

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° 68 avril – mai – juin 2011

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

Consultez notre site
internet :
www.acqu.be

Ecrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

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

sommaire

- Editorial :
La mobilité : un véritable enjeu humain et de civilisation 2
- Les trams à Uccle :
 - Préambule 3
 - Sauvez le tram 51 ! 4
 - Le dépôt Marconi 5
 - Vers quel aménagement de la place Vanderkindere ? 11
 - Les marronniers de l'avenue Churchill 16
- Le réaménagement du square Marlow 19
- Pas de démesure sur le site des Deux Alice ! 20
- Evolutions au Verrewinkel 23

EDITORIAL

La mobilité : un véritable enjeu humain et de civilisation

Les habitants de la région bruxelloise et d'Uccle en particulier sont très inquiets de l'envahissement du tissu urbain par un nombre croissant de véhicules motorisés. Tous les quartiers -résidentiels ou non - sont confrontés à des encombrements incessants avec les nuisances associées, à des conflits permanents avec les transports en commun, à une agressivité de plus en plus inquiétante, et à l'entrave à la circulation des piétons et des cyclistes. Cela empoisonne véritablement la vie des habitants.

Nombreux sont les articles de presse qui témoignent des problèmes de dégradation de la qualité de l'air (on parle aujourd'hui de 1.100 décès prématurés annuels à Bruxelles). Et que dire des nuisances sonores, des gaz à effets de serre, de la dégradation (devenue une conséquence inévitable) de la vie sociale ? Il ne faut pas être un expert pour décrire ces réalités que la plupart d'entre nous vivent quotidiennement.

Nous pouvons parler d'un incroyable gâchis pour de multiples raisons. Les décideurs répartis dans de nombreuses entités spatiales hiérarchisées n'osent pas affronter d'une manière cohérente les réalités vécues et dès lors prendre les décisions qui s'imposent surtout quand on sait que les véhicules de transport (voitures et camions) sont à Bruxelles responsables de 70 % des émissions de particules fines et dangereuses pour la santé. Et la situation n'est pas près de s'améliorer quand on sait que le nombre de km parcourus par les voitures ne cesse d'augmenter et que la population bruxelloise ne

cesse de croître.

Quel gâchis géopolitique ! Et c'est vrai tant au niveau des 19 communes bruxelloises qu'à celui des quelque 50 communes qui constituent la région toute entière puisque toute la région est économiquement et socialement liée.

Notre système politique semble devenu incapable de négocier les mesures indispensables qui s'imposent pour servir les intérêts des citoyens de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa couronne périphérique. Cela fait des décades qu'on en appelle à des mesures globales et efficaces en matière de transports en commun afin de coordonner les moyens de la STIB, de De Lijn, du TEC et de la SNCB. L'échec d'un volontarisme politique et d'une politique d'investissements à la hauteur des défis géographiques conduit à l'anarchie. De nombreux navetteurs continuent à privilégier la voiture au détriment du tissu urbain bruxellois. Nous nous interrogeons sur l'avenir d'une telle société et de son enjeu civilisationnel si on ne parvient pas à prendre en compte l'intérêt général des habitants. Nous nous souvenons des journées consacrées aux Etats-Généraux de Bruxelles organisés avec la participation d'IEB et du BRAL. Tous les participants, y compris les nombreux néerlandophones présents, partageaient les mêmes analyses et réprobations.

Rejeter la balle aux problèmes communautaires est inacceptable car les 19 communes bruxelloises accumulent un nombre important de faiblesses tant dans la promotion des transports en commun que dans les mesures à prendre pour limiter les effets négatifs de la circulation automo-

bile. Notre commune d'Uccle en particulier n'a aucune leçon à donner tant ses incohérences sont multiples, notamment celle de vouloir à tout prix concilier la fluidité du trafic automobile avec celle des transports en commun. Nous avons acquis la conviction que sur le territoire de Bruxelles-Capitale, qui ne fait que 161 km², nos décideurs n'osent pas promouvoir une politique globale de transports en commun efficace. Faire circuler un tram à Bruxelles, à travers 5 ou 6 communes, relève d'un défi titanesque. Il apparaît dès lors plus facile de programmer des lignes de métro souterraines plutôt que de privilégier les transports en surface !

La voiture a corrompu l'esprit de nos politiques et de nombre de nos concitoyens. Pour s'en convaincre, il suffit de lire les commentaires consacrés aux véhicules de prestige, aux marques renommées et aux grosses cylindrées : l'orgueil, l'incivisme et le mépris d'autrui font bon ménage. On nous rétorque que l'avenir est la voiture électrique. Non ! Parce que trop de voitures, même électriques n'amélioreront pas nos relations humaines et la vie sociale ! Nous devons impérativement promouvoir un authentique changement d'habitudes, c'est-à-dire promouvoir une politique de changements de comportements. Réapprendre à vivre, à marcher, à circuler à vélo est devenu une nécessité prioritaire, facteur de réhabilitation du genre humain.

L'ACQU, et la Lettre n°68 en témoigne, privilégie les réflexions sur la mobilité. Ce numéro est consacré une analyse de certains défis ucclois en matière de transports par trams. Nous ne prétendons aucunement détenir la

vérité : la complexité des problèmes de mobilité est telle que personne ne peut prétendre connaître la solution idéale. Notre contribution citoyenne est modeste : faire réfléchir les citoyens et les politiques sur des projets de solutions et en DISCUTER.

Tel est notre objectif serein et démocratique, tant il y va de l'intérêt général de la population et de son avenir.

L'avenir de la planète et dès lors de l'humanité exige des visions à long terme et des débats sérieux

et fréquents pour enfin engendrer une dynamique démocratique digne de ce nom.

Le C.A. de l'A.C.Q.U.

P.S. : Au moment où nous rédigeons cet éditorial, nous prenons connaissance de la demande de permis d'urbanisme déposée par BRUXELLES MOBILITE pour l'**aménagement de la chaussée de Waterloo entre la Bascule et l'avenue Churchill**. L'objectif est de faciliter le passage des trams et bus à cet endroit archi-encom-

bré. Il y aurait en particulier la création d'un site propre dans le sens « sortie de ville » entre l'avenue Legrand et l'avenue Churchill en supprimant 31 places de stationnement. C'est une bonne nouvelle mais le projet aboutira-t-il cette fois ? Nos décideurs auront-ils la force de résister à toutes les pressions négatives ? On peut toujours discuter des détails d'un projet, mais à un moment donné il faut savoir avancer. Notre association serait tellement heureuse de voir ce projet enfin aboutir !

LES TRAMS À UCCLE

PRÉAMBULE

Uccle, comme l'ensemble de la Région bruxelloise, connaît d'indéniables problèmes de mobilité. Ceux-ci, étant donné l'accroissement prévisible de la population et en particulier les nombreux nouveaux projets immobiliers en cours ou prévus sur le territoire ucclois, vont inévitablement empirer si des mesures énergiques ne sont pas prises.

Dans ce numéro, la priorité a été accordée à plusieurs projets importants concernant les transports en commun à Uccle :

- la ligne de tram 51 pour laquelle l'ACQU a, dans les deux numéros précédents de la Lettre, proposé des aménagements visant à faciliter et accélérer son parcours ucclois ;
- le projet de la STIB de la construction d'un nouveau dépôt de trams sur un terrain ucclois, situé à la limite de la commune de Forest, à proximité de la chaussée de Neerstalle ;
- l'aménagement d'une troisième voie de tram, sur l'avenue Churchill, destinée à accueillir

le terminus du tram 7, ceci en vue de remplacer l'actuel terminus du rond-point Churchill, et les alternatives possibles à ce projet.

Les analyses présentées ci-dessous sont axées sur la priorité à donner aux transports en commun, et sur la volonté de prendre en compte les besoins et attentes tant des usagers de ces lignes de trams que des riverains habitant à proximité de celles-ci. Nous avons de ce fait envisagé différentes alternatives susceptibles d'améliorer l'efficacité, la viabilité et la sécurité des aménagements liés au développement des lignes concernées. Certaines pourront surprendre, ou au contraire apparaître sensées.

Nous voulons ici insister sur le fait que l'ACQU n'est pas un bureau d'études, et ne prétend en avoir ni les compétences ni les ressources. Notre objectif, en tant que mouvement citoyen, est d'envisager différentes alternatives d'aménagement, y compris celles rejetées par la STIB, les différentes administrations et les

décideurs politiques, d'en informer les Ucclois et d'ouvrir ainsi des pistes de réflexion constructives et en concertation avec tous.

L'extension projetée de l'actuel pré-métro (trams en sous-sol) vers Schaerbeek et Evere (à l'horizon 2018) aura indirectement des conséquences négatives pour Uccle, et en particulier pour les lignes de trams 3, 4 et 51

Ces trois lignes de tram permettent aux Ucclois de rejoindre efficacement le centre de Bruxelles (les gares du Midi et du Nord, les boulevards du centre) et le nord (Heysel, Jette). Les lignes 3, et surtout 4, sont bien connues et appréciées des Ucclois pour leur rapidité et leur fréquence élevée. Quand la prolongation souterraine du métro depuis Albert jusqu'à Schaerbeek et Evere sera en service et utilisée exclusivement par des véhicules de type métro, comme le souhaite la STIB, nos trois lignes de tram n'auront plus accès aux tunnels. Le 3 serait remplacé par le métro jusqu'à la station Albert; l'avenir des lignes

LES TRAMS À UCCLÉ

4 et 51 alors remis en question.

Le réaménagement de ces trois lignes devra être réalisé de manière à ne pas supprimer ces trois accès directs vers le centre de la ville; soit en maintenant la circulation des trams 3, 4 et 51 dans le tunnel, soit en prolongeant ces lignes vers le centre de la ville par des tracés alternatifs.

L'extension du métro vers Uccle n'est envisagée qu'à un horizon éloigné, après l'extension de ce métro vers le Nord (Schaerbeek).

Signalons ici que la prolongation du métro n'est sans doute pas la solution optimale : étant donné son coût élevé, elle serait réalisée aux dépens d'autres infrastruc-

tures, les lignes de trams et de bus. Ce métro, qui irait jusque Calevoet, ne disposerait que de 3 ou 4 arrêts sur Uccle. C'est dire qu'il ne concernerait directement qu'une petite partie de la population, habitant à proximité immédiate des points d'arrêt. Les autres usagers seraient forcés de prendre des lignes de rabattement vers les arrêts, d'où l'accroissement du temps de parcours, des ruptures de charge et attentes supplémentaires. Toute étude préalable devrait au moins conclure à ce que l'utilisation de l'infrastructure projetée atteindra les seuils minima retenus par la STIB, sans pour autant pénaliser

les usagers Ucclois qui ne seraient pas riverains du tracé envisagé.

La CITYVISION, présentée par la Lettre n° 63 de mars 2010, préconise une solution alternative à celle du métro, basée sur une restructuration du réseau ferré actuel, plus dense et structurant, assurant des liaisons directes (donc sans ruptures de charge), des fréquences de passage plus élevées, et tout ceci pour un coût moindre ! Cette alternative aurait le mérite d'offrir aux usagers ucclois un réseau plus dense et performant.

Le groupe Mobilité

SAUVEZ LE TRAM 51 !

Le parcours du tram 51, entre son terminus « Van Haelen », situé près du Delhaize de Beersel, et la station Albert est caractéristique des difficultés des transports en commun à Uccle. **D'un bout à l'autre de son parcours, le tram est englué dans la circulation de la chaussée d'Alseberg** : voirie étroite, densément peuplée, bordée de nombreux commerces, et traversée de multiples voiries sur lesquelles la circulation est également saturée, surtout aux heures de pointe. La fréquentation de cette ligne est élevée et des mesures importantes sont indispensables pour en accroître la régularité et la vitesse de circulation.

Sans doute la solution optimale serait-elle celle d'un site propre, qui lui garantirait alors une circulation rapide et régulière. Mais cette solution entraînerait une levée de boucliers de commerçants et d'automobilistes; le monde politique ucclois et régional n'est sans doute pas prêt à s'engager dans cette voie. Nous pensons cependant que la STIB et



la Région bruxelloise doivent prioritairement investir des moyens supplémentaires pour améliorer la rapidité sur cette ligne.

