

Lettre aux habitants

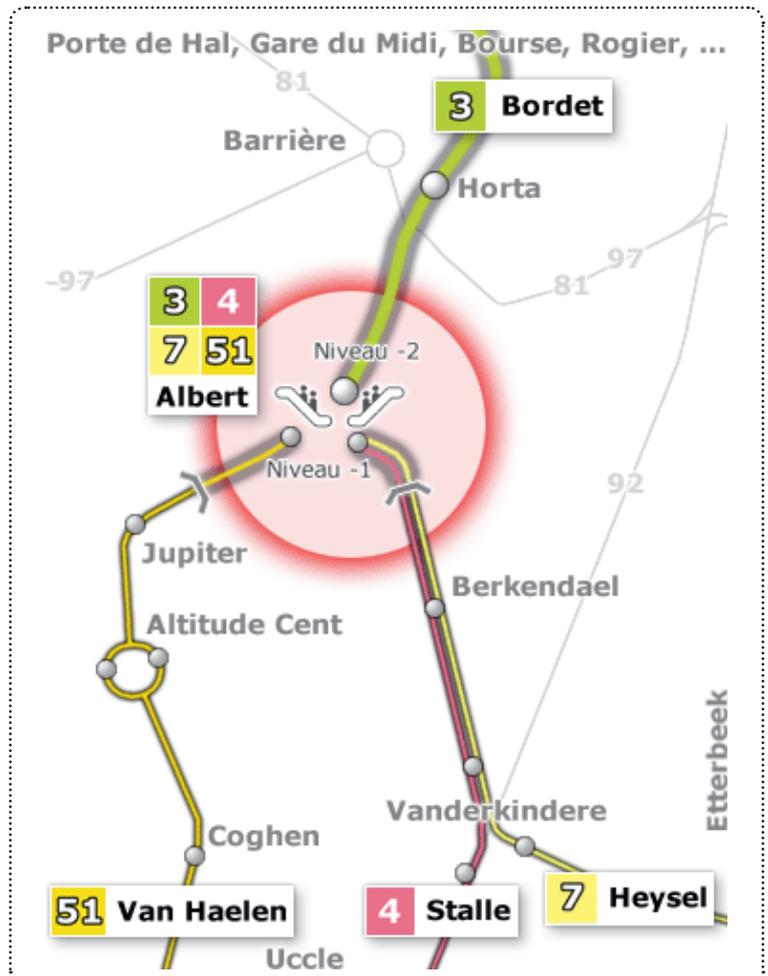
Nouvelles de l'ACQU n° 89 septembre 2016

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

S O M M A I R E

• DOSSIER METRO

- LE MÉTRO NORD, UNE NOUVELLE CHANCE POUR UCCLE 3
- LE MÉTRO À UCCLE, MIROIR AUX ALOUETTES 6
- MÉTRO NORD - SUD PROLONGÉ À UCCLE 10
- MENACES SUR LE CHAMP LE LONG DE LA CHAUSSÉE DE ST JOB 13
- OÙ EN EST-ON POUR LES TERRAINS DE SOLVAY - SPORTS ? 18
- DE L'ÉCO - PATURAGE AU PLATEAU ENGELAND ! 19



DOSSIER METRO

EN GUISE D'INTRODUCTION

Notre LETTRE n° 64 de juin 2010 contenait un très intéressant échange de points de vue sur l'extension éventuelle du métro ; ce qu'on écrivait il y a 6 ans est encore toujours d'actualité. Relisez (www.acqu.be « Lettre aux habitants » – archives – Lettre 64) l'article de Alain Flausch, administrateur et directeur général de la STIB « Quelles ambitions pour le transport public à Bruxelles ? », la réplique d'un expert en la matière, Michel Hubert, professeur FUSL, sous le titre « Forcer le débat », et encore l'avis de la Plateforme SMoB : « La mobilité à Bruxelles – Où en sommes-nous ? »

Le métro bruxellois a été inauguré en septembre 1976, il y a donc 40 ans. L'ACQU a estimé intéressant de rouvrir la réflexion sur la pertinence de son extension à un moment où on en reparle beaucoup. **Et pourquoi pas, sur un sujet si complexe et controversé, en ouvrant de nouveau ses colonnes à diverses opinions ?** Nul n'a la vérité ! Un prochain numéro pourrait contenir des répliques.

Si on reprend le cheminement de l'ACQU tel qu'il résulte de sa Charte, on constate déjà des variations entre sa position à la fin des années 70, en février 1991 et dans l'actuelle version de mars 2002 qui révèle « sa nette réticence à propos d'éventuelles extensions du métro, lesquelles, vu leur coût prohibitif au km de ligne, hypothéquerait pour longtemps les investissements indispensables et urgents, à consacrer au réseau des transports de surface. »

Le fait est qu'un même problème ne peut s'appréhender de la même manière au fil du temps car le contexte est changeant : quand on a de l'argent tout est facile (avec le risque d'en arriver à des autoroutes urbaines ou à une bruxellisation), quand le parc automobile est réduit, on ne réagit pas comme s'il y avait saturation (bien que, en politique, on doive voir à long terme et que la sursaturation actuelle était prévisible il y a déjà longtemps). Il y a aussi un changement dans les mentalités : du slogan « ma

voiture, c'est ma liberté », on est aujourd'hui à « fini le tout à la voiture » (en considérant que la formule s'applique au voisin « car moi, Monsieur, je ne puis me passer de voiture ! ») Il en résulte un changement dans les comportements : pour des raisons idéologiques parfois, mais surtout par nécessité quand on constate qu'en voiture on n'avance plus.

Actuellement, que l'on soit pour ou contre l'extension du métro, il y a comme fil conducteur la conviction que ce sont les transports en commun, et bien sûr la mobilité douce (la marche – le cyclisme), qui sont l'avenir et qu'il faut privilégier. Même ceux qui s'opposent à l'extension sont pour les transports en commun ; c'est si évident qu'ils n'ont même pas songé à l'écrire noir sur blanc !

Oui, à priori un métro est merveilleux, on le voit dans d'autres capitales, cela facilite des déplacements, c'est bon pour l'économie, mais a-t-on encore l'argent nécessaire ? Argent qui ne pourra servir à des fins sociales alors qu'il y a de plus en plus de pauvreté, à des fins culturelles alors qu'on asphyxie déjà ce secteur qui est littéralement vital ...

Par ailleurs, la rentabilité ne peut être négligée ; certes, il ne s'agit pas de gagner de l'argent, mais il ne faudrait en perdre année après année par manque d'utilisateurs, ni même dépenser 2 milliards d'euros pour avoir une toute petite amélioration. Or, si le métro dessert Uccle, où va-t-il aller pour drainer suffisamment de monde ?

Une option qui hier était impensable mais qu'on admet de plus en plus est de mettre les trams et bus en site propre, là où c'est possible ; cela ne coûte guère et tout le monde y gagne ... sauf les automobilistes !

Bref, dans ce débat METROVISION / CITYVISION, c'est maintenant qu'il faut avoir une vision des transports que nous voulons ; pas demain.

D.R.

