

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° 82 décembre 2014

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 :
www.acqu.be

Ecrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

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

Sommaire

- Quoi de neuf pour les cyclistes à Uccle ? 2
- Les itinéraires cyclables régionaux à Bruxelles et à Uccle 4
- Destruction de l'avenue de Fré ? Non merci !!! 7
- « Le bébé devrait maintenant marcher » 10
- Deux ICR dans le quartier OXY 15 : des aménagements attendus, mais... 12
- Le réaménagement de la place Vanderkindere et de l'avenue Churchill 14
- Le métro à Uccle, on en parle... mais quelles conséquences pour Uccle et les Ucclois? 15
- La répression du stationnement sauvage 16
- Des économies d'énergie : une action de sensibilisation des quartiers durables 17
- Uccle bouge! 18
- Les cimetières de Verrewinkel et du Dieweg sont maintenant « réseau nature » ! 19

NOTE LIMINAIRE

Une bonne partie de la présente LETTRE est consacrée aux **ITINERAIRES CYCLABLES REGIONAUX**. C'est dû au fait que l'administration régionale vient de faire mettre à enquête publique son projet de poursuivre la construction d'itinéraires, à Uccle notamment.

L'Avis de la Commission de Concertation – qui s'était réunie le 13 novembre – concernant l'aménagement des ICR n° 7, n°8, n°B et n°C a été rendu le 27 novembre 2014 et mis sur le site de la Commune le 3 décembre. A cette date, les articles publiés ci-dessous étaient déjà prêts à l'impression.

Cet avis reprend les critiques et arguments des habitants, des associations et autres institutions ou services communaux qui avaient souhaité se prononcer sur le projet. Nous ne pouvons que souligner le mérite de la Commune – qui a la charge de rédiger les avis – pour ce travail important (44 pages !) et qui montre que les observations des habitants ont été bien écoutées, même si elles n'ont évidemment pas toujours été suivies.

Toutefois, la Commission n'a émis qu'un avis ; il faudra donc rester attentif à la décision qui sera ultérieurement prise.

L'avis de la Commission de Concertation est **FAVORABLE**, mais à diverses conditions. Relevons les points suivants, qui avaient été soulevés par l'ACQU :

– maintenir la situation existante au **rond-point Churchill** dans l'attente du permis d'urbanisme demandé

séparément,

– retirer de la demande l'aménagement du bas de l'**avenue De Fré**, cet aménagement devant être intégré à celui du square des Héros avec le raccordement à la rue Rouge, et être mis en oeuvre après le chantier du collecteur – bassin d'orages prévu dans cette zone ; en attendant, sur ce tronçon de l'avenue, il y a lieu de prévoir le marquage de bandes cyclables.

– retirer de la demande le tronçon de la **chaussée d'Alsemberg**, entre la rue du Coq et la gare de Calevoet, et traiter ce tronçon dans le projet qui assurera la continuité de l'itinéraire cyclable régional au-delà de la gare,

– retirer de la demande l'avenue **Vanderaey** et étudier une alternative de tracé qui évite cette voirie peu adaptée aux cyclistes ; dans l'attente, sur ce tronçon de l'avenue, maintenir la situation avec des logos « vélo ».

– en ce qui concerne le carrefour de la rue **Vanderkindere** avec les rues de l'Anémone, Gabrielle et Marie Depage : procéder à un essai de la circulation proposée et à des comptages dans les artères voisines pour en mesurer les effets ; en l'absence d'alternative probante, maintenir le double sens ponctuel.

L'avis est bien entendu bien plus détaillé et mérite d'être consulté sur le site www.uccle.be, ou plus complet :

<http://www.uccle.be/fr/services-communales/urbanisme/CdC/2014-1/novembre/avis-du-27-11-2014>

QUOI DE NEUF POUR LES CYCLISTES A UCCLE ?

Le gouvernement de la Région bruxelloise a concocté un projet d'amélioration de la pratique du cyclisme sur le territoire d'Uccle. Il s'agit d'itinéraires Cyclables Régionaux (I.C.R.), ce qui est défini comme des cheminement recommandés pour des déplacements à vélo sur une moyenne ou longue distance.

Disons-le d'emblée : ce n'est pas ce projet qui va faire réellement progresser le cyclisme.

Quel est ce projet ?

Pour rencontrer les décisions prises depuis des années de favoriser une circulation autre qu'automobile, la Région veut développer les I.C.R. n° 7 – 8 – B et C sur Uccle (et concomitamment sur St Gilles – le Ville de Bruxelles – Ixelles – Forest). Elle vient de soumettre ses projets à l'enquête publique en vue d'obtenir les permis d'urbanisme.

Les objectifs décrits dans le dossier sont :

- mettre en place des I.C.R. prévus par le Plan Régional de Développement (PRD) ;
- atteindre les objectifs de la Région qui veut :
 - que 100% de la voirie soit cyclable pour 2018 ;
 - que 20% des déplacements se fassent à vélo, comme l'impose le Plan IRIS II

– améliorer et sécuriser la circulation des cyclistes et des piétons le long des itinéraires.

Les moyens à mettre en oeuvre sont décrits essentiellement comme ceci :

– des marquages au sol pour guider les cyclistes et rendre les itinéraires cyclables visibles pour les autres usagers ;

– sécuriser les traversées des artères (créer des oreilles de trottoir, abaisser des bordures de trottoirs, etc...)

Sans entrer dans les détails, **quelles sont les voiries visées ?**

I.C.R. n°7 : Marianne – Messidor – Bourgmestre Hérinckx – Elleboudt – Boetendael – De Fré (le bas, entre Statuaires et square des Héros) – Rouge – Fauvette – ch. d'Alsemberg (près de la gare de Calevoet, entre Coq et Wagon).

I.C.R. n°8 : Aulne – Allard (entre Aulne et Merlo) – Merlo – Van Hamme – Zwartebeek.

I.C.R. n°B : Vanderkindere (entre Marianne et ch. de Waterloo) – Montjoie.

I.C.R. n°C : Allard (entre la commune de Forest et Princesse Paola) – Princesse Paola – Rittweger – Vanderaey – Dieweg (entre Vanderaey et Circulaire) – Circulaire – Mercure – Lancaster – Copernic – Latérale.

Qu'en penser ?

L'intention est louable et dans le principe on ne peut que s'en réjouir. En effet, si on se réfère aux relevés calculés en 2013, la circulation cycliste ne représente que 3,5% de l'ensemble des déplacements. C'est nettement mieux que le maigre 1% qui existait en 1995, mais ce qui est inquiétant, c'est que depuis 2011 le pourcentage n'augmente plus. (cf l'excellent article « La fabrique du cycliste » de Jérôme Matagne dans le n°272 de septembre – octobre 2014 de « Bruxelles en Mouvements », édité par I.E.B.)

Alors, atteindre 20% dans 4 ans ? C'est totalement impossible et chacun le sait bien. Mais on continue à faire comme si ..., tout en se donnant bonne conscience.

Bien sûr, ces I.C.R. complétés vont améliorer la situation, mais si peu !

Pourquoi ? Parce qu'il s'agit essentiellement de marquages au sol, ces petits logos qui montrent qu'il existe des cyclistes ! Or, il suffit de pratiquer le vélo en ville pour réaliser que **seules les vraies pistes cyclables sont la condition d'un réel développement du cyclisme** ! Tant que les cyclistes sont obligés de se faufiler entre les voitures, ils n'ont pas le sentiment d'être en sécurité. Certes, la pluie et le relief accidenté de certains quartiers dissuadent certains de sortir leur vélo, mais c'est vraiment bien peu à côté du sentiment d'insécurité qu'on éprouve quand on doit rouler entre des voitures en stationnement (et qui n'a jamais été confronté à une portière qui s'ouvre brusquement ?) et des voitures qui dépassent en frôlant. A certains endroits, il vaut mieux rouler (doucement !) sur le trottoir : la prison vaut mieux que l'hôpital !

Les décideurs sont parfaitement conscients que de véritables pistes cyclables multiplieraient le nombre de cyclistes, mais ils n'aiment pas contrarier les automobilistes. Il suffit de lire le dossier mis à l'enquête publique pour s'en convaincre : à plusieurs endroits, il est garanti que les I.C.R. projetés n'empêcheront pas la circulation automobile. Et de fait, les seuls endroits où les cyclistes vont se sentir en sécurité sont ceux, assez larges, où on a pu contenter les uns et les autres. C'est-à-dire pas à beaucoup d'endroits ...

Officiellement, le tout à la voiture n'existe plus, mais dans les faits on doit bien constater que le vélo est toléré s'il ne gêne pas trop la voiture.

Le calcul des décideurs est-il cohérent ? N'oublient-ils pas que développer le cyclisme revient à diminuer le recours à la voiture ? Sans aller jusqu'à demander aux automobilistes (que les cyclistes sont parfois, eux aussi) de remercier les cyclistes, il serait temps de comprendre que 20% de déplacements à vélo résoudrait probablement ce problème irritant des bouchons.

Bien sûr, ceci ne pourrait se réaliser qu'en multipliant le nombre de vraies pistes cyclables, c'est-à-dire de bandes séparées du trafic automobile, ce qui implique qu'à de nombreux endroits il y aurait moins de bandes de circulation pour les voitures.

Toucher à ce privilège serait-il si scandaleux ? Le trafic automobile serait tellement affecté ?