Pendant les vacances scolaires, en particulier les mois de juillet et août, le tram 51 offre des vitesses

relativement élevées. Au départ du terminus « Van Haelen » situé au Fond de Calevoet, l'utilisateur rejoint le centre d'Uccle en maximum 10 minutes, la station Albert en moins de 20 minutes, la gare du Midi en maximum 25 minutes. Il s'agit de performances satisfaisantes (bien qu'améliorables), dès lors que les fréquences et le confort restent acceptables. Mais dès le mois de septembre, c'en est fini. Les temps de parcours s'allongent, les trams sont bondés, la garantie de ne pas rater sa correspondance s'envole en même temps que le respect des horaires.

Face à ce constat, notre Groupe de travail Mobilité s'est demandé comment il serait possible de maintenir toute l'année une bonne qualité de service entre le terminus Sud et la station Albert; ainsi qu'en sens inverse.

Il paraît que la STIB a aussi réalisé une étude sur ce sujet il y a quelques années.

Malheureusement, personne ne semble en connaître les conclusions. Pour 2014, la Ministre

LES TRAMS À UCCLÉ

Grouwels annonce que des investissements seraient envisagés pour la chaussée d'Alseberg. Mystère

Notre groupe Mobilité a réalisé une analyse systématique et détaillée des différentes mesures à prendre pour accroître la vitesse de circulation du tram 51. Ces propositions ont été publiées dans les n° 66 et 67 de la Lettre aux Habitants. Nous engageons vivement le lecteur à en prendre connaissance sur le site :

www.acqu.be.

L'adoption de toutes ces propositions devrait améliorer sensiblement la vitesse commerciale du tram 51. La capacité de transport de la ligne et la fréquence de passage des trams serait augmentées grâce à la diminution des périodes d'immobilisation provoquées par une densité automobile trop élevée. **Les usagers seraient donc doublement gagnants : en termes de temps de parcours et de fréquence !**

Les différentes limitations au tra-

fic automobile proposées ne nous paraissent pas excessives. Ces propositions produisent des effets surtout pendant les heures de pointe et ne touchent que le nombre « excessif » de voitures, soit le faible pourcentage qui génère les files. Pendant le reste du temps, elles n'ont que peu d'impact. Le report sur des voiries de quartier est donc faible et doit – s'il est néanmoins constaté – être empêché par des mesures adaptées (sens uniques contraires, interdictions locales,...) qui relèvent de l'autorité communale.

De manière globale, une plus grande rapidité du tram devrait attirer dans les commerces uclois des clients supplémentaires qui, jusque là, se déplaçaient en voiture. C'est le transfert modal qui est en marche ! Un tram qui roule, ce sont des clients supplémentaires qui leur rendront visite plus facilement, plutôt que de tourner en rond en voiture à la recherche d'une place de parking

rare et coûteuse ! Et le centre d'Uccle deviendrait très attractif puisqu'il serait facilement accessible en tram de tous les coins de la commune.

Pour compenser la perte d'emplacements de parkings dans le centre d'Uccle, un parking souterrain place Vander Elst pourrait s'envisager, mais à condition de débarrasser cette place des parkings existant en surface car il ne pourrait s'agir d'un prétexte pour attirer des automobilistes supplémentaires ! La convivialité de cette place y gagnerait sûrement. De manière plus générale, pour que l'opération « sauvez le tram 51 » réussisse à Uccle de manière exemplaire, il importe que la Région bruxelloise et la Commune d'Uccle traduisent concrètement et partout sur le terrain où elles sont compétentes les objectifs louables de réduction du trafic automobile inscrits dans leurs plans respectifs.

Pour le groupe Mobilité
ALAIN THIRION

LE DÉPÔT MARCONI

Le 25 mars 2011, la commission de concertation d'Uccle a remis un avis favorable tant pour la construction d'un dépôt de 85 trams sur le site "Marconi" que pour la restructuration des infrastructures du Royal Uccle Sport, les deux dossiers étant liés. Le permis pour la construction du dépôt sera probablement délivré en ce mois de juin 2011 et la STIB espère pouvoir entamer les travaux en 2012. A ce jour, les accès routiers à ce dépôt ne sont pas encore soumis à l'enquête publique ...

La localisation précise et l'élaboration du dépôt de tram au sud de Bruxelles relèvent d'une histoire à rebondissements. Le projet est assez ancien et a déjà

occasionné deux enquêtes publiques (en 2009 et 2011). Un article relativement développé vous en contera l'aventure et les déboires sur le site internet de l'ACQU : www.acqu.be. Le présent article par contre se limitera à rapporter les réflexions et revendications du comité local suscitées par le projet.

• LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS.

Le site « Marconi », sur lequel est projeté le futur dépôt, se situe entre la chaussée de Ruysbroeck, le quartier résidentiel du Boomgaard (Drogenbos) et les installations du Royal Uccle Sport dont il est prévu pour l'occasion

de grignoter 1 ha. Le site se situe en fond de vallée au confluent du Geleytsbeek (vallée de St Job) et de l'Ukkelbeek (vallée De Fré-Stalle).

Matériellement, le projet se compose d'un ensemble de 3 édifices couvrant 2,5 hectares et pouvant accueillir 85 trams :

- côté chaussée de Ruysbroeck un dépôt de remisage pour 75 trams ;
- au centre du site un édifice administratif ;
- à l'arrière, côté Drogenbos, un hall d'entretien permet la maintenance et le gros entretien de 10 véhicules: système de lavage des trams, de remplissage des sablières, aspirateur.

LES TRAMS À UCCLE

Deux accès sont prévus pour les trams. L'entrée principale (deux tiers des mouvements) se fait depuis le « rond - point des Menhirs » (rue de Stalle Prolongée) en longeant la promenade verte et le site de NEMO33 (partiellement exproprié pour ce faire). Les autres trams accéderont au dépôt par l'entrée située chaussée de Ruisbroeck via la chaussée de Neerstalle.

La distance entre les installations et les premières habitations situées du côté de Drogenbos est de 15 mètres. Le projet prévoit la création d'un mur antibruit pour protéger les habitants du Boomgaard.

• CRITIQUES DU PROJET

Pour rappel, le comité « Ophem et Cie » est favorable au développement du transport collectif à Bruxelles. Cependant il est également attentif à ce que les moyens mis en œuvre par la STIB pour arriver à ses fins, ne se fassent pas au détriment de la viabilité du quartier. Or justement, le projet de dépôt « Marconi » semble compromettre son équilibre.

Il semblerait que la Commune d'Uccle ait intérêt à voir aboutir le projet de dépôt puisque pour l'occasion les infrastructures sportives qui lui appartiennent seront reconstruites aux frais de la Région. La restructuration du Royal Uccle Sport fut l'objet d'une enquête publique distincte et concomitante au projet de dépôt des trams.

Sous évaluation des incidences.

Dès la première enquête publique, en 2009, le choix du site (empiètement sur la zone verte voisine, la nature marécageuse du sol, la proximité d'un lotissement résidentiel, l'intégration dans un quartier à la mobilité difficile, etc...) souleva l'inquiétude des riverains effrayés par les impacts potentiels du pro-



jet (bruit, vibrations, augmentation des inondations, insécurité, ...).

La commission de concertation du 17 mai 2009 s'en inquiéta également puisqu'elle recommanda l'élaboration d'une étude d'incidences. Considérant également que les incidences avaient été « insuffisamment étudiées », une décision du Collège d'Environnement de la Région de Bruxelles Capitale annula en décembre 2009 (suite à un recours d'habitants du quartier) le permis d'environnement délivré par l'IBGE quelques mois plus tôt.

Manque de vision globale et ce à long terme.

Aux yeux de la STIB, l'emplacement choisi pour le nouveau dépôt se justifie pleinement dans la mesure où il s'inscrit de manière pertinente au sein de son réseau ferré actuel.

Cependant, hormis des considérations internes aux logiques d'entreprises de la STIB, le projet tient peu ou pas compte des diverses autres volontés de développement urbain pour le quartier.

A ce titre, il est par exemple incroyable que la STIB n'ait pas

tenu compte du projet dit « VSGB » de la Région flamande (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel), dont l'enquête publique vient de se terminer et qui préconise matériellement sur ses plans la prolongation du tram 4 jusqu'à la gare RER de Ruisbroeck.

Pour bien faire, l'arrivée du nouveau dépôt, qu'il soit implanté sur le site "Marconi" ou ailleurs, devrait impérativement servir de tremplin à un projet urbain global intégrant tant le thème de la mobilité que celui de l'aménagement du territoire. Le risque sinon est de se retrouver dans quelques années avec un dépôt dépassé et non adapté.

Une remise surdimensionnée

A plusieurs reprises, la STIB a assuré que l'implantation du dépôt n'allait pas occasionner une augmentation du trafic ferré local. D'après la STIB, le dépôt n'est destiné à abriter que les trams des trois lignes desservant déjà actuellement le quartier, en l'occurrence les lignes 4, 82 et 97. Or, pour alimenter ces trois lignes en heure de pointe, selon les calculs du comité « Ophem et Cie », seuls 34 véhicules sont néces-

LES TRAMS À UCCLE

saires. Ainsi, même avec une réserve de 10 %, on reste en dessous des 40 trams, soit plus de la moitié de la capacité annoncée du futur dépôt. L'argument d'un statu quo n'est donc vrai que si la moitié du dépôt reste vide en permanence, ce qui serait absurde.

Ce surdimensionnement inquiète au moins pour deux raisons:

1. Suite au surdimensionnement, la superficie du terrain d'implantation prévu, en l'occurrence le site de l'ancienne usine Marconi-Zenithel, se révèle trop petit. En conséquence le projet déborde de toute part et ce au détriment:
 - d'un hectare de la zone verte voisine, affectée au sport et au loisir de plein air, mais convoitée par le projet de dépôt.
 - de la promenade verte (ancien chemin vicinal) qui selon le projet se verra être coincée entre les grillages des futures installations.
 - du projet de remise à ciel ouvert du Geleytsbeek (affluent de la Senne) qui par manque de place sera inévitablement abandonné.

2. Vu le surdimensionnement des capacités de remisage, on peut s'attendre dans un futur proche et au contraire de ce qu'affirme la STIB, à une augmentation effective du trafic ferré dans le quartier.

Or, les artères empruntées par le réseau de la STIB, vieilles, sinueuses, étroites et fortement urbanisées, ne sont pas adaptées pour accueillir l'intensité du charroi actuel (trams de gros gabarit + camions de grand tonnage + voitures innombrables, ...) et encore moins l'augmentation qu'on lui destine. Les nombreuses nuisances occasionnées par ce charroi (bruit, fissuration des constructions limitrophes, engorgement de l'espace, accidents, énervements, ...) provoquent un réel mal de vivre dans cet ancien quartier industriel.

• SUGGESTIONS CONCRÈTES.

RÉDUCTION DE LA TAILLE DES INFRASTRUCTURES PRÉVUES SUR LE SITE « MARCONI ».

Le comité de quartier « Ophem et Cie » insiste pour que la superficie du dépôt projeté soit réduite. Ceci afin de:

- ne plus empiéter sur la zone verte voisine;
- assurer un développement cohérent de la promenade verte et du maillage vert;
- garantir la réalisation de mise à ciel ouvert du Geleytsbeek dans le cadre du projet régional de maillage bleu;
- garantir le statu quo du trafic ferré dans le quartier.

Afin de réduire davantage les nuisances envers les riverains, le comité suggère également que soit étudiée la possibilité de placer ailleurs l'atelier d'entretien et de maintenance, en l'occurrence sur un site ne voisinant pas de quartier résidentiel, par exemple en face, chaussée de Ruisbroeck, dans la zone industrielle.

MISE EN PLACE DE DISPOSITIFS DE RÉDUCTION SONORE ET VIBRATOIRE.

Quelles que soient les options prises concernant la construction du dépôt, il s'indique de mettre impérativement en place les mesures maximales de protection sonore et vibratoire partout où passent, en milieu densément bâti, les nouveaux trams: procédé de graissage automatique des rails + rails engainés de caoutchouc + dalles flottantes préfabriquées. C'est le prix à payer pour faire passer des trams de gros calibre dans les rues étroites de Bruxelles.