LE MÉTRO NORD, UNE NOUVELLE CHANCE POUR UCCLE

Jacques Ponjée

Président du GUTIB

(Groupement des Usagers des Transports Publics à Bruxelles)

Le projet de métro Nord, décidé par le précédent gouvernement bruxellois (PS-Ecolo-cdH-VLD-CD&V-Groen), et mis en oeuvre par le gouvernement actuel (PS-DéFI-cdH-VLD-SPA-CD&V), **consiste à convertir l'actuelle ligne de prémétro entre Albert et la Gare du Nord en métro dit « lourd », et à prolonger cette ligne de 7 stations** (Liedts, Colignon, Verboekhoven, Riga, Tilleul, Paix, Bordet) **jusqu'à Evere**, où un transfert modal de la voiture vers les transports en commun serait organisé. En effet, à cet endroit situé entre l'OTAN et le nouveau Décathlon, un parking de dissuasion pourrait être aménagé. La ligne de métro (n° 3) serait alimentée par un dépôt à construire sur le site actuel de la STIB à Haren. Enfin, cerise sur le gâteau, il est prévu que cette ligne soit entièrement automatisée, offrant des fréquences très confortables (un métro toutes les 2 à 3 minutes), avec des stations munies de portes palières (ce qui permet d'éviter les accidents « de personnes » sur les voies.

Ce projet serait élaboré en deux phases : d'abord la conversion du prémétro en métro, prévue pour 2021, et nécessitant d'une part la construction d'une nouvelle station d'échange « Constitution » en lieu et place de la très vétuste station Lemonnier, d'autre part l'adaptation de la signalisation de toutes les stations intermédiaires, déjà prévues depuis longtemps pour le métro. Exactement comme l'on a converti les lignes 1 et 2 de prémétro, respectivement en 1976 et en 1988. Dans une deuxième phase, prévue pour 2024, le prolongement de cette ligne de métro depuis la gare du Nord jusqu'à Bordet. Ce prolongement, contrairement à tous les autres chantiers de métro que la ville a connus, se fera par le creusement d'un long tunnel souterrain, profond de 30 mètres, au moyen d'un appareil appelé « tunnelier », creusant lui-même son tube depuis le lieu où il sera enfoui (sur le terrain de la STIB à Haren) jusqu'à la gare du Nord où il sera démonté, et cela sans déranger personne, sans ouvrir les voiries pendant

des années, comme ce fut le cas dans les années 60 à 80. Seules les sept stations seront construites à l'air libre afin de rejoindre le tube percé en profondeur. En effet, les stations schaarbeekois et éveroises seront profondes (quatre niveaux), mais des ascenseurs et escalators seront prévus dès la conception des stations, ce qui n'est pas le cas des stations actuelles, où il a fallu construire de nouveaux ascenseurs.

Comme le relèvent les opposants au projet, **les travaux seront importants et coûteux**. Le gouvernement bruxellois a d'ores et déjà dégagé un budget d'investissement de 5,2 milliards d'euros pour les dix prochaines années, ce qui est du jamais vu pour un budget régional. Cette somme proviendra d'une part du budget fédéral (via l'accord de coopération « Beliris » qui finance les travaux d'investissement à Bruxelles en vertu de son rôle de capitale nationale), et d'autre part du budget régional, qui consacre chaque année un quart de son budget total à la mobilité (STIB, voirie, etc.)

Une piste de financement européen est également suivie par l'actuel ministre de la Mobilité, Pascal Smet. Les 5,2 milliards seront consacrés en grande partie au métro, certes, mais une part non négligeable est également consacrée à de nouvelles lignes de tram en site propre, et à l'achat de nouveaux véhicules, dont une toute nouvelle flotte de bus hybrides et électriques, qui représentent l'avenir.

Construire un métro, c'est opter pour un investissement important, mais solide, et qui surtout permettra de déplacer des masses de personnes à faible coût pendant longtemps. Faible coût d'exploitation car une rame de métro transporte mille personnes pour le salaire d'un seul conducteur (voire même d'aucun conducteur en cas d'automatisation), tandis qu'un bus ne transporte que 60 personnes pour le même prix. Aussi, la durée de vie d'une rame de métro est de quarante ans, tandis que la durée de vie d'un bus est de moins de dix ans.

Quelles implications aura ce projet sur les habitants d'Uccle ?

Un prolongement progressif de cette ligne est prévu vers le sud, depuis la station Albert vers le centre d'Uccle au minimum (sur trois ou quatre stations : Altitude 100 ? Coghen ? Roosendael ? Globe ou Héros ?), à la fin des années 2020. Il est trop tôt aujourd'hui pour prédire ce que deviendra le métro Sud à l'horizon 2040 ! Cela dépendra en grande partie du développement urbanistique de la commune d'Uccle. Ce métro ira-t-il plutôt vers Calevoet ? Vers le Homborch ? Vers le Fort Jaco ? Certains imaginent un débranchement de la ligne à hauteur de l'Altitude 100 pour rejoindre le quartier Vanderkindere, la Bascule, et à partir de là, l'ULB et le nouveau quartier Delta.

Ce qui est certain, c'est qu'à partir de 2018, **des travaux importants seront entrepris du côté de la station Albert**, qui deviendra le terminus (provisoire) de cette ligne de métro, en correspondance avec les lignes de trams et de bus qu'empruntent fréquemment les Ucclois : les lignes de tram 3, 4, 7 et 51 et les lignes de bus 48 et 54, sans oublier les nouvelles lignes de bus qui sortiront du « plan bus » concocté par la STIB ! Mais cela, c'est un autre sujet ! Avant de passer en revue les lignes de tram qui seront impactées par ce projet de métro, intéressons-nous aux travaux de la station Albert. Celle-ci était prévue dès l'origine pour accueillir le métro : il s'agit, au niveau -2, de l'actuel quai du tram 51 vers Van Haelen, et de l'ébauche de quai, situé juste en face. C'est donc à cet endroit

que circulera le métro, avec une voie de rebroussement située en arrière-station, du côté de l'actuelle trémie Jupiter. Il était également prévu de vastes espaces, actuellement inutilisés au niveau -1 (de part et d'autre de l'immense couloir), pour y aménager une station de trams pour les lignes venant de l'avenue Albert. Quand on prend le tram 3 ou 4 direction Vanderkindere, on peut d'ailleurs apercevoir les emplacements prévus pour rehausser la trémie Albert d'un étage, afin de donner accès à cette station (que l'on aperçoit également). Le grand couloir du niveau -1 fera dès lors place à une station pour trams (les lignes 4 et 7), qui donnera correspondance, via des escalators et des ascenseurs, aux quais du métro. L'immense mezzanine du -1 deviendra dès lors deux plus petites mezzanines, l'une du côté nord, l'autre du côté sud.

La station de tram, située dans l'axe de l'avenue Albert, sera prolongée par un tunnel situé sous le parc de Forest, lequel comprendra une partie en pente et une partie plate, dans laquelle sera aménagée une 3ème voie de rebroussement pour une des deux lignes de tram (4 ou 7), et débouchera par une trémie située dans l'axe de l'avenue Wielemans Ceuppens (où roule déjà aujourd'hui le tram 97), où sera aménagé un nouvel arrêt « Rochefort », en remplacement des deux arrêts actuels Rochefort et Berthelot. L'existence de ce tunnel de prolongement et de son débouché est capitale pour bien comprendre le futur réseau de surface suite à la conversion du prémétro en métro.



