

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° 70 octobre – novembre – décembre 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

- Éditorial :
La mobilité : Un véritable enjeu civilisationnel 2
- Le réaménagement de la chaussée de Waterloo 3
- Sombres perspectives pour le sport
de plein air à Bruxelles ? 7
- La reconversion de la clinique des 2 Alice 9
- Il n'y a pas que des renards qui rôdent rue Geleypsbeek 10
- Trams :
Terminus place Vanderkindere – rond-point Churchill 11
- "Arrêt sur images" dans le quartier
durable "Oxy durable" 11

ÉDITORIAL

LA MOBILITÉ : UN VÉRITABLE ENJEU CIVILISATIONNEL

Chers lecteurs,

Chers sympathisants,

Au fil des derniers numéros de notre revue trimestrielle La Lettre aux Habitants, chacun a pu observer l'importance toujours plus grande accordée au thème de la mobilité.

Nos dernières assemblées générales annuelles ont également suscité parmi vous un nombre croissant de réactions sur ce thème. C'est parce que nous savons tous que cette problématique oriente fondamentalement nos vies à tous les niveaux : notre santé, nos relations sociales, notre profession, notre image personnelle, l'avenir de nos enfants et de la société en général.

La Belgique compte de nombreux niveaux de pouvoir qui peuvent influencer les décisions en matière de mobilité : les niveaux fédéral, régional et communal. Cela implique une politique cohérente et volontariste très complexe. Néanmoins l'ACQU ne baisse pas les bras et veut agir là où elle peut faire entendre sa voix.

Ainsi, nous profiterons des **élections communales d'octobre 2012** pour porter le débat auprès de ceux qui solliciteront notre

confiance pour une nouvelle législature de 6 années.

A l'approche du précédent scrutin de 2006, nous avons publié en 2004 un livret intitulé *La Mobilité à Uccle : Proposition en faveur d'un projet de ville et de déplacement durable*. Cet important travail de réflexion, suggérant par la même occasion certaines interventions concrètes, avait pour but d'influer autant que possible sur l'adoption, cette année-là par les autorités uccloises, du *Plan Communal de Mobilité*.

A l'époque (2006), nous nous étions montrés déçus des mesures finalement adoptées. En 2009, soit à mi-mandat, nous faisons encore le point sur la mise en œuvre de ce plan (voir notre Lettre n° 60). Nous n'étions pas plus enthousiastes. Aujourd'hui, la fin de la législature approche.

Quatre démarches nous paraissent devoir être entreprises :

1. Évaluer comment le plan communal (que nous jugions « minimaliste » et manquant d'ambition) a été réalisé sur le terrain.
2. A partir de l'évolution de la situation dans la commune et

des changements de mentalité en cours, redéfinir les principes directeurs qui guident notre action et les concrétiser en termes de revendications claires et concrètes, planifiées sur la période 2012-2018.

3. Diffuser nos conclusions.

4. Interpeller les formations politiques et les acteurs de la vie publique, les inviter à débattre et prendre position, et communiquer leurs points de vue auprès de la population.

Dans cette perspective, le groupe Mobilité de l'ACQU a soumis en novembre dernier un questionnaire détaillé à ses comités et antennes de quartier, ce qui a permis de tenir, le 13 décembre, une première rencontre de réflexions ; les constats et propositions ont pu être confrontés.

En fonction de l'avancement des travaux, nous inviterons les comités et antennes membres, ainsi que d'autres associations et toutes les personnes intéressées, à une seconde soirée de débats avant que le conseil d'administration n'adopte définitivement les positions présentées.

Bernard Jouret
Denys Ryelandt

APPEL A L'AIDE

L'ACQU a besoin d'aide, de votre aide !

Non seulement pour vous impliquer en tant que bénévole dans des groupes de travail (mobilité, urbanisme, etc.), mais aussi et, **de manière urgente, pour la distribution, 1 fois par trimestre, de notre LETTRE AUX HABITANTS !**

Même si vous êtes peu disponible, ne serait-ce qu'une heure, cela nous aide.

Croyez-en notre expérience : distribuer à deux n'est pas désagréable.

Prenez contact avec notre président (*cfr dernière page du journal*).

Merci d'avance !

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA CHAUSSÉE DE WATERLOO

1. LE PROJET

La Région Flamande envisage le réaménagement de la Nationale 5 (chaussée de Waterloo/ Bruxelles) sur le territoire de Rhode-Saint-Genèse. Elle travaille en étroite collaboration avec la Région Bruxelloise (Bruxelles Mobilité). Aucun plan n'a encore été présenté au public. Néanmoins les visées de cet avant projet sont connues. Deux tronçons ont été déterminés :

- Tronçon A : Entre la drève de St Hubert (sortie d'Uccle en venant de Bruxelles) et l'avenue de la Forêt de Soignes.
- Tronçon B : Entre l'avenue de la Forêt de Soignes et l'avenue du Manoir (entrée de Waterloo).