REMISE EN QUESTION DU RÉSEAU FERRÉ ACTUEL

Vu l'augmentation du charroi de la STIB (augmentation des fréquences et augmentation du tonnage des véhicules), vu la capa-

cité d'accueil limitée des vieilles chaussées, il est légitime de remettre en cause le tracé du réseau ferré actuel et ce en tenant compte des autres flux (poids lourds, bus, voitures, piétons, cyclistes, trams) et de leurs interactions réciproques.

La remise en question du réseau implique trois étapes:

1. L'identification de parcours ferrés alternatifs, c'est-à-dire la déviation partielle de l'une ou l'autre ligne actuelle en vue notamment d'améliorer la viabilité des quartiers traversés.

2. La réalisation d'une étude comparative des incidences produites sur l'environnement entre le réseau actuel et les parcours alternatif suggérés.

Il est particulièrement important que cette étude se fasse avant la délivrance d'un permis d'urbanisme et d'environnement définitif concernant le projet de dépôt sud. Il faut coûte que coûte garder ouverte la possibilité de conformer architecturalement le dépôt projeté en fonction des options choisies comme par exemple la traversée éventuelle du dépôt par une ligne régulière.

3. La création d'une voie de déviation pour le trafic des poids lourds entrant dans Bruxelles

DÉVIATION DE LA LIGNE DU TRAM 82.

La ligne 82 emprunte actuellement la rue de l'Étoile et la chaussée de Neerstalle en partage avec la ligne 97. La présente suggestion propose la déviation de la ligne 82 via le parking de Stalle, le « rond point des Menhirs » et le nouveau dépôt. Ce tracé alternatif constitue une plus value évidente pour les riverains de la rue de l'Étoile (entre rue de Stalle et parking de Stalle) et la chaussée de Neerstalle (tronçon entre Stalle et Ruisbroeck).

LES TRAMS À UCCLÉ

L'intensité du charroi y est atténuée tout en assurant le maintien de certains arrêts et donc l'accès au réseau ferré. Par ailleurs ce projet permettrait de rationaliser en partie les flux supportés par le carrefour Stalle/Neerstalle.

Enfin cela offrirait à la ligne 82 une interconnexion avec le parking de Stalle (parking de dissuasion) et le terminus du tram 4.

DÉVIATION DE LA LIGNE 97

La présente suggestion de déviation de la ligne 97 via le rond-

point des Menhirs et le futur dépôt constitue une variante à la proposition précédente. Elle offre par ailleurs un avantage particulier dans la mesure où elle permettrait la suppression du virage problématique qu'emprunte actuellement la ligne 97 au niveau du carrefour Stalle-Neerstalle (voir ci-après).

AMELIORER LA TRAVERSEE DU CARREFOUR STALLE-NEERSTALLE-ETOILE.

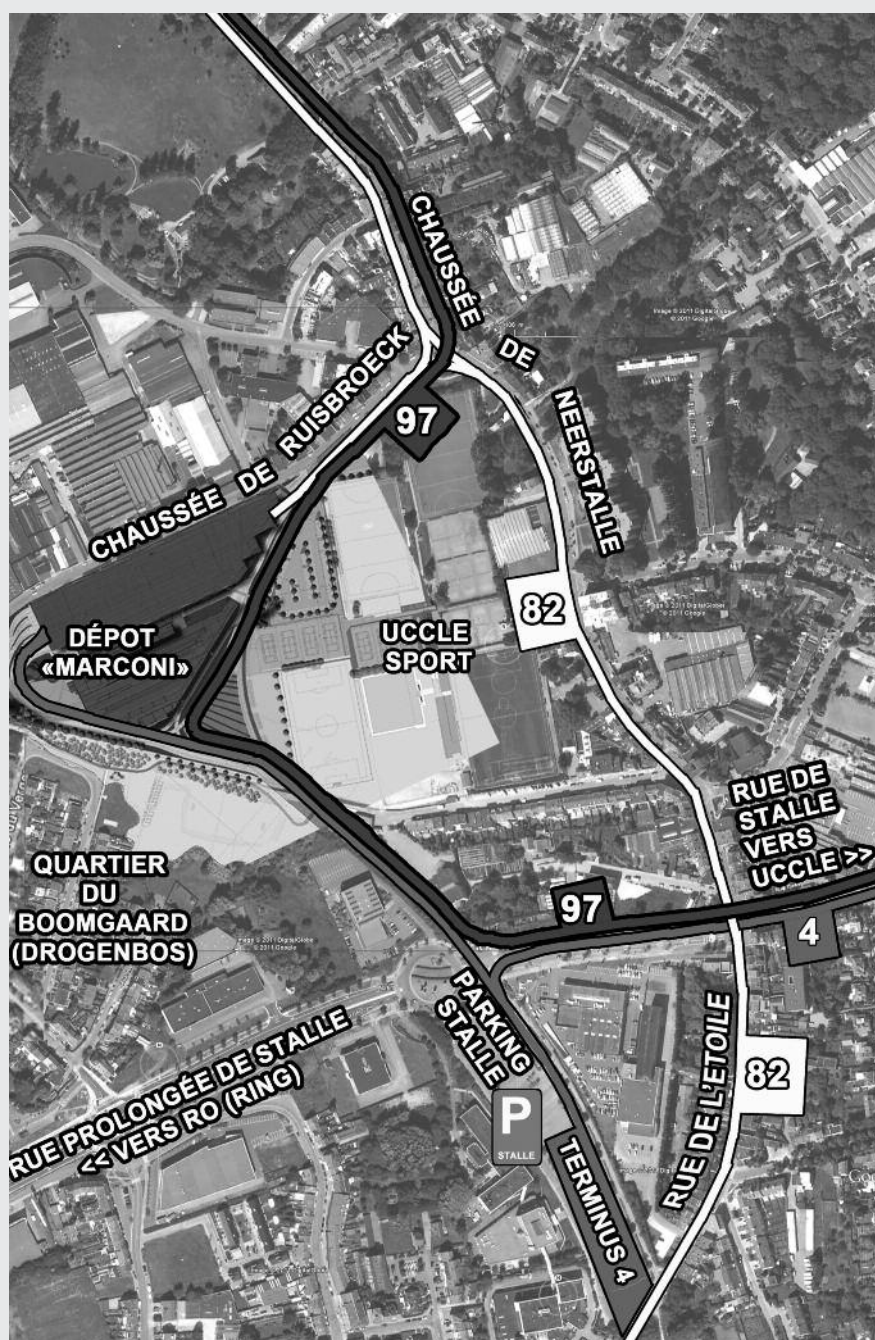
Le carrefour Stalle-Neerstalle-

Étoile constitue le nœud routier principal du quartier tant pour les trams que pour les autres modes de déplacement. Pour la plupart des flux, il s'agit d'un passage obligé. Cette situation s'est encore amplifiée depuis que Drogenbos a malencontreusement interdit la circulation des camions sur la Grote Baan. L'intensité des flux y est donc extrêmement importante. Par ailleurs la rue de Stalle, à cet endroit, présente (côté Uccle) un goulet d'étranglement qui empêche la bonne gestion du carrefour et occasionne de nombreux accidents. L'étroitesse de la chaussée de Neerstalle et de la rue de l'Étoile n'améliorent pas cette situation.

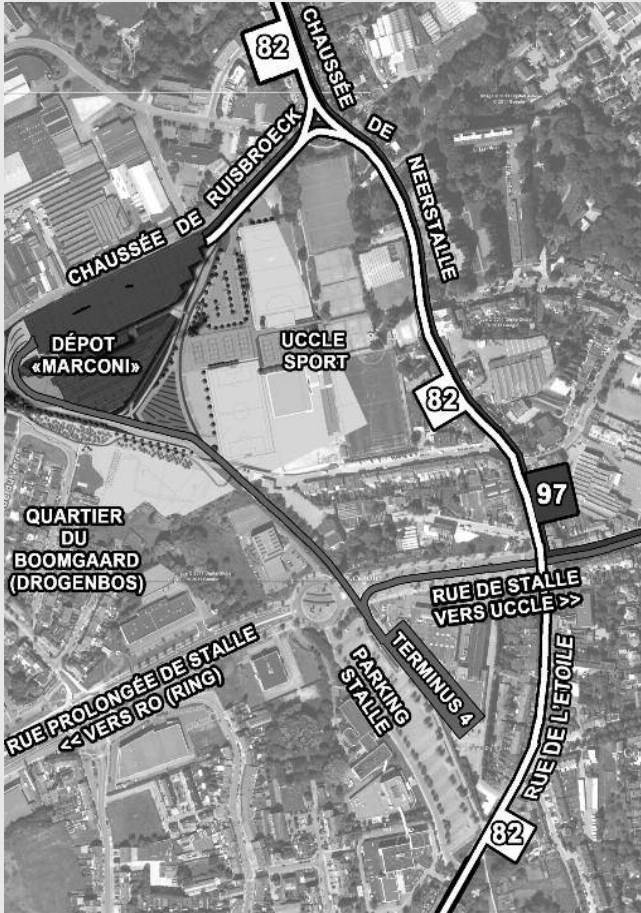
La STIB prévoit le réaménagement de ce carrefour et du goulet de la rue de Stalle. Le projet implique notamment le remplacement des rails et la mise en site propre des lignes dans les deux sens, choix judicieux pour fluidifier la circulation ferrée. Une première version du projet fit l'objet de diverses remarques de la part des riverains. Les plans furent dès lors revus et amendés, ce qui démontre dans le chef de la STIB une écoute certaine des citoyens. Mais le projet peut encore être amélioré.

Particulièrement le virage de la ligne 97 reste problématique car notamment très proche des habitations. L'angle serré du virage et les aiguillages l'accompagnant occasionnent des nuisances vibratoires et sonores importantes.

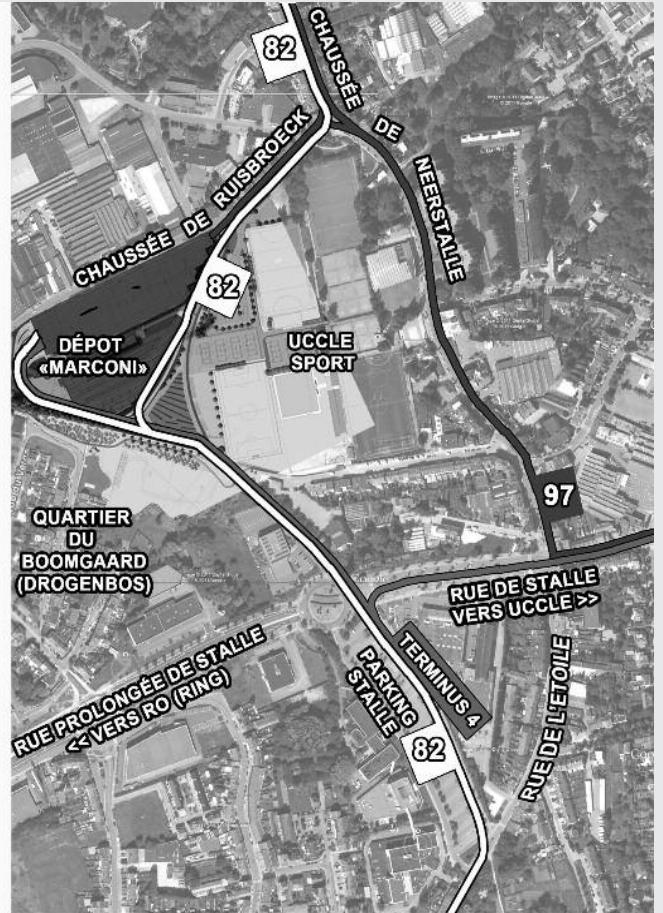
Cette situation pourrait être corrigée en élargissant le virage. Cette proposition est techniquement réalisable à partir du moment où sont déviés un rien les rails parcourant l'axe Étoile < Neerstalle. Par ailleurs, et c'est loin d'être négligeable, cette option permettrait d'élargir les trottoirs aux angles du carrefour le long de la rue de l'Étoile et de la chaussée de Neerstalle. Cet élargissement permettrait notam-



LES TRAMS À UCCLE



DÉPOT MARCONI: PROJET D'INTÉGRATION AU RÉSEAU TEL QUE PRÉVU PAR LA STIB.