Voici à quoi pourrait ressembler l'éventuelle future station Albert (source Arcadis)

Passons maintenant en revue les différentes lignes impactées par ce projet

L'actuelle ligne de **tram 3** (Esplanade – Churchill) deviendra la ligne 3 de métro.

La ligne de **tram 4** (Stalle – Gare du Nord) continuera à exister sur Uccle, entre Stalle et Albert, puis sera vraisemblablement prolongée, via le tunnel tram prévu sous le parc de Forest, par l'avenue Wielemans Ceuppens, puis, très probablement, par l'avenue Van Volxem vers la Gare du Midi, où elle pourra se connecter sur les nouvelles stations de tram « Gare du Midi » et « Constitution » avant de reprendre, par exemple, le tronçon nord de l'actuelle ligne 51, entre la gare du Midi et Stade. Ainsi, les Ucclois clients de l'actuelle ligne 4 garderont une liaison directe (sans correspondance) vers la gare du Midi, puis vers Molenbeek, Jette et Laeken.

Pour la ligne de **tram 7**, venant du Heysel par la moyenne ceinture et la Bascule, fini le terminus idiot et pénalisant à Churchill : le tram sera prolongé (en remplacement de l'actuel tram 3) jusqu'à la station Albert (tram), où les passagers pourront débarquer au sec et se rendre à l'aide d'escalators ou d'un ascenseur sur le quai du métro. Le tram 7 aura son terminus vraisemblablement dans le complexe du tunnel situé sous le parc de Forest.

La ligne de **tram 51** venant de Van Haelen aboutira, quant à elle, à Albert, où un terminus (définitif cette fois) sera aménagé : le tram empruntera toujours la trémie Jupiter, mais rehaussée d'un niveau, pour aboutir à des voies en tiroir situées dans la mezzanine nord de la station, donnant ainsi correspondance, de quai à quai, aux trams 4 et 7 vers Vanderkindere, et via des escalators et un ascenseur, au quai du métro. Une correspondance « confortable » pour la clientèle de la désormais petite ligne 51, qui donnera également correspondance au tram 4 vers Wielemans Ceuppens, moyennant le passage par deux escalators (un pour descendre au niveau -2, l'autre pour remonter dans la mezzanine-sud du niveau -1 où se situera le quai du tram vers Forest).

Pour les passagers transitant vers le métro à Albert, rappelons que des fréquences très confortables, de l'ordre de 2 à 3 minutes maximum, rendront le temps de correspondance au strict minimum.

Que pense le GUTIB de ce projet ?

Le métro Nord était dans les projets de la STIB depuis de très nombreuses années, mais les gouvernements successifs n'ont jamais voulu le mettre en oeuvre, faute de moyens, faute de volonté politique... Depuis quarante ans, personne n'a voulu lui donner une priorité. Aujourd'hui, on se rend compte que la ville est complètement embouteillée, que le tout-à-la-voiture n'est plus l'avenir. Néanmoins, l'automobile restera toujours une nécessité pour de nombreux Bruxellois. Imaginer que tout le monde prendra le tram ou le vélo pour ses déplacements est un fantasme de doux rêveurs.

Les voiries actuelles, certes, doivent être réparties entre l'automobile et l'utilisateur faible (piétons, cyclistes), mais les transports en commun doivent aussi pouvoir circuler, et quoiqu'en disent les esprits chagrins, c'est en souterrain que les lignes de transports en commun sont les plus efficaces, car elles ne subissent jamais les aléas de la circulation. Bien sûr, les lignes de surface doivent être soignées.

Comme le montrent les nombreuses expériences en France, le tramway rapide, en site propre, a encore de l'avenir devant lui, car il permet la rénovation profonde de l'espace public, comme on l'a vu boulevard du Souverain ou boulevard de la Woluwe, par exemple. Mais dans les rues étriquées de Bruxelles, comme les chaussées d'Alsemberg, d'Ixelles ou d'Helmet, il est illusoire de croire encore en l'avenir du tramway.

Il est grand temps de doter Bruxelles d'un métro digne d'une capitale européenne, un métro qui puisse assurer la circulation d'un grand nombre de personnes, et qui permette le report modal d'un grand nombre d'automobilistes aux portes de la ville.

Pour toutes ces raisons, le GUTIB reste persuadé que le métro reste une solution d'avenir, et que les Ucclois ont tout à gagner de ce projet, car, même s'il n'y aura, à court terme, aucune station de métro sur le territoire d'Uccle, la station Albert deviendra une plaque tournante reliant le métro (à haute fréquence) à toutes les lignes circulant à Uccle. Le métro a changé la vie de bien des gens (qu'ils soient ou non usagers des transports en commun) dans les communes de l'est de Bruxelles ; prenons le pari qu'il changera également la vie de bien des Ucclois.

Jacques Ponjée

LE MÉTRO À UCCLE, MIROIR AUX ALOUETTES

Jean Michel Bleus

Chargé de mission Mobilité à l'ARAU

(Atelier de Recherche et d'Action Urbaines)

1. Le projet de métro Nord

Le projet de métro Nord consiste en l'extension de l'infrastructure souterraine entre la gare du Nord et Bordet d'une part, et la transformation des infrastructures existantes entre la gare du Nord et Albert d'autre part, afin de créer une nouvelle ligne de métro (ligne 3) entre Bordet et Albert. Outre le percement d'un tunnel vers Schaerbeek et Evere ainsi que la création de 7 nouvelles stations et d'un nouveau dépôt à Haren, ce projet nécessiterait de lourds travaux sur l'axe souterrain nord-sud afin d'adapter les installations existantes du pré-métro à la circulation du métro. Les chantiers les plus lourds auraient lieu au niveau du complexe de tunnels « Constitution » (entre la gare du Midi et la station Lemonnier), où une nouvelle station pour les trams et les métros serait créée, mais aussi à Albert qui deviendrait le terminus sud de cette nouvelle ligne de métro.

Ces projets d'une envergure sans précédent depuis le bouclage du métro de la petite ceinture (qui a pris 20 ans) sont élaborés secrètement. La STIB estime visiblement que cela ne regarde pas les usagers : la réunion d'information sur le projet Constitution prévue le 16 juin dernier a été reportée *sine die* et le site internet dédié au projet du métro Nord, annoncé comme bientôt en ligne en septembre 2015, ne l'est toujours pas... La STIB, qui envisage d'investir 5 millions dans la communication autour du projet n'informerait-elle les habitants et les usagers qu'une fois les permis délivrés ?

Des chantiers d'une telle ampleur ont évidemment un coût considérable : la dernière estimation fournie par la Région fait état d'un montant de 1,8 milliard. Et on connaît la propension de ces grands travaux à voir la note finale dépasser les estimations... Le projet « Constitution », qui fait actuellement l'objet d'une demande de permis (l'étude d'incidences est en cours de réalisation), a déjà vu son budget initial plus que doubler, passant de 110 à 240 millions !

Il y a de quoi s'inquiéter pour les finances de la Région, d'autant plus qu'elle ignore toujours comment financer le projet malgré une contribution de Beliris de 500 millions. La mise en service de cette nouvelle ligne de métro a été annoncée pour 2024, ce qui semble bien optimiste... Quoi qu'il en soit, il faudra s'attendre à d'importantes perturbations pour les différentes lignes de pré-métro pendant une partie de ces travaux. Outre ces impacts, limités dans le temps, le projet de métro Nord induirait une profonde réorganisation du réseau avec des conséquences non négligeables pour les usagers, particulièrement à Uccle.