Les exemples concrets d'artères diminuées d'une bande au profit des vélos montrent qu'il n'en est rien et que les préjugés ont la vie dure. Avenue Albert il y avait jusqu'il y a peu deux bandes de circulation et les cyclistes n'avaient vraiment pas intérêt à s'y glisser. Il y a maintenant une piste cyclable qui, sans être surélevée et sans même être peinte en rouge vif (ce qui serait beaucoup mieux), donne un sentiment de sécurité par le tracé d'une ligne blanche continue (la « ligne Sauwen ») visible et respectée qui délimite clairement ce qui est réservé aux uns et aux autres. Or, cette nouvelle répartition de l'espace public n'a pas rendu plus difficile la circulation automobile.

Un autre exemple : avenue de la Couronne, une bande de circulation a été retirée aux voitures et, ici encore, grâce à une ligne blanche continue elle est clairement réservée aux bus et aux vélos ; c'est un succès total.

Ne pourrait-on s'en inspirer pour l'avenue Churchill, la chaussée de Waterloo, ... ?

Il reste encore un aspect de la problématique qui pourrait être mentionné : les I.C.R. permettent de joindre un point à un autre point, mais ils ont été tous deux déterminés par l'administration. Or, ce qui intéresse les cyclistes, c'est d'aller de leur point de départ au lieu où ils veulent se rendre, ce qui ne va qu'exceptionnellement correspondre à un I.C.R. Autrement dit, les quelques rares I.C.R. ne vont guère aider. Il ne faut cependant pas les considérer comme inutiles car ils permettent à tout le moins à des cyclistes débutants de se familiariser à la circulation urbaine dans la sécurité, là où la piste cyclable est séparée du trafic automobile ; c'est spécialement bienvenu aux abords des écoles. Et on peut espérer que quand on verra suffisamment de cyclistes, notamment grâce aux I.C.R., l'administration en créera d'autres. Car l'objectif final doit être de multiplier les artères cyclables de sorte que les cyclistes puissent facilement se déplacer, indépendamment de l'existence d'I.C.R. Si les pistes cyclables se conçoivent en priorité sur les axes relativement larges, c'est-à-dire essentiellement sur la voirie régionale, il est possible d'en créer sur la voirie communale. Certes, c'est plus compliqué car il y a chaque fois lieu de réduire la part dévolue à la voiture, par exemple en enlevant une bande de stationnement, ou en mettant une artère en sens unique, ou en créant des boucles de circulation. Un aménagement de la voirie peut aussi contribuer à sécuriser les cyclistes : le respect des 30 km/h. max. par le placement de chicane, de bacs à fleurs, ... faciliterait les déplacements à vélo. Bref, des moyens d'apaiser la circulation automobile dans de nombreuses rues et de les rendre confortables aux cyclistes.

C'est ce que Jérôme Matagne préconise dans la publication citée ci-dessus.

Denys Ryelandt

LES ITINÉRAIRES CYCLABLES RÉGIONAUX À BRUXELLES ET À UCCLE.

Dès 1995, dans le cadre du premier Plan Régional de Développement, la Région de Bruxelles Capitale dessinait son réseau d'Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) pour encourager la mobilité douce. L'idée était de jalonner la Région de trajets recommandés pour les déplacements à vélo de moyenne et longue distance, à travers plusieurs communes. Ce réseau privilégie les voiries locales, parce que le trafic y est moins dense, moins rapide, et donc moins stressant que sur les voiries principales. Ce n'est que pour le franchissement de certains obstacles naturels ou artificiels (pont, canal, autoroute, voie ferrée, etc.) que les itinéraires se rabattent sur les grands axes.

L'objectif initial est donc double : d'une part, baliser des itinéraires pour guider les cyclistes ; d'autre part, leur assurer une sécurité optimale. Pour ce faire, tout au long du réseau, des panneaux indicateurs spécifiques et des marquages au sol doivent s'accompagner d'aménagements physiques destinés à sécuriser les traversées et empêcher le stationnement illicite. Dans la mesure du possible, ces aménagements sont identifiables par du mobilier urbain typique et agrémentés de plantations.

Le maillage total se compose de 19 itinéraires : 12 radiaux allant de la périphérie au centre-ville ; 2 rocades ; 3 tracés le long d'un cours d'eau actuel ou ancien (canal, Senne, Maelbeek) ; et enfin 1 itinéraire reliant les deux palais royaux. Dès l'origine, une collaboration a été mise en œuvre avec les deux Régions voisines pour que les itinéraires bruxellois prolongent des cheminements de plus longue distance. Si la Wallonie est clairement à la traîne, la Flandre est déjà sillonnée d'itinéraires, dont plusieurs « RER-vélos » qui permettent de rejoindre la capitale rapidement et confortablement depuis la périphérie.

A Bruxelles, la mise en œuvre a été laborieuse. Près de 20 ans après le coup d'envoi, seuls 5 itinéraires sont terminés et balisés.

| Nom | Parcours |
|--------|---|
| ICR 01 | Saint-Josse-Ten-Noode - Evere |
| ICR 02 | Gare Centrale - Woluwe-St-Lambert |
| ICR 04 | Gare Centrale - Woluwe - Rouge Cloître |
| ICR 06 | Palais de justice - Linkebeek - Rhode-St-Genese |
| ICR 11 | Porte de Namur - Zellik - Asse |

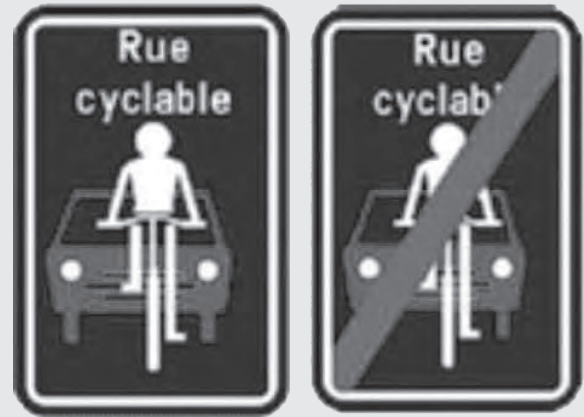
L'ICR 6 relie le Palais de Justice à Rhode-Saint-Genèse en traversant Uccle.

Si les premiers bouts d'itinéraires ont été réalisés au compte-gouttes et qu'il a longtemps été tabou de rogner les privilèges des automobilistes, particulièrement au niveau local, il semble que les mentalités évoluent. Depuis 1995, l'usage de la voiture individuelle a chuté tandis que les vélos se sont multipliés et que la fréquentation des transports publics a explosé. Le cercle vertueux semble engagé : il devient légitime de prendre en compte les alternatives à la voiture. Parallèlement, le département régional chargé du vélo s'est étoffé et peut développer des mesures plus ambitieuses. Aujourd'hui, la majorité des itinéraires sont à l'étude, en attente de permis, voire même en cours d'exécution. Les dernières intentions faisaient état d'une volonté de terminer les ICR en 2014, on en est malheureusement bien loin, l'enquête publique pour Uccle venant à peine de s'achever. Cela permettra à la Commune d'agir pour la mobilité en soutenant l'évolution progressive des habitudes, grâce à un financement régional.

La Région finance et se démène car elle rate de beaucoup les objectifs qu'elle s'est fixés : 20 % de déplacements à vélo en 2018, alors que nous sommes à moins de 4 % aujourd'hui. Si l'objectif est irréaliste, l'ambition paraît louable. Un seul chiffre pour s'en convaincre : 65 %. C'est le pourcentage total des déplacements dans Bruxelles qui font moins de 5 km. Une distance qui peut pourtant être parcourue à vélo par la plupart des gens. Mettre davantage d'Ucclois en selle permettrait dès lors de dégager grandement la voirie et d'y faire de la place pour ceux qui ont réellement besoin d'un véhicule motorisé.

Théoriquement, les ICR constituent une base fondamentale à la mobilité cycliste. Hélas, comme on pourra le lire dans cette Lettre aux Habitants, ils ne sont pas toujours mis en œuvre selon les critères de qualité initiaux, en termes de confort et de sécurité. Dès lors, ils risquent de se révéler peu efficaces. Comme bien souvent, certains choix prouvent que les principaux intéressés, les cyclistes qui empruntent déjà ces rues, n'ont pas été consultés au préalable, tandis que d'autres aspects du projet laissent présager d'une curieuse ignorance de la réalité : une bande « confort » de 50 cm, alors qu'une remorque enfant fait 80 cm de large ; les parents apprécieront.

La signalisation des ICR a été élaborée de manière à ce que les panneaux soient clairement identifiés comme destinés aux cyclistes (d'où la présence d'un logo vélo).



Le panneau pour les rues cyclables, où les automobilistes ne peuvent pas dépasser les usagers à vélo, une mesure complémentaire pour la sécurité des cyclistes. Dommage que ces rues cyclables soient absentes des projets des ICR alors qu'il s'agit là d'un élément indispensable tant pour la sécurité des cyclistes que pour la promotion des déplacements actifs.



Légende

— Itinéraire cyclable régional

Réalisé avec Brussels UrbIS©

Les ICR à Bruxelles

Les ICR y sont indiqués par leur numéro ou lettre, ainsi que par une couleur. Aux intersections, les directions vers les différents ICR sont mentionnées, tandis qu'au long de l'itinéraire, d'autres panneaux indiquent la destination finale et un point intermédiaire, complétés par la distance. Et à l'avenir, des cartes simplifiées des ICR seront placées aux principaux points de passage. Attendons-nous donc à voir enfin fleurir des panneaux de ce genre sur le territoire de notre Commune.

Mais cela ne s'arrête pas là. Tout d'abord, la Commune devra mettre la main à la pâte pour réaliser les ICC (Itinéraires Cyclables Communaux) qu'on attend depuis 2006. Ensuite, elle devra entretenir les infrastructures cyclistes et abandonner sa réticence à dépenser le moindre sou pour toute mobilité autre que motorisée.