DÉPOT MARCONI: PROJET D'INTÉGRATION AU RÉSEAU, AVEC DÉVIATION DE LA LIGNE 82, TEL QU'IL POURRAIT CONSTITUER UNE PLUS-VALUE POUR LE QUARTIER.

ment de sécuriser les élèves des nombreuses institutions scolaires qui les empruntent.

Notons toutefois que la boucle du tram 97 (en direction de Forest) constitue également un frein à la fluidité du trafic. En prenant ce virage, soit le tram bloque le trafic routier, soit l'inverse. L'élargissement du virage, tel que suggéré plus haut, ne résout pas cette situation inconfortable. Par contre celle-ci pourrait être facilement résolue en déviant la ligne 97 via le nouveau dépôt projeté dans le cas où celui-ci est implanté sur le site « Marconi ». Cette alternative a l'avantage de tout simplement supprimer ce virage difficile. Elle montre par ailleurs à quel point le dossier « Marconi » doit être reconsidéré en fonction de tous les projets avoisants.



Un tram 3000 s'engage dans le goulet de la rue de Stalle. Le rétrécissement de la voirie à cet endroit occasionne fréquemment des accidents. Par ailleurs la proximité des poids lourds (trams, bus et camions) avec les habitations constitue une réelle nuisance tant en matière de bruit que de vibrations.

LES TRAMS À UCCLE



Carrefour de Stalle/Neerstalle/Étoile : L'importance du charroi combiné au rétrécissement de la voirie occasionne de nombreux accidents ce qui explique notamment sur cette photo l'obliquité du feu de signalisation.

(photo : A. Coppens)

Le présent projet de réaménagement, à l'enquête jusqu'au 6 juin 2011, est analysé par la commission de concertation le 29 juin. L'avis rendu sera publié sur les sites internet de la Commune et de l'ACQU.

CONCLUSION

Reconnaissons les quelques progrès de la STIB en matière de consultation citoyenne.

Cependant, la STIB a produit, à force de trop d'impatience, un projet de dépôt, qui architecturalement est sans doute de belle qualité, mais qui reste largement boiteux quant à son intégration dans le cadre urbain environnant. Le manque de prise en compte de certaines données essentielles, le manque de vision globalisante, le saucissonnage de certains dossiers ne pouvaient qu'aboutir à des demi-mesures. N'aurait-il pas mieux valu tout de suite développer un véritable projet urbain qui soit une plus-value tant pour la mobilité que pour la qualité de vie du quartier ?

Le comité « Ophem & C° »

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



LES TRAMS À UCCLE

VERS QUEL RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE VANDERKINDERE ?

• LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION ET DE LA STIB

La STIB, en coordination avec la Région (Bruxelles-Mobilité), prévoit de déposer incessamment une demande de permis pour le réaménagement des avenues Churchill et Albert ainsi que de la place Vanderkindere. Il semble qu'il y aura deux dossiers : le réaménagement de l'avenue Albert d'une part, et le réaménagement de l'avenue Churchill et de la place Vanderkindere d'autre part.

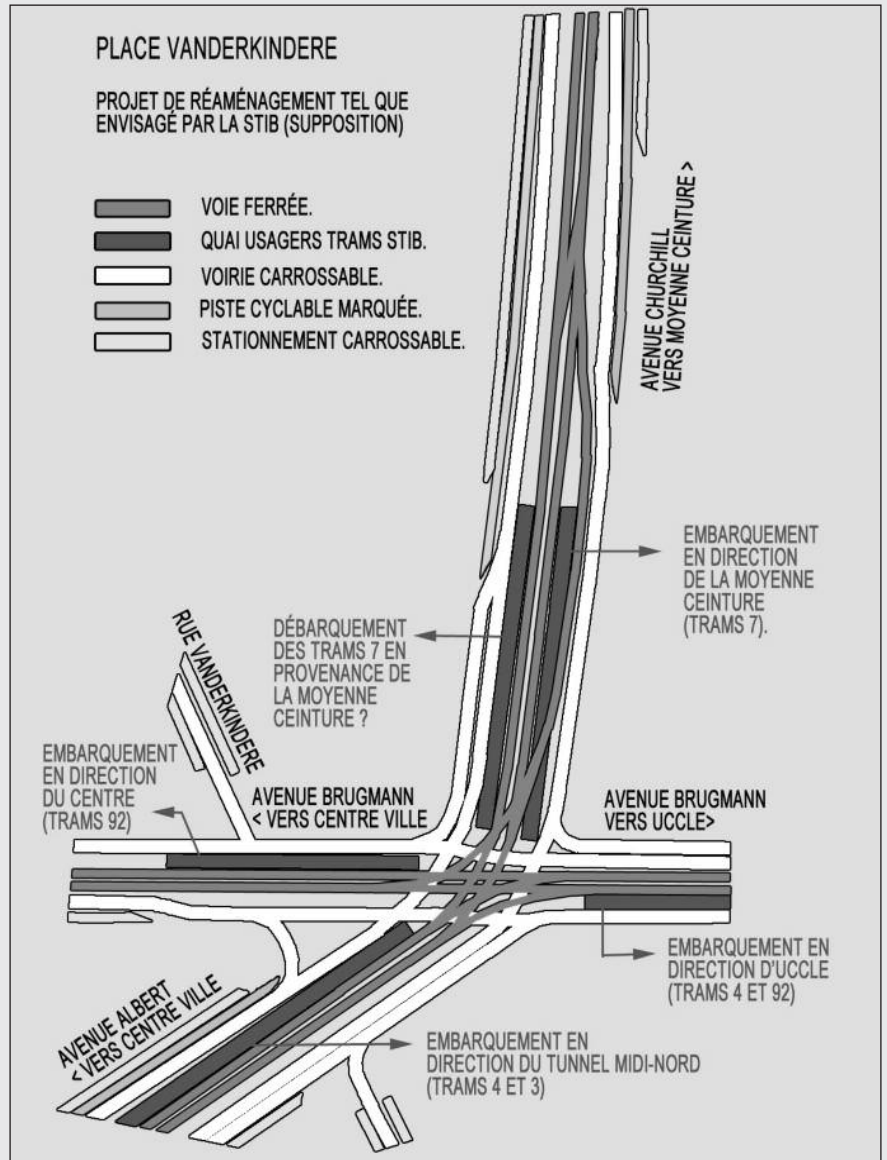
L'ensemble du projet prévoit l'abattage de l'ensemble des marronniers des deux avenues et leur remplacement par des jeunes platanes. Cette dernière question est traitée dans un article séparé.

AVENUE ALBERT

Le projet concernant le réaménagement de l'avenue Albert est le seul à être clairement connu puisque les plans ont été publiés sur le site internet de Bruxelles-Mobilité. La demande de permis d'urbanisme est apparemment finalisée mais le dossier reste en attente de crédits.

Le projet prévoit un réaménagement complet de la voirie. L'ACQU se réjouit de certaines des options prises notamment en faveur de la mobilité « douce » : une véritable piste cyclable sera aménagée dans chaque sens de circulation et, malgré que cela ne soit pas très visible sur les plans, les trottoirs actuellement trop étroits seront élargis. Il est en outre prévu de refaire les quais d'embarquement desservant les lignes de tram et de réorganiser les zones de stationnement.

Pour permettre l'application effective de cet aménagement, la



voirie carrossable sera réduite à une bande de circulation dans chaque sens, excepté le tronçon compris entre la rue Meyerbeer et la place Vanderkindere.

AVENUE CHURCHILL ET PLACE VANDERKINDERE.

Ici, les plans ne sont pas encore divulgués. Néanmoins l'élément clef du projet est connu. Il s'agit de l'aménagement d'une troisième voie de tram au début de l'avenue Churchill (côté impair).

L'objectif de cette troisième voie est de permettre les allers-retours et le stationnement (terminus) des trams 7 sans gêner le passage simultané des trams 3 qui continueront à effectuer leurs allers-retours via la boucle du rond-point Churchill. Selon ce projet, les correspondances entre les lignes 3 et 7 auront lieu exclusivement à l'arrêt Vanderkindere et non plus au rond point Churchill. Le tram 3 roulera donc à vide entre l'arrêt Vanderkindere et le

LES TRAMS À UCCLE

rond-point Churchill pour y stationner.

Outre la pose d'une troisième voie, la STIB prévoit également un léger réaménagement de la place Vanderkindere dans le but affiché d'améliorer la sécurité des transferts piétons entre les différentes lignes de tram. Ces transferts ont lieu aujourd'hui de manière anarchique et dangereuse.

Le réaménagement du carrefour est techniquement inévitable pour la STIB dans la mesure où la longueur des nouveaux trams (T4000) nécessite la construction de quais plus longs. Ces travaux d'allongement des quais ont d'ailleurs déjà récemment été effectués (avant obtention de permis!) et donc hélas avant que n'aie été évaluée la pertinence globale du projet.

• L'ANALYSE DU PROJET DE LA STIB

LES OBJECTIFS DE LA STIB :

On peut résumer les objectifs poursuivis par la STIB à trois points :

- Optimiser l'offre : Comme il se doit de toute bonne entreprise prestataire de service, l'objectif de la STIB est l'optimisation de son offre en fonction de la demande. D'où la volonté légitime d'améliorer les correspondances entre les trams des lignes 3 et 7.
- Adaptation technique : L'allongement des quais est nécessaire pour les adapter aux trams 4000; ce qui implique le réaménagement inévitable du carrefour Vanderkindere.
- Logistique : Le remplacement des vieux marronniers par de jeunes platanes. (voir article ci-après)

Hormis ces trois points, le reste ne semble avoir été traité que secondairement. Ainsi peut-on douter de la plus-value des aménagements prévus par la STIB en matière de sécurité, de confort et

de convivialité pour les riverains et les usagers de l'espace public en cause.

PLACE VANDERKINDERE, UN CARREFOUR DANGEREUX

La place Vanderkindere constitue un lieu particulièrement dangereux. Cette situation découle de la concentration sur cette place du croisement de trois axes de circulation : Brugmann, Vanderkindere et Churchill-Albert. Les nombreuses possibilités directionnelles offertes aux véhicules ont pour résultat d'engorger le carrefour, ralentir la circulation des trams et rendre l'espace dangereux pour les piétons.

Les quais des trams restent éparpillés aux quatre coins de ce carrefour très encombré, obligeant



La dispersion des quais de la STIB aux quatre coins de la place VDK oblige les usagers à des traversées dangereuses.

les usagers à de dangereuses traversées en tous sens.

Le projet de la STIB, qui a uniquement une portée technique (allongement des quais et troisième voie avenue Churchill) n'apportera AUCUNE solution



La place Vanderkindere : un carrefour à six branches.