2. La station Albert transformée en terminus

Avec la transformation du pré-métro de l'axe nord-sud en métro, les lignes de tram en provenance du sud ne pourraient plus emprunter les tunnels menant à la gare du Midi et au centre-ville et seraient donc *de facto* limitées à la station Albert.

D'après les plans et les schémas d'exploitation disponibles, le niveau -1 de la station Albert accueillerait les terminus des lignes de tram 4, 7 (qui serait donc prolongée au-delà de Churchill) et 51, la ligne 3 disparaissant au profit de la nouvelle ligne de métro. Toutefois, les plans prévoient le creusement d'un tunnel sous le parc de Forest qui déboucherait au niveau de la place de Rochefort, créant ainsi une connexion entre Albert et le réseau existant. Ce tunnel permettrait, en théorie, de prolonger le tram 4 ou le 7 vers le bas de Forest, éventuellement jusqu'à la gare du Midi. Il n'y a néanmoins actuellement aucun engagement de la Région ou de la STIB en ce sens : ce tunnel n'a donc d'autre usage que celui d'espace pour le rebroussement des lignes 4 et 7 et de voie de service vers un dépôt (Marconi, par exemple).

Outre le creusement du tunnel, les travaux à la station Albert seraient nombreux : réaménagement du niveau -2 de la station pour y accueillir le métro (rehausse et renforcement des quais, aménagement de locaux, ...), aménagement complet du niveau -1 de la station, adaptation des trémies,

élargissement au niveau -1 de l'accès situé sur la dalle Albert, etc. Le montant annoncé pour ces ouvrages est de 66 millions. Le calendrier prévoit le début des travaux en 2018.

3. Les conséquences pour les usagers

La réorganisation du réseau induite par la « métroïsation » de l'axe nord-sud engendrerait une perte de lien direct avec la gare du Midi et le centre-ville pour les usagers des lignes 3, 4 et 51 puisqu'une correspondance supplémentaire leur serait imposée à Albert. Pour les usagers qui empruntent actuellement le 51 depuis Uccle pour se rendre, de manière directe, à la Porte de Ninove ou au Heysel, par exemple, il s'agirait d'effectuer deux correspondances : non seulement à Albert mais aussi à la gare du Midi ou à Constitution.

Il ne faut pas minimiser l'impact des correspondances : déplacement d'un quai à l'autre (ce qui peut être pénible, en particulier pour les personnes à mobilité réduite), attente (qui peut s'avérer fort longue, surtout en heures creuses), inconfort rendent le voyage en transports en commun moins attrayant. Ce n'est pas pour rien que le thème des correspondances truste le podium des préoccupations des usagers dans le baromètre de la STIB depuis plusieurs années !

Outre l'imposition de cette nouvelle correspondance, les usagers devraient également subir une diminution de la fréquence sur le tronçon Albert – gare du Midi : il y passe actuellement un tram toutes les 1 minute 45 (en moyenne, en heure de pointe) alors que le métro n'y passerait que toutes les 3 minutes (toujours en heure de pointe).

Les usagers ucclois, mais aussi forestois, de ces trois lignes perdront donc en accessibilité vers le centre-ville. Les Saint-Gillois, quant à eux, verront la fréquence de passage diminuer dans les stations situées sur le territoire de leur commune.

Le cas de la ligne 51

La ligne 55 offrait un accès direct au centre-ville jusqu'à sa « transformation » en 51 en 2008. Depuis lors, les usagers voulant se rendre au-delà de la station Lemonnier se sont vu imposer une correspondance. Celle-ci est toutefois relativement aisée puisqu'elle peut s'effectuer sans changement de quai (entre Albert et la gare du Midi). Avec la « métroïsation », les usagers du 51 perdraient non seulement l'accès direct qu'ils avaient conservé jusqu'à la gare du Midi mais

se verraient également contraints à une correspondance moins aisée en cas de trajet jusqu'au centre-ville puisqu'elle devrait avoir lieu à Albert entre les niveaux -1 et -2.

La mise en œuvre du projet de métro Nord, en supprimant tout lien direct avec le centre-ville pour les usagers des lignes de tram 3 et 4 et avec la gare du Midi pour ceux du 51, n'engendrerait que des pertes pour les usagers ucclois, forestois et saint-gillois, sans leur offrir le moindre gain...

Les « supporters » du projet de métro Nord minimisent ces conséquences néfastes qui ne seraient, selon eux, que temporaires dans l'attente d'une hypothétique extension du métro à Uccle.

4. Le fantasme du métro à Uccle

L'idée d'un prolongement des infrastructures souterraines à Uccle ne date pas d'hier : plusieurs tracés sont étudiés dès les années 60-70¹. Actuellement, le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) envisage l'étude, mais pas avant 2020, d'une extension. Plusieurs tracés sont indiqués entre Albert et Calevoet ou le Fort-Jaco, de même qu'une « métroïsation » de la ligne 7.

Si une extension du métro à Schaerbeek et Evere n'est pas justifiée en regard de la demande trop faible en déplacements, actuelle et projetée², c'est encore moins le cas pour Uccle. Selon les experts, un métro n'est justifié qu'à partir d'une demande de 10.000 voyages par heure et par sens : c'est à partir de ce seuil que l'exploitation du métro devient plus rentable que celle du tram. La Région a toutefois décidé, dans le plan de mobilité régional Iris 2, d'« abaisser » ce seuil à 6.000³ voyages par heure et par sens. Même si l'on tient compte de ce dernier chiffre, le métro Nord resterait largement « surcapacitaire », comme l'a montré une simulation réalisée par le bureau d'études STRATEC en 2009. On compterait en effet, sur le tronçon de

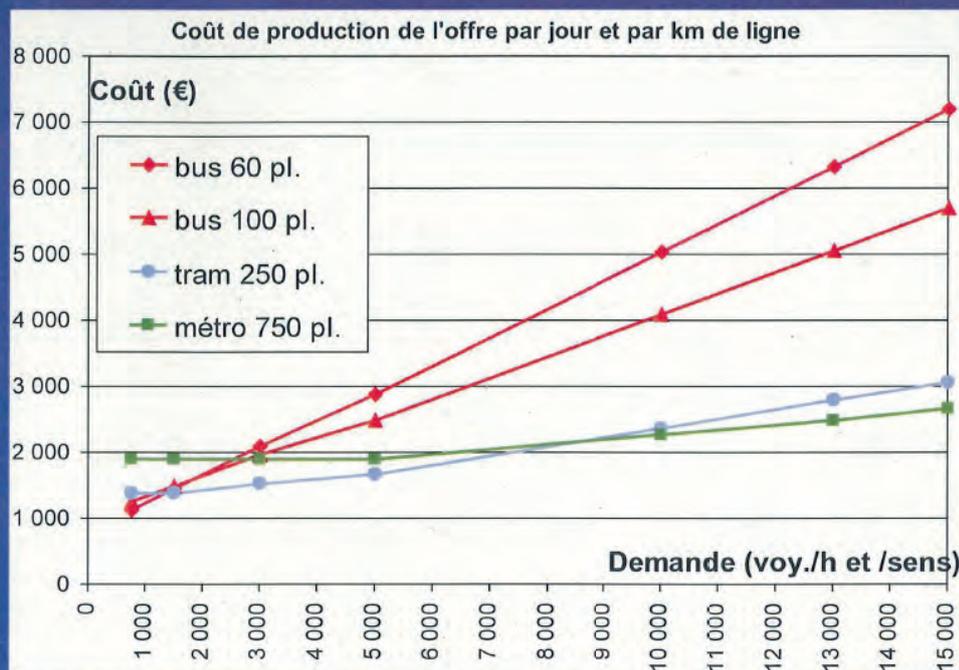
1 Voir Claude van den Hove, Influence d'un prolongement du métro nord-sud vers Uccle sur la desserte de la moyenne ceinture. In P. Laconte (Dir.) *Accéder à Bruxelles : perspectives multimodales*, 2014.