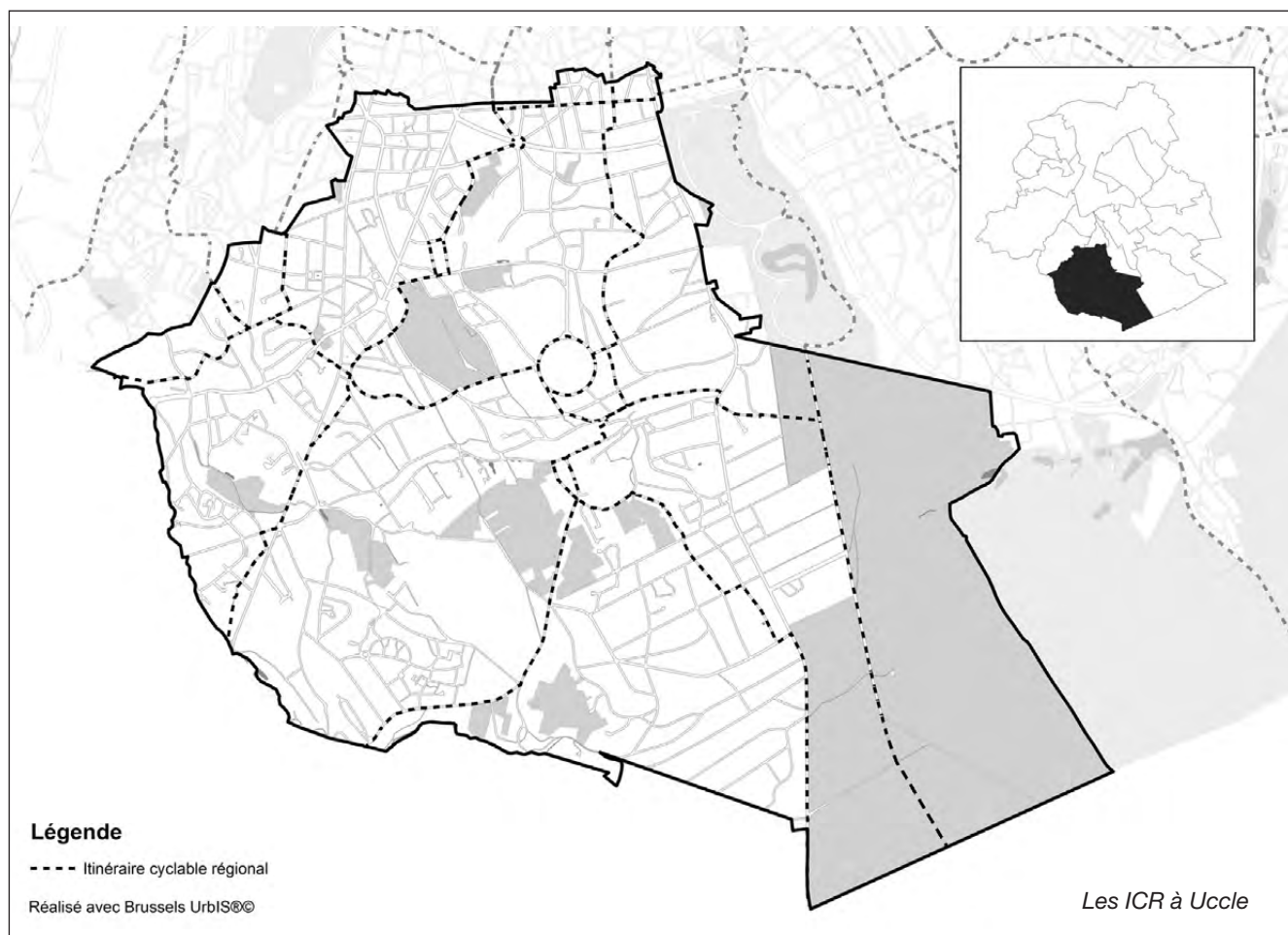
La demande de permis déposée par Bruxelles Mobilité pour poursuivre la réalisation de ICR sur Uccle a donné lieu à d'intéressants débats devant la Commission de Concertation. Cette dernière vient de rendre son avis, le 27 novembre. Il est heureusement favorable mais sous certaines conditions. Globalement, les nombreuses interventions des comités de quartier, des riverains des cyclistes quotidiens (GRACQ) ont été entendues.

Pour certaines sections (l'avenue De Fré, la chaussée d'Alseberg entre la rue du Coq et la gare de Calevoet, l'avenue Vanderaey, etc...), Bruxelles Mobilité devra revoir son projet. Mais la Commission n'émet qu'un avis ; il convient donc de rester attentif à la suite de la procédure.

La demande de permis déposée par Bruxelles Mobilité pour poursuivre la réalisation des ICR sur Uccle a donné lieu à d'intéressants débats devant la Commission de Concertation. Cette dernière vient de rendre son avis, le 27 novembre. Il est heureusement favorable mais sous certaines conditions. Globalement, les nombreuses interventions des riverains, des comités de quartier, des cyclistes quotidiens (GRACQ) ont été entendues. Bruxelles Mobilité devra revoir son projet à certains endroits importants : l'avenue De Fré, la chaussée d'Alseberg (entre la rue du Coq et la gare de Calevoet), l'avenue Vanderaey, etc.... Toutefois, ce n'est qu'un avis et il faudra donc rester attentif à la suite de la procédure.

Jérôme MATAGNE
Inter-Environnement Bruxelles

Thierry WYNDAU
Président du GRACQ (les cyclistes quotidiens) à Uccle



DESTRUCTION DE L'AVENUE DE FRÉ ? NON MERCI !!!

Nous pouvions penser que le projet de concrétiser des ICR (Itinéraires Cyclables Régionaux) dans Uccle était une bonne nouvelle pour les piétons et cyclistes. Si c'est le cas pour une grande partie des 16 kilomètres de tracé, pour le secteur DE FRE ce projet se révèle être un véritable **cauchemar** : élargissement de l'avenue De Fré à **trois voies** de circulation pour y créer une bande pour les bus (taxis? et ... très accessoirement pour les vélos), abattage de l'alignement des marronniers, suppression de toutes les places de parking et de toute possibilité d'arrêt pour chargement / déchargement, diminution de la largeur des trottoirs, suppression des «oreilles» et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons.

La révélation au grand jour des aspects destructeurs de ce projet régional a suscité une forte mobilisation des habitants, des riverains des rues avoisinantes et des usagers de l'avenue De Fré. Rétroactes.

LE PROJET

La section de l'avenue concernée par le projet est celle située entre le square des Héros et la Ferme Rose. En effet, le tracé de l'ICR 6 descend de Churchill par le Parc Brugmann et l'avenue de Boetendael et emprunte l'avenue De Fré pour se diriger vers la rue Rouge. Dans l'autre sens, il remonte l'avenue De Fré pour la quitter peu avant la Ferme Rose et pour remonter vers Churchill par l'avenue Elleboudt.

Pour faire de la place aux vélos, sans empiéter sur la place dévolue à la circulation automobile, les auteurs du projet ont décidé de supprimer l'alignement de marronniers, de retirer toute possibilité de stationner sur la bande pavée, et de rogner le trottoir dans sa largeur.

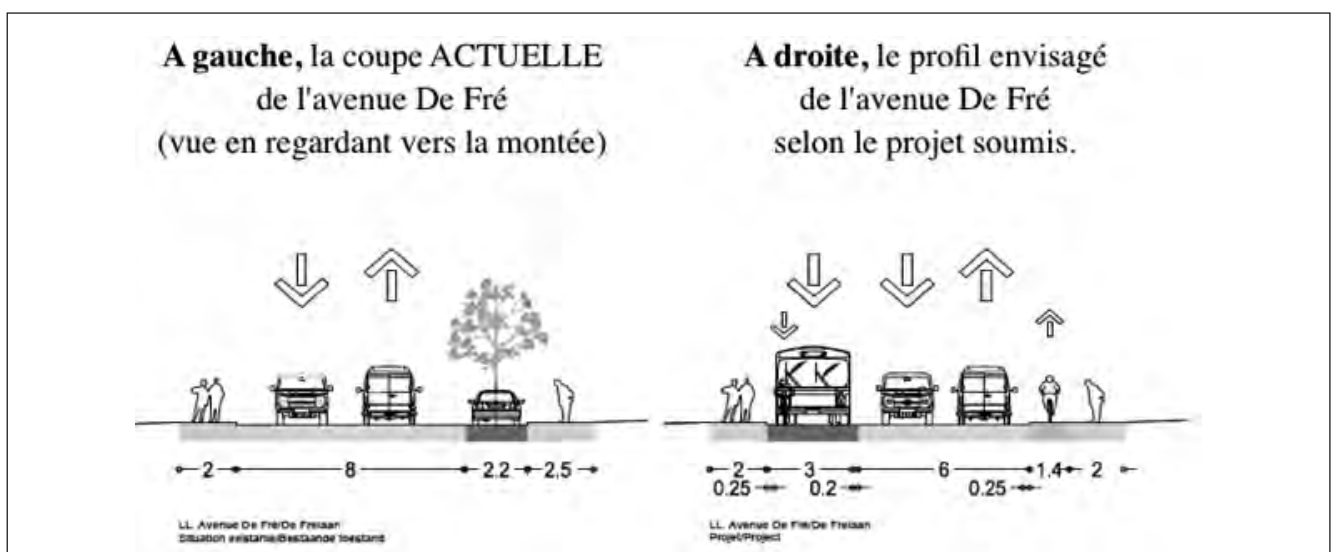
Bien qu'il puisse avoir des variations par endroit, le projet élargit d'un mètre l'espace dévolu à la circulation automobile qui passe de 2 à 3 voies de circulation. Le trottoir se voit réduit de 50 cm, et l'on crée une piste cyclable dans le sens de la montée. Les vélos étant priés de rouler sur la bande bus dans le sens de la descente (regardez bien sur le schéma de droite, on devine un vélo devant le bus).

