.

Il est bon de rappeler que l'Agenda 21 ucclois émane de la « Charte des villes européennes pour la durabilité » adoptée par les 147 pays qui ont participé à la conférence d'Aalborg le 27 mai 1994.

Cette charte met l'accent sur le concept de développement durable, qui doit nous conduire à fonder notre niveau de vie sur le capital que constitue la nature. Elle encourage à construire une justice sociale, des économies durables et un environnement viable.

Elle donne, bien sûr, des priorités :

1. Investir dans la conservation du capital naturel restant (réserves en eaux souterraines, sols, habitats d'espèces rares) ;
2. Favoriser la croissance du capital naturel en réduisant notre niveau d'exploitation actuel, par exemple, vis-à-vis des énergies non-renouvelables ;
3. Soulager les réserves en capital naturel en en constituant de nouvelles (par exemple, sous forme de parcs récréatifs communaux pour alléger la pression sur des forêts naturelles) ;
4. Accroître le rendement final des produits (bâtiments énergétiquement rationnels, transports urbains respectueux de l'environnement).

Mais elle définit, également, ce que doit être **la mobilité durable**, en ces termes :

« Nous, villes, nous nous efforcerons d'améliorer notre accessibilité et de maintenir le bien-être social et les modes de vie urbains tout en diminuant le besoin de mobilité.

Nous pensons qu'il est indispensable de réduire la mobilité forcée et l'usage inutile des véhicules motorisés.

Nous donnerons la priorité aux moyens de transports respectueux de l'environnement (notamment la marche, le vélo et les transports publics) et nous placerons, au centre de nos efforts de planification, l'association de ces différents moyens de transport.

Les véhicules privés à moteur circulant en ville doivent avoir progressivement un rôle subsidiaire, à savoir : faciliter l'accès aux services publics et maintenir l'activité économique des territoires urbains ».

Le chapitre de l'Agenda 21 ucclois, relatif à la mobilité, ne semble pas être à la hauteur des ambitions de la Charte d'Aalborg.

Il est repris sous le titre :

« Impliquer les citoyens dans l'accompagnement du PCM et la promotion d'une mobilité douce »

Il donne les grandes lignes de la volonté de changement dans ce domaine. Nous y trouvons les points suivants :

- Créer un comité d'accompagnement du Plan Communal de Mobilité (PCM)
- Veiller à la cohérence de la mise en œuvre du PCMU (PCM Ucclois) et des résultats du bilan carbone
- Poursuivre la politique de placement des parkings à vélos
- Augmenter le nombre de « voiries résidentielles » et de « zones de rencontre » en impliquant les citoyens
- Relayer l'information sur la campagne « J'achète à vélo »
- Encourager les déplacements piétons.





Ne serait-ce pas mieux de réserver un site propre aux cyclistes ?

De nombreux quartiers uclois sont confrontés, depuis plus de dix ans, à une progression constante et anarchique d'un trafic automobile qui les pollue.

Depuis très longtemps, certains Uclois réclament des mesures draconiennes pour que la vie dans leur quartier ne devienne pas un enfer.

Depuis très longtemps, nous demandons de meilleurs transports en commun, un développement harmonieux de la mobilité douce.

Mais la Commune ne suit pas ou suit avec des pieds de plomb...

Nous demandons, simplement, que cet Agenda 21 uclois - pour ce qui est de la mobilité durable - « ne reste pas dans les placards ».

Nous demandons que le Plan communal de mobilité soit revu annuellement, comme c'est le cas

dans de nombreuses communes bruxelloises.

S'il y a création d'un « comité d'accompagnement du plan communal de mobilité », nous demandons que les problèmes soient envisagés, en priorité, sous l'angle de la Charte d'Aalborg qui met l'accent sur une diminution de la pression automobile, sur un développement de la mobilité douce et des transports en commun.

Ce point sur « la mobilité durable ucloise » nous semble être l'enjeu majeur des années à venir pour Uccle et ses citoyens.

Xavier RETAILLEAU
Administrateur

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).
- 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)

« STOP PUB »

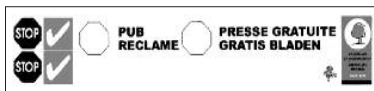
10 kg de déchets de papier en moins grâce à l'autocollant

« STOP PUB »

Votre boîte aux lettres est inondée de publicités et journaux gratuits dont vous n'avez que faire ? Apposez donc sur celle-ci un autocollant « STOP PUB ». Vous verrez vos quantités de déchets papier diminuer considérablement !

L'autocollant vous permet de choisir ce qui peut entrer dans votre boîte aux lettres :

- Soit uniquement la presse gratuite
- Soit ni presse gratuite, ni publicité.



Sachez que cet autocollant a valeur légale et que, s'il n'est pas respecté, vous pouvez porter plainte.

Bon à savoir : les journaux communaux ne sont pas considérés comme presse gratuite.

En mettant stop « presse gratuite », vous recevrez encore les informations communales.

Pour commander l'autocollant :

www.bruxellesenvironnement.be
ou 02/775.75.75

La Cityvision

ou comment faire beaucoup mieux que la « Métrovision » de la STIB avec moins de moyens

Introduction

Avril 2009 : « le nouveau métro fait bouger Bruxelles »; tel est le slogan de la STIB, qui présente son projet de **METROVISION** : extension du réseau de métro, renforcement de quelques lignes fortes, ainsi que de nombreuses lignes de rabattement vers celles-ci. La STIB semble voir dans l'extension du réseau de métro, en particulier vers Uccle, « la » solution qui permettra de résoudre les problèmes actuels de mobilité. Tout ceci nécessite des chantiers énormes, est extrêmement coûteux, va prendre beaucoup de temps.

Bien plus, ce projet va inévitablement provoquer un accroissement des correspondances et des temps de parcours. Sans compter qu'il est limité à certains quartiers et ne freinera pas pour autant la circulation automobile (il n'est pas question d'être « contre » la voiture pour le principe, mais il faut réaliser qu'enterrer les transports en commun revient en pratique à faciliter et augmenter la circulation des voitures en surface, avec les conséquences que nous ne connaissons que trop).

En réaction, plusieurs associations urbaines, dont l'ACQU, soutiennent le projet **CITYVISION**, dont l'objectif est de proposer une vision alternative, axée sur l'utilisation de 24 lignes ferrées de tram et métro existantes, permettant ainsi de réorganiser et remailler l'ensemble du réseau

régional bruxellois, d'augmenter le nombre de liaisons directes et donc d'éviter les correspondances et temps de parcours, cela pour un coût moindre et dans des délais plus rapides.

Nous pensons que c'est un projet qui a le mérite de s'inscrire dans une vision cohérente et intégrée de la mobilité urbaine et qui aura aussi pour avantage de réduire le trafic automobile avec son lot d'encombrement et de pollution; un projet qui s'inscrit dans le fil logique des analyses et propositions émises précédemment par l'ACQU.