2 L'ARAU a consacré une analyse au sujet de l'extension nord du métro montrant qu'elle n'est pas justifiée. *Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage »*, 19 décembre 2012.

3 Ce seuil de capacité, qu'il soit de 6.000 ou 10.000, est établi en fonction de l'heure où la demande est la plus forte (heure de pointe du matin). En heures creuses, l'offre est revue à la baisse par la diminution de la fréquence de passage.

2. Quand un métro se justifie-t-il ?

→ optimum volume passagers / coût d'exploitation / mode



Ce tableau, réalisé par les experts en mobilité Frédéric Dobruszkes (ULB) et Thierry Duquenne (Bruxelles Mobilité), montre que l'exploitation du métro (hors coût de construction des infrastructures) devient plus rentable que celle du tram seulement à partir d'environ 8.500 voyageurs par heure et par sens, en moyenne, sur une journée d'exploitation.

Étant donné que le mode tram, qui nécessite beaucoup moins d'investissement en infrastructures que le métro, permet d'offrir jusqu'à 10.000 places par heure et par sens, les experts considèrent donc qu'un métro ne se justifie qu'une fois ce seuil de 10.000 atteint.

l'extension nord, moins de 2.000 voyageurs par heure et par sens à l'heure de pointe, c'est-à-dire au moment où la « charge » est la plus importante. Avec la fréquence annoncée d'un passage d'une rame de métro toutes les 3 minutes en heure de pointe, soit 20 rames, chacune d'une capacité de plus de 700 places, il y aurait donc plus de 14.000 places offertes par heure et par sens, soit 12.000 places « excédentaires ».

Un renforcement des lignes de tram suffirait amplement à répondre à la demande projetée, même sur le tronçon le plus fréquenté (entre la gare du Midi et la gare du Nord). À titre d'exemple, le tronçon Albert-Lemonnier (lignes 3, 4 et 51) offre aujourd'hui plus de 8.000 places par heure et par sens (en heure de pointe) et pourrait en offrir près de 10.000 en remplaçant les vieux trams de la ligne 51 par des véhicules de plus grande capacité.

Concernant Uccle, cette surcapacité du métro est encore plus importante : aucun des tracés envisagés dans le PRDD ne réunit les conditions de création d'une ligne de métro (densité de population, présence d'activités ou de grands équipements générateurs de nombreux déplacements).

La mise en service d'une ligne de métro signifierait en outre la suppression d'une ou plusieurs lignes en surface avec pour conséquence un maillage moins fin (moins de stations de métro que d'arrêts de tram) et un accès aux quais long et pénible si les stations sont très profondes (ce qui est envisagé pour l'extension nord).

La première ligne visée serait évidemment la ligne 4, qui ferait double emploi ; or elle a des performances globalement équivalentes à un métro (vitesse un peu plus faible, mais accès aisé et relation directe jusqu'à la gare du Nord). Pour de

nombreux experts, il s'agit donc d'un miroir aux alouettes.

La promesse d'un métro à Uccle constitue en outre un facteur d'inertie : rien n'est fait pour améliorer les conditions de circulation des transports en commun puisqu'une « solution miracle » est annoncée. En attendant, les embouteillages sont légion et trams et bus y sont englués tandis que les trottoirs sont mal entretenus et que les aménagements pour les cyclistes sont quasi inexistantes...

Si un prolongement du métro vers Uccle est illusoire car nullement justifié, il existe d'autres moyens pour améliorer la desserte de la commune. L'ARAU a proposé une alternative au projet de métro Nord permettant de maintenir des liaisons directes entre Uccle et le centre-ville.

5. L'alternative soutenue par l'ARAU

L'alternative proposée par l'ARAU s'inscrit dans le modèle de la Cityvision⁴ qui prône le développement du réseau de surface ainsi que l'utilisation optimale des infrastructures souterraines existantes.

Concrètement, les lignes 3 et 4 sont maintenues sur leurs parcours actuels (les conditions de correspondance entre les lignes 3 et 7 devront être améliorées). La ligne 51 est remise en surface sur la chaussée d'Alsemberg entre l'avenue Coghen et la Barrière de Saint-Gilles où elle rejoint le parcours de la ligne 81, rue Théodore Verhaegen et avenue Fonsny, jusqu'à la gare du Midi, pour ensuite, en restant en surface, retrouver son itinéraire actuel.

Cette remise en surface permet de « faire de la place » aux lignes 3 et 4 au niveau du complexe Constitution et de les rendre ainsi plus efficaces : le complexe Constitution pourrait ainsi être grandement simplifié. Ce type de lignes en surface pourrait être développé de manière beaucoup plus rapide et moins coûteuse qu'un illusoire métro, destiné, qui plus est, à libérer la voirie où s'engouffreraient toujours plus de voitures portant atteinte au cadre de vie par le bruit, la pollution et l'insécurité routière qu'elles engendrent.

Il ne faut pas négliger, non plus, l'énorme potentiel du réseau ferré de la SNCB qui mériterait d'être mieux exploité, notamment en termes de fréquence.

4 <http://www.ieb.be/Une-nouvelle-ambition-pour-les>

Cette alternative, plus rapide à mettre en œuvre et nettement moins chère que le projet de métro Nord, n'occasionnera pas de correspondances supplémentaires pour les usagers ucclois. Elle permet en outre une plus grande souplesse pour les développements futurs du réseau : on peut ainsi imaginer qu'une troisième ligne pourrait emprunter l'axe nord-sud via, par exemple, la trémie de l'avenue Jupiter laissée libre par la remise en surface du 51.

6. Conclusion

Avec le projet de métro Nord, la Région et la STIB s'engagent sur la voie sans retour du tout au métro, corollaire du tout à l'automobile : une option dépassée... Ce faisant, le schéma d'exploitation de la STIB privilégie les lignes de métro, au détriment d'un réseau mieux maillé, dans une logique de « rabatement » : les lignes de tram et de bus sont raccourcies et « rabattues » vers une station de métro où les voyageurs sont contraints d'effectuer une correspondance pour poursuivre leur trajet.

Le choix du tout au métro, outre ses conséquences en termes de finances publiques et de chantiers longs et lourds, n'apporterait aucun gain pour les usagers ucclois, que du contraire. Cette décision est mal éclairée : « [...] *nos résultats, même partiels, soulignent indirectement le poids prépondérant d'un exploitant de transport public qui a réussi à imposer une réorganisation du réseau conçue principalement en fonction des contraintes propres qu'elle subit en surface, sans contrôle par l'administration en charge de la stratégie politique de la mobilité – dont les études confirment pourtant la forte pénibilité des correspondances –, le tout avec l'aval final de la sphère politique qui a peut-être trop fait confiance aux arguments techniques (qui n'en sont pas toujours...).* »⁵

En enterrant les transports en commun (et leurs usagers), la Région et la STIB éludent la question du partage de l'espace public et du nécessaire rééquilibrage de son usage, pourtant au cœur des politiques régionales de mobilité et de réaménagement.