Les traversées piétonnes se voient – elles - allongées, car elles passent de 8 mètres de longueur à 10,40 mètres. Les piétons devraient traverser dorénavant 3 voies de circulation plus la piste cyclable.

Or les dispositions de bon aménagement d'une traversée piétonne recommandent dans le cas d'une telle longueur et de 3 voies de circulation de la protéger par des feux tricolores. Le projet ne les prévoit absolument pas. Les traversées piétonnes - déjà hasardeuses - seront encore plus dangereuses, la vitesse des véhicules dans l'avenue De Fré étant souvent trop élevée, et d'ailleurs JAMAIS contrôlée dans ce secteur. Le projet renforcera encore « l'effet de barrière » qu'a l'avenue De Fré pour tout le quartier. C'est contraire aux Plans Piétons, IRIS II, qui prônent les modes actifs de déplacement. Faut-il évoquer davantage l'impact négatif sur la sécurité des enfants et des PMR (personnes à mobilité réduite) ?

UN PROJET CACHÉ

Les riverains ont protesté contre la manière dont l'enquête publique concernant ce projet a été menée: ces projets d'élargissement, de mise à 3 voies, d'abattage des marronniers, de rétrécissement des trottoirs



n'étaient pas explicitement annoncés dans l'objet de l'enquête publique. En effet, ce projet d'ampleur pour l'avenue De Fré était perdu dans une méga enquête qui concerne 16 kilomètres de voiries (du jamais vu !) pour l'aménagement des ICR.

C'est donc « par hasard » que les riverains ont découvert ce projet destructeur.

Un tel projet aurait demandé un travail de concertation avec les riverains lors de son élaboration.

On s'est éloigné dans ce dossier du modèle de démocratie participative. La commune d'Uccle a montré dans des dossiers récents que le dialogue constructif avec les citoyens est possible pour partager les analyses et discuter des avant-projets. Ce n'est pas du tout l'état d'esprit qu'ont adopté en ce dossier les auteurs du projet, à savoir les Autorités régionales.

Les auteurs du projet ne reconnaissent même pas le caractère arboré de l'avenue De Fré en niant l'existence de l'alignement de marronniers, sous prétexte que certains sont ... des jeunes spécimens. De même, les auteurs ne montrent aucune considération pour les ZICHEE (Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique et d'Embellissement) ainsi que pour les 3 bâtiments classés que compte cette section de l'avenue : outre la Ferme Rose, dans le dossier à l'enquête, pas un mot à propos du Vieux Cornet datant de 1570. Pas un mot à propos de l'Eglise

orthodoxe. Les personnes sensibles aux Monuments et Sites apprécieront.

LA GRANDE QUESTION

Qu'est-ce qui justifie un tel projet destructeur ? C'est la création d'une 3^{ème} voie de circulation (bande réservée aux bus), voulue (ou exigée) par la STIB, qui génère cette destruction.

Ce n'est donc pas une enquête à propos de l'implantation des ICR qui était examinée, mais la création d'une autoroute urbaine qui ne dit pas son nom. Le projet est de transformer l'avenue De Fré en style avenue Belliard, mais en pire : en amputant la largeur des trottoirs, pourtant bien nécessaire aux nombreux piétons dont les élèves de l'école HEB et les rangs d'élèves des écoles du Centre qui se rendent à la piscine communale.

La STIB et Bruxelles Mobilité justifient ce projet en affirmant que les bus sont englués dans le trafic dans cette section à l'approche du square des Héros. S'il existait effectivement à ce niveau un point noir pour la circulation des bus encore observé en 2011, la circulation dans le bas de l'avenue De Fré s'est fortement améliorée depuis le réaménagement du square Marlow (rond-point / suppression des feux).

Le Comité de quartier De Fré a objectivé le trafic a réalisant des enregistrements vidéos en accéléré (timelapse) les mardis et jeudis (jours considérés





La Ferme Rose et le Vieux Cornet : les alignements d'arbres disparaissent peu à peu sous la pression automobile...

comme les jours de référence) aux heures de pointe. Les observations des riverains et les enregistrements vidéos démontrent que la création de cette 3^e bande pour les bus n'est PAS justifiée (vidéos disponibles sur la page Facebook du Comité).

Cette bande de bus n'est projetée QUE dans le sens de la descente, alors que dans cette section de l'avenue De Fré, c'est davantage dans le sens de la montée, le matin, que l'on a vu un peu de ralentissement. Les engorgements touchent maintenant bien davantage le haut de l'avenue, devant l'hôpital Ste Elisabeth, en direction du Bois.

DES ALTERNATIVES pour les VELOS

On sait qu'il existe 2 catégories de cyclistes : des cyclistes aguerris qui n'ont pas de problème pour rouler sur la voirie au milieu des véhicules automobiles. L'autre catégorie de cyclistes, ce sont les enfants et adultes plus timorés qui préfèrent rouler ... sur les trottoirs.

L'avenue De Fré est munie d'une piste cyclable en montée et d'une BCS (bande cyclable suggérée) en descente. Sur toute sa longueur, SAUF sur la section basse de l'avenue.

Pour rappel, TOUTE l'avenue De Fré a été refaite en 2006. A cette époque, le tracé des ICR était connu de très longue date. Or aucun aménagement spécifique

pour les cyclistes n'a été effectué dans le bas de l'avenue De Fré à ce moment-là. Le prétexte de ce report était la réalisation prochaine d'un marquage propre aux ICR (en couleurs ?). Nous sommes 8 ans plus tard....

Faire et défaire. Nous apprécions la dilapidation des deniers publics : nos deniers.

Le Comité De Fré a proposé que soient réalisés - sans délai - les mêmes marquages (piste cyclable + BCS) que ... dans le reste de l'avenue, mais « en miroir », pour tenir compte de la présence du côté (alterné) de stationnement.

Et si on a la chance de bénéficier d'un trottoir encore suffisamment large, comme c'est le cas devant l'ambassade de Russie, pourquoi ne pas y autoriser un espace partagé entre cyclistes lents et piétons (mais en laissant priorité à ceux-ci) ?

PENSER GLOBAL

Les congestions qui peuvent se produire square des Héros sont dépendantes des engorgements ayant lieu en aval, depuis la rue de Stalle, en remontant vers le Globe, l'avenue Brugmann et le square Marlow.

Qui peut nier qu'il n'y a PAS un très GROS problème de circulation automobile dans cet axe ?

Mais là, la STIB dispose d'un confortable site propre bidirectionnel.

Il semble opportun de mener une analyse complète de cet axe Stalle / Globe / Brugmann / Marlow / Héros. Elargir le bas de l'avenue De Fré ne servirait à rien. Car il ne sert à rien de vouloir traiter tout un axe, juste segment par segment.

Dans cet ordre d'idée, la réflexion doit être menée en même temps que le réaménagement (prévu, mais pas à l'ordre du jour) du square des Héros, devenu nœud intermodal important (et peut-être à terme nœud intégrant une station de métro ?). Les usagers des trams et bus qui descendent des véhicules square des Héros deviennent ... piétons. Là, rien n'est pensé pour eux.

Le rond-point Churchill est devenu une gare de trams. Le square des Héros une gare de bus. Ceci se passe sans concertation, sans plan d'ensemble et sans prévoir les répercussions et aménagements pour les autres usagers et en particulier les piétons. Là aussi, un travail de réflexion avec les riverains et usagers est nécessaire pour élaborer un projet visionnaire et de qualité. L'activité économique de l'hôtel square des Héros et celle du Centre Culturel tout proche le demandent.

UNE AVENUE EN SOUFFRANCE

Le bas de l'avenue De Fré, le square des Héros et la rue Rouge connaissent périodiquement des **inondations**. Un projet de bassin d'orage sous forme d'un tuyau creusé par tunnelier a obtenu un avis favorable

de la Commission de concertation. Mais il semble que pour des raisons budgétaires et/ou techniques, ce projet va être modifié. Une partie des travaux se situera au square des Héros. Ces travaux sont importants pour les riverains et auront un impact sur la possibilité pour eux de jouir de leur garage éventuel, condamné actuellement vu les risques d'inondations.

On pourrait s'attendre à ce que les Autorités coordonnent les projets des sections De Fré / Héros, tant en ce qui concerne la mobilité que les travaux du bassin d'orage.

La réalité que vivent les habitants de l'avenue De Fré, ce ne sont pas des files, mais bien davantage les nuisances engendrées par la vitesse excessive des véhicules à toute heure de la journée, mais encore plus le soir et la nuit. Sans compter un charroi de lourds véhicules : bus et camions. Ils descendent l'avenue De Fré en la dévalant. Et qui dit vitesse dit bruit et vibrations. L'emplacement idéal pour un radar automatique ?

Les riverains de l'avenue De Fré souhaitent qu'elle reste vivable et sécurisée pour ses habitants, ses piétons et ses nombreux usagers.

Ce dossier n'est pas clos. Il appelle nos Autorités politiques à repenser la manière d'organiser le dialogue avec les citoyens et l'implication de ceux-ci dans l'aménagement de leur quartier, leur lieu de vie.

MD

Le site du Comité : www.ComiteDeFre.be

« LE BÉBÉ DEVRAIT MAINTENANT MARCHER »

La déclaration de politique communale prévoyait création d'un *Conseil consultatif communal pour la personne porteuse de handicap*, CCCPPH, opérationnel depuis un an, mettant Uccle au niveau de bien d'autres communes.