Ce projet n'est évidemment pas à considérer comme définitif ; il est soumis à la critique ; pour Uccle en particulier, il y a moyen de le compléter. C'est ce que va faire le groupe de travail « Mobilité » de notre association, toujours en collaboration avec les autres associations qui sont à l'origine du projet, avec pour objectif de promouvoir un ensemble d'options qui concernent spécifiquement notre commune d'Uccle. Nous vous informerons via notre nouveau site www.acqu.be et la prochaine "Lettre aux habitants", de l'évolution conceptuelle et pratique de nos réflexions.

En attendant, nous aimerions que vous lisiez le résumé du projet CITYVISION et que vous nous communiquiez vos commentaires par courrier ou (et de préférence) à notre adresse acqu.asbl@gmail.com

LA CITYVISION : UNE NOUVELLE AMBITION POUR LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS ET LE DÉVELOPPEMENT DE BRUXELLES

Résumé

Luc **LEBRUN**, Vincent **CARTON**, Michel **HUBERT** et al.¹

23 octobre 2009

Ce document est soutenu par **SMoB (Sustainable Mobility in Brussels)** qui fédère les associations suivantes actives en matière de mobilité à Bruxelles : **Inter-Environnement Bruxelles (IEB)**, **Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRaL)**, **Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU)**, **TreinTramBus ! (BTTB)**, **NoMo-Autrement mobile**, **Ligue des familles**, **Gezinsbond**, **Fietzersbond**, **Gracq-les cyclistes quotidiens**, **Wolu-Inter-Quartiers (WIQ)**, **le Comité de défense des habitants de Bruxelles-centre**, **Forest Inter-Quartiers**, **l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU)**, **le Comité Longchamp-Messidor**, **Friends of the Earth Belgium**, **le Comité de défense de l'Altitude Cent (CODA)**, **4X4 info**.

Le **Comité régional bruxellois de la CSC** soutient également les orientations défendues dans ce document, de même que le **collectif Disturb et ACW Brussel**. D'autres associations et organisations seront invitées à se joindre aux premiers signataires pour demander la réouverture du débat sur la vision de la mobilité et du système de transport à Bruxelles.

1. Pourquoi une vision alternative à la « métrovision » de la STIB ?

« Le nouveau métro fait bouger Bruxelles », tel était le slogan qui accompagnait, le 4 avril dernier, le lancement du « nouveau » métro bruxellois. L'inauguration de la station Gare de l'ouest et la réorganisation du réseau métro étaient en effet présentées par les responsables de la STIB à la fois comme l'aboutissement de plusieurs années de « restructuration » des réseaux tram, bus et métro, et le début d'une nouvelle ère, celle où l'on allait enfin pouvoir envisager de nouvelles extensions du métro, celle de la « métrovision »².

En quoi consiste cette « métrovision » ? Elle consiste schématiquement à définir quelques « lignes fortes », complétées par des lignes de rabattement, puis des lignes locales. Dans l'idée, l'utilisateur commence son trajet sur une ligne locale, saute dans une ligne de rabattement de tram ou bus, jusqu'à une correspondance vers une ligne forte, de type métro. C'est la métaphore des petits ruisseaux, qui se versent dans les rivières, qui se jettent dans des fleuves... Cette « métrovision » est déjà à l'œuvre aujourd'hui et est appelée, selon ses défenseurs, à se renforcer à l'avenir avec de nouvelles extensions de métro, au nord d'abord vers Schaerbeek, au sud ensuite vers Uccle, et à l'est enfin à travers Ixelles et le Quartier européen.

Qu'est-ce que cela signifie sur le terrain pour les usagers ? Un nombre invraisemblable de correspondances. Alors que le trajet moyen effectué à Bruxelles est long de 4,5 km, le temps total d'attente est disproportionné par rapport au temps de parcours et parfois supérieur à celui-ci. Une analyse de la STIB, réalisée en mai 2005 sur le nombre de liaisons directes et de trajets à une, deux ou trois correspondances entre 27 lieux importants reliés deux à deux, a montré en effet qu'après la restructuration des réseaux trams et bus, seules 13% des liaisons sont directes, 72% se font au moyen d'une correspondance et 15% au moyen de 2 correspondances ou plus. Quand on sait que, outre le temps perdu, les usagers apprécient très peu les changements de tram/bus/métro, spécialement pénibles pour les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec enfants, personnes avec bagages ou courses, personnes avec un handicap, etc.), on comprend mieux le peu de succès des transports publics à Bruxelles (à peine 30 % de parts de marché aux heures de pointe, moins de 10 % dans de nombreux cas³).

D'où vient cette « métrovision » ? Au départ, il s'agit d'un geste d'impuissance de la STIB devant la difficulté d'assurer la régularité de ses lignes – que lui impose son contrat de gestion avec la Région. Un grand nombre d'entre elles, en effet, sont

¹ Luc **LEBRUN** est expert en mobilité et ancien directeur au SPF Mobilité & Transport. Vincent **CARTON** est ingénieur civil et urbaniste, auteur de plusieurs études sur les questions de mobilité. Michel **HUBERT** est docteur en sociologie et professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis où il a dirigé plusieurs recherches et publié plusieurs ouvrages et articles sur les pratiques de mobilité. D'autres experts en mobilité et en aménagement du territoire ont contribué à l'écriture de ce document, mais sont restés anonymes pour des raisons professionnelles.

² Tel était le titre d'un colloque organisé par la STIB le 1^{er} avril 2009 à l'Hôtel Métropole à Bruxelles en présence du Premier Ministre et des autorités régionales, ainsi que de représentants de l'administration et des mondes économique, social, associatif...

³ Sources : Iris et Mobil.

engluées dans des embouteillages que beaucoup de Communes ne combattent pas et que la Région elle-même peine à remettre en cause. Concentrer les moyens sur quelques « lignes fortes » est donc d'abord une réaction de repli de la STIB sur les parties du réseau – métro ou tram en site propre - qu'elle maîtrise. Plus récemment, cette « métrovision » s'est convertie en une opération de lobbying intense de la STIB pour remettre à l'ordre du jour l'extension du métro, à la grande satisfaction de certains ingénieurs-maison frustrés de n'avoir pu réaliser de grands travaux souterrains depuis la création de la Région.

Pourquoi cette « métrovision » n'est-elle pas la solution pour Bruxelles ? 1) Parce qu'on a commencé le métro à Bruxelles il y a quarante ans ; 2) qu'aujourd'hui, il dessert directement à peine 20 % de la population de la capitale; 3) et que les conditions de déplacement à Bruxelles ne se sont pas améliorées pour autant, bien au contraire : le temps moyen de trajet de porte à porte a augmenté, parce que ni les trams, ni les bus, ni les métros ne roulent plus vite (c'est généralement le contraire), alors qu'il faut ajouter un grand nombre de correspondances.