Jean Michel Bleus

5 Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, François Laporte and Caroline Veiders, « Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], 7 | 2011.

METRO NORD - SUD PROLONGE A UCCLE

Jean Paul Wouters

Ingénieur-directeur honoraire de Bruxelles – Mobilité
Administrateur du Comité de Quartier Fond’Roy

1. Introduction

Quand on aborde l’extension du réseau métro, les avis sont souvent tranchés entre les ayants-droits verts qui prônent la ville durable réservée aux piétons, cyclistes et usagers des transports publics de surface, et les libéraux décomplexés qui veulent installer des métros partout pour des déplacements rapides tout en se réservant l’avantage de trajets en voiture sur des voiries désencombrées.

Il existe une voie médiane, préconisée par les experts qui se penchent sur l’évolution des villes : un développement socialement équitable, économiquement efficace et environnementalement soutenable, appuyé sur les modes de transport durables. Dans la famille des transports publics urbains, il faut mettre en adéquation, sans état d’âme, chaque mode (bus, tram, métro) avec son potentiel clients.

Sur base de la norme STIB de 4 voyageurs/m², la capacité limite des **bus** est de l’ordre de **2500 voyageurs/heure** (un bus articulé de 104 places, toutes les 2,5 minutes) et la capacité limite des **trams T4** de 253 places est de l’ordre de **6 000 voyageurs /heure**. En notant que la longueur des trams T4 (+/- 40m) ne permet pas leur circulation dans les voiries étroites et sinueuses des quartiers historiques et que la norme de 4 voyageurs /m² est très inconfortable : une telle densité d’occupation génère une promiscuité désagréable, et des mouvements de voyageurs désirant entrer et sortir des véhicules beaucoup trop longs qui pénalisent la vitesse commerciale.

C’est pourquoi dans les calculs de développement des réseaux, c’est le plus souvent une limite de 3 voyageurs/m² qui est utilisée, **ce qui ramène le seuil pour quitter le mode Tram et passer au Métro à de l’ordre de 4 500 voyageurs /heure et par sens**. La capacité limite du mode métro automatique se situe autour de 28 000 voyageurs/heure (matériel BOA de 716 places toutes les 1,5 minute).

2. Planification territoriale

Les décisions structurantes et budgétivores de passer au mode métro, dépassent le cadre restreint de l’optimisation de la ville dans son fonctionnement actuel, et nécessitent de se projeter à un horizon (2025, 2040) compatible avec la durée de vie de cet investissement.

A ces horizons la ville se densifie (emplois, habitants, commerces, écoles, loisirs,...), de nouveaux pôles de développement socio-économiques sont créés, générateurs de besoins nouveaux de mobilité, et la demande de mobilité moyenne de chaque individu augmente en raison de la croissance de la palette des activités.

Le PRDD prévoit non seulement de densifier les pôles existants (Midi, Nord, Pentagone, Schuman, Delta, ...) mais de développer des nouveaux pôles (Gare de l’Ouest, Simonis, Bordet, Schaerbeek Josaphat, Reyers ...). **Sur Uccle, ces pôles primaires et secondaires sont Albert, Bascule, Calevoet, Moensberg, suivi de Vanderkindere, Globe, Saint-Job et Vivier d’Oie**. Ces pôles sont des nœuds de croisements de plusieurs lignes de transport public, autour desquels la densification des activités est encouragée.

Non seulement **le nombre de déplacements STIB** a augmenté de 80% de 2001 à 2011 (source PRDD), mais les prévisions 2040 prévoient encore son doublement (620 millions de voyageurs en 2040 pour 329 millions en 2011).

Il est en outre à signaler que le mode métro est souvent victime de son succès : dans les années 70 quand on a lancé l’embryon de la L1, les prévisions étaient loin de pronostiquer la saturation actuelle de la ligne, surchargée entre Montgomery et Arts-Loi, au point qu’il devient urgent de programmer l’automatisation de la ligne pour gagner 66% en capacité (les fréquences sur le tronçon commun L1/L5 pourraient descendre à 1,5’ au lieu de 2,5’ actuellement).

3. Nécessité d'une vision stratégique

Il est indispensable de développer drastiquement nos transports publics pour des raisons environnementales et économiques (ne pas asphyxier la ville suite à l'usage non rationnel de la voiture). Pour faire face à la compétition entre les métropoles de l'Europe de l'Ouest, nos responsables politiques ne peuvent manquer d'ambition. Mieux vaut un saut en avant réfléchi et maîtrisé que des réflexes frileux n'apportant que des emplâtres.

Un investissement Metro met plus de 10 ans à porter ses fruits. Notre statut de capitale nationale, européenne internationale nous oblige d'être à la hauteur des enjeux, tout en sollicitant les autres niveaux de pouvoir pour intervenir financièrement dans les montages financiers.

L'évolution de notre ville ne nous permet plus d'espérer relier n'importe quel point A de la ville à n'importe quel point B avec un bus ou un tram, sans ruptures de charge: tous les réseaux modernes se structurent en radiales et rocades, en conjuguant la capacité de leurs modes (RER, métro, tram et bus). Il suffit de se pencher sur la carte des réseaux de Vienne ou de Paris pour s'en convaincre.

Planification du PRDD

Deux projets **Métro** sont portés à moyen terme :

- **L'extension Nord de la ligne Nord-Sud de la gare du Nord à Bordet et sa conversion en métro de Bordet à Albert**, après up-grade des nœuds Constitution et Albert. Le schéma d'exploitation prévoit un Métro N-S Albert –Bordet en remplacement du T3, un Tram T4 et un Tram

T51 en terminus souterrain à Albert. Ainsi qu'un Tram T7 qui traversera Albert et le Parc de Forêt en souterrain pour rallier la gare du Midi dans un premier temps et se déporter éventuellement vers une rocade Ouest via le Mettwie dans un 2^{ème} temps.

- **L'automatisation des lignes 1 et 5 (projet Pulsar)**, mais qui vient d'être reporté pour raisons budgétaires.

Plusieurs autres projets sont portés à plus long terme, mais nécessitent des études plus poussées de faisabilité et d'opportunité dont:

- L'automatisation des lignes 2 et 6;
- La transformation de la ligne de Moyenne Ceinture Est (actuel tram T7) en pré métro;
- Le prolongement Métro de Beekkant à la gare de Berchem St Agathe;
- **Le prolongement Sud de la ligne Nord-Sud, d'Albert à Calevoet ou, Saint Job/Fort Jaco.**

Pour ce qui concerne l'extension Sud du Métro à partir d'Albert les deux branches de l'alternative sont reprises au plan : un tracé via la chaussée d'Alsemberg pour rejoindre la gare de Calevoet (correspondance avec le futur RER L 124) et un tracé qui emprunte l'avenue Coghen pour rejoindre le tracé de l'actuel T92 sur l'avenue de Wolvendael (correspondance avec le futur RER L26).