Les personnes handicapées de façon permanente ou provisoire ne sont plus cachées, même si leurs problèmes demeurent innombrables : école, emploi, logement, loisir, ... et, sujet de ce n°, **accessibilité et mobilité**.

Les problèmes des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite, femme enceinte, bébé en poussette, caddy, valise (1), sont peu pris en compte malgré les discours et les brochures de normes ad hoc, malgré la « *Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées* », basée sur l'*Universal Design*, l'*inclusion*, signée par la Belgique, ses Régions et Communautés. Après enquête universi-

taire auprès des bénéficiaires, sa mise en œuvre chaotique a été critiquée par le Centre inter-fédéral pour l'Égalité des chances. Examinons les « *réclamations* », émises par les PMR, notées dans le compte-rendu de la réunion de la Commission de concertation sur le projet de ronds-points Vanderkindere – Churchill :

- Absence de feu, angoissante pour l'aveugle, sonorisation demandée.
- Incohérence des dalles podotactiles avec les autres aménagements,
- Bordures en saillie, (particulièrement compliquées pour une chaise roulante)
- Eviter de placer des obstacles en milieu de trottoir ou piste cyclable,
- TOUS les arrêts de trams doivent être accessibles,
- Réunifier les lignes 3 et 7. Toutes les ruptures de charge sont lourdes de conséquences pour les PMR.
- Des passages piétons doivent être installés aux deux accès des quais (pour tous les usagers)

- Eviter le partage à niveau vélos/piétons car le PMR perçoit mal la piste du trottoir (le chien guide aussi),
- Garantir la facilité de circulation des PMR pendant les chantiers.

Qu'en reste-t-il dans les divers avis émis par les membres de la Commission de concertation pour le dossier Vanderkindere - Churchill, celui « partagé » et les autres (*Direction de l'Urbanisme, CITYDEV, Direction des Monuments et Sites, Commune d'Uccle*) ?

« *Un marquage pododactile [sic] doit être installé lorsqu'une piste bidirectionnelle longe un trottoir* ». C'est tout.

Mieux encore, l'interview de notre bourgmestre (Le Soir, 6 novembre 2014) : « *Nous nous réjouissons de cet abandon [d'une 3^e voie de tram] au profit de l'avancement des travaux à la station Albert* », sans s'interroger sur les distances, changements de niveau et pannes d'ascenseur que ce progrès impliquera

pour le PMR, ni en général des conséquences pour les usagers des trams 4 et 51.

« *Les gens descendraient du 3, avant le rond-point, pour ré-embarquer à bord du 7, de l'autre côté.* » Au lieu de changer de tram sur le même quai, le PMR aurait à traverser, à chaque fois, cinq chaussées. Merci.

Nous voyons qu'à la moindre velléité de la ville de Bruxelles concernant la mobilité automobile dans le bois, le conseil communal se fend d'une résolution. En sera-t-il de même pour condamner la suppression du terminus du bus 38 à Brouckère. Que fera le PMR ucclois arrêté à la gare centrale ?

Le CCCPPH a donc du pain sur la planche. Jusqu'ici, l'autorité communale a négligé de consulter son « conseil consultatif ». Après un an, il est temps que ce bébé marche !

Jacques Dekoster

P.-S. Vient de paraître le rapport de la Commission de concertation sur les ICR.

Réjouissons-nous : tant les comités de quartier que les autorités y émettent le désir de prendre en compte les personnes *handicapées* (3 fois) et à *mobilité réduite* (19 fois). Mais que de confusions encore : 'zones' *podotactiles, dalles 'PMR', places [de stationnement] 'PMR', ligne de guidage 'PMR'*. Les personnes *handicapées* perdent toute autonomie faute d'aménagements corrects (normes à respecter strictement) ; elles sont seules à disposer de parking réservé (*Si tu prends ma place, prends mon handicap !*), dalles podotactiles et lignes-guide. Si les PH sont assimilées aux piétons dans le code de la route, celui-ci précise « *Exception faite des utilisateurs d'engins de déplacement (exemple d'un fauteuil roulant) dépassant l'allure du pas* » qui doivent rouler avec les cyclistes ! En résumé, aménageons d'origine avec la « qualité PH » et il ne faudra pas corriger par des « rustines » toujours plus onéreuses. Ainsi, PMR et *piétons standards* seront aussi servis.

Plus d'info : « *Directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous* » : <http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/VM4-PMR-fr-web .pdf>

Y voir en p. 4 les définitions de « Accessibilité » et de « PMR »

Voyez les liens de téléchargement des trois autres cahiers (*Revêtements, Eclairage, Ville conviviale pour les piétons*) sur : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>

(1) Les statistiques, comptages et estimations indiquent que les personnes soit reconnues handicapées soit cyclistes forment à Uccle plus de 3 % dans chaque catégorie. Quant aux personnes ayant des difficultés permanentes ou passagères à se déplacer (PMR), elles feraient de 25 à 30 % de la population.

DEUX ICR DANS LE QUARTIER OXY 15 : DES AMÉNAGEMENTS ATTENDUS, MAIS...

Oui, on en parle depuis longtemps de ces **Itinéraires Cyclables Régionaux 7 et C**, dans le quartier OXY 15. Mais il faut bien le dire, cela n'a jamais été la priorité des élus uclois d'aménager les rues pour la sécurité des cyclistes. Même si les études sur le PCMU, en 2006 alertèrent sur l'insécurité dans nos petites rues résidentielles, du fait d'une circulation automobile de transit excessive, aucune infrastructure ne fut réellement mise en place pour la mobilité douce.

Pour rappel :

Notre quartier s'étend au territoire délimité par les quatre grands axes que sont l'avenue de Wolvendael, le Dieweg, la Chaussée d'Alseberg et l'avenue Brugmann. Il fait partie de la « maille 5 » repris dans le PCMU.

Il comprend, entre autres, 15 rues d'où le nom « OXY 15 » : Bernaerts, Chaltin, Château d'Eau, Coq, Delvaux, Fauvette, Hankar, Klipveld, Moutons, Poussins, Repos, Scott, Van Zuylen ainsi que les avenues d'Overhem et Vanderaey.

La commission de concertation qui s'est déroulée le mardi 13 novembre 2014 a été précédée d'une

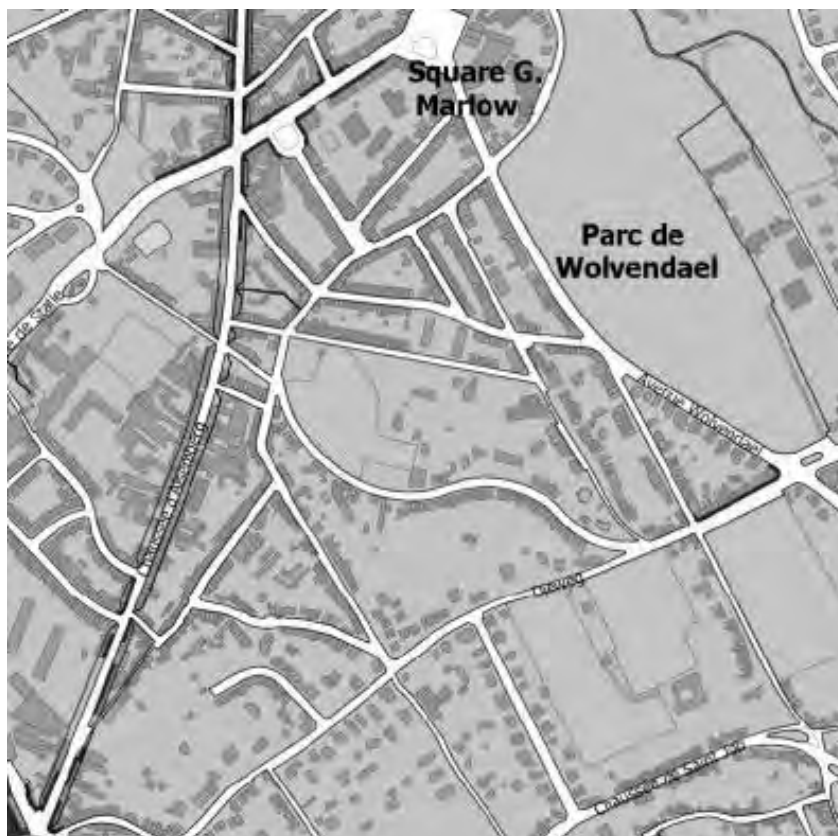
enquête publique auprès des habitants. Le dossier y relatif, établi par le bureau d'études « espaces mobilité- Agora Etudes » a mis en évidence **quelques points noirs sur les itinéraires cyclables ICR 7 et ICR C**.

1- ICR 7

Cet ICR 7 vient de l'avenue Defré et rejoint la gare de Calevoet en passant par la rue Rouge, la rue de la Fauvette, le virage de la rue du Château d'Eau, la rue du Coq, la Chaussée d'Alseberg.

Plusieurs points noirs y sont répertoriés et, lors de la commission de concertation, les aménagements suivants ont été demandés :

- Rue de la Fauvette** : un véritable rétrécissement à l'entrée de la rue de la Fauvette, au croisement avec l'avenue de Wolvendael, afin de marquer l'entrée dans une zone 30 et inciter à un ralentissement de la part des automobilistes.
- Carrefours sur l'axe Fauvette** : des plateaux surélevés à chacun des neuf carrefours qui bordent cet axe. Malgré la zone 30, la limitation de vitesse n'y est jamais respectée et priorité doit être donnée à



Notre quartier

la sécurité des PMR (personnes à mobilité réduite), des piétons et des cyclistes.