Pourquoi faut-il une nouvelle ambition et une autre vision que la « métrovision » pour les transports publics urbains à Bruxelles ? Parce qu'on ne peut pas se permettre d'attendre encore quarante ans et dépenser des milliards d'euros pour des solutions partielles, en l'occurrence un réseau de métro qui ne raccourcira pas fondamentalement le temps total (porte à porte) de déplacement de la majorité des usagers, qui est pourtant l'élément premier de l'attractivité des transports publics. Parce que la « métrovision » de la STIB est hasardeuse et fragile, tant financièrement

(dans un contexte de déficit public gravissime) que techniquement (des exemples étrangers, comme Cologne, montrent que des difficultés imprévisibles peuvent retarder de plusieurs années les chantiers). Parce qu'il y a moyen de faire beaucoup mieux et beaucoup plus rapidement. Parce que les conditions de circulation à Bruxelles ont empiré depuis le moment (début des années 2000) où la restructuration du réseau de transport public a été envisagée et parce que plusieurs Communes sont prêtes aujourd'hui à œuvrer en faveur d'une mobilité durable. Parce qu'il faut mettre les moyens disponibles pour le transport public au service non seulement d'une politique de la mobilité, mais aussi d'une vision de l'aménagement du territoire, de la cohésion sociale et de la ville dans son ensemble. Parce que cette politique et cette vision doivent être définies par la Région avant toute décision (comme la prolongation du métro ou l'achat d'un type de matériel roulant) susceptible d'avoir des conséquences à long terme. **Parce que tout simplement le nouveau Gouvernement a décidé que le plan tram-bus devait être revu « afin de limiter au maximum les ruptures de charge et d'améliorer la desserte des quartiers »⁴ et que cela ne peut se faire sans un changement radical dans la conception du système de transport bruxellois.** Il faut aujourd'hui avoir pour objectif d'assurer une mobilité garantissant le droit de tous à se déplacer à Bruxelles dans les meilleures conditions possibles (vitesse, régularité, confort...), dans le respect de l'environnement global (changements climatiques) et urbain (bruit, pollution atmosphérique, qualité de l'espace public...) et dans une vision à long terme du développement urbain.

Lorsque, après de longs débats, la Région bruxelloise accepta en

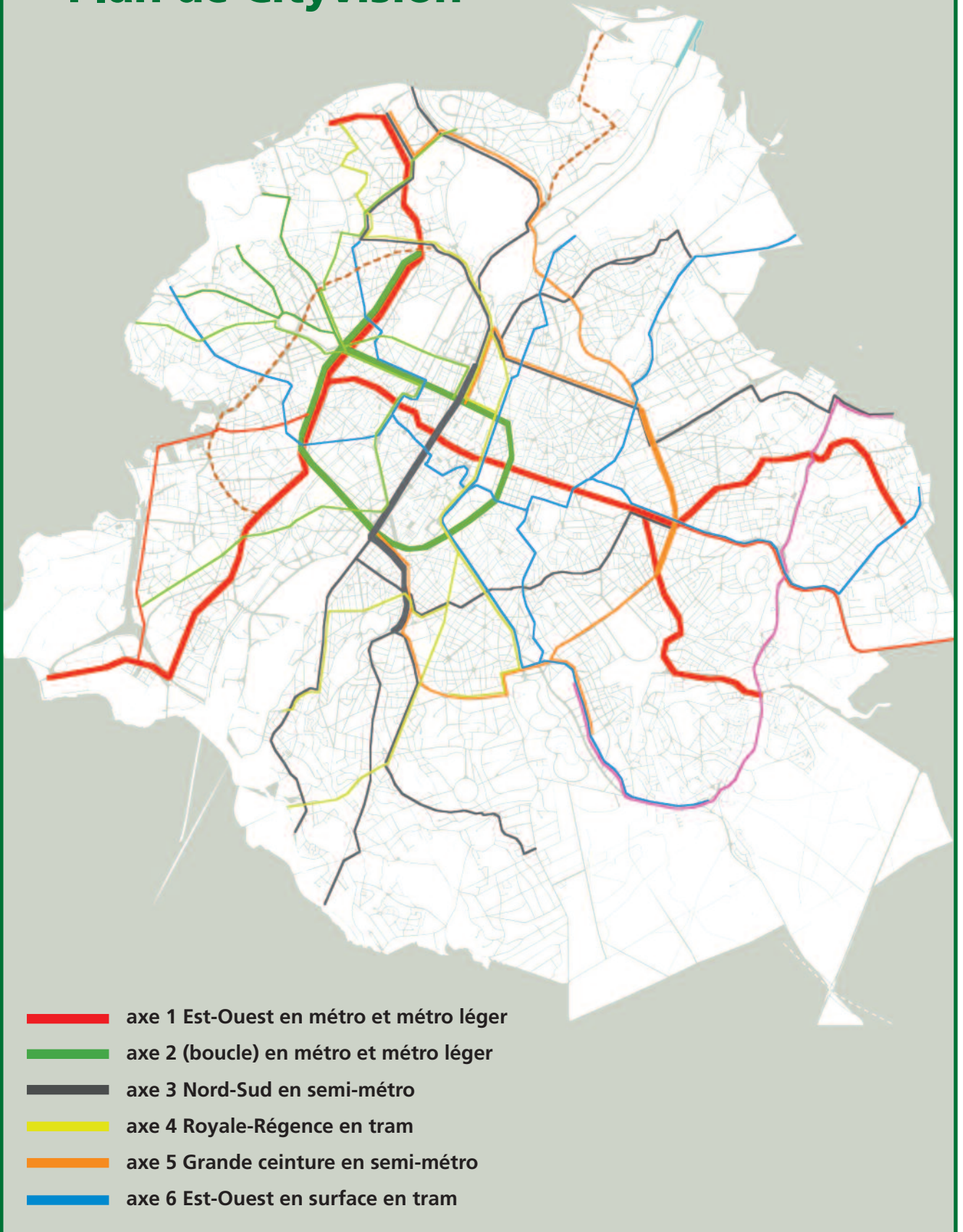
2003 le plan de restructuration de son réseau tram, c'était à la condition, selon le Directeur-général adjoint de la STIB de l'époque, Steven VANACKERE, aujourd'hui Vice-premier Ministre dans le gouvernement fédéral, que les lignes exclues (pour cause d'irrégularité) du tunnel Nord-Sud de pré-métro y soient réintroduites dès que leur circulation en surface aura été améliorée (actuellement, seules deux lignes circulent encore dans ce tunnel sur les cinq initiales). Il faut relancer cette philosophie et cet engagement aujourd'hui, et mettre en œuvre, de manière résolue, un plan de développement des transports publics urbains qui prenne acte du réseau souterrain existant et optimise son exploitation en prenant en compte les déplacements des usagers dans la ville, au lieu de fermer ce réseau sur lui-même. Seuls, les responsables politiques peuvent montrer leur volonté d'aller de l'avant rapidement dans la voie que nous traçons ici, au grand bénéfice de Bruxelles, de ses habitants, de ses travailleurs, de ses entreprises, de ses commerces et de sa vie culturelle et sociale.

2. Notre proposition pour le réseau ferré de transports publics urbains à Bruxelles : la « cityvision »

En quoi consiste notre proposition ? Elle consiste tout d'abord à optimiser l'usage des tunnels existants, tant de métro que de pré-métro, en y faisant circuler des lignes directement connectées aux principaux points névralgiques de la capitale (centre, haut de la ville, grandes gares, quartiers des bureaux) au départ de tous les coins de la ville. Cela peut se faire, d'une part, avec une formule de métro léger, compatible avec le métro lourd existant (et qui continuerait à exister), comme à Amsterdam ou Francfort, et, d'autre part, avec une formule de semi-métro avec

⁴ Sources : Région de Bruxelles-Capitale, *Accord de Gouvernement 2009-2014. Un développement régional durable au service des Bruxellois*, 12 juillet 2009, p. 50.