Bien entendu à ces projets Métro sur les axes les plus porteurs s'ajoutent des projets tram tels que T62 (Bordet-OTAN –Eurocontrol), T9 (Simonis-Haut de Jette), T94 (Musée du Tram-Roodebeek), liaison Rogier – Tour et Taxis, tramification des 2 lignes de bus les plus chargées (T71 et T 95),

LE METRO BORDET-ALBERT : LES DIFFÉRENTS PROJETS

- 1 Transformation station Albert
- 2 Création station Constitution
- 3 Transformation stations existantes
- 4 Transformation station Gare du Nord
- 5 Extension vers Bordet depuis Gare du Nord



Ligne 3
Métro Bordet-Albert
Études de l'extension Gare
du Nord-Bordet
septembre 2015

Source : <http://www.beliris.be/files/files/Projets/Metro-Nord/Presentation-riverains-metro.pdf>

mais dont le T71 vient d'être postposé pour raisons budgétaires et politiquesA noter aussi le lien tram souterrain à étudier entre Albert et la Place de Rochefort pour permettre au tram T7 de passer sous la chaussée d'Alseberg et rejoindre les voies de l'avenue Wielemans Ceuppens.

Ruptures de charge : Un mal nécessaire ?

Plus un réseau évolue (maillage et densité), plus les usagers sont inévitablement soumis à des ruptures de charge lorsqu'ils veulent relier 2 points aléatoires dans la ville.

A Paris souvent pris en exemple pour la qualité de son réseau et la dissuasion effective du recours à la voiture, un trajet moyen est soumis à +- 2,5 montées dans des véhicules différents (taux moyen de correspondance triple de celui de Bruxelles). Les usagers trouvent cela normal, alors que ces correspondances se font dans de mauvaises conditions (longs parcours souterrains, dénivelés sans escalators) ! Dans notre réorganisation du réseau, certaines correspondances s'avèreront inévitables : mais il faut s'attacher à les organiser de manière confortable (à l'abri, avec des fréquences limitant les temps d'attente, si possible de quai à quai).

Frequentation attendue sur le metro nord-sud - budgets

Les premières études réalisées suivant les hypothèses volontaristes du Plan Iris (tarification routière et politique de stationnement à destination dissuasive) donnent l'estimation suivante pour la fréquentation 2040 (diagramme de charge 7h-9h) :

| | |
|-----------------|------------------|
| Bordet : | 2 700 voyageurs |
| Verboeckhoven : | 5 800 voyageurs |
| Gare du Nord : | 8 600 voyageurs |
| Gare du Midi : | 14 300 voyageurs |
| Albert : | 6 100 voyageurs |
| Altitude 100 : | 5 400 voyageurs |
| Calevoet : | 1 800 voyageurs |

Nous pouvons en déduire que **le seuil tram / métro est largement dépassé à la gare du Midi et sensiblement approché à la gare du Nord : sur la partie centrale de la ligne, il est impossible de transporter ces voyageurs avec le mode Tram.**

Sur la partie Nord (gare du Nord-Bordet) **les fréquentations sont moins élevées qu'au Centre,**

tout en étant supérieures à la branche Sud (Albert- Calevoet) ce qui est normal au regard de la densité des quartiers traversés. Toutefois tout dépendra de la manière dont les autorités urbaines s'attacheront à répondre aux défis du PRDD en développant des pôles décentrés dans la ville. Ces valeurs en extrémité de ligne ne sont pas éloignées de celles qui sont pronostiquées pour la M 5 existante après automatisation. **Ce n'est donc pas le désert de fréquentation annoncé par les opposants au Métro !**

Quant aux budgets estimés à ce stade selon le Plan d'Investissement Transports Publics 2016-2025, approuvé par le Gouvernement en octobre 2015, ils se montent à :

- Extension nord : 1,07 milliard €, dont matériel roulant et dépôt ;
- Transformation axe nord-sud : 530 millions €.

En retirant les matériels roulant et dépôt, le projet complet (partie Beliris et Bruxelles-Mobilité) est de l'ordre du **milliard d'euros.**

Avis d'un ucclois des confins

Notre quartier (Fond 'Roy- Fort Jaco) est situé en limite Sud régionale, contre la forêt de Soignes. Par la route, nos liaisons naturelles vers le Centre sont la **chaussée de Waterloo perpétuellement engluée** et la drève de Lorraine difficilement accessible : ces 2 voiries sont par ailleurs régulièrement impactées par les fermetures totale ou partielle du bois de la Cambre. Heureusement qu'il y a le (e)-vélo qui fait fi de ces obstacles pour atteindre les latérales de l'avenue Louise via la Forêt de Soignes et le Bois.

En transport public, nous disposons de la ligne tortillard de T92 vers l'axe Régence-Royale, le RER (L 26) au Vivier d'Oie vers Delta-Mérode, qui ne fonctionne pas en soirée et week-end, les bus 43 de la chaussée de Waterloo qui nous rabatent vers le Vivier d'Oie, et quelques bus De Lijn/Tec.

Bref, ce n'est pas la joie. Aussi nous accueillons favorablement tout projet régional d'envergure qui faciliterait nos trajets vers le Centre. A cet égard le projet de prolongement du métro à Uccle pourrait constituer le début d'un espoir très éloigné... pour les plus jeunes parmi nous qui, dans l'intervalle, se tournent de plus en plus souvent vers Waterloo plus accessible

Jean Paul Wouters

MENACES SUR LE CHAMP LE LONG DE LA CHAUSSÉE DE SAINT-JOB

1. Introduction

La dernière véritable terre agricole uccloise, située le long de la chaussée de Saint-Job et de la rue du Château d'Eau, est un rectangle d'environ 60m de large sur 150m de long. Propriété de la société immobilière Evillas s.a., elle fait l'objet d'une demande de permis de lotir portant sur la construction de pas moins de 9 immeubles, comprenant 34 appartements de haut standing et près de 56 places de parking.

Ce champ, alternativement de maïs ou de blé suivant l'inspiration et les semis de l'agriculteur qui le loue, longe la vieille rue du Château d'Eau, formant un ensemble bucolique et hors du temps tout à fait surprenant en pleine ville. Ce vieux chemin, creux et pavé, a été classé au patrimoine pour ses valeurs paysagères et historiques, indissociables de la présence de cette terre agricole qui le longe. Il participe ainsi à la beauté, l'identité et l'attrait de ce quartier sur le coteau ensoleillé du Gelelytsbeek.

L'enquête publique sur ce projet s'est terminée le 14 juillet 2016 (durant les grandes vacances, rendant la mobilisation difficile...). Malgré cela, plusieurs dizaines de courriers ont été transmis à l'Urbanisme pour marquer l'opposition à ce projet totalement disproportionné, inadapté, destructeur pour le quartier... et en un mot : mauvais !

Une Commission de concertation se réunit à Uccle (le 7 septembre 2016) pour débattre, en présence des parties concernées, de la validité et de l'impact de ce projet et remettre un avis. Sur base de cet avis, suivi par celui du Collège communal, le fonctionnaire délégué de la Région bruxelloise accordera ou refusera le permis pour la construction de ce lotissement. La sentence ne devrait plus tarder à tomber... et nous craignons que les enjeux économiques et la volonté de croissance et de densification urbanistiques prévalent une fois de plus, sans tenir compte des nombreux impacts négatifs de ce projet et de la destruction d'un cadre de vie pour le moins exceptionnel.