Le réaménagement du tronçon A se caractérise par la création d'une bande de circulation réservée aux bus (en direction de Bruxelles) et d'une piste cyclable à double sens du côté des habitations. Pour ce faire, la place réservée aux voitures sera réduite de quatre à trois bandes de circulation. La bande centrale changera de sens le soir et le matin en fonction des flux transitoires. Pour une question de sécurité et d'optimisation des flux circulatoires, les avenues latérales secondaires (avenues des Hêtres, de l'Espinette Centrale, Lequime, Boesdael et de Castonier) ne donneront accès à la chaussée qu'en direction de Waterloo. Le tourne-à-gauche, en direction de Bruxelles, sera donc interdit. Cependant, pour l'imiter l'impact contraignant pour les riverains de ces quelques rues, un nouveau carrefour avec feux sera implanté au milieu de ce tronçon A (l'emplacement exact est encore en

discussion). Ainsi, l'accès depuis ces artères ne sera pas, comme cela a été déclaré dans certains journaux, complètement condamné.

La restructuration du tronçon B est plus simple: entre l'avenue de la Forêt de Soignes et Waterloo, les quatre voies seront réduites à deux (une dans chaque sens). Il n'est pas prévu sur le tronçon B de prolonger la bande réservée aux bus. L'espace ainsi gagné (deux bandes) permettra notamment la mise en place de chaque côté de la chaussée d'une large piste cyclable sécurisée (1m75 de large) ainsi que de l'élargissement des trottoirs.

Selon la Région Flamande, l'aménagement de deux dispositifs (A et B) se justifie pour plusieurs raisons :

- La circulation sur la chaussée de Waterloo est clairement plus intense sur le tronçon A que sur le tronçon B. Le tronçon A accumule le trafic en provenance tant de Waterloo que de l'avenue de la Forêt de Soignes, c'est à dire du centre de Rhode.
- Selon les comptages de véhicules, les deux bandes du tronçon B seraient actuellement suffisantes pour contenir le trafic mesuré (voir tableau ci-dessous).
- Enfin le projet tient compte des desideratas des TEC et de DE LIJN qui, conjointement, ont réclamé la création d'une bande de circulation réservée à leurs navettes en direction de Bruxelles, et ce essentiellement à partir de l'avenue de la Forêt de Soignes. Dans le tronçon B, ils ne rencontrent actuellement

pas de difficultés.

Notons au passage qu'en marge des travaux en surface, il est également prévu d'installer un double égout visant à séparer les eaux usées des eaux de pluie.

2. RÉACTIONS DIVERSES

Au niveau local, le projet de la Région Flamande semble plutôt impopulaire. Au printemps dernier, les bourgmestres des trois communes que traverse la N5 (Uccle, Rhode et Waterloo) ont manifesté leur opposition. Les critiques soulevées sont diverses. Ainsi Myriam Delacroix, bourgmestre CDH de Rhode-St-Genèse, craint que l'application du plan ne provoque, en soirée, à la sortie de Bruxelles, d'importants embouteillages: « *On arrive de Bruxelles sur deux bandes de circulation, on passe le carrefour de la Forêt de Soignes et puis on se retrouve sur une bande de circulation. Ce qui laisse présager beaucoup de bouchons au niveau de ce carrefour* ». ¹ Quant à Serge Kubla, bourgmestre MR de Waterloo, il critique le principe d'une bande centrale modulable (Tidal Flow system) qui « *ne fait pas partie de nos habitudes. Les usagers courraient donc un risque accru d'accident* ». ²

D'autres remarques témoignent de considérations décalées par rapport à l'enjeu véritable du dossier. Serge Kubla considère qu'il faut « *maintenir un lien fluide entre Bruxelles et la Wallonie. La N5 remplit parfaitement ce rôle. Toute transformation visant à la rendre moins praticable nuirait à cet objectif* ». ² Georges Clerfayt, échevin FDF de l'urbanisme, de l'aménagement

¹ Source : <http://www.lesoir.be/regions/bruxelles/2011-10-19/n5-le-projet-conteste-de-la-flandre-871029.php>

² Source : <http://animato.forumbelge.com/t84-restructuration-de-la-chaussee-de-waterloo>

Comptages effectués par l'administration régionale flamande les mardis 1^{er} juin 2010 et 18 janvier 2011 :

Pointe du matin (entre 7h45 et 8h45)

Chaussée de Waterloo en direction de Bruxelles.	Nombre de voitures (1 camion compte pour 2 voitures)
Carrefour avec l'avenue de la Forêt de Soignes	+/- 1625 voitures engagées sur la N5 en direction de Bruxelles. Leur provenance est répartie comme suit : – +/- 1125 en provenance de Waterloo (N5) – +/- 500 en provenance de l'avenue de la Forêt de Soignes
Carrefour avec la drève de St Hubert	+/- 1825 voitures en provenance de la N5. A la hauteur du carrefour ce flux se dissocie comme suit : – +/- 1000 véhicules continuent tout droit (N5). – +/- 800 véhicules prennent la drève de St Hubert.