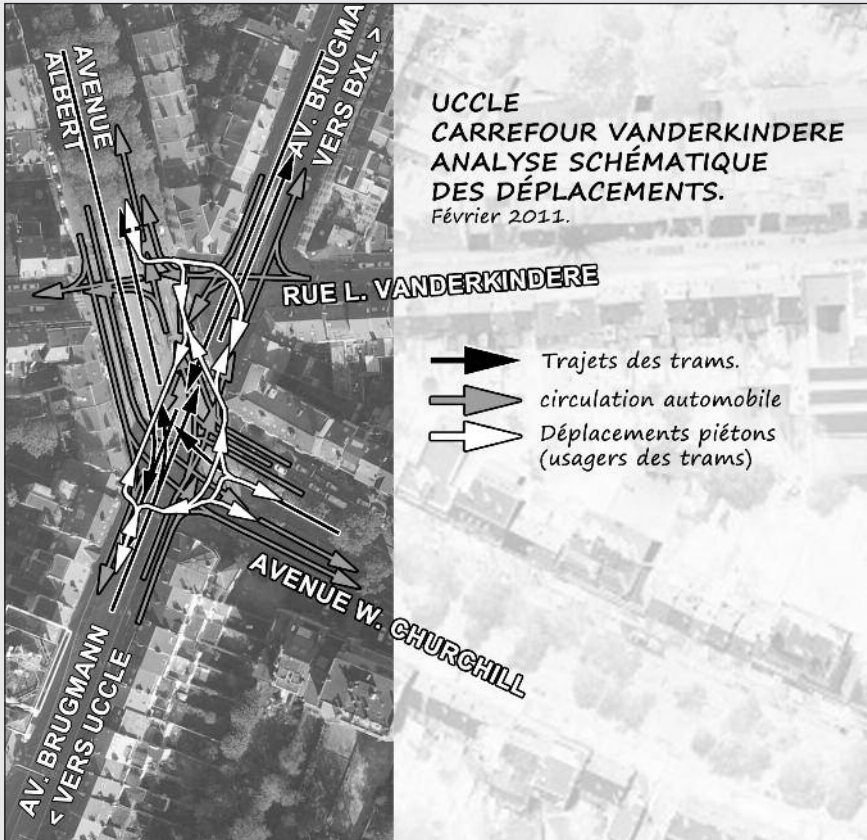


Conflit entre tram et voiture...



Vue de l'avenue Albert depuis la place Vanderkindere.

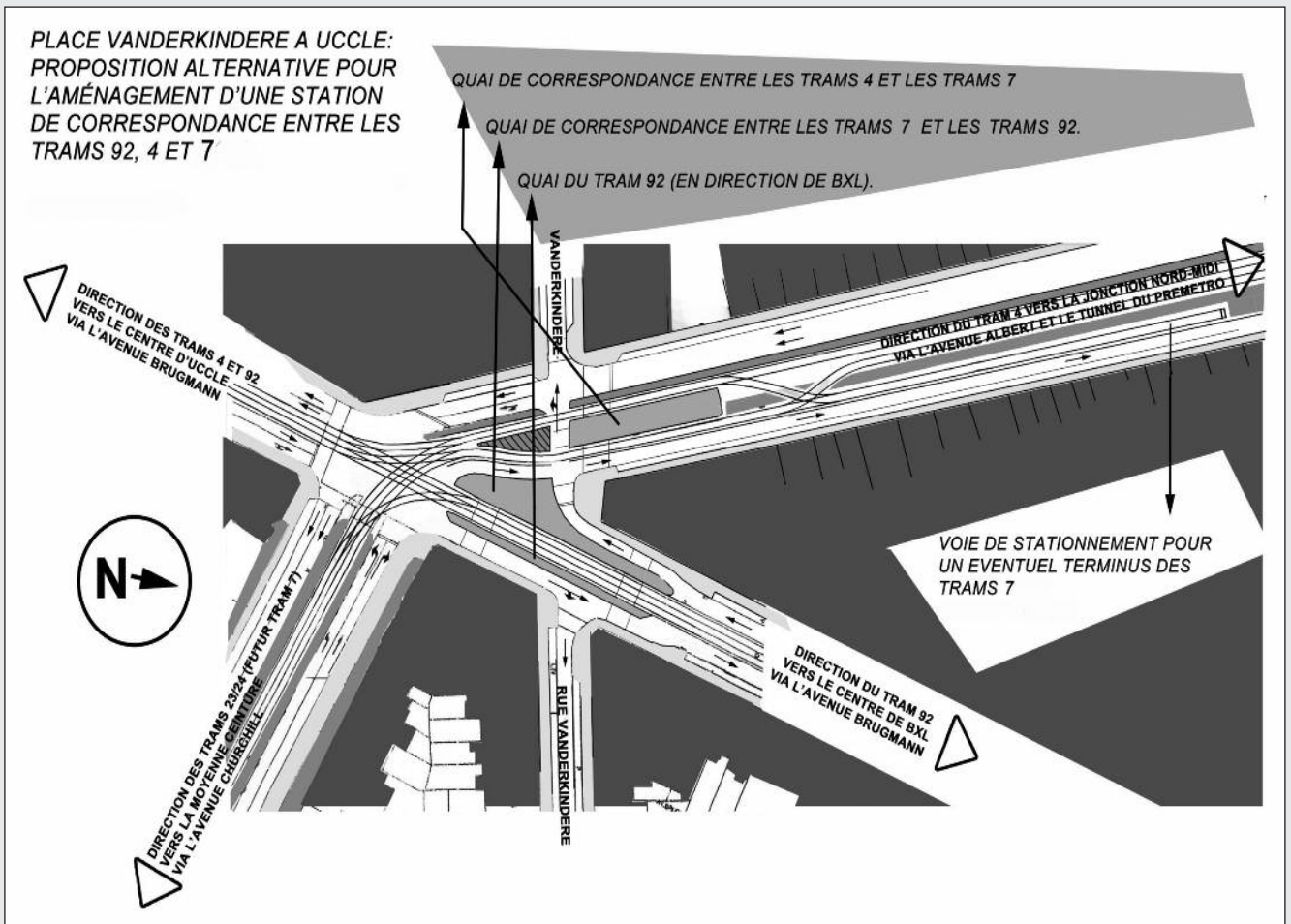
LES TRAMS À UCCLÉ



aux nombreux problèmes et situations dangereuses évoquées ci-dessus.

• RÉFLEXIONS DE L'ACQU EN VUE D'AMÉLIORER TANT LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC QUE L'OFFRE DES TRAMS.

Vu ce qui précède, on comprendra qu'il est important de traiter séparément le réaménagement du carrefour Vanderkindere de la correspondance entre les lignes 7 et 3. Les deux dossiers sont liés mais ne sont pas interdépendants à tous niveaux. Que la correspondance entre les lignes 7 et 3 ait lieu à Churchill, à Albert ou ailleurs, le place Vanderkindere demeurera inexorablement un croisement pour les usagers du tram ne fut-ce que par le fait du passage du tram 92 (avenue



LES TRAMS À UCCLÉ

Brugmann). Nous allons donc distinguer les deux aspects.

ALTERNATIVE PROPOSÉE : REGROUPEMENT DES QUAIS D'EMBARQUEMENT.

Le modèle développé ci-dessous privilégie la circulation des trams ainsi qu'un accès piéton plus sécurisé vers les quais.

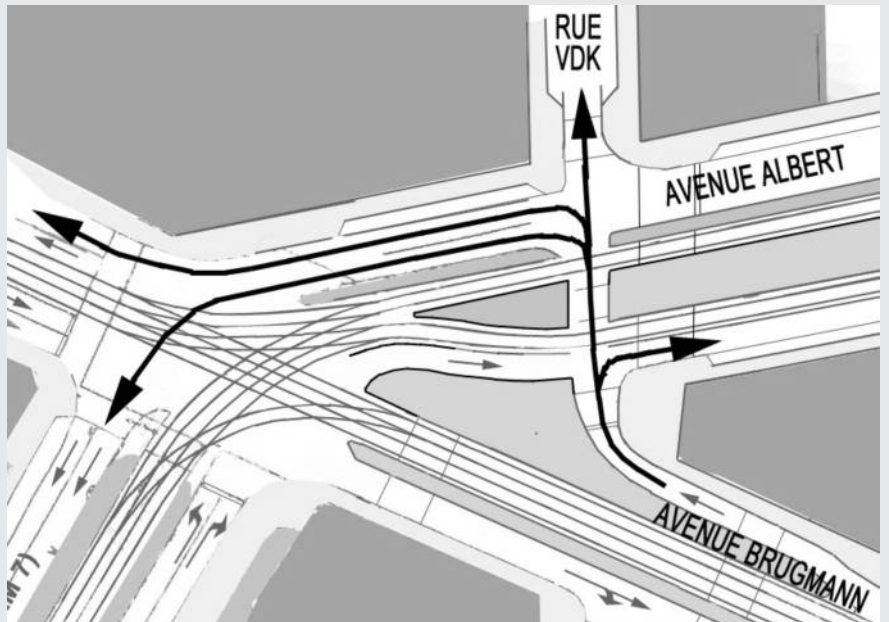
Le principe consiste à rassembler les différents quais des trams 3, 4, 7 et 92 en une plateforme de correspondances centrale, confortable, efficace et surtout sécurisée pour les usagers des transports en commun. Ceux-ci pourront ainsi changer de tram sans avoir à traverser le carrefour de part en part.

Concrètement, nous suggérons de regrouper les quatre quais de correspondance à l'intersection des avenues Albert et Brugmann. Ceux actuellement situés avenue Churchill (actuel point de rebroussement du 3) et avenue Brugmann (quai d'embarquement vers Uccle) seraient de fait supprimés.

Par ailleurs, dans le cas où le placement d'une troisième voie serait véritablement nécessaire (rebroussement du tram 7) nous suggérons non pas de l'installer avenue Churchill mais plutôt le long de l'avenue Albert, côté des numéros pairs. De cette manière, selon la logique que nous défendons, tous les arrêts restent concentrés en un même endroit.

Notons que notre proposition d'aménagement, vu la superficie limitée de la place, aboutit inévitablement à une réduction de l'espace attribué à l'automobile :

- La traversée de la place Vanderkindere par la rue Vanderkindere est supprimée suite à l'allongement du quai d'embarquement en direction du centre ville (proposition déjà émise par le projet de la STIB). La suppression de cet axe permet de fluidifier le passage des trams.
- L'option « tourne à gauche » en



venant de Churchill ou de Brugmann vers la rue Vanderkindere (direction Forest) est supprimée, assurant ainsi une meilleure fluidité des trams à cet endroit.

- La traversée de la place, dans l'axe de l'avenue Brugmann et en direction d'Uccle, est déviée via l'avenue Albert, permettant de la sorte de garantir un espace plus vaste pour le développement des quais de la STIB. Cette option a également l'avantage de permettre au trafic automobile en provenance du centre ville d'accéder directement à la rue Vanderkindere (vers Forest).

Toutes ces mesures vont dans le sens des recommandations du Plan Iris 2⁽¹⁾ : « gérer durablement la mobilité en réduisant la prééminence de la voiture ».

ALTERNATIVES À L'AMÉNAGEMENT D'UNE TROISIÈME VOIE DE TRAM.

Rappelons ici que la STIB prévoit l'aménagement d'une troisième voie avenue Churchill pour accueillir le terminus du tram 7 et son rebroussement vers la grande ceinture. Cette option nous semble peu avantageuse dans la mesure où l'on ne fait que dépla-

cer de quelques trois cents mètres la zone de correspondance actuelle. Pour notre part, nous soutenons le rétablissement d'une grande rocade sans rupture de charge le long de la moyenne ceinture.

> Vers une rocade de moyenne ceinture ou la fusion des lignes 7 et 3.