- c) **Coupure de l'axe Fauvette/Château d'Eau** : par la mise en place d'un potelet à ce carrefour afin de supprimer définitivement la circulation de transit. Rappelons que le bureau d'études Tritel a préconisé un tel aménagement lors de la mise en place du PCMU en 2006.
- d) **Tronçon Alseberg vers Calevoet** : Une piste cyclable nettement marquée, de la fin de la rue du Coq jusqu'à la gare de Calevoet, de chaque côté de la chaussée d'Alseberg. Cet aménagement demande la suppression d'une trentaine de parkings sur la chaussée, avec un lieu de parkings de remplacements le long de la rue du Wagon.

2- ICR C

L'ICR C, quant à lui, vient de l'Observatoire, emprunte le Dieweg et rejoint l'avenue Princesse Paola, en traversant la Chaussée d'Alseberg et la rue de Stalle et en passant par l'avenue Vanderaey, et la rue Rittweger.

Cet itinéraire est prévu depuis plus de 20 ans et il est dommage que la Commune ait réaménagé l'avenue Vanderaey sans y prêter attention.

Car les critiques des habitants sont nombreuses quant à l'utilisation de cette avenue Vanderaey comme ICR.

Nous reprenons, ci-dessous, les paroles d'un de ses habitants qui résume bien la situation:

- a) *« Actuellement la rue, en zone 30 est pavée et des dents limitent efficacement la vitesse des véhicules. Le pavement est en excellent état et permet une circulation aisée de tous les véhicules, motorisés ou non. Elle est bordée par la partie classée du parc Delvaux et revêt elle-même un caractère esthétique particulier.*
- b) *« Il est prévu de l'intégrer au ICR C, ce qui est très bien en principe. Le hic, c'est qu'il est projeté de la refaire entièrement. Les caractéristiques des modifications : 1) Suppression d'un nombre important de places de parking pour les riverains, 2) Suppression des dents limitant effectivement la vitesse des véhicules, 3) Remplacement d'une partie importante du pavage actuel par des pavés sciés pour faciliter la circulation des cyclistes. La bande la plus importante du côté descente (donc rapide) sous les arbres du parc Delvaux qui va rendre cette bande d'autant extrêmement glissante pour les vélos en automne particulièrement (feuilles mortes). Donc soit les cyclistes emprunteront la bande restante de pavés existant aujourd'hui, soit ils tomberont. Du temps où il n'y avait pas de dents, il n'était pas rare de voir des voitures dévaler la rue à 80 km/h. Avec le nouvel ICR, il y aurait en plus deux bandes de pavés plus glissant... Certains disent que le projet*

d'aménagement projeté de l'avenue Vanderaey est un véritable délire. ».

En page 59 du rapport établi par le bureau d'études, pour cette demande de permis d'urbanisme, on peut lire qu'en lieu et place de l'avenue Vanderaey, il a été envisagé, entre autres, de dévier l'ICR par **la rue du Château d'Eau**. Nous avons demandé que cette solution soit privilégiée à toute autre.

En effet, l'intérêt d'un tel changement est triple pour les cyclistes:

- a) Utiliser le Dieweg pour rejoindre les deux écoles qui s'y trouvent. Cet axe doit être mis en zone 30.
- b) Rejoindre l'école du Wolvenberg, rue du Château d'Eau (certains parents empruntent déjà cet itinéraire à vélo. Et pourquoi pas une zone de rencontre devant l'école pour une sécurisation maximale des cyclistes ?).
- c) Et, enfin, faire des économies importantes puisqu'aucun aménagement coûteux ne doit être envisagé.

Un défi à ne pas rater

Les aménagements d'ICR visent à favoriser les déplacements à vélo et à pied. Indirectement, ils visent à ramener la circulation automobile à un niveau plus acceptable en milieu urbain en incitant les automobilistes à se déplacer autrement qu'en voiture chaque fois que c'est possible.

Gageons que la Région et la Commune d'Uccle joignent leurs efforts pour permettre une véritable réussite en faveur des piétons et des cyclistes dans ce quartier, et **s'inscrire, ainsi, dans une optique de développement de la mobilité douce.**

Car le quartier « OXY 15 » est à cet égard un lieu propice à un tel développement : proche de la gare de Calevoet, proche des écoles (école du Wolvenberg, rue du Château d'Eau - écoles Plein Air et Les Blés d'Or sur le Dieweg - école active rue de Stalle, mais aussi, Athénée d'Uccle avenue Houseau - Lycée Français - etc...), proche des commerces du centre d'Uccle et du Dieweg et entourés de stations de trams ou de bus.

Sous l'impulsion des habitants, à l'initiative de la Région et avec le parrainage de la Commune que nous remercions, notre quartier est devenu « **quartier durable** ». Au fil des années, les quinze rues y ont été mises en zone 30 et il est à espérer que de nombreuses rues cyclables y seront créées.



**Pour l'asbl Oxy 15
Mon quartier, ma vie**
Christian Verstraete
Xavier Retailleau

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE VANDERKINDERE ET DE L'AVENUE CHURCHILL

QUID APRES L'AVIS RENDU PAR LA COMMISSION DE CONCERTATION ?

La réunion de la commission de concertation du 2 octobre a connu un sérieux rebondissement lorsque a été abordé le projet de réaménagement de la place Vanderkindere, du rond – point Churchill, avec la création d'une troisième voie de tram avenue Churchill. Ce rebondissement de dernière minute modifiait considérablement le projet. En effet, 24 heures avant la réunion, le ministre de la mobilité Pascal Smet a demandé à Bruxelles Mobilité (et par voie de conséquence à la STIB) de retirer le projet de troisième voie avenue Churchill, prévue pour aménager le terminus du tram 7 à cet endroit.

A court terme, cette suppression d'une troisième voie est une bonne nouvelle. Cet aménagement avait été particulièrement critiqué par de nombreux intervenants, en particulier par le comité de quartier Longchamp Messidor ; ils lui reprochaient de venir sérieusement perturber la vie du quartier, de provoquer des embouteillages importants et de défigurer cette partie de l'avenue Churchill.

Pour déplacer ce terminus des trams 3 et 7, le ministre a décidé d'accélérer les travaux d'aménagement de la station Albert ; station qui de toute façon devra ultérieurement être profondément transformée pour y accueillir le métro.

Le type d'aménagement n'a pas encore été défini. Et en tout cas, il ne sera pas opérationnel avant 2019 au plus tôt. On peut raisonnablement penser que ces travaux lourds seront réalisés en fonction de l'accueil du futur métro qui sera prolongé entre la gare du Nord et Schaerbeek. Dans ce cas, les lignes de tram 3, 4 et 51 ne pourront plus continuer leur trajet souterrain jusqu'au Midi et seront définitivement limitées à la station Albert. Fin de partie – hélas – pour les lignes 3 et 4, tellement appréciées pour leur rapidité et leurs fréquences, en direct vers la ville !

Quel avenir sera alors destiné à ces différentes lignes, sachant que la station Albert ne pourra accueillir en souterrain les terminus de 2 lignes ? Sans doute le 3 disparaîtra t-il, et le 7 y aura t-il son terminus. Mais qu'advientra t-il des 4 et 51 ? Certains ont évoqué la fusion de ces 2 lignes en une seule formant une sorte de diabololo. Nous y reviendrons dans une prochaine Lettre aux Habitants.

Entretiens, on en reste donc au statu quo. La situation actuelle (terminus sur le rond-point Churchill) avait cependant été largement contestée par le

comité de quartier Longchamp – Messidor et par la commune d'Uccle, qui est intervenue sur le plan juridique et a remporté son recours au Conseil d'Etat. Depuis lors, le Ministre et la Commune semblent se mettre d'accord sur l'aménagement des terminus des 3 et 7 aux deux extrémités du rond-point de l'avenue Churchill. Dans ce cas, les passagers devraient passer de l'un à l'autre en traversant 5 axes de circulation. Une solution tout aussi inconfortable et qui n'est guère plus satisfaisante pour les usagers.

La solution logique.

La fusion des lignes 3 et 7 que nous avons proposée – et nous n'étions pas les seuls à formuler cette proposition – est une alternative à la fois sans coût financier supplémentaire, et préférable pour les usagers puisqu'elle supprime la nécessité d'aménager un terminus des 3 et 7, où qu'il soit.

Elle a cependant été rejetée par la STIB. Le ministre Pascal Smet s'est d'ailleurs empressé de confirmer ce rejet. L'argument invoqué par la STIB est que la fréquence irrégulière du tram 7, liée à son parcours (notamment la traversée de la place Meiser) et à ses fréquences de passage (toutes les 6 minutes), ne peut s'accorder avec celle des trams 3 et 4 (toutes les 5 minutes).

Curieux argument que nous ne partageons pas : d'une part la STIB a déjà réalisé des aménagements pour mieux régulariser le tracé du 7 (site propre chaussée de Waterloo, rond – point de l'Etoile), et d'autre part une différence de fréquence d'une minute entre les 3, 4 et 7 ne devrait pas être un obstacle insurmontable !

La place Vanderkindere

L'ACQU avait proposé le regroupement des arrêts des trams 3, 4 et 92 pour éviter les traversées de la place dans tous les sens, très dangereuses pour les piétons. Notons avec plaisir que la commission de concertation a retenu cette proposition, sans pour autant émettre d'indications quant à son organisation.

Nous proposons également d'inverser le sens unique du tronçon de la rue Vanderkindere, entre la place Vanderkindere et la rue Marianne, de manière à éviter le croisement de la circulation venant de 3 artères dans le même carrefour, ce qui provoque les encombrements que l'on connaît. La commission de concertation, et en particulier la commune d'Uccle, ont rejeté cette proposition, faisant valoir que la spécificité de cette place est d'être la jonction de 3 axes

qui se croisent et qu'il faut maintenir la continuité de l'avenue Vanderkindere.