Pointe du soir (entre 17 et 18h.) :

Chaussée de Waterloo en direction de la périphérie.	Nombre de voitures (1 camion = 2 voitures)
Carrefour avec l'avenue de la Forêt de Soignes	+/- 1230 voitures en provenance de la N5. A la hauteur du carrefour ce flux se dissocie comme suit : – +/- 430 véhicules prennent l'avenue de la Forêt de Soignes. – +/- 800 véhicules auxquels s'ajoutent 150 véhicules en provenance de l'avenue de la Forêt de Soignes (donc 950 au total) continuent vers Waterloo via la N5.

Remarques :

- Il est généralement considéré qu'une bande de circulation pour une route provinciale comme la chaussée de Waterloo continue (qui ressemble à une autoroute) peut accueillir un maximum de 1600 véhicules par heure sans que cela ne porte préjudice à la fluidité du trafic (2200 pour une vraie autoroute). Lorsque la route provinciale est entrecoupée de carrefours, cette capacité maximale est réduite à 1200. En milieu urbain, comme c'est le cas pour la traversée d'Uccle, le nombre doit encore être revu à la baisse étant donné le nombre d'obstacles fixes et potentiels.
- On estime généralement une augmentation du trafic de 2 % par an si rien n'est fait en vue de le réduire.

du territoire et des travaux publics de Rhode St Genèse, va plus loin dans ce sens en se demandant si « finalement, tel quel, ce projet n'est-il pas surtout destiné à rendre plus difficile la liaison routière Bruxelles-Wallonie, et vice-versa ? Si les concepteurs avaient cet objectif, ils ne s'y seraient pas pris autrement !³ » Nous ne nous étendons pas sur ce type de remarques à connotation communautaire qui nous semblent plutôt contre-productives.

3. L'AVIS DE L'ACQU

3.1 GÉNÉRALITÉS.

Au vu des avis et remarques émis par les uns et les autres il est fort probable que l'avant-projet fera encore l'objet d'importantes modifications. Quels que soient toutefois les moyens finalement mis en œuvre - que l'on adopte le « Tidal Flow system » ou un autre procédé, que l'on étrangle l'entrée vers Waterloo ou pas - ce qui importe à nos yeux, c'est avant tout l'objectif majeur poursuivi, c'est-à-dire la création d'une bande réservée aux transports collectifs.

A cet égard, nous considérons que cet avant-projet est une initiative politique courageuse qui mérite d'être soutenue. Offrir aux bus (et aux trams) la possibilité de s'extraire des embouteillages constitue enfin un geste probant vers une mobilité alternative.

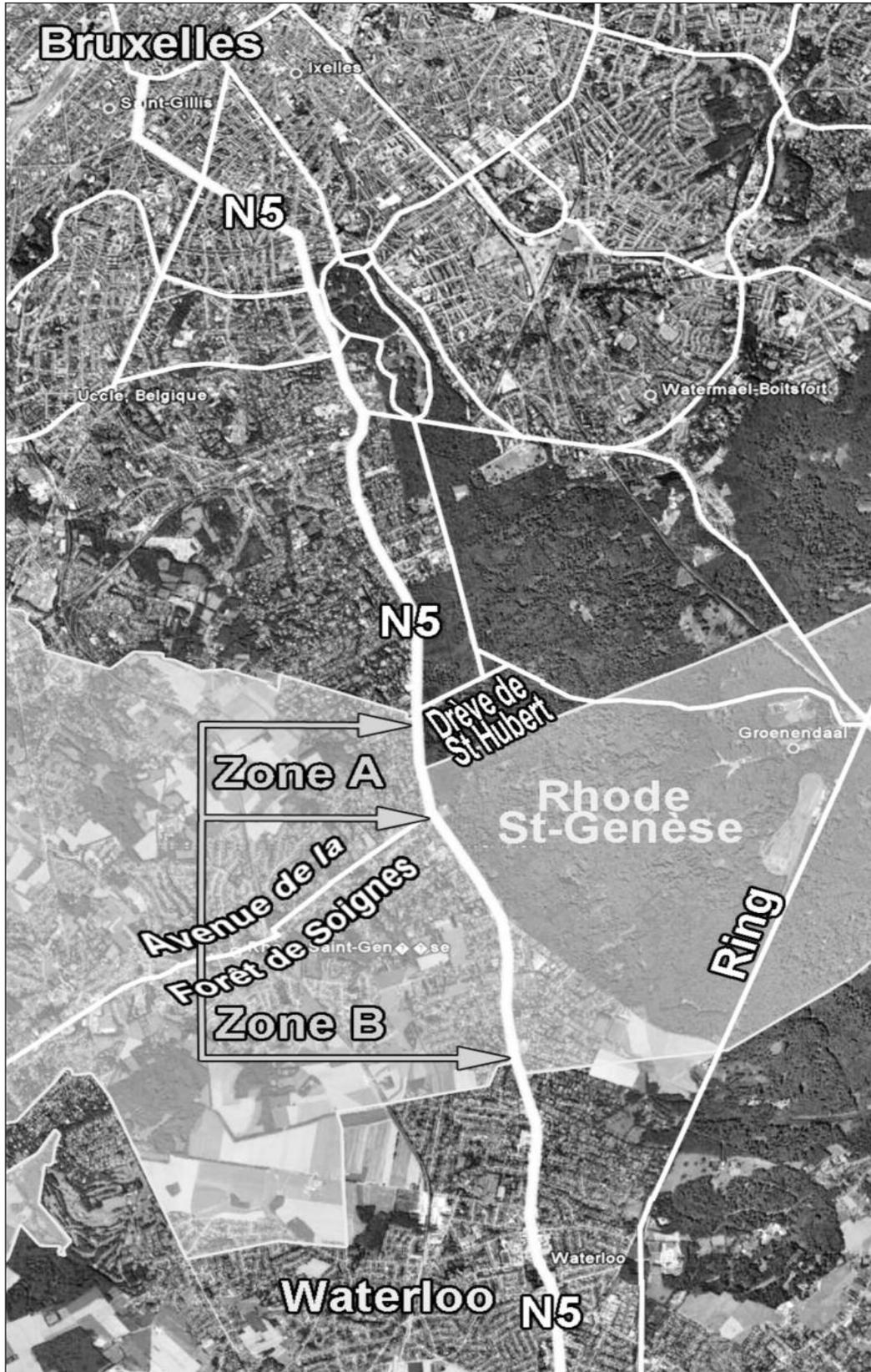
Sur le territoire flamand, la N5 est actuellement pourvue de 4 bandes de circulation. A la hauteur de l'avenue du Prince d'Orange la chaussée de Waterloo se rétrécit. Elle entre en ville, et n'offre alors plus qu'une (large) bande dans chaque sens. Ce rétrécissement, combiné à la multiplication des obstacles potentiels dus à la complexité du milieu urbain, est facteur d'embouteillages aux heures de pointe. Aussi un rétrécissement