Plan de Cityvision



des trams classiques circulant en sites propres en surface et (partiellement) en tunnel⁵. Elle consiste ensuite à compléter le remaillage du réseau et l'allègement des « lignes fortes » en recréant des lignes de tram en surface, notamment dans le Pentagone.

Le réseau que nous proposons est constitué de 23 lignes organisées autour de 6 axes principaux. Ces lignes se concentrent au fur et à mesure qu'elles approchent des points névralgiques de la ville, parce que cela correspond aux flux de déplacements. La « cityvision » repose ainsi sur une logique d'arborescence et d'unification du territoire, qui se substitue à la logique de rabattement de la STIB. De la sorte, on peut : 1) assurer les liaisons directes demandées ; 2) garantir une fréquence attractive en première couronne et au centre, sans gaspillage de moyens en 2ème couronne ; et 3) assurer la capacité requise en fonction du lieu.

Qu'est-ce que notre proposition suppose ? Le réseau proposé devrait être desservi par des véhicules adéquats, ce qui implique une petite gymnastique technique pour rattraper les erreurs de conception du passé (quais hauts dans le métro, trams bidirectionnels...), mais qui est parfaitement maîtrisée à l'étranger, dans des villes ayant dû corriger les mêmes erreurs (Amsterdam, Rotterdam, Francfort,...). Notre proposition suppose aussi de faire des efforts supplémentaires en faveur de la vitesse et de la régularité des transports publics en surface, pour les rendre réellement prioritaires sur la circulation automobile : sites propres, feux prioritaires, mesures locales de circulation,... Un très grand nombre de villes en Europe (suisses, allemandes, françaises, néerlandaises...) sont passées par là. Même dans une ville comme Marseille, où la voiture semblait intouchable, la nouvelle ligne de tram a partiellement remis en

cause sa domination dans l'espace public. Pourquoi pas à Bruxelles ?

Pourquoi notre proposition se centre-t-elle sur le réseau ferré ?

Parce qu'il est au cœur de la « métrovision » de la STIB et que c'est dans ce domaine qu'une série de décisions importantes, engageant lourdement l'avenir, doivent être prises dans un avenir proche. Mais notre proposition tient compte aussi du réseau RER dont la desserte devrait rencontrer certains besoins de déplacement intra-bruxellois (essentiellement, nord-sud), si le Gouvernement régional parvient à peser de tout son poids dans les négociations en cours.

Au total, avec un réseau de bus et de tram coordonné (STIB, De Lijn et Tec) qui tiendrait compte également des besoins de la grande périphérie, notre capitale serait dotée d'un réseau complet de transports en commun, cohérent, intégré sur le plan tarifaire, conduisant rapidement les usagers où ils doivent se rendre, grâce à d'énormes gains de temps sur les correspondances évitées.

Notre proposition est-elle plus efficace pour l'usager ?

Sans aucun doute ! Ce projet – qui est donné à titre indicatif et peut être modifié dans toute la mesure où on ne porte pas atteinte à son principe de base – comporte 24 lignes ferrées, dont 2 de métro, 4 de métro léger, 6 de semi-métro et 12 de tram. Ceci est à comparer à la situation actuelle, avec 24 lignes, dont 4 de métro, 5 de semi-métro et 15 de tram. La grande différence est que, dans notre proposition, on assure la continuité des déplacements des usagers (gain de temps en moyenne de 20 à 25%) et une couverture territoriale plus large (en ce compris, les zones de développement de la ville, telles que Tour & Taxis).

Notre proposition est-elle faisable économiquement ? Oui !

Les investissements en infrastructure – qu'il serait malhonnête de ne pas prendre en considération (cf. les calculs de la STIB pour « prouver » la rentabilité du métro) sous le prétexte qu'ils seraient pris en charge par la Région ou l'Etat fédéral via Beliris (ce qui, on le reconnaîtra, est assez incertain dans le contexte actuel) – seraient d'environ 600 millions d'euros pour le noyau principal (environ 55 km de nouvelles voies ferrées). Pour le prix d'une ligne de métro de moins de 10 km kilomètres, on aurait ici un réseau ferré complet et efficace.

En ce qui concerne le matériel roulant, le coût marginal du projet est à peu près nul et, en termes d'exploitation, il ne devrait pas être significatif non plus, compte tenu de la rentabilité des nouvelles lignes (en comparaison avec certaines lignes, de bus notamment, aujourd'hui largement sous-utilisées car peu efficaces).

Combien de temps faudrait-il pour mettre en œuvre notre proposition ?

C'est faisable en dix ans, avec des résultats déjà très palpables au terme de la présente législature. Et cela ne créerait pas moins d'emplois que la construction d'un métro lourd, tout en laissant des marges pour d'autres investissements dans le domaine de la mobilité et pour les autres priorités bruxelloises (logement, formation, aménagement des zones-leviers,...). Une telle politique serait certes moins « grandiose » et nécessiterait du courage politique — celui de redistribuer l'espace public au détriment, parfois, de la voiture. Elle rendrait cependant service à l'ensemble des quartiers et des habitants, alors que le métro lourd n'a un effet positif que sur un corridor limité et ne résout pas le problème de l'accroissement de la circulation automobile. Bruxelles, capitale de l'Europe, pourrait alors être enfin montrée en exemple pour sa politique de mobilité.

⁵ Comme le « pré-métro » actuel.

3. Quelques conditions politiques de réalisation

On se demande parfois, dans les relations entre la Région de Bruxelles-Capitale et son opérateur de transport, la STIB, qui est l' « autorité organisatrice », tellement la Région a été en peine jusqu'ici de définir sa propre politique et vision de la mobilité et de l'imposer à l'exploitant, c-à-d la STIB. En témoigne le difficile accouchement — on devrait dire la fausse couche — du nouveau plan régional des déplacements, dit Plan Iris 2.

La **première** condition pour sortir de l'impasse dans laquelle se trouvent les transports publics à Bruxelles est donc, pour la Région de Bruxelles-Capitale, de s'émanciper quelque peu de la STIB. Autrement dit, il s'agit pour les responsables politiques de se donner les moyens de se forger, en toute autonomie, leur propre vision de la ville et de la mobilité. Le rôle de la STIB ne se résume bien sûr pas à celui d'un simple exécutant, mais, en tant que partenaire de la Région, elle n'a pas à se substituer à elle dans les orientations fondamentales à donner à la politique urbaine.