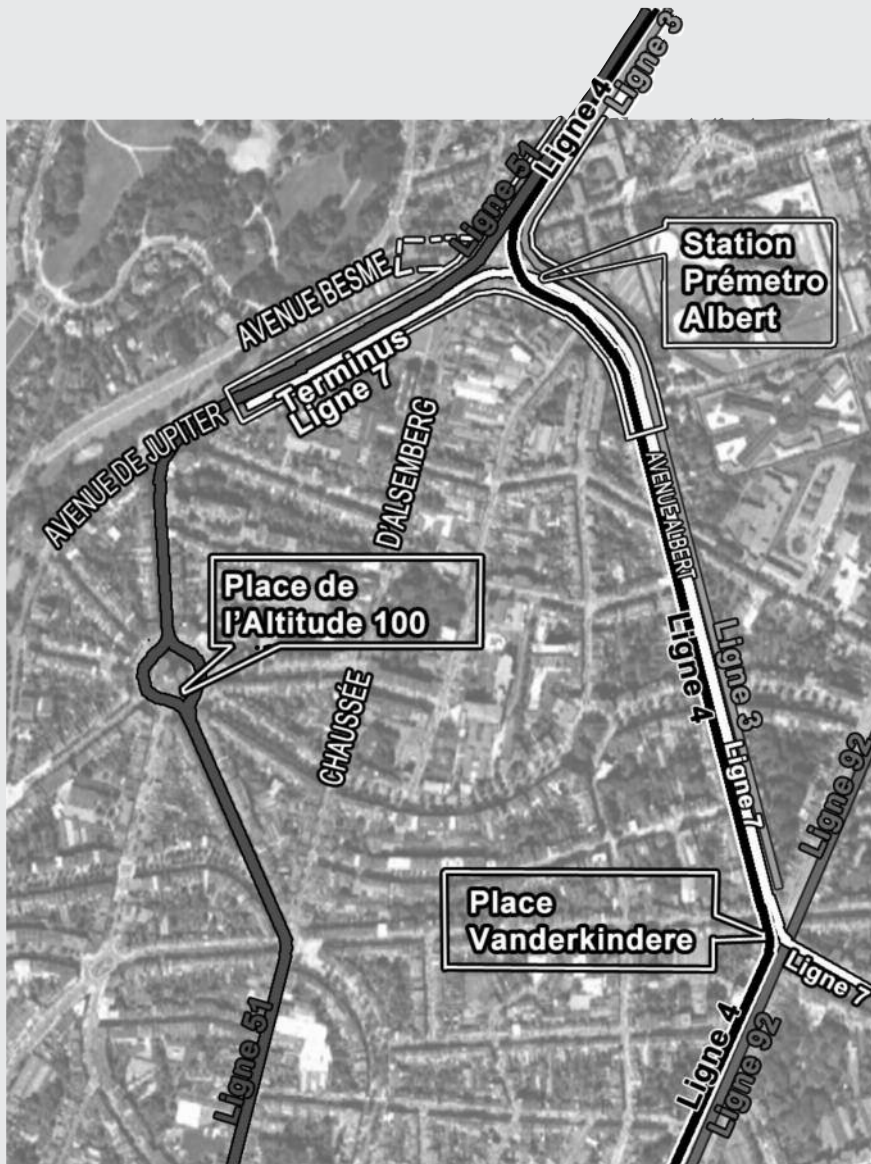
L'ACQU et son comité Longchamp-Messidor plaident depuis longtemps pour la fusion des trams 7 et 3. Il ne s'agirait que d'une fusion partielle puisque, partant du Heysel, et après avoir parcouru la moyenne ceinture, la ligne posséderait son terminus à la gare du Nord. Elle ne retournerait au Heysel qu'en sens inverse. Seul le tronçon souterrain du tram 3 serait ainsi fusionné à la ligne 7 soit un prolongement de quelques kilomètres à peine par rapport à la situation actuelle.

Notons qu'il est nécessaire, afin d'assurer la régularité des véhicules parcourant cette rocade, de lui assurer un « site propre » sur toute la longueur de son tracé.

Ainsi, cette régularité dépendra-t-elle notamment des dispositions urbanistiques qui seront adoptées pour faciliter la traversée des

(1) Le Plan Iris 2 fut voté par le Gouvernement Bruxellois en septembre 2010

LES TRAMS À UCCLÉ



Dans le cas d'une rocade de moyenne ceinture plus courte, il pourrait être opportun d'implanter le terminus de la ligne 7 au sein de la station Albert.

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, vous demandons-nous 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 gênez alors la visibilité des autres usagers !)

Merci d'en tenir compte

trams au niveau du quartier de « La Bascule ». La partie de la chaussée de Waterloo, comprise entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand constitue en effet un point d'étranglement important pour le tram 7 (ainsi que pour plusieurs lignes de bus). Selon un projet, actuellement à l'enquête publique (mai/juin 2011), Bruxelles-Mobilité et la STIB y envisagent l'aménagement d'un site propre, non pas en double sens mais, hélas, uniquement pour la circulation en direction de l'avenue Churchill. Cette (demi) mesure est excellente mais la circulation des trams depuis Uccle vers la moyenne Ceinture restera donc, et on le regrette, prisonnière du trafic automobile.

> Vers une rocade de moyenne ceinture plus courte : Terminus du tram 7 à la station Albert.

On peut aussi envisager de reporter le terminus du tram 7 à la station de pré-métro Albert. Par le passé, la Commune d'Uccle et le Gouvernement Régional étaient favorables à cette option. Cette alternative aurait l'avantage de regrouper en un seul lieu les lignes 3, 4, 7 et 51, et donc de faciliter les correspondances des usagers.

La station Albert n'est cependant actuellement aménagée que pour permettre le passage des trams et non leur terminus et leur rebroussement. Il serait donc nécessaire de reconfigurer la station pour y aménager un terminus pour le tram 7. Celui-ci pourrait éventuellement être aménagé au sein de la trémie de l'avenue de Jupiter (accès actuellement utilisé par le tram 51). La STIB a d'ailleurs par le passé déjà envisagé l'élargissement de cette trémie afin d'y aménager une troisième voie.

Pour le groupe Mobilité de
l'ACQU
ENGUERRAND DAVID et
FRANÇOIS GLORIE

LES TRAMS À UCCLÉ

LES MARRONNIERS DE L'AVENUE CHURCHILL



Dans la foulée des projets de réaménagement de l'axe Albert-Churchill, Bruxelles-Mobilité envisage, une fois de plus, l'abattage des marronniers des deux avenues. Tentons d'en expliquer, tant bien que mal, le pour et le contre.

POURQUOI LE DOUBLE ALIGNEMENT DE MARRONNIERS POSE-T-IL UN PROBLÈME À LA STIB ET À BRUXELLES-MOBILITÉ ?

– En automne, la chute des feuilles, et surtout des marrons,

occasionne des soucis d'entretien (nettoyage, ...) tant de la voirie - particulièrement là où se trouvent des aires de parking – que des trams. Les nouveaux trams de la STIB possèdent en toiture une sorte de cageot technique (moteurs) dans laquelle viennent fâcheusement se ficher les marrons.

– L'élagage fréquent des arbres : le marronnier est un arbre qui rejette volontiers du tronc et il existe en été une possibilité de chute de branches chez les sujets âgés. L'élagage qui

incombe à la STIB dans son contrat d'exploitation, est onéreux.

– Enfin, l'emplacement des arbres entre la voirie et les rails permet difficilement à la STIB d'implanter des quais, voire d'élargir l'entraxe des voies si nécessaire¹.

QUEL EST L'ÉTAT SANITAIRE DES MARRONNIERS DE L'AVENUE CHURCHILL ?

Idéalement, le marronnier (*aesculus hippocastanum*) demande un sol fertile, profond et frais, ce qui est rarement le cas en milieu urbain. Une terre médiocre et sèche favorise une chute prématurée du feuillage, effet par ailleurs accéléré par la présence en Europe, depuis à peu près vingt ans, du *cameraria ohridella* ou mineuse du marronnier. Cette microscopique chenille, qui dévore les feuilles de l'intérieur, n'entraîne pas la mort de l'arbre mais peut contribuer à son affaiblissement. Notons encore que le marronnier est un arbre sensible aux changements d'environnement.

Ainsi, au vu de leur âge, de la dégradation du sol, des dégâts qui leur fut causé par un élagage peu soigné et des travaux en voirie blessant au passage leurs racines, il était légitime de craindre la mauvaise santé et donc la dangerosité des marronniers des avenues Albert et Churchill.

⁽¹⁾ Il semblerait que la STIB ambitionne dans un futur (proche ?) de faire circuler sur la moyenne ceinture – axe Albert/Churchill compris – des véhicules d'un gabarit encore plus imposant que les T4000 actuels ce qui dans ce cas nécessiterait un élargissement de l'entraxe.

LES TRAMS À UCCLÉ

Suite à diverses études (en 2003) et contre-études (initiées par la commune d'Uccle) 17 marronniers de l'avenue Churchill, présentant un évident risque de sécurité, furent abattus. Les arbres rescapés, pour la plupart, n'étaient pas atteints de pourriture interne et les arbres encore douteux pouvaient être soignés. C'était le cas de 58 marronniers, situés entre le rond point Churchill et la place Vanderkindere, qui présentaient des défauts « mécaniques » évolutifs avec risques de rupture. Le maintien provisoire de ces arbres était néanmoins onéreux du fait des soins spécifiques à administrer. En l'occurrence, l'argument d'abatage n'est donc pas tant lié à l'état de l'arbre mais bien au coût de son entretien. Depuis lors néanmoins, parmi les 58 marronniers considérés, plusieurs individus furent abattus dans la foulée de la réfection des quais de la STIB.

Finalement, force est de constater que les marronniers de l'avenue Churchill, malgré la nature fragile de l'espèce, ont indéniablement bien résisté aux nombreux stress qu'ils ont subis depuis leur plantation.

HORMIS LEUR ÉTAT SANITAIRE, QUELLE VALEUR DONNER AUX ARBRES DES AVENUES ALBERT ET CHURCHILL ?

On pense souvent que l'arbre est le facteur principal de production de l'oxygène de notre atmosphère. En conséquence on a également tendance à penser que plus l'arbre est grand, plus il produit de l'oxygène. C'est un argument récurrent pour défendre la conservation des vieux marronniers des avenues Churchill, Albert et des anciennes drèves bruxelloises en général. Qu'en est-il exactement ? Quels sont les autres facteurs qui donnent de la valeur à ces vieux arbres ?

L'ARBRE PARTICIPE-T-IL À LA PURIFICATION DE L'ATMOSPHÈRE ?

Via le processus de photosynthèse l'arbre produit du glucose, le "carburant" de sa croissance. En même temps qu'elle engendre de la matière organique (matérialité de l'arbre : son tronc, ses branches, ses feuilles, ...), la synthèse du glucose libère également une certaine quantité d'oxygène (O₂) dont seule une partie est « respirée » par l'arbre même (minéralisation du carbone)². L'arbre produit ainsi plus d'oxygène qu'il n'en consomme. Cependant, à sa mort, ses tissus sont métabolisés par des bactéries, des champignons et la microfaune. Le bilan « carbone » est alors inversé puisque ces organismes manifestent une respiration cellulaire similaire à la nôtre. A la fin de la décomposition de l'arbre, tout l'excédent d'oxygène qu'il avait produit lors de sa vie aura donc été réutilisé et la quantité de gaz carbonique (CO₂) qu'il avait fixé en grandissant aura été rejeté. Ainsi dans l'absolu et au contraire de ce que nous pensons généralement, le bilan carbone d'un arbre est nul. Il faut savoir que c'est le plancton marin qui produit la plus grande partie (80%) de l'oxygène planétaire disponible dans l'air et solubilisé dans l'eau des mers. Par ailleurs, en pratique, il est impossible de faire un bilan précis de la production et de la consommation de l'oxygène d'un ensemble d'arbres en particulier, puisque celui-ci ne conditionne pas un système fermé hormis le système planétaire.

Les arbres n'en sont pas pour autant inutiles. Ils ont des fonctions essentielles au niveau micro-et macro-climatique. Malgré que le processus soit plus faible en milieu urbain les arbres y participent à la régulation de la qualité de l'atmosphère notamment en termes de pureté de l'air

et d'équilibre thermo-hygrométrique (température/humidité). Par ailleurs les arbres en milieu urbain, une fois morts, ne dépérissent généralement pas sur place. Peu importe que le bois soit exploité ou pas, les arbres abattus sont emportés. Au niveau local, la plus-value d'oxygène produit durant la vie de l'arbre ne sera donc pas annulée par sa putréfaction.

UN GRAND ARBRE VAUT IL PLUS QU'UN PETIT ?

Puisque la quantité d'oxygène produite est proportionnelle à la surface foliaire de l'arbre, on aurait tendance à penser qu'un grand arbre est à ce titre davantage bénéfique qu'un petit. Cela n'est vrai que partiellement puisque l'intensité du processus de photosynthèse, et donc la production d'oxygène, dépend de son âge : elle est maximale au début de sa vie, durant sa période de croissance, puis elle ralentit au fur et à mesure que l'arbre vieillit.