³ Source : <http://lfdfrhodesaintgenese.belspib.php?article34>

éventuel de la chaussée en Région Flamande ne peut être que bénéfique pour la tranquillité des Ucclais dans la mesure

où cette modification impliquera très probablement une réduction du nombre d'automobiles entrant. Ce qui par ailleurs

conforte les objectifs du Plan Iris 2 (plan régional bruxellois de déplacements) qui vise notamment à une réduction drastique



du nombre de véhicules en Région Bruxelloise.

3.2 OBJECTIVEMENT, QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS DE RÉAMÉNAGEMENT ?

A moins d’empiéter sur les terrains riverains (expropriation) et/ou sur la zone classée de la Forêt de Soignes, les choix de réaménagement de la chaussée ne sont pas nombreux : soit on maintient le statu quo (plan A), soit on décide de ménager plus de place aux transports alternatifs -bus, tram, vélo (plan B).

3.2.1 PLAN A : LE STATU QUO

Le statu quo revient à pénaliser la totalité des usagers (voitures, bus, ...), puisqu’aucune autre option ne s’offre à eux que de s’engouffrer inexorablement dans les embouteillages qui ne feront qu’augmenter. Seul le trafic cycliste reste fluide en cas de bouchons.

3.2.2 PLAN B : UNE BANDE RÉSERVÉE AUX BUS (ET AUX TRAMS ?)

La création d’une bande réservée au transport collectif peut paraître préjudiciable pour le transport individuel dans la mesure où il lui supprime une bande de circulation. Cette option présente par contre l’avantage d’offrir une alternative efficace aux embouteillages. Evidemment, le recours au bus, n’est actuellement pas très populaire dans des quartiers tels que ceux qui bordent la chaussée de Waterloo. Les habitants y disposent pour la plupart de deux, voire trois voitures par ménage, et ils ont l’habitude de s’en servir pour l’essentiel de leurs déplacements. A ce niveau, un changement de mentalité s’impose !

« La bande prévue le long de la forêt serait réservée exclusivement aux 6 à 8 bus du Tec et de De Lijn qui y passent par heure – d’où gaspillage de place et de

temps » s’offusque Georges Clerfayt, probablement sans imaginer deux secondes qu’on puisse augmenter la fréquence.

Quant à la bourgmestre de Rhode elle s’étonne de ce que, pour justifier son projet, la Région Flamande invoque la création d’un site propre pour les trams et les bus sur une portion de la chaussée de Waterloo à Uccle. Elle s’étonne car ces travaux, prévus entre l’avenue Churchill et la Bascule, ne se situent pas « à la limite de ma commune, il n’y a donc aucune raison de changer les quatre bandes de circulation de la chaussée de Waterloo. » Ce disant, elle n’envisage vraisemblablement pas le moins du monde que l’on puisse prolonger ou optimiser les deux sites propres dans le futur.

Pourtant, à Uccle, la chaussée de Waterloo demeure suffisamment large pour prolonger la bande réservée aux bus au moins jusqu’à l’avenue du Prince d’Orange voire même jusqu’au Fort Jaco. Plus loin c’est surtout une bonne gestion des carrefours qu’il faut privilégier (bandes prioritaires pour les bus à l’approche de chaque carrefour). Et qu’est ce

qu’on attend, encore plus loin, pour faire passer le bus, en site propre, à travers le Bois de la Cambre ? Là, ce n’est pas la place qui manque !