La **deuxième** condition pour la Région est ensuite d'assumer ses responsabilités par rapport à la demande générale d'amélioration des déplacements à Bruxelles et par rapport aux enjeux sociaux, économiques, environnementaux et autres qui y sont liés. Cela suppose : 1) d'inscrire la mobilité au cœur de la politique urbaine en général ; 2) d'opter très rapidement⁶ pour une vision d'avenir qui soit au service de tous et qui n'engage pas les générations futures sur un chemin aussi hasardeux que la « métrovision » de la STIB ; 3) d'éviter de prendre des décisions immédiates qui orientent l'avenir dans une mauvaise direction (acquisition de nouvelles

rames de métro lourd plutôt que léger, fermeture de la station Albert sur elle-même...).

La **troisième** condition est de ne pas trop tergiverser. En effet, il est possible, à l'horizon de la fin de la nouvelle législature (soit dans cinq ans), de voir un nombre significatif de résultats réels (rétablissement de lignes supprimées et mise en service de nouvelles lignes et tronçons reconstituant le puzzle et diminuant les temps de parcours déjà pour un nombre impressionnant d'usagers). A ce moment, les décisions ultérieures ne poseront plus de problèmes, parce que tout le monde en voudra (cf. la dynamique française autour des projets de lignes de tram — à Montpellier par exemple, les communes et les habitants se battent pour obtenir le passage du tram par chez eux). Les cinq années ultérieures permettront alors la réalisation du reste, conditionnée plus par l'impossibilité matérielle de mener tous les projets en même temps que par des limites dictées par le budget, puisque celui-ci est nettement inférieur à celui de la « métrovision » de la STIB.

La **quatrième** condition est de mener une politique véritablement régionale. La mobilité est en effet une matière où tout le monde s'accorde à dire que l'échelle régionale – voire métropolitaine – est la plus adéquate. Pour ce faire, la participation des Communes est essentielle. Afin d'améliorer les performances des trams et des bus circulant en surface, un système d'intéressement de celles-ci aux gains de vitesse commerciale devrait être établi dans le cadre de la relation de la Région avec les pouvoirs locaux : les gains de vitesse évalués en euros seraient par exemple répartis pour moitié entre la commune concernée et la STIB⁷.

Quartier durable et énergie

Il y a un peu plus d'un an, quelques habitants ont répondu à l'appel de projet lancé par l'IGBE (devenu depuis « Bruxelles Environnement »). Ils n'ont pas été retenus dans les 5 projets sélectionnés, mais ont néanmoins décidé de continuer sur leur lancée.

Dans le cadre de ce projet, ils ont créé plusieurs sous-groupes, dont un « Groupe Energie ».

La première action a été d'organiser un parcours énergie dans le quartier avec la visite de plusieurs maisons permettant d'appréhender les thématiques suivantes :

- économie d'énergie
- isolation et étanchéité
- production d'énergie renouvelable
- ventilation contrôlée des bâtiments

Le Groupe Energie s'est ensuite défini de nouvelles perspectives :

- Mise en place d'une coopérative pour une production d'énergie collective alimentant un groupe d'habitations.
- Organisation d'achats collectifs (par ex : panneaux solaires)
- Développement d'un site internet qui permette la diffusion de l'information concernant les activités du Groupe Energie. Celui-ci est ouvert à toute proposition de collaboration dans ces projets.

Contact :

Catherine TOUSSAINT
02 374 02 60 -
kther@belgacom.net

⁶ Une attente similaire s'exprime vis-à-vis du futur Plan régional de développement durable (PRDD) qui devrait, lui aussi, voir le jour dans un délai très rapproché.

⁷ La Région flamande retient des principes similaires dans des « convenanten » qu'elle conclut avec les communes et son opérateur De Lijn.

Les ÉCONOMIES d'énergie : essentiels !

Espérons donc que l'ensemble de nos mandataires politiques le comprennent enfin et se décident à réellement les promouvoir ! Car, c'est vital, comme l'a exposé Georges INGBER dans son excellent article « Réchauffement et survie de la planète – De Kyôto à Copenhague », paru dans notre dernier numéro et que vous aurez peut-être lu. Le présent petit texte y vient en complément sur l'aspect spécifique des ÉCONOMIES à faire dans ce domaine. Celles-ci concernent, il faut le préciser, les problèmes tant d'éclairage que de chauffage et de transport.

Compétents sur cette question, de nombreux experts, tout comme plusieurs journalistes connus de la presse belge et française et, entre autres, l'actuel secrétaire d'Etat français Luc CHATEL, nous le répètent : « **Les économies d'énergie constituent le meilleur moyen pour prévenir le changement climatique, elles doivent devenir un véritable secteur économique. Demain, les pays qui seront les plus sobres en énergie seront les plus compétitifs** ». Mais il est, aussi, affirmé avec raison que : « **L'énergie du futur, ce sera le courage politique !** ».

A ce jour, nos politiciens semblent réticents à parler simplement d'« ÉCONOMIES d'énergie ». Croient-ils peut-être plus « sexy », comme le fit remarquer récemment le journal Le Monde, de parler « efficacité énergétique » et/ou de recommander une technologie plus savante, celle des énergies « alternatives » ou « renouvelables » ? En fait, il faudra les deux : les économies ET les technologies d'avenir.

Les premiers concernés, c'est nous, « simples » citoyens, qui devons dorénavant **être attentifs au moindre de nos gestes touchant à la consommation d'énergie**. L'article précité a donné quelques exemples d'actions possibles à cet égard. Pensons, notamment, aussi à éviter tous les **gaspillages**, petits et grands, que nous commettons parfois sans nous en rendre compte ; ou encore, lors de nos achats alimentaires, à éviter, si possible, les denrées ayant nécessité de longs trajets en camion, avion ou bateau. C'est donc bien une mentalité à acquérir et à laquelle nous n'avons pas été habitués. Il nous faut en prendre conscience et y réfléchir ; c'est important.

Et surtout, ne croyons pas que c'est « revenir au Moyen-Âge » ! Une vie plus sobre n'est pas une vie nécessairement moins heureuse. Au contraire, même.

Parallèlement à ce qui précède, nos gouvernants devront absolument imposer aussi des ÉCONOMIES d'énergie au monde des **administrations**, des **entreprises** publiques et privées, du **commerce** (que de vitrines restant fortement éclairées jour et nuit !), des **écoles** officielles et libres, etc. Que de gaspillages commis là encore !

Il existe, on le voit, un important potentiel à ce sujet dans de nombreux secteurs et l'on conçoit bien qu'il y ait effectivement à cet égard une obligation de courage politique de la part de nos décideurs...

Mais, de grâce, éteignons toujours les lumières là où elles brûlent inutilement !

Jacques NIFFLE



Madame, Monsieur,

- Peut-être ignorez-vous que, selon l'article 11 du Règlement général de police d'Uccle, **toute dégradation d'un trottoir doit être réparée aux frais du propriétaire riverain !...**
- En vous y garant, **vous gênez les piétons et les mettez même peut-être en danger** (pensez aux enfants, aux personnes avec landeau ou celles ayant des difficultés à se déplacer à pied) ; mais **vous dégradez**, en outre, **peu à peu ces trottoirs, sous lesquels se trouvent, entre autres, les canalisations de gaz et d'eau !...**

Aussi, nous demandons instamment de ne vous y garer sous aucun prétexte.

Mais ne stationnez pas non plus sur les passages-piétons, ni à l'extrême coin des rues (où vous gêneriez alors la visibilité des autres usagers !)