Sous entendu : la Commune veut maintenir l'actuelle circulation automobile sur la place et venant des 3 axes, quitte à y maintenir également les embouteillages récurrents qui s'y produisent ! Et ceci aux dépens du passage des trams, de la sécurité des piétons et cyclistes.

Notre proposition d'aménagement l'avenue Churchill en une seule bande de circulation avec une piste cyclable (comme c'est déjà le cas avenue Albert), qui était l'occasion d'enlever à l'avenue son aspect d'autoroute urbaine, a également été rejetée, avec l'argument que la circulation des voitures y est trop importante pour envisager la suppression d'une des deux bandes de circulation.

En conclusion, l'ACQU se félicite de l'abandon de la troisième voie avenue Churchill, et de la prise en considération par la commission de concertation de l'utilité de regrouper les arrêts de trams sur un quai central place Vanderkindere. Par contre, elle regrette les demi-mesures peu courageuses de l'aménagement de l'avenue Churchill et de la rue Vanderkindere, axées sur le maintien de la circulation automobile en offrant une voirie bien adaptée aux automobilistes, et ce aux dépens des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun.

Voilà qui est en contradiction avec le plan IRIS 2, par ailleurs approuvé par la commune d'Uccle.

Pour le groupe de travail Mobilité de l'ACQU,
François Glorie

LE MÉTRO À UCCLE, ON EN PARLE... MAIS QUELLES CONSÉQUENCES POUR UCCLE ET LES UCCLOIS?

Monsieur Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé entre autres de la Mobilité, a évoqué à plusieurs reprises son intention de développer le métro vers Uccle.

La perspective est alléchante si l'on considère les difficultés que rencontrent actuellement les transports en commun dans notre commune.

Mais est-ce une vraie bonne idée ? Et quelles seront les conséquences pour les usagers ? On est en droit de se poser quelques questions :

Coût d'un métro

On parle d'un coût au kilomètre supérieur à 12 fois celui du tram. En période de difficultés financières, est-ce raisonnable ?

Par ailleurs, on le sait, la prévision, est toujours dépassée et, de plus, le relief accidenté et le sous-sol sablonneux rendent les perspectives très incertaines.

Augmentation du trafic automobile en surface

Enterrer le transport public, n'est-ce pas libérer la surface au profit de la voiture et donc faire marche arrière par rapport aux objectifs de diminution de la pression automobile et des contraintes environnementales ?

Suppression des trams de surface

Les études en cours ne donnent aucune précision quant aux conséquences de l'aménagement du métro sur l'utilité, alors, des trams de surface.

Est-il envisageable, par exemple, que le tram 4 ou le tram 51 fassent double emploi avec un métro et qu'on envisage purement et simplement leur suppression ?

Si tel était le cas, ne faut-il pas craindre une diminution importante des stations actuellement desservies par ces trams, au détriment des usagers ?

Rappelons que de nombreux quartiers d'Uccle en bénéficient actuellement :

Le tram 4 dessert neuf quartiers à Uccle :

Vandekindere, Messidor, Boetendael, Héros, Globe, Wagon, Egide van Ophem, Carrefour et Stalle.

Il est en site propre sur toute la longueur du trajet et fait office d'un métro. Sa vitesse commerciale est identique à celle d'un métro.

Le tram 51, quant à lui, dessert douze quartiers à Uccle :

Coghen – Roosendael – Bens – Xavier de Bue – Globe – Rittweger – Trois Arbres – Uccle Calevoet – Engeland – Château d'Or – Crématorium et Van Haelen.

C'est de plus une véritable vitrine sur les commerces de la chaussée d'Alseberg. Certes, il est actuellement englué dans un trafic automobile trop important.

Mais, il n'est pas utopique de penser que la chaussée d'Alseberg puisse devenir, un jour, un grand piétonnier sur le tronçon Xavier De Bue-Globe, en complément à celui de la rue Xavier De Bue déjà partiellement en application.

Le tram y serait alors en site propre et les Ucclois pourraient se rendre dans le centre d'Uccle à pied ou à vélo et s'adonner aux joies ou délices des rencontres et des achats dans une atmosphère non polluée, **véritable plus-value pour la qualité de vie et tous les commerces.**

Déjà quelques quartiers commerçants importants de Bruxelles bénéficient ou vont bénéficier de tels aménagements de convivialité, et ça marche....

Une étude d'incidence approfondie:

Uccle semble souffrir d'un manque de vision en matière de mobilité du futur. Pourtant il s'agit d'un des plus grands défis pour l'avenir d'Uccle et de ses citoyens.

Nous sommes bientôt à l'aube de l'an 2030.

N'est-il pas temps de faire effectuer une étude prospective approfondie sur les flux automobiles

entrant et sortant à Uccle, d'envisager la création de « parkings de transit » en amont de la commune, de diminuer le trafic automobile dans les quartiers résidentiels, de privilégier les aménagements pour la mobilité douce, **en bref d'imaginer la mobilité de demain avec une véritable vision du futur ?**

Nous le constatons chaque jour, un changement de comportement des citoyens est en train de s'amorcer, pour assurer aux générations futures une qualité de vie à l'échelle humaine.

Peu d'argent mais aussi la continuation du courage politique et citoyen pourraient donner à Uccle une atmosphère de **ville nouvelle dans un esprit de véritable développement durable...**

Xavier Retailleau
Administrateur

LA REPRESSION DU STATIONNEMENT SAUVAGE

Après des années de combat un peu vain contre le stationnement sauvage, notamment par des articles dans notre LETTRE, voici venir l'espoir. Nos édiles auraient-ils enfin réalisé que les automobilistes qui se garent au mépris des autres doivent être sanctionnés ? Nenni ! La raison de notre espoir vient de ce que le législateur a compris qu'il faut dépénaliser certains types de stationnement en permettant l'application de sanctions administratives. Il est vrai – reconnaissons-le à décharge des bourgmestres et de la police – que dresser des procès-verbaux ne sert pas à grand' chose si le Parquet ne poursuit pas ceux qui ne paient pas spontanément la transaction proposée. C'est donc à la pénurie de magistrats et greffiers et à l'encombrement des tribunaux qu'on doit une certaine « avancée » !

On sait que depuis quelques années le non respect du stationnement payant, ou en zone bleue, ou encore avec carte de riverain est « dépénalisé » ; ce sont les Communes qui ont reçu le pouvoir de sévir par des sanctions financières administratives, perçues au profit de la Commune. Et cela fonctionne !

Cela va encore mieux fonctionner car d'autres types de stationnement irrégulier viennent d'être dépénalisés.

En effet, la loi du 24 juin 2013 sur les sanctions administratives communales (S.A.C.) vient d'être rendue applicable à, notamment, ceux qui se garent sur un trottoir, sur un passage pour piétons, sur une piste cyclable, etc... C'est un arrêté royal du 9 mars 2014 (publié le 20 juin et entré en vigueur le 1er juillet) qui organise cette extension et fixe le montant de la sanction : elle est de 110 EUR pour les stationnements gênants ci-dessus mentionnés. Mais pour ce faire, il faut que chaque conseil communal adopte, par voie de règlement ou d'ordonnance, quelles infractions il entend poursuivre et qu'il détermine qui sera le fonctionnaire sanctionnateur (sic) et quels sont les agents constatateurs (re-sic), lesquels devront avoir subi une formation spécifique.

Dans la Région de Bruxelles Capitale, les conseils communaux des 19 communes peuvent adopter un règlement général, lequel devra être approuvé par le Parquet ; il paraît qu'on y travaille ferme.

Espérons donc que dans un avenir rapproché les automobilistes inciviques seront mieux sanctionnés et que la vie des piétons et cyclistes en sera améliorée !

Denys Ryelandt

DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE : UNE ACTION DE SENSIBILISATION DES QUARTIERS DURABLES « OXY 15 / OXY DURABLE » ET « SAINT-JOB »



Audits énergétiques avec le concours des animateurs du « défi énergie uclois »

Depuis deux ans déjà, les quartiers durables Oxy 15 et St Job, avec l'aide des animateurs du « défi énergie uclois » que sont Catherine Toussaint, Marie-Gabrielle De Brouwer, et Jean Leseul, organisent des visites chez les habitants uclois afin de traquer les déperditions de chaleur dans leurs habitations.

Toujours accompagnés des outils du « kit énergie » et d'un questionnaire adapté, ils font le tour des différentes pièces du logement avec le propriétaire et observent, analysent, discutent...

Le matériel utilisé permet un audit rapide :



« KIT ENERGIE »

L'**hygro-thermomètre d'ambiance** mesure à la fois la température ambiante et le taux d'humidité d'une pièce.

La **caméra thermique**, d'utilisation simple, visualise les zones plus froides, (la toiture, les chassis, les ponts thermiques), ou les zones plus chaudes (passage d'un tuyau de chauffage, ou d'un conduit de cheminée) : une image rapide des déperditions de chaleur qui devront alors être confirmées par un professionnel.

Le **thermomètre à infrarouge**, facile à manipuler, est son complément. Il mesure à distance et avec une grande précision la température d'une surface visée ; grâce à cet outil, il est possible d'observer les différences de température entre le haut et le bas d'un mur, en changeant de surface également, ou en s'éloignant d'une porte ou d'une fenêtre.

Le **protimètre** mesure le taux d'humidité d'une surface solide, il permet de détecter de l'humidité assentionnelle d'un mur de cave par exemple.

Le **Wattmètre** enfin, donne de bonnes informations sur la consommation des appareils électriques (électroménager, consoles, TV...) et les consommations cachées dont les « veilles ».

A la demande du propriétaire, cet outil peut être laissé sur place après la visite.