L’ACQU, et notamment son Groupe de travail Mobilité, réclame depuis longtemps la prolongation de la ligne de tram 92, depuis le terminus du Fort Jaco, via la chaussée de Waterloo, jusqu’à l’avenue du Prince d’Orange. Le présent projet de rénovation de la chaussée de Waterloo, avec création d’une bande de circulation réservée aux transports collectifs, pourrait être enfin l’occasion de mettre en pratique cette proposition. On pourrait même espérer qu’un jour le tram puisse franchir la frontière régionale !

3.2.3 AUX HEURES DE POINTE : PLAN A OU PLAN B ?

Grâce à la création d’une ligne rapide de bus, l’option qui se présente au navetteur est de choisir entre :

- soit un moyen de transport individuel plus souple dans la gestion de l’itinéraire mais qui implique un temps de parcours



Photo D.R. prise le 1/12/2011 à 10h.20 à hauteur du Prince d’Orange. Même en dehors des heures de pointe, la ch. de Waterloo est encombrée !

plus long car englué dans les bouchons (la voiture : plan A).

- soit un moyen de transport collectif plus rapide mais plus rigide en matière d'itinéraire dans la mesure où le parcours d'une ligne publique est pré-établi et ne correspond jamais complètement aux desideratas de chaque usager. (le bus : plan B). Notons, à titre de comparaison, le succès croissant qu'à connue au cours des années la ligne de bus « Collecto ». Ce service des TEC relie, via la E411, le Brabant Wallon (Wavre notamment) à la station de métro Delta. En cas d'embouteillages, ce bus a la possibilité de faire usage de la bande d'urgence (à condition d'y respecter le 50 km/h), ce qui lui assure un trajet rapide en toutes circonstances.

3.3 L'OPTIMALISATION D'UNE LIGNE DE BUS « EXPRESS ».

Notons que si l'ACQU défend globalement le projet de la Région Flamande, notre a.s.b.l. insiste néanmoins pour qu'il en résulte une véritable efficacité en termes de mobilité. Ainsi, il nous semble important que soit effectivement repensée la question des fréquences des bus. Ceci nécessite

une réflexion conjointe des différentes sociétés concessionnaires, à savoir les TEC, de LIJN et la STIB.

Egalement, en vue de favoriser l'inter-modalité (vélo>bus ; voiture>bus) et de rendre l'accès aux bus plus aisé pour les personnes éloignées des arrêts, il nous semble nécessaire de prévoir un minimum de parkings de dissuasion proches des arrêts, tant pour les voitures que pour les vélos. En effet, vu la typologie de l'habitat aux abords de la chaussée de Waterloo (souvent des villas quatre façades au milieu d'un terrain plus ou moins vaste) les riverains habitant à une distance pédestre raisonnable des arrêts sont peu nombreux.

Enfin on peut se demander s'il ne serait pas judicieux, malgré les chiffres rassurants issus des comptages fournis par l'administration flamande, de prolonger la bande réservée aux transports collectifs, prévue sur le tronçon A, tout au long du tronçon B. En effet, la réduction du nombre de bandes de circulation telle que prévue sur ce tronçon B (on passe de 4 à 2 bandes) et l'espace gagné de la sorte, nous semblent permettre la prolongation de la bande réservée aux bus. Et cela sans pour

autant constituer un préjudice au réaménagement des pistes cyclables et des trottoirs. Qui sait si, dans peu d'années, si le trafic continue à augmenter, on ne regrettera l'absence de cette bande réservée aux transports en commun...

4. CONCLUSION

Dans le contexte actuel de notre société, il n'est matériellement plus possible de pouvoir assurer, à tous moments et pour tous, des solutions de déplacements individuels efficaces. Il faut accepter l'évidence de la saturation. C'est pourquoi des solutions collectives doivent être impérativement envisagées. Cette remarque vaut d'autant plus pour les quartiers suburbains à vocation essentiellement résidentielle qui sont parmi les premiers à nourrir le trafic de transit qui congestionne les zones plus denses de la ville. Accepter et favoriser le transport collectif ainsi que l'intermodalité, exécuter une bonne politique d'aménagement du territoire, coordonnée et globale, voilà les secrets qui permettront d'améliorer nos conditions de déplacements.

Et il y a urgence !

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

SOMBRES PERSPECTIVES POUR LE SPORT DE PLEIN AIR À BRUXELLES ?

Nul ne doute des vertus du sport dans notre société. Or, nombreuses sont les activités sportives (athlétisme, football, tennis, hockey, basket...) qui s'exercent dans des domaines de plein air et demandent un espace au sol important. Le maintien de tels domaines en milieu urbain, où les pressions démographiques et foncières ne font que s'accroître, est un défi plutôt méconnu. Mais ses enjeux urbanistiques et

sociaux n'en sont pas moins fondamentaux.