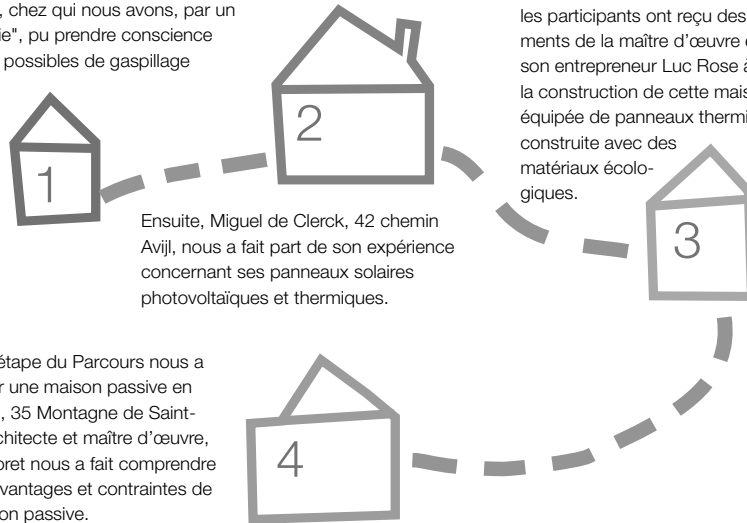
Merci d'en tenir compte

Parcours Énergie dans le quartier St-Job



Le dimanche 7 juin dernier, le Groupe Energie* du Quartier Durable organisait sa première manifestation sous la forme d'un Parcours Energie dans le quartier de Saint-job.

Le Parcours commençait par la maison de Catherine Toussaint, 139 Montagne de Saint-job, chez qui nous avons, par un "audit énergie", pu prendre conscience des sources possibles de gaspillage d'énergie.



Chez Sonia Maes, 38 rue Jean Benaets, les participants ont reçu des éclaircissements de la maître d'œuvre et de son entrepreneur Luc Rose à propos de la construction de cette maison en bois, équipée de panneaux thermiques et construite avec des matériaux écologiques.

Ensuite, Miguel de Clerck, 42 chemin Avijl, nous a fait part de son expérience concernant ses panneaux solaires photovoltaïques et thermiques.

La dernière étape du Parcours nous a fait découvrir une maison passive en construction, 35 Montagne de Saint-Job. Son architecte et maître d'œuvre, Gérard Bedoret nous a fait comprendre l'enjeu, les avantages et contraintes de la construction passive.

Les participants se sont montrés nombreux aux deux rendez-vous du matin et de l'après-midi et nous ont fait part de leur intérêt pour cette démarche et de leur satisfaction d'y avoir participé. Voici quelques liens intéressants comme suite à ce parcours :

- pour les économies d'énergie, Bruxelles Environnement a développé des outils : www.bruxellesenvironnement.be, Défi Energie www.defi-energie.be et Ecores SPRL www.ecores.eu
- pour un check-up énergétique contacter l'ABEA (agence bruxelloise de l'énergie) : www.curbain.be
- pour les énergies renouvelables APERE ASBL : www.apere.org ou www.bruxelles-renouvelable.be
- pour toute information sur les primes à la rénovation : www.prime-renovation.irisnet.be
- pour toute information sur une réduction d'impôts, Service Public Fédéral des Finances www.energie.mineco.fgov.be (cliquez sur l'onglet "Energie", rubrique "réduction d'impôts").
- pour les panneaux photovoltaïques et thermiques : www.sunswitch.be (proposé par Miguel de Clerck)
- pour ossature bois et éco-construction : www.synergie-bois.com (proposé par Gérard Bedoret)

Contact

Catherine Toussaint
02 374 02 60
kther@belgacom.net

* Groupe Energie :
Catherine Toussaint
139, Montagne de S' Job
Dominique Deboyser,
Angélique Knop
83, rue Jean Benaets
Susan Wild
75, rue Jean Benaets
Laurence Wattier, Gérard Bonduelle
12, Montagne de S' Job

Uitnodiging / Invitation

Les Apéros Maison du Candelaershuys et sa réception du Nouvel An ? L'occasion rêvée pour rencontrer des gens de tout bord dans une ambiance conviviale ! Notre but n'est autre que de rendre la vie à Uccle un peu plus agréable pour et par ses habitants, nos partenaires privilégiés, et les politiques. C'est pourquoi, cette année, les comités de quartier sont également invités.

Thomas ROUKENS, le nouveau président, aura le plaisir d'accueillir 'notre' ministre Jean-Luc VANRAES.

Bienvenue le vendredi 8 janvier à partir de 20h au Candelaershuys, av. Brugmann 433 (quelques élèves de l'Académie d'Uccle donneront un petit concert de musique classique !)

Densification du Bourdon, un quartier sous pression!

Entre le 28 septembre et le 9 novembre 2009, pas moins de 3 projets urbanistiques d'envergure ont été mis à l'enquête publique pour le quartier du Bourdon. S'ils devaient se réaliser, leur densité et leur gabarit feraient perdre à ce quartier son aspect semi-rural très présent dans le maillage vert et aggraveraient sérieusement les problèmes de densité de trafic.

Sur la plaine du Bourdon proprement dite (reprise au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) en zone de forte mixité), deux complexes immobiliers sont projetés. Pour rappel, une zone verte y est également destinée à accueillir un tronçon de la promenade verte afin de relier les zones vertes, situées de part et d'autre du Bourdon, en l'occurrence, le Kinsendael et le Keyembemt. Par ailleurs, dans le cadre du Maillage Bleu, le ruisseau Geleystsbeek y retrouvera un lit à ciel ouvert. Ce chantier devrait débuter au printemps prochain.

1° Projet privé Immo Saint-Job/ Château d'Or sur la plaine du Bourdon.

Les propriétaires du terrain ont introduit pour la deuxième fois un vaste projet d'urbanisation pour 102 logements, une maison de retraite et de soins de 150 lits, une crèche, des bureaux sur 1024 m² et 826 m² pour des activités productives.

Un sous-sol prévoit les locaux techniques et un vaste parking de 155 emplacements. Bien que le



La plaine du Bourdon vue depuis le carrefour Alseberg - Bourdon

nombre de logements soit passé de 126 à 102 et que le gabarit de certains immeubles ait été réduit, le projet reste semblable dans sa conception à celui qui avait reçu un avis défavorable de la commission de concertation de septembre 2008, notamment pour sa densité et son imperméabilisation excessive dans une situation de bas de vallée.

La commission de concertation du 4 novembre 2009 a réclamé au promoteur de faire réaliser une étude hydrologique approfondie afin de connaître l'impact que pourraient avoir les constructions et l'imperméabilisation (82 % de la superficie du terrain) projetées, sur la gestion des eaux et les inondations récurrentes dans ce fond de vallée. Rappelons que la situation de la plaine du Bourdon est délicate à ce niveau. La nappe phréatique y est à faible profondeur.

L'avis de la Commission de concertation vient de tomber, il est favorable mais assorti de nombreuses conditions. Voir sur le site www.uccle.be, commission de concertation du 2 décembre 2009.