Néanmoins la taille de l'arbre est également proportionnelle à sa capacité de **fixer les poussières et certains polluants non dégradables** (via la surface collante et/ou velue de ses feuilles, via son tronc et ses branches et indirectement via les mousses, les lichens, la rosée, etc.). Les grands arbres constituent également en milieu urbain, et c'est important, des **coupe-vents** non négligeables et contribuent à l'**absorption du bruit** (circulation automobile, etc.). N'oublions pas non plus que les vieux troncs servent de **nichoirs** pour les très nombreuses

⁽¹⁾ A chaque fois que la photosynthèse produit de la matière organique contenant 12 g de carbone, il y a production de 32 g de dioxygène. L'O₂ est donc libéré dans la proportion de 32/12 par rapport au C incorporé au cours de la photosynthèse.

LES TRAMS À UCCLÉ

espèces d'oiseaux.

Enfin il y a la **valeur patrimoniale et culturelle**. Celle-ci est d'autant plus estimée lorsque les arbres font partie d'un ensemble planté cohérent tel que c'est le cas avenues Churchill et Albert.

L'argument esthétique est sans aucun doute une des raisons principales qui motive la mobilisation – parfois passionnée – des riverains. On comprend aisément l'attachement des habitants à l'aspect majestueux, superbe et bucolique de l'honorable drève. Le double alignement est particulièrement splendide au printemps lorsque les marronniers, dont les feuilles vert tendre sont tout juste écloses, se parent de ces magnifiques fleurs blanches tachetées ci et là de rose et de jaune. Vu la taille des arbres, les immeubles des avenues Churchill et Albert disposent, au printemps, en plus du « gaz à tous les étages », d'une distribution florale jusqu'aux derniers niveaux. Depuis les appartements supérieurs la vue est splendide : un tapis incomparable.

Pour conclure on dira que, oui, les grands marronniers constituent une plus-value évidente pour les avenues Churchill et Albert. En tant que « poumon vert » la valorisation de cet ensemble est plus réduite qu'on a pu l'imaginer. Néanmoins les autres facteurs d'évaluation, tant d'ordres environnemental que patrimonial, lui confèrent une valeur quand même très respectable.

Vu l'âge avancé des arbres, il faudra malgré tout, à moyen terme, se résigner à leur abattage. La mise en place de jeunes sujets sera d'ailleurs bénéfique en matière de régulation de la qualité de l'atmosphère, on l'a vu. Cependant les riverains n'accepteront ce remplacement que dans la mesure où il correspond à un projet d'aménagement du terri-

toire de qualité, cohérent et concerté.

REPLACER LES MARRONNIERS PAR D'AUTRES MARRONNIERS ?

En ce qui concerne le remplacement des arbres des deux avenues, les différents protagonistes s'accordent au moins sur un point : Il est peu raisonnable de replanter des marronniers de type hippocastanum. Les jeunes sujets de cette espèce sont quasi inévitablement attaqués par le *cameraria ohridella* (voir le paragraphe consacré à l'état sanitaire). Concernant l'avenue Churchill, dans un premier temps, l'espèce proposée par l'Administration de Bruxelles-Mobilité fut le *métasequoia glyptostroboides*, un conifère d'origine asiatique. Cet arbre robuste pousse très vite, est facile et peu onéreux à entretenir et sa ramification ne se développe qu'à partir des six mètres de haut, ce qui assure un passage dégagé pour les trams.

Au vu des protestations engendrées suite au choix d'un conifère, l'administration opta finalement pour un cultivar du platane : Le *platanus acerifolia* « malburg ». Cette espèce, issue d'une sélection réalisée en 1981 aux Pays-Bas, se différencie de l'espèce commune par une croissance étroite de l'arbre ce qui simplifie son intégration en milieu urbain. La pubescence (fine et dense couche velue) située au dessous des feuilles est moins importante que chez le platane commun, ce qui réduit les possibilités d'irritation respiratoire que peut provoquer cet arbre chez l'être humain. Par ailleurs, les platanes résistent mieux que les marronniers aux brutalités occasionnées par leur environnement urbain.

Plusieurs individus de cette espèce ont déjà été plantés ave-

nue Churchill, notamment là où la STIB a effectué des travaux de réhabilitation de ses quais.

Les riverains, quant à eux, avaient suggéré la replantation de marronniers à fleurs rouges, le *aesculus carnea*. Ceci afin d'assurer une continuité d'aspect à l'avenue et de lui conserver notamment sa floraison de printemps. Hormis l'aspect esthétique, le principal avantage de cette variété (qui n'est pas un *hippocastanum*) tient du fait qu'il ne subit manifestement pas l'attaque de la terrible chenille. Il en existe par ailleurs un cultivar quasi stérile, le *aesculus carnea* « *briotii* » (obtenu en 1958 aux pépinières du Trianon à Versailles) ce qui pourrait arranger la STIB qui déplore la chute des marrons dans les cageots techniques sommitaux des nouveaux trams. Cette variété ne dépasse toutefois que rarement les quinze mètres de haut, là où le marronnier commun peut en atteindre vingt-cinq.

Notons enfin que, si abattage il y a, Bruxelles-Mobilité prévoit de replanter moins d'arbres qu'à l'origine. Ceci, notamment, afin de favoriser la condition de croissance des individus et de rendre les arrêts de tram accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ce choix avait néanmoins recueilli la désapprobation de la Commission Royale des Monuments et Sites.

CONCLUSION

Cet article a été écrit de la manière la plus objective possible, dans un souci d'information. Les facettes du problème sont nombreuses et révèlent sa complexité. On ne peut donc prendre catégoriquement parti « pour » ou « contre » le maintien des actuels marronniers sans verser dans la simplification.

ENGUERRAND DAVID

LE RÉAMÉNAGEMENT DU SQUARE MARLOW

La Région de Bruxelles Capitale (Bruxelles Mobilité) va prochainement, en concertation avec la Commune et la STIB, procéder à un profond réaménagement du square Marlow. C'est effectivement la R.B.C. qui gère cet important nœud routier. L'objectif principal est de fluidifier le trafic automobile, tout en permettant une meilleure circulation des trams souvent englués dans le trafic. L'option retenue est un grand giratoire dont le cœur sera traversé par les voies du tram, l'enchevêtrement d'aiguillages et de caténaires actuels étant maintenu, quoique modernisé, avec des dispositifs anti-bruits et anti-vibrations. L'ACQU a remis au collègue échevinal un commentaire assez complet de ce projet (16 pages), en y joignant les remarques écrites que 23 riverains avaient choisi d'exprimer via le site www.acqu.be. L'ACQU avait déposé 600 petits feuillets chez les riverains pour les informer de l'existence du projet et de la possibilité d'en prendre sommairement connaissance sur son site. Nombre de riverains ont manifesté leur désapprobation de n'avoir pas été associés à la conception du projet et leur colère pour ne pas même avoir été mis au courant de son existence, par la Commune ou par la Région.

Voici, en substance, quelques points phares soulevés dans le rapport ACQU :

– L'ACQU considère le projet est **globalement positif** et qu'il doit être soutenu, sous réserve

d'un certain nombre d'amendements.

- Le **square des Héros** n'étant distant que de 90 m. du **square Marlow**, il semble élémentaire d'aménager les 2 squares **en même temps**, ou à tout le moins de prévoir des projets coordonnés. C'est d'autant plus évident que le projet Marlow comporte des choix définitifs



pour le tronçon de l'av. Brugmann entre les 2 squares.

- L'aménagement d'un **sens giratoire** est une bonne idée, mais il est impératif de prévoir alors un dispositif pour réduire drastiquement la vitesse des voitures (comme le recommande d'ailleurs le rapport d'incidences), faute de quoi les piétons et cyclistes seront en danger. L'ACQU demande donc la mise en **zone 30** des 2 squares ainsi que des voiries proches.
- LA STIB projette d'installer un **poteau caténaire** au plein centre du giratoire, ce qui serait **esthétiquement désastreux**. Des solutions techniques existent pour éviter cela, comme un troisième rail servant à l'alimentation électrique, l'induction, les accus...

Ce square, qui est une entrée de ville, ne mérite pas d'être ainsi défiguré. Par contre, pourquoi pas une sculpture monumentale ? Ou encore mieux une **fontaine** rappelant que la rivière Ukkelbeek passe à cet endroit à quelques mètres ... sous nos pieds.

- Le **parking** est la principale préoccupation exprimée par les riverains. Selon le rapport d'incidences : « Sur 78 places légales, il en reste 64 ». Cette curieuse expression de « places légales » sous-entend que le parking sauvage est déjà la règle... Et ce alors que le commissariat de police donne sur le square ! Jusqu'où ira cette tolérance ?

Le square et les sections de voiries y aboutissant comptent 600 loge-

ments dont peu disposent d'un garage. La difficulté de se garer ne va qu'augmenter. Et dès qu'il y a une manifestation au Centre Culturel (qui ne dispose pas d'un parking propre mais a une salle qui peut accueillir 800 personnes), la situation devient intolérable pour les riverains.

L'ACQU propose que la Commune étende sa politique de stationnement payant à toute cette zone, en accordant bien entendu une carte de stationnement aux riverains (zone verte).

Vous trouverez plus d'informations sur ce projet et le texte complet des remarques de l'ACQU, avec la synthèse des commentaires reçus, sur www.acqu.be/marlow.

PAS DE DÉMESURE SUR LE SITE DES DEUX ALICE !

Alors qu'un total de 352 nouveaux logements et une augmentation significative des surfaces affectées à l'équipement collectif sont envisagés, le PPAS en cours d'élaboration se fait attendre. D'aucuns redoutent qu'il n'autorise un nombre tout à fait excessif de nouveaux logements, s'écartant ainsi des objectifs qui lui sont assignés. Par ailleurs, la reconversion de la Clinique des Deux Alice en 127 logements ainsi que l'agrandissement (triplement) de l'école de soins infirmiers du Parnasse-Deux Alice ont été soumis récemment à la concertation.

1. Le Groeselenberg : description et origine

Le Groeselenberg, réputé pour son esprit et ses animations de quartier, est situé sur l'un des îlots les plus étendus (20 ha) de la partie Nord du territoire communal d'Uccle. C'est un site ouvert et verdurisé, avec la Clinique, l'Ecole des Deux Alice et le centre d'étude vétérinaire (Cerva), entouré par le Groeselenberg, l'avenue des Statuaires, l'avenue Houzeau et l'avenue Circulaire. (Pour une présentation détaillée, nous renvoyons aux « Lettre aux habitants » 54 et 55 du 4^{ème} trimestre 2007 et du 1^{er} trimestre 2008.)

Son origine est assez ancienne. Le coteau du Groeselenberg a été fréquenté de tous temps. On y a retrouvé notamment des objets de l'époque néolithique. A travers les âges, le chemin et le coteau ont porté plusieurs noms : Hoogstraete (1742), Roeselberg, Croeselenberg. Le sens en serait : colline couverte d'arbustes épineux. Au milieu du XIX^{ème} siècle, le hameau du Groeselenberg se compose de vingt mesures, le long d'un chemin qui vient du



« L'Aumônerie des Deux Alice »

centre d'Uccle. Encaissé entre une colline de sable et de bruyère et un petit massif boisé de hêtres, arrosé par un ruisseau où pousse le cresson, ce chemin a alors une certaine importance (l'avenue De Fré n'existe pas encore) : c'est un tronçon d'une route qui relie Saint-Job à l'église St-Pierre, en passant devant le Hof ten Hove (aujourd'hui la Ferme Rose). Les habitants du Groeselenberg vont se fournir en eau potable à la source de l'Ukkelbeek. Il leur faut pour cela descendre et remonter un sentier abrupt qu'emprunte aussi, au printemps, la procession des rogations venant de l'église St-Pierre via le Kamerdelle. C'est au sommet du coteau, choisi pour son air pur, que sera fondée la Clinique des Deux Alice, belle propriété avec ses jardins d'agrément, ses immenses potagers, sa ferme (le béguinage) et de vastes prairies pour le bétail. Actuellement, une importante superficie encore non urbanisée sert depuis des années de pâture

pour les moutons et abrite un agréable couvert végétal ainsi que des vergers. **L'habitat est actuellement limité à 190 logements.** Depuis quelques années, plusieurs projets de lotissement et reconversion ont été déposés et/ou sont en cours d'étude. Si l'on tient compte à la fois des projets déjà autorisés (42 logements à front de voirie du Groeselenberg et des Statuaires) et de ceux qui sont projetés, **352 nouveaux logements pourraient être créés à l'emplacement des Deux Alice et du Cerva.** A cela s'ajoute une augmentation significative des surfaces affectées à l'équipement collectif.