C'est en 1979, avec l'adoption du Plan de Secteur de l'Agglomération Bruxelloise (outil régissant l'affectation des sols), que sont nées sur le plan réglementaire les « zones de sport de plein air ». Des zones aux prescriptions littérales particulièrement restrictives pour des terrains qui, par principe, sont d'une faible valeur foncière (ils ne permettent guère

les développements immobiliers). **Le remplacement en 2001 du Plan de Secteur par le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) n'a fait que confirmer (et même renforcer, par leur contribution au concept de maillage vert) la volonté du législateur de maintenir les « zones de sports ou de loisirs de plein air » parmi les territoires à faible valeur foncière.** Les dispositions littérales relatives à ces zones sont éloquentes :

« Ces zones sont affectées aux jeux et aux activités sportives de plein air et comportent un cadre de plantations. ... Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou complémentaires à leur fonction sociale.

La zone de sports ou de loisirs de plein air de l'Hippodrome de Boitsfort est également affectée aux équipements culturels d'intérêt collectif ou de service public. ... »

Et le commentaire explicatif au PRAS (farde publiée par le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale suite à l'adoption du PRAS) ne fait qu'abonder dans le même sens : *Les zones de sports, généralement constituées d'étendues de gazon, doivent conserver un cadre de plantations ou y être intégrées. Les travaux qui y sont permis correspondent à ceux nécessaires à l'affectation de la zone, c'est-à-dire qu'ils sont limités :*

- aux installations de détente et de promenade, tels les sentiers, les bancs... ;
- aux installations de terrains de sports ;
- aux billetteries, tribunes, vestiaires ;
- aux installations nécessaires à l'entretien et à la gestion des espaces, au gardiennage et au stockage de matériel et marchandises y destinées ;
- ...

Dans l'absolu, on constate que les « zones de sports ou de loisirs de plein air » ne sont même pas habilitées à accueillir des infrastructures sportives couvertes (piscines, hall multisports...). Celles-ci s'implantent en principe parmi les « zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public » du PRAS, sauf à l'Hippodrome de Boitsfort.

Au vu de considérations réglementaires pour le moins explicites, la préservation de la centaine de domaines de sport de plein air que compte la Région

bruxelloise paraissait acquise et même renforcée pour le long terme. **Mais... effet du temps, de nouvelles modes ou d'une pression foncière toujours plus forte, cette préservation est aujourd'hui menacée. Les autorités publiques semblent être enclines à « lâcher du lest » et à voir dans les « zones de sports ou de loisirs de plein air » un vase d'expansion, voire un substitut aux « zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public » ; des zones par ailleurs saturées.**

La question n'est pas ici de juger si tel ou tel projet est bon ou mauvais... mais bien d'évaluer l'impact de leur autorisation pour tous les autres terrains bruxellois bénéficiant du même statut réglementaire de « zones de sports ou de loisirs de plein air ». **C'est donc une question de principe.** Or, on peut redouter que des dérogations (ou interprétations, dont la légalité resterait à démontrer) soient des plus dommageables et ouvrent la porte à bien des tentations :

- les acteurs privés y trouveraient l'espoir de développer des bâtiments et autres installations couvertes, synonyme d'un substantiel renchérissement de leur bien : au départ, les activités de plein air serviraient d'alibi, tantôt au développement d'infrastructures de sport couvertes, tantôt à celui d'accessoires ayant un faible lien avec le sport de plein air ». Pour de simples considérations pécuniaires, les activités de plein air seraient reléguées au rang... d'une activité accessoire. Au final, elles se marginaliseraient, voire disparaîtraient de ces domaines privés ;
- les acteurs publics pourraient y trouver la solution à certains de leurs problèmes : face à la quasi impossibilité de trouver des terrains pour l'accueil de nouvelles écoles, pourquoi ne pas utiliser une partie de ceux hébergeant des infrastructures

sportives communales et accommoder le tout à la sauce d'un « projet éducatif par le sport » ?

En définitif, on se trouverait confronté à une menace pour la survie du sport de plein air à Bruxelles.

Les atouts d'une politique éclairée et prudente mise en place il y a 30 ans, et plutôt bien respectée, risquent de bientôt voler en éclats. Or, cette dérégulation est loin d'être neutre sur le plan social. Elle est également porteuse d'une dualisation accrue dans l'accès aux infrastructures sportives :

- le renchérissement immobilier des infrastructures privées par... des activités qui ne sont pas de plein air, ne peut que pousser à la hausse les conditions d'accès à ces mêmes infrastructures ;
- la raréfaction d'une offre accessible à des conditions suffisamment abordables ne peut que favoriser l'abandon de la pratique sportive ou engendrer des besoins de mobilité accrus (pour chercher ailleurs une offre que l'on n'a plus sur place). Elle constitue un facteur de plus poussant au départ des classes moyennes vers la grande périphérie bruxelloise ;
- les pouvoirs publics resteront les seuls à même d'offrir un accès démocratique au sport de plein air. Mais étant eux-mêmes accablés de multiples urgences et soucis, trouveront-ils les moyens et la motivation nécessaire pour satisfaire les besoins ? Il est permis d'en douter...