2° Plan logement régional : SLRB : 45 logements sociaux et 44 logements moyens à l'emplacement du cirque.

A l'emplacement du cirque Pauwels, sur une superficie limitée à 3551 m², la Région de Bruxelles Capitale projette la construction de 89 logements sociaux et moyens. Comment le nombre de 89 logements a-t-il été déterminé par la Région pour une superficie de seulement 3551 m², étant donné les contraintes

liées au terrain : présence d'eau à faible profondeur (difficulté de pouvoir bâtir en sous-sol), proximité des zones naturelles humides protégées, bordure de la promenade verte et du futur Geleystsbeek à ciel ouvert et de surcroît, nuisances très importantes dues au bruit du charroi sur les voiries limitrophes -(surcoût important à la construction pour l'isolation contre le bruit et satisfaire à l'ordonnance régionale) ? Le dossier ne le précise pas. L'immeuble prendrait la forme d'une tour de 8 étages, construite au-dessus d'un parking de 52 places et de plein pied avec la chaussée. Notons que le gabarit moyen des maisons dans le quartier consiste en du rez +1 ou 2 sous toiture. La commission de concertation vient de rendre un avis défavorable ce 02 décembre. Il est possible de consulter cet avis sur le site de la commune : www.uccle.be

3° Plan logement régional : SRIB SA : 87 logements sociaux et moyens, chaussée d'Alseberg 1091.

Le troisième projet émane aussi de la Région et se situe également dans le cadre du Plan Logement. Il s'agit de la construction de 43 logements sociaux, 44 logements moyens et 65 emplacements de parkings en sous-sol. Il se situe de l'autre côté de la chaussée d'Alseberg, sur un terrain boisé, formant talus, tout proche de la zone verte du Keyembemt et bordé de l'école communale de Calevoet d'une part et de l'Institut Supérieur de Secrétariat d'autre part.

Afin notamment de permettre un bon ensoleillement des logements projetés, l'architecte a choisi d'implanter les édifices perpendiculairement à la chaussée d'Alseberg. Des espaces de jardins entre les immeubles permettent de réduire l'emprise au sol du bâti. En matière d'environnement, le projet est de qualité, des citernes d'eau de pluie sont prévues, l'eau sera utilisée pour les WC et les communs ; le projet se veut de type « basse énergie » avec ventilation à double flux, des panneaux solaires thermiques préchaufferont l'eau alimentant les chaudières.

La commission de concertation du 18 novembre dernier a rendu un avis favorable au projet à la condition d'y apporter diverses petites modifications : planter de manière plus importante le talus le long de la chaussée avec des essences assurant une grande biodiversité ; prévoir un bassin d'orage (capacité 50 litres/m² de toiture) à placer en aval des citernes à eau de pluie et relier le trop plein au Geleytsbeek ; respecter les périodes de nidification pour l'abattage des arbres (entre le 1er octobre et le 1er mars) et délimiter le terrain par des grilles laissant passer les petits mammifères et les batraciens.

Lors de la commission de concertation, des habitants ont fait remarquer, à juste titre, que ce site boisé, difficilement accessible au public de par sa situation, présente une haute valeur biolo-

gique. Cette situation est d'ailleurs reconnue sur la carte d'évaluation du PRD (Plan Régional de Développement), bien qu'en zone constructible au PRAS.

Le terrain pentu présente un relief ancien qui n'a pas encore été exploité et qui constitue la continuité du talus sableux présent sur le site du Keyenbempt. Cet enchevêtrement boisé, au sous-bois de lierres et de ronces, est un terrain d'ensemencement naturel de plus de 50 ans d'âge qui, rien qu'à ce titre, mérite une attention particulière en matière de biodiversité. Il est proche du site du Keyenbempt qui, lui-même, en raison de sa mosaïque de milieux, de sa zone humide et de la rivière, mériterait largement d'être inscrit comme « réserve naturelle ». Il n'est pas fort éloigné de la réserve humide du Kinsendael et constitue un refuge boisé sûr pour les batraciens et de nombreux oiseaux. Un lucane cerf-volant, espèce hautement protégée à Bruxelles par Natura 2000, aurait été vu par les riverains aux abords du site.

Malgré les qualités du projet, il serait donc souhaitable, d'autant plus qu'il s'agit d'un terrain public, qu'une étude spécifique du site soit faite, par des scientifiques ou par Bruxelles Environnement, avant toute délivrance de permis pour déterminer l'impact de sa destruction dans le maillage vert Régional.

4° D'autres projets importants sont encore prévus dans le quartier : d'importantes superficies commerciales sur le site d'Illochroma, de l'autre côté de la rue du Château d'Or, encore deux autres projets de logements régionaux, notamment avenue du Silence, sans parler du site des Hauts Prés, en construction rue François Vervloet en face de l'Ecole.

La densification et la suppression des derniers espaces semi-naturels de la Région sont-elles les meilleures solutions pour faire face au manque de logements ? Sans une réflexion sur la réhabilitation des nombreux logements vides et bâtiments de bureaux inoccupés, sans plan d'ensemble et études des besoins en infrastructures, sans études d'incidences globales sur l'environnement, sans une collaboration active des riverains pour concevoir des projets qui préservent aussi et surtout la qualité de vie de manière durable, cette politique se heurtera toujours aux habitants. Avant de densifier, il convient d'avoir une vision cohérente de l'ensemble des différents projets urbanistiques d'un même quartier et de leurs incidences cumulées, au lieu de présenter et d'étudier les incidences de chaque projet de manière séparée. L'aménagement du territoire d'un quartier doit se concevoir globalement, selon un plan d'ensemble et une étude sérieuse des besoins spécifiques des populations, dans le cadre du développement durable et d'un environnement de qualité.

Thérèse VERTENEUIL
administrateur

La plaine du Bourdon vue depuis le pont de chemin de fer surplombant la rue Château d'Or. Le cirque Pauwels est visible à gauche.



Un envahisseur brûlant, la Berce du Caucase

La Berce géante ou Berce du Caucase (*Heracleum mantegazzianum*¹) est une plante exotique envahissante que l'on qualifie aussi d'invasive car elle se propage hors de son biotope natal et pose différents problèmes dans son pays d'adoption.

Le premier est son caractère d'envahisseur : en entrant en compétition avec les plantes indigènes du milieu dans lequel elle se développe, elle forme souvent des populations denses et, par son ombrage, étouffe les autres espèces végétales, causant, à terme, une perte de biodiversité. Mais son problème majeur est qu'elle constitue une réelle menace pour la santé publique. Le contact avec les feuilles de la berce du Caucase peut occasionner de graves brûlures.

Description

La Berce du Caucase est une plante magnifique de la famille des ombellifères. C'est la plus grande plante herbacée d'Europe, elle peut atteindre 3 à 5 mètres de haut. La plante se reconnaît à ses tiges épaisses, ses feuilles découpées pouvant mesurer de 50 cm à 1 m et à ses fleurs blanches en ombelles, riches en nectar et appréciées d'un grand nombre d'insectes.

Berce du Caucase : danger de brûlures ! Méfions nous-en !