Avec l'aide de la « **Maison de l'énergie** », certaines personnes ont entrepris des travaux d'isolation rapidement après leur passage.

Une expérience que les animateurs du défi énergie continuent à mettre bénévolement au service des Uclois. Les audits reprennent cet hiver.

Pour en savoir plus, ou fixer un rendez-vous, contactez-les:

Animateurs du défi énergie uclois :

Catherine Toussaint

tél : 02 3740260

Marie-Gabrielle De Brouwer

tél : 02.374.85.54

mail: mg.debrouwer@base.be

Jean Leseul

tél : 02 3750629

mail : jean.leseul@belgacom.net

Pour les quartiers durables

Susan Wild

Saint-Job

Xavier Retailleau

Oxy 15 /Oxy durable

UCCLE BOUGE! CONCOURS ET EXPOSITION DE PHOTOS METTANT EN VALEUR LE MOUVEMENT.



10 km d'Uccle, 2010 - photo G. Michel

La notion de mouvement semble antinomique avec la photographie qui a pour effet de geler et de capturer un instant précis. Pourtant l'image fixe peut évoquer l'impulsion et le déplacement; les photographes sportifs étant passés maîtres dans le traitement et la suggestion de la vitesse. Le mouvement ou l'immobilisme peuvent également devenir le sujet d'un reportage photographique. Celui-ci peut tout à la fois dénoncer la frilosité liée au manque d'évolution, les problèmes de mobilité, et les dangers d'une société devenue trop sédentaire et figée, marquée par un manque d'activités physiques.

Bref pour cette 5ème édition du concours photographique organisé par l'échevinat de la Culture de la Commune d'Uccle et l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU asbl), nous n'avons qu'un mot ordre: «*bougez-vous, mettez-vous en scène, capturez le mouvement et proposez-nous vos photos mettant en évidence et en valeur la mobilité, la vitesse, l'effort physique et un certain dynamisme bien présent à Uccle.*»

Au plaisir de découvrir vos images originales et de personnes décoiffées par des clichés qui bougent... sans être forcément flous!

Données pratiques pour participer à ce projet collectif

Comme lors des concours photos précédents (*La Pierre à Livre Ouvert, Portraits d'Uccle, Jardins Soignés & Herbes Folles, et la Gourmandise*) il y aura lieu de respecter les contraintes suivantes :

- Les photos doivent être prises sur le territoire ucclois, mais les photographes ne doivent pas être Ucclois
- Chaque participant peut nous transmettre jusqu'à 6 photos (accompagnées d'une date, du lieu précis photographié et d'un titre/légende)
- Les photos doivent nous parvenir avant le 20 avril 2015 sur CD
- les photos peuvent être en noir et blanc ou en couleur
- Les images proposées peuvent être contemporaines ou plus anciennes
- le participant doit être l'auteur des photos (ou avoir les droits sur celles-ci) et disposer de l'autorisation des personnes clairement reconnaissables figurant sur l'image
- le règlement détaillé du concours peut être obtenu sur demande à: culture@uccle.be

Pour toute information et pour nous transmettre vos images avant le 20 avril 2015.

Georges MICHEL, Ancien Dieweg, 6 - 1180 Bruxelles - gmichel@cwepps.org

*Nous estimons utile et justifié donner une large diffusion au communiqué de presse que nous recevons de l'échevinat de l'environnement d'Uccle.
La gestion de nos cimetières a été réalisée dans le sens préconisé par l'ACQU.*

LES CIMETIÈRES DE VERREWINKEL ET DU DIEWEG SONT MAINTENANT « RÉSEAU NATURE » !

Uccle a été la première commune bruxelloise à avoir mis en œuvre des plans de gestion pour ses cimetières du Dieweg (en 2011) et de Verrewinkel (en 2009). Ces espaces de respectivement 3,24 et 10,44 hectares constituent des éléments centraux dans le maillage vert du sud de Bruxelles. Une importante diversité d'espèces animales et végétales, dont certaines très rares, y ont trouvées refuges d'où l'intérêt de les préserver par une gestion durable et réfléchie. Dans le cadre de l'Agenda 21, le plan d'action pour le développement durable de la Commune d'Uccle, de nombreuses actions ont été réalisées : aucun pesticide ou herbicide sur le site, arrachage régulier de la Renouée du Japon, formation du personnel d'entretien à la gestion écologique, système de rotation pour l'entretien des parcelles, fauchage tardif et soutenu, plantation de « plantes couvres-sol », création de puits d'infiltration pour la gestion de l'eau de pluie, etc.

L'Echevinat de l'Environnement a récemment remis deux dossiers de candidature auprès de Natagora, association reconnue de protection de la nature, afin d'obtenir le label « Réseau Nature ». Ce label, qui récompense le professionnalisme mis en place pour la gestion des cimetières, vient d'être attribué pour ces deux sites. Des panneaux permettant aux passants et visiteurs de rendre visible la démarche seront prochainement placés aux entrées des cimetières.

L'Echevin de l'Environnement, Marc COOLS, espère grâce à ce label sensibiliser les particuliers, entreprises, écoles et associations à la conservation de la nature et au maintien et développement de la biodiversité dans les jardins ou tout autre type de terrains.

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

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

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

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

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

- Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25 (déposer à côté des sonnettes de l'immeuble).
- Liliane STANER, rue des Moutons 23
Tél : 02.375.00.52.
- Thérèse DUSSART, Vieille rue du Moulin 218
Tél : 02.375.03.03.
- Cécile CHARLES, avenue Wellington 13
Tél. : 02.374.77.97.
- Galerie Bascule (entrée intérieure du GB-Carrefour).
- Ecole ND des Champs, c/o M. Serge MORIAU,
143 rue E. Cavell à 1180
(déposer dans le hall d'entrée de l'école).

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

Les Comités membres effectifs

Andrimont

Georges COPINSCHI, av. d'Andrimont 43
tél. : 02.375.12.87

Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

Pierre ROCMANS, ch. de Waterloo 1325 C
tél. : 02.374.09.41

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
www.calevoet.org

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE 0477.291.270
chantaldebrauwere@hotmail.com

Fond'Roy asbl

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

Gracq

Thierry WYNDAU, av. G. Herinckx 36
GSM : 0498.54.05.90

thierry.wyndau@gmail.com

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Le Coteau du Dieweg

Christian HUBIN, rue du Repos 128
tél. : 02.375.15.10

coteau.dieweg@gmail.com

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74

tél. : 02.374.05.73

www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,

av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61

www.longchamp-messidor.be

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,

chemin de la Truite, 31

02.332.23.99 et 0498.540.560

j.hirschbuhler@gmail.com

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis 20

tél./fax : 02.376.61.71

yvettelahaut@yahoo.fr

Parc Brugmann

Pierre DOR, av. Château de Walzin 6/1

tél. : 02.343.39.88

Parc Raspail

Bernard ROISIN, rue Victor Allard 31

tél. : 02.534.77.89

Plateau Engeland-Puits

Luc VAN DE WIELE, chemin du Puits 77

tél. : 02.374.81.04

www.plateauengeland.be

Protection et avenir d'Avijl

Catherine TOUSSAINT,

rue Montagne de St Job, 139

tél. : 02.374.02.60 – www.avijl.org

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, ch. de Waterloo 852

tél. (B) : 02.373.57.01

stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

Denys RYELANDT, av. du Maréchal 20A

tél. (P) : 02.374.97.03

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU, rue du Château

d'Eau 97 – tél./fax : 02.374.32.95

www.oxy15.be

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Geleystsbeek 29

Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51

www.kauwberg.be

Homborch / Tilleuls / Alisiers /

Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21

tél. : 02.375.55.780

Uccle n'est pas un long fleuve

tranquille (UPFT)

Bertrand CHARLIER, ch. St Job 317

tél. 02.374.90.27

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31

tél. : 02.374.13.53

www.valleedulinkebeek.be

Vivier d'Oie – Place St Job

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. (B) : 02.375.78.84 – tél. (P) : 02.374.97.03
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 Geleystsbeek 29

tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préféré) : 0472.719.790 – cepvdqa@skynet.be

Michel DEVRIESE – av. De Fré 29

tél. : 02.374.85.80 – michel.devriese@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67

tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

François GLORIE – av. de Floréal 35

tél. : 02.344.48.88 – info@francoisglorie.be

Pierre GOBLET – rue Edouard Michiels 13

tél. : 02.376.57.02 – pierregoblet@skynet.be

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69

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

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10

GSM : 0498.56.00.12

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

Alain THIRION – rue de Linkebeek 39 A

tél. : 02.376.11.49 – athirion58@gmail.com

Catherine TOUSSAINT – Montagne de St Job 139

tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367

tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

Chargés de mission :

Florence VANDEN EEDE

florence.acqu@gmail.com

Enguerrand DAVID

enguerrand.acqu@live.be

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

N° de compte de l'ACQU :

BE 61 3100 7343 1817

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

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : acqu.asbl@gmail.com

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec le
soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et
de la Région de Bruxelles-Capitale.



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES



RÉGION
BRUXELLES-CAPITALE



BRUXELLES ENVIRONNEMENT
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

PERSONNES DE CONTACT

Geleystsbeek

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

Dodonée

Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25/5

tél. : 02.344.41.51

Uccle-Centre

Jean-Marie PIERRARD, rue R. Scott 9

tél. : 02.376.77.43

Fort Jaco

Jacqueline MILLER, av. du Feuillage 50

tél. : 02.374.40.76

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273

tél. (P) : 02.332.22.23

tél. (B) : 02.211.78.53

Échevinage

Michel DEVRIESE, av. De Fré 29

tél. : 02.374.85.80

Observatoire

Eric de BECO, av. de l'Observatoire, 39

02.374.27.44