Ambitionner le maintien du sport de plein air en Région bruxelloise impose de conserver les terrains dévolus à cet effet dans le circuit d'une faible « production de richesse » (leur « richesse » pour la collectivité tenant en la nature et la spécificité de leur fonction). A cet égard, les autorités publiques ne peuvent jouer avec

le feu :

- divers terrains sont actuellement utilisés pour le sport de plein air sans pour autant bénéficier du statut réglementaire de « zones de sports ou de loisirs de plein air ». La disparition de ces aires de sports non protégées étant en général programmée pour le court ou moyen terme, la protection et le maintien des domaines officiellement protégés n'en est que plus vitale ;
- le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souhaite d'ici peu réviser le PRAS, sous le label générique de « PRAS démographique ». Elle serait inspirée à cette occasion de tenir compte de la croissance des besoins sociaux générée

par la croissance démographique, parmi lesquels le sport de plein air occupe certainement une place de choix ;

Il est essentiel d'éviter par l'application de dispositions généralistes aux conséquences imprévisibles de poser des actes qui touchent directement à l'essence même de la « zone de sports ou de loisirs de plein air ». Celle-ci doit par principe être immunisée de tout développement immobilier autre qu'accessoire au sport de plein air (et non le contraire).

- enfin, en complément au point précédent, il conviendrait que la Région de Bruxelles-Capitale précise les conditions suivant lesquelles une « zone de sports ou de loisirs de plein air » serait susceptible d'accueillir d'autres

types d'équipements. L'élaboration d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) accompagné d'une étude d'incidences pourrait notamment être exigée. Cela signifierait peut être de longues procédures, mais cela marquerait bien un caractère d'exception aux modifications apportées et donnerait certainement davantage de garanties pour l'avenir des sites concernés.

Ce n'est qu'au prix de telles précautions que la pérennité du sport de plein air à Bruxelles pourra être assurée, avec toutes les conséquences positives que cela sous-entend.

Didier Recollecte
Urbaniste

RECONVERSION DE LA CLINIQUE DES 2 ALICE

Résultats des 2 réunions de la Commission de concertation

La Commission de concertation a rendu le 23 novembre dernier un avis dans le dossier de reconversion de la Clinique des 2 Alice. Face à ce projet qui semble démesuré, les habitants étaient venus en masse. Le Comité de quartier du Groeselenberg a obtenu deux avancées significatives: le nombre de logements est réduit à 116 nouveaux logements; le bâtiment ne peut s'avancer de 12 mètres en direction du Groeselenberg.

Les résultats obtenus

A la suite des réunions de la Commission de concertation des mois de mars et novembre 2011, le promoteur Beaufort a été prié de réduire la voilure :

- le **nombre de logements** est **réduit** de 127 unités à **116 unités**, soit une diminution de 11 unités résultant de la transformation de studios en appartements

et de la réduction de l'aile Nord ;

- la **rehausse de l'aile Sud** en direction de l'avenue Circulaire est **limitée** au niveau 7 ;
- les bâtiments de l'**aile Nord** seront supprimés et le nouveau bâtiment **ne pourra pas s'avancer vers le Nord**, ce qui donnera un caractère plus aéré au projet et évitera les vues directes sur les jardins contigus ;
- la **surface de plancher** totale sera limitée à **14.000 m²** (en réduction de plus de 1.100 m² par rapport à la première demande du promoteur), avec un rapport P/S de 1,23 (ce qui reste encore très élevé!) ;
- la dalle de béton qui imperméabilisait le sous-sol sera répartie sur deux niveaux, ce qui permettra de limiter l'accroissement du ruissellement de eaux de pluies.

Ce qui a n'a pas été pris en compte

- Le Comité s'opposait à la rehausse des deux ailes principales du bâtiment actuel de la Clinique, et notamment de l'aile B. Ce point n'a pas été retenu.

- Il considérait par ailleurs que la reconversion en logements allait générer un surplus de trafic à l'heure de pointe du matin au carrefour Groeselenberg – Houzeau. Alors que le promoteur l'admettait textuellement dans son étude d'incidences, la Commission a considéré le contraire !

Les modifications imposées par la Commission étant mineures, le permis sera délivré dans le courant du premier trimestre 2012. La prochaine étape critique sera le désamiantage des installations existantes et la désirradiation des locaux de médecine nucléaire !

Merci encore à chacun pour sa mobilisation !

Vincent Scoriels
Président du Comité de quartier
du Groeselenberg

IL N'Y A PAS QUE DES RENARDS* QUI RODENT RUE GELEYSBEEK



**Les renards ... allégation invoquée par certains*

Depuis que les jeunes du Lycée Français peuvent acheter dans le quartier sandwiches, potages minutes, plats, ... notre quartier ressemble à un dépôt.

Bonne idée pour ceux que la cantine rebute,

Mauvaise idée pour le voisinage.

Dès midi, nous héritons des débris divers, sur le trottoir, dans les espaces privés et même dans les boîtes aux lettres.

En rentrant chez eux, de nombreux habitants doivent ramasser les déchets traînant devant chez eux.

Est-ce bien utile d'apposer un panneau demandant aux passants de respecter leur environnement ?

Certains ne savent sans doute pas lire ...