Cet imposant géant possède des feuilles qui brûlent indirectement la peau : le suc de la plante rend la peau photosensible. Sa sève contient plusieurs substances furanocoumarines photosensibles qui provoquent une hypersensibi-

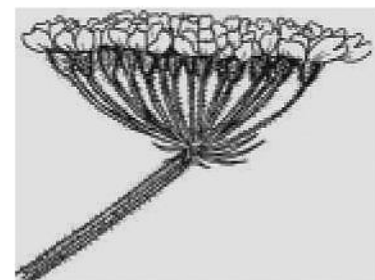
Ne pas confondre les Berces indigènes avec la Berce du Caucase

Afin d'éviter de détruire les espèces indigènes, utiles à notre biodiversité, mais qui peuvent ressembler aux Berces géantes invasives, il est important d'être capable de les distinguer. Même des personnes expérimentées peuvent avoir des doutes, lorsque les plantes sont à l'état végétatif et que les feuilles n'ont pas atteint leur taille maximale.

Les berces indigènes - (*Heracleum sphondylium* et *H. sibiricum*) Ces plantes sont étroitement apparentées aux Berces géantes, mais sont plus petites - taille de 60-200 cm. Les feuilles sont larges, divisées de manière grossière et très poilues, ne dépassant généralement pas une longueur de 60 cm. Les fleurs blanches ou verdâtres forment des ombelles d'environ 20 cm de diamètre. Ces espèces sont fréquentes dans les champs, les haies et le long des routes en Europe et sont très utiles aux insectes de nos régions, dont beaucoup l'apprécient.



feuilles et fleurs de Berces indigènes



feuilles et fleurs de Berce du Caucase

¹ Il existe trois berces géantes originaires du Caucase, mais seule *Heracleum mantegazzianum* est présente en Belgique. Toutes les trois posent des problèmes similaires.

lité aux rayons du soleil et entraîne des brûlures en cas d'exposition au soleil ou aux U.V d'un banc solaire. Un à deux jours après le contact avec la plante, la peau brûle, comme sous l'effet d'un coup de soleil. Chaque année, de nombreuses personnes sont brûlées. Elles s'adressent à leur médecin ou au centre anti-poison en se demandant ce qui a pu leur arriver, car il est souvent difficile de faire le lien de cause à effet entre le contact avec les feuilles de Berce du Caucase et les brûlures...

Le danger de brûlures concerne toute personne entrant en contact avec la plante, particulièrement les jardiniers pratiquant le désherbage sans gants ou utilisant une débroussailluse sans protection adéquate. Les enfants courent un risque tout particulier, par ex. lors de l'usage des tiges creuses comme sarbacane ou longue-vue. Comme le contact avec la plante est absolument sans douleur, les jardiniers et les enfants en contact avec elle, peuvent continuer leurs activités souvent pendant des heures sans se rendre compte des dommages infligés.



Comment éradiquer la Berce du Caucase ?

Biologie de la Berce du Caucase

La Berce géante fait partie des plantes dites bisannuelles. Elle se maintient sous forme de rosette pendant quelques années (de 3 à 10 selon la richesse du sol), le temps d'accumuler réserves et énergie pour développer sa tige florale, elle meurt après avoir fleuri et produit de nombreuses graines qui vont se disséminer.

Contrairement à la Renouée du Japon, les berces ne se multiplient pas de manière végétative, mais uniquement au moyen de la dispersion de leurs graines (chaque plante en produit des dizaines de milliers !). Les fleurs apparues au début de l'été, donnent des graines qui mûrissent jusqu'à l'automne avant d'être libérées et de germer le printemps suivant.

La majorité des graines tombent à proximité de la plante mère, créant un massif dense de Berces géantes. Pour envahir d'autres espaces, les Berces comptent surtout sur l'homme et les animaux, s'accrochant aux pelages ou collant aux roues et pneus des véhicules. C'est ainsi que son invasion s'est faite en suivant les autoroutes et les voies de chemins de fer.

Méthodes de contrôle manuelles et mécaniques

A l'exception de la section des racines, le contrôle mécanique ne cause pas la mort immédiate de la plante.

La section des racines (ou leur

extraction) se fait généralement avec une bêche à bord tranchant. Elle devrait se faire au premier printemps et être répétée à la mi-été. Il est recommandé de couper la racine au moins à 10 cm sous terre. Cependant, à la suite de l'érosion du sol, des couches supplémentaires de terre peuvent couvrir les plantes et dans ce cas il faut sectionner plus profondément, par ex. à une profondeur de 25 cm. Les parties sectionnées de la plante doivent être retirées du sol et être détruites ou séchées. Cette méthode est très efficace, mais coûteuse en main d'œuvre... Par prudence, il est recommandé de porter des vêtements imperméables à l'eau et des lunettes de protection, des éclaboussures de sève toxiques et des fragments de la plante couverts de sève pouvant passer au travers de fibres naturelles comme le coton et la laine et venir en contact avec la peau.

Une autre méthode de gestion de la Berce est son pâturage par des moutons. Ceux-ci raffolent des jeunes plants, mais en ville ils sont fort rares...

Méthode de contrôle chimique

Les Berces invasives sont sensibles aux herbicides systémiques tels que le glyphosate (Roundup). Le glyphosate est le seul herbicide approuvé dans tous les pays d'Europe pour le contrôle des espèces invasives de grande taille comme la Berce. Cependant, l'utilisation d'herbicides n'est pas sans incidence sur la qualité des nappes phréatiques et sur la santé humaine ; ils sont nocifs pour l'environnement. Les solutions chimiques sont donc déconseillées partout où les moyens mécaniques (fauchage de la plante ou section des racines) peuvent être mis en œuvre.

Marc DE BROUWER

En savoir plus : Une étude relative à la berce du Caucase a été réalisée à l'initiative de la Commission européenne. On peut en télécharger la brochure "Manuel pratique de la Berce géante" sur le site www.giant-alien.dk, ou via le lien direct http://www.giant-alien.dk/pdf/French%20manual_web.pdf
Cet article et certaines images en sont directement inspirés.

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

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

Isti 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 Uccle

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28
tél. : 02.345.62.92
www.gracq.org et www.nomo.be

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
www.longchamp-messidor.be

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

(P) : Privé ; (B) : Bureau

Ophem & C°

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

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

Stéphane DAVIDTS,
tél. (B, direct) : 02.373.57.01
E-mail : stephane.davidts@skynet.be
www.avijl.org

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

Stéphane ROYER, Montagne St-Job 28
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

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
d.ryelandt@avocat.be

Trésorier

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

Luc BERNARD – Av. Alphonse XIII 12, 1180

tél. : 02.374.44.35 fax : 02.374.95.01
ldbernard@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

Georges INGBER – av d'Andrimont 5, 1180

tél. : 02.374.95.83 – georges.ingber@skynet.be

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69, 1180

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

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

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367, 1180

tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

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

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.cmee@swing.be

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

N° de compte de l'ACQU :

310-0734318-17

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

Email : acqu.asbl@gmail.com

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, secteur de l'éducation permanente, et de la Région de Bruxelles-Capitale.