2. La reconversion des bâtiments de la Clinique des Deux Alice

La Clinique des Deux Alice occupe une place de choix au centre du site. En raison de son déménagement prochain à l'avenue De Fré, le bâtiment existant a été cédé à un promoteur immobilier. Ce dernier a récemment introduit un



Vue d'une partie du parking

projet de reconversion du bâtiment existant en 127 logements et 2 unités affectées à l'équipement collectif, projet qui a été soumis à l'avis de la Commission de concertation le 2 mars dernier. Les habitants du quartier se sont mobilisés et une centaine d'entre eux étaient présents pour faire valoir leurs observations : par sa démesure (gabarit, superficie, hauteur) et ses conséquences prévisibles tant sur la perméabilité du sol que sur la mobilité et l'accessibilité du quartier, le projet, qui ne respecte ni l'environnement, ni les habitants présents et futurs du voisinage, doit être revu. Aucune surface supplémentaire ne devrait être construite sur ces parcelles, dont la densité atteint déjà un rapport plancher/sol de 1,33, et le bâtiment, qui compte déjà six niveaux, ne devrait pas être surélevé.

Dans l'avis qu'elle a rendu, la Commission a considéré qu'en augmentant le gabarit d'un immeuble dont les proportions sont démesurées pour le quartier, en étendant et rehaussant certaines ailes du bâtiment existant, le projet du promoteur doit être substantiellement modifié ! Dès lors au niveau procédural, un nouveau dossier devra être intro-

duit et soumis une nouvelle fois à concertation. Des conditions spécifiques sont imposées en termes de gabarit, d'implantation, de parking et de maintien d'un minimum de verdurisation.

Les habitants considèrent qu'ils n'ont pas été suffisamment entendus par la Commission. La Commission n'a pas examiné certaines observations des habitants, qui mettaient en évidence la surestimation des surfaces de planchers existantes du fait de l'inclusion d'étages techniques. Par ailleurs, **le calcul de mobilité du promoteur se base sur une projection à horizon 2020 et prend comme postulat une généralisation des déplacements à pied, à vélo et en transport en commun.** Il en résulte que, selon le promoteur, le trafic automobile ne devrait pas augmenter, y compris aux heures de pointe ! Une lecture plus attentive du rapport de mobilité aurait permis de constater certaines incohérences dans ces calculs. Enfin, la Commission considère qu'une rehausse de certaines parties du bâtiment peut se justifier et permet une meilleure liaison volumétrique avec la partie construite la plus haute, ce que nous contestons.

3. Construction d'une nouvelle école Parnasse-Deux Alice

A proximité de la Clinique, une école d'infirmières est en service depuis des années. C'est l'école des Deux Alice, fusionnée depuis avec l'IES Parnasse-Deux Alice, au sein de la Haute Ecole Léonard de Vinci. Les dimensions de ce bâtiment seraient insuffisantes. Un nouveau bâtiment, d'environ 50 mètres sur 60 mètres, est envisagé. Le niveau unique actuel serait remplacé par un bâtiment de trois niveaux, permettant d'accueillir simultanément jusqu'à 550 étudiants (à comparer aux 200 étudiants actuels). La surface bâtie augmenterait ainsi de manière significative passant de 800 m² à près de 3.000 m².

Par rapport aux dimensions du terrain, les **proportions de ce bâtiment sont excessives**. La densité construite passe d'un rapport plancher/sol de 0,18 à 0,40, ce qui est disproportionné pour une nouvelle construction en intérieur d'îlot. L'école disposait d'autres possibilités, comme une implantation débordant sur une autre parcelle (dont elle est également propriétaire) ou un phasage des constructions.

Si l'affectation d'équipement collectif génère des flux de circulation différents des flux liés au logement, ce sont surtout des **problèmes de stationnement qui sont attendus** : il s'agit d'une école supérieure, dont la majorité des étudiants se déplacent en voiture. Non seulement aucun parking n'est prévu pour les étudiants supplémentaires, mais en outre le parking de la Clinique, qui est actuellement à leur disposition, sera évidemment supprimé ! Par ailleurs, les terrains situés en contrebas du projet souffrent déjà d'un important ruissellement.

La Commission a rendu dans ce dossier un avis favorable, mais assorti de conditions accessoires, telle que la modification du tracé

de l'allée carrossable menant au parking souterrain.

4. Le PPAS : une solution pour l'ensemble du quartier ?

Soutenu par la demande pressante que notre association avait exprimée, le Conseil communal a pris la décision fin 2007 d'élaborer un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) n° 64. Ce PPAS devrait permettre :

- de garantir un aménagement équilibré en termes d'implantation, de densité et de typologie, ainsi que de mise en valeur du paysage et du relief ;
- d'assurer une bonne répartition des accès et une bonne accessibilité de tous les sites à reconvertir.

Dès 2008, les habitants ont déjà défini leur vision de ce PPAS :

1° Pour éviter une paralysie de la circulation et une dégradation de la qualité de vie des habitants, le nombre de nouveaux logements doit être limité à 200 au maximum (y compris Clinique, pour-

tours, Cerva et fronts de voirie - voir tableau). Ajoutés aux 190 existants, cela donnera déjà un total de 390 logements ! **Leur implantation et les accès aux différentes parties de l'îlot doivent être équilibrés et basés sur les capacités d'absorption de chacune des voiries.**

2° La typologie du bâti, le gabarit et l'implantation des nouvelles constructions doivent s'accorder avec le bâti existant, comme le requièrent le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) et le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Des maisons individuelles en ordre semi-continu d'une hauteur de deux niveaux (identique à ce qui existe) doivent être privilégiées, plutôt que des immeubles à appartements. Cela réduirait ainsi la densité et le nombre de logements, en aérant leur disposition.

3° Des espaces verts d'accès public, équitablement répartis entre la partie Nord et la partie Sud doivent être prévus tant à

front de voirie du Groeselenberg que le long de l'avenue Circulaire. Il est notamment nécessaire de prévoir un espace vert suffisamment grand à front de rue du Groeselenberg pour préserver l'enracinement des arbres remarquables qui s'y trouvent, mais surtout pour renforcer le caractère public de cette zone qui depuis toujours est un lieu de rencontre intergénérationnel. En outre, si cette zone était suffisamment étendue, cela permettrait également d'y implanter le projet de compost de quartier qui joue un rôle non négligeable pour favoriser les relations entre habitants.

Le PPAS est toujours en cours d'élaboration. Les habitants espèrent être entendus et comptent sur un PPAS équilibré et réaliste qui devrait voir le jour avant que l'ensemble du site n'ait été urbanisé !

Vincent Scoriels
Président du Comité de quartier du Groeselenberg.

Solde admissible de nouveaux logements et densité sur le site des Deux Alice

	Nombre de nouveaux logements proposés par les Sœurs de la Charité (2008)	Nombre de nouveaux logements proposés par Beaufort House (2008)	Nombre de nouveaux logements <u>proposés par le Comité de quartier</u>	Rapport plancher/sol <u>proposé par le Comité de quartier</u>
Constructions déjà autorisées mais non encore réalisées (Project 2)			42	0,70
Reconversion de la Clinique (Beaufort House)			88	1,10
Parcelles Nord entourant la Clinique	36	16	30	0,25
Parcelles Sud côté Circulaire	57	19	12	0,10
Reconversion du site du Cerva			28	0,60
Nouvelle école des Deux Alice				0,25
Total			200	

ÉVOLUTIONS AU VERREWINKEL



Depuis plusieurs années, les visiteurs du Bois de Verrewinkel constatent l'arrivée d'eaux usées, qui s'accumulent toujours plus, de manière nauséabonde, au fond du bois. Dans le Bois de Verrewinkel débouche une canalisation qui contient les eaux usées, partiellement épurées, de plusieurs maisons. Cette situation existe malheureusement depuis très longtemps, étant donné l'absence d'égouts dans ce quartier et le relief qui mène 'naturellement' les eaux d'écoulement dans le vallon du Bois. La Commune qui a hérité de cette situation en devenant propriétaire du Bois, s'est engagée à mettre un terme à cette pollution directe.

Dans le cadre de la construction du collecteur du Verrewinkelbeek qui passera sous la rue de Percke, un vaste chantier de placement d'égouts aura lieu dans toute la vallée du Verrewinkelbeek. Étant donné la topographie des lieux et la place du Bois dans ce vallon, il est inévitable d'y faire passer une canalisation qui rejoindra le collecteur de la rue de Percke. Toutes les précautions doivent être prises pour que cette 'traversée' soit entièrement inoffensive

pour l'écosystème du Bois, son relief, son évolution naturelle et qu'elle soit bien entendu invisible aux promeneurs...

Une réunion avait rassemblé tous les acteurs concernés dans le Bois en juillet 2010 à ce sujet.

Actuellement un ingénieur de Vivaqua prépare un dossier d'intervention à soumettre à la Commission des Monuments et Sites, ainsi qu'à Bruxelles-Environnement s'agissant d'un bois classé et Natura 2000.

Il faut noter que la mise au point et la mise en œuvre de cette solution prendront encore de nombreux mois.

+++

Les Amis du Bois de Verrewinkel se retrouvent à l'entrée de la rue de Percke, chaque premier samedi du mois, à 14h.30. Nous avons ainsi pu admirer les nouveaux panonceaux à l'entrée du bois, à cette entrée Percke. Mais une fois encore, au cours de notre tour du bois, nous avons été frappés par la quantité de branches et de branchages qui, d'une part, sont très loin de favoriser le plaisir du promeneur, et, de l'autre, de permettre la croissance des jacinthes bleues... l'un des attraits de ce bois au printemps. Une année supplémentaire a en fait été accordée pour l'enlèvement à la firme qui a procédé à l'abattage. De manière générale, nous constatons que le bois de Verrewinkel pourrait être plus soigné, dans la perspective des visites que nous souhaitons.

Stéphane Vanwijnsberghe, ingénieur-chef à l'IBGE nous communique le message suivant :

« Un inventaire des arbres a été réalisé par le personnel de terrain. Comme vous avez pu le constater lors de vos visites, plusieurs gros hêtres 'lâchent' de

grosses branches charpentières occasionnant, fort heureusement, uniquement des dégâts matériels (clôtures...). Ainsi, pour des raisons de sécurité, nous avons évalué la dangerosité des arbres de lisière sur une profondeur de +/- 15 m.

De cet inventaire, il ressort que 35 arbres sont dangereux et devront être abattus.

Je vous propose de se voir sur le terrain une fois que les arbres seront en feuilles pour examiner ces arbres avec vous. » Nous irons donc bientôt voir sur place.

+++

Notre dernière visite en groupe date du 15 mai, avec les explications de Daniel Geerinck, notre ami dendrologue. A ce propos l'IBGE nous écrivait : « Il est demandé de rester exclusivement sur les chemins (comme le prévoit le règlement). En effet, on déplore sur certains vieux hêtres des bris de branches charpentières (du fait de leur âge avancé). Nous sécurisons les lisières et les chemins autorisés, mais pas à l'intérieur des peuplements (pour des objectifs de biodiversité et de paysage). Merci de respecter scrupuleusement cette consigne de sécurité. »

+++

Nos amis savent que les Amis du Bois de Verrewinkel suivent aussi de très près la situation du bois, voisin, de Buysdelle, autre site classé.

Le parcours de notre site web <www.lesamisduboisdeverrewinkel.be> enchantera les visiteurs.

Pour les Amis du Bois de Verrewinkel,
A. De Schutter, président
(a.deschutter@skynet.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

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 SCORIÉLS, 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

MobilLyce

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

Ophem & C°

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

www.avijl.org

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, av. Verboven 21 – 1160
tél. (B) : 02.373.57.01

courriel : 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

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

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

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

B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35
tél. : 02.375.40.94

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

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./fax (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

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

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 Communauté française de Belgique, et de la Région de Bruxelles-Capitale.