De même, malgré la signalisation, la limitation de vitesse à 30km/h est bien trop souvent ignorée. Or, au volant de gros 4X4 ou autres véhicules pressés, ce sont des conducteurs bien souvent en âge d'être parents. Des sans-gêne stationnent n'importe où, se moquant des embarras qu'ils occasionnent.

Ne pourrions-nous attirer l'attention de nos responsables communaux et de la direction du Lycée sur ces inconduites ?

Ne pourrions-nous obtenir pour notre quartier un minimum de



signalisation de vitesse et bien sûr des contrôles ...

A l'heure où j'écris ces quelques lignes, ce sont les vacances de Toussaint et notre quartier retrouve sa quiétude.

Pour quelques jours seulement.

J'adore les vacances scolaires !

Une habitante (découragée) parmi d'autres ...

Béatrice Le Paige



TRAMS : TERMINUS PLACE VANDERKINDERE – ROND-POINT CHURCHILL

Même si la troisième voie place Vanderkindere ne semble plus s'imposer selon certaines informations récentes, l'avis de Pierre Dor (Comité Parc Brugmann) mérite d'être entendu.

Le Plan IRIS 2, Plan régional des déplacements à Bruxelles, a été adopté le 9 septembre 2010 quant au texte et le 9 décembre quant aux cartes explicatives. Son chapitre 2 est intitulé "Rendre les transports publics plus attractifs". Il insiste particulièrement sur les ruptures de charge qui doivent être évitées autant que possible (p. 30), ainsi que sur le développement de lignes à haut niveau de service, rapides, régulières, en sites propres, à haute fréquence et bénéficiant de la priorité maximale aux feux lumineux (p. 31).

Les 2 terminus du tram 7, celui existant au rond-point Churchill et celui projeté à la place Vanderkindere, présentent les inconvénients majeurs de la rup-

ture de charge et de ne pas offrir des liaisons directes entre les grands pôles régionaux (gares du Midi et du Nord, ainsi que Centre Ville) au moyen de transports publics le moins possible gênés par la congestion de la circulation.

De plus, au rond-point Churchill, il y a 6 arrêts en quelques dizaines de mètres, trois dans chaque sens, avant, après et au centre du rond-point où seuls les voyageurs en correspondance ont en principe accès mais où des piétons, bravant le signal d'interdiction C 19 et le flot des voitures, traversent la chaussée pour prendre le tram.

Quant à la place Vanderkindere, le terminus imposera la construction d'une troisième voie et compliquera la circulation, déjà dense dans ce carrefour.

La meilleure solution me semble être la suppression de la ligne 3, le rétablissement de la ligne 4 dans son trajet initial, du parking Stalle à Esplanade, et la prolongation

de la ligne 7 jusqu'à la gare du Nord par le trajet de la ligne 3.

En effet, cette solution :

1. Ne nécessite aucun investissement particulier, car elle utilise les voies existantes, sans construction d'une troisième voie et sans abattage de marronniers,
2. Elle offre une liaison directe, sans rupture de charge et au moyen d'une ligne à haut niveau de service entre l'avenue Churchill et le Centre Ville,
3. Elle ne surcharge pas la circulation des trams entre le Midi et le Nord,
4. Elle supprime le risque potentiel d'accident pour les piétons qui veulent prendre le tram au centre du rond-point Churchill,
5. Elle n'impose pas une augmentation du trafic, et de ses conséquences, à la place Vanderkindere.

Pierre Dor

« Arrêt sur images » dans le quartier durable « Oxy durable » :

Une soirée amicale organisée pour la présentation de la brochure sur le patrimoine du quartier.
Un projet citoyen qui réunit habitants et élus politiques.

Le jeudi 17 novembre 2011 s'est déroulée la présentation de la brochure intitulée « **le réveil de la Lou(d)tse** ».

Cette brochure est en fait un véritable « arrêt sur images » proposé par des habitants qui ont pris le temps de regarder leur quartier d'un œil nouveau : ils ont passé en revue son histoire, son bâti, sa biodiversité et ses habitants... C'est un peu la carte d'identité du quartier. Les grands axes de leurs actions « durables » s'y trouvent aussi clairement définis.

Cette brochure faite par les habitants, pour les habitants est l'une des actions de l'asbl « OXY 15 Mon quartier, ma vie » qui sert à promouvoir la

dynamique du « quartier durable »... pour une meilleure qualité de vie...

L'Asbl « OXY15 Mon quartier Ma vie » regroupe les rues Bernaerts, Château d'Eau, Colonel Chaltin, Coq, Delvaux, Fauvette, Paul Hankar, Klipveld, Moutons, Overhem, Poussins, Repos, Robert Scott et avenues Vanderaey, Van Zuylen.

Pour obtenir cette brochure gratuitement, téléphoner au 02.374.32.95 ou 0478.39.18.95 – ou par mail à l'adresse suivante : oxy15@skynet.be (voir également site www.oxy15.be)

Pour l'équipe « Oxy 15/Oxy durable »
Annick Magein, Xavier Retailleau

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg asbl

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

Calevoet - Bourdon

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

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62

Fond'Roy asbl

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

Gracq + 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

MobilYce

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

Ophem & C°

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

8.000 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.