2. Uccle bucolique et champêtre. Historique et évolution de la zone

Si Bruxelles est une ville millénaire, elle fut longtemps cantonnée dans sa première et ensuite seconde enceinte (le Pentagone), siège de l'activité économique, mais où vivaient aussi les habitants, et se concentrait donc l'urbanisation. Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du 19^e siècle (avec l'essor des transports, dont le chemin de fer) que certaines villas se sont implantées dans les communes de la seconde couronne, telles que la

Vue aérienne du champ, avec en rouge le tracé de la parcelle appartenant au lotisseur (source : Google).



commune d'Uccle. Cette « mise au vert » offrait à la bourgeoisie de l'époque un cadre plus reposant, de l'espace et un certain recul par rapport à l'agitation du centre de la ville.

Un siècle plus tard, ce même processus se reproduira avec la migration (de jeunes familles notamment) vers la périphérie bruxelloise, à la recherche du calme et d'un cadre plus champêtre. Sur la carte établie en 1757 par Everaert, on constate qu'Uccle n'était pas une zone forestière mais bien une vaste terre agricole où se côtoyaient prairies, champs et vergers, permettant de nourrir la ville dans une logique de circuit court, qui est redevenue aujourd'hui à la mode.

Un zoom sur cette carte révèle que la parcelle longeant la chaussée de Saint-Job était déjà un champ à l'époque. Quant à la vieille rue du Château d'Eau, les historiens la font remonter à l'époque protohistorique, époque où ce sentier de terre était emprunté par les Gaulois !

La protection d'un « simple » champ n'est pas prioritaire pour les autorités en charge du patrimoine à Bruxelles et il n'existe aucun cas de classement d'une terre agricole, à notre connaissance. Pourtant, au vu de son aspect exceptionnel (témoin unique à Uccle, voire même en Région bruxelloise) et de sa valeur historique comme témoin du passé champêtre de notre commune, une telle protection aurait tout son sens.

Avec l'urbanisation de cette dernière parcelle, c'est une part de notre histoire qui disparaîtra sous des mètres cubes de béton.

3. Un lotissement légal... mais inadapté et nocif !

Le rapport d'incidence commandé par le lotisseur minimise totalement **l'impact et les effets** potentiellement **désastreux** d'un tel ensemble de constructions. Nous avons relevé en particulier les éléments suivants qui nous permettent d'affirmer que ce projet ne convient pas du tout et qu'il est nocif pour ce quartier.

Nature du bâti proposé et emprise au sol du futur projet

- Le projet de bâti rompt radicalement avec les constructions du côté pair de la chaussée de Saint-Job et de la rue du Château d'Eau, à savoir des maisons unifamiliales de faible hauteur. La pente marquée du terrain (10 % de montée vers le Dieweg) accentue cet effet de hauteur depuis la chaussée.
- La densité de bâti sur la partie constructible du terrain présente une emprise au sol disproportionnée, en ne laissant pratiquement aucune place aux jardins ni, de manière générale, aux zones non-bétonnées. Là où le projet ne prévoit pas de construction, il laisse des espaces qui ne manqueront pas d'être occupés par la voirie et les voitures.



L'aspect bucolique remarquable du vieux chemin pavé est lié à la présence de cette terre agricole qui le longe (oct. 2014).

Carte d'Everaert (1757) illustrant l'aspect agricole de la commune où figurent déjà la vieille rue du Château d'eau et le champ le long de la chaussée de Saint-Job.

Forte incidence sur le site classé et sur l'environnement

- La rue classée qui longe le terrain sera totalement dénaturée par ces immeubles. Or, toute urbanisation dans cette zone doit respecter cet ensemble unique (comme le prévoit l'arrêté de classement du site - mars 2003). Les dix mètres de recul au-delà de la zone classée constituent une zone de protection et devraient selon nous être protégés également. Toute urbanisation devrait y être exclue.
- La rue du Château d'Eau est classée tout à la fois pour sa valeur, mais aussi sa qualité paysagère. La construction de « blocs » de bétons massifs à moins d'1 m de la bordure de la zone classée constitue une atteinte majeure à la valeur paysagère et au caractère champêtre mis en exergue par ce statut de protection.

Mobilité

- Le trafic sur la chaussée de Saint-Job est aujourd'hui totalement saturé aux heures de pointe. Tout surplus de maisons (et donc de voitures) ne fera qu'aggraver le problème.
- Ce projet de lotissement augmentera la pression automobile dans tout le quartier, rejetant un nombre croissant de voitures sur la rue du Château d'Eau elle-même. Or cette très vieille voirie pavée est fragile et ne peut accueillir que les rares voitures de ses habitants.
- La construction de 3 villas le long de la rue du Château d'Eau (débutée en 2015 et abandonnée

depuis de longs mois), en face du champ, a déjà engendré des dégâts sur la rue pavée durant la phase des travaux. Des problèmes de mobilité insurmontables dans tout le quartier seront induits par le charroi de camions et autres engins de chantier. On n'ose imaginer les conséquences de travaux dix fois plus importants pour urbaniser le champ !

Gestion de l'eau et inondations

- La construction sur ce champ s'accompagne d'une imperméabilisation sur la quasi-totalité de la zone à bâtir : les eaux seront collectées et renvoyées à l'égout (chaussée de Saint-Job). Cette gestion des eaux de toiture et de ruissellement en mode « tout à l'égout » est en totale contradiction avec les systèmes séparatifs mis en place en Région bruxelloise et dans la commune d'Uccle (sous l'impulsion de l'Echevinat de l'Urbanisme).
- Vu la forte pente du terrain (10 %), une urbanisation massive augmenterait considérablement les ruissellements en direction de la chaussée de Saint-Job, avec des conséquences importantes (jusqu'à la Plaine du Bourdon !) sur l'occurrence et l'importance des inondations dans tout le fond d'une vallée déjà régulièrement impactée par les crues. Le projet ne fournit pas d'informations suffisantes sur la gestion de ces eaux et les risques d'inondations qu'un tel lotissement entraînerait.



Une base de calcul erronée

Du point de vue purement « mathématique » et comptable, le projet respecte les prescrits du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS 29 bis Clippeveld – revu en juillet 2007) en termes de rapport Plancher/Sol (un rapport entre m² de construction par rapport à la surface totale de la parcelle, qui ne peut dépasser 0,38). Ceci tient à la taille exceptionnelle de la parcelle appartenant au propriétaire.

Le lotisseur inclut dans son calcul les parties de son terrain qui figurent en zone verte (le bois en amont) et les 10 m de la zone classée longeant rue du Château d'Eau pour augmenter au maximum le nombre de m² qu'il estime pouvoir lotir dans la zone constructible. Ceci lui permet d'ériger des immeubles beaucoup plus hauts et denses. Cette manière de procéder va à l'encontre même du principe et de l'objectif du PPAS qui doit garantir, pour cette zone, un habitat dispersé et moins dense (zone d'habitat dans la verdure au PPAS), ce qui n'est pas du tout le cas pour ce projet.

Nous insistons pour que le ratio P/S ne soit calculé QUE sur la zone effectivement urbanisable de la parcelle afin d'aboutir à un « habitat dans la verdure » comme le prévoit le plan.

4. Une mobilisation citoyenne longue et difficile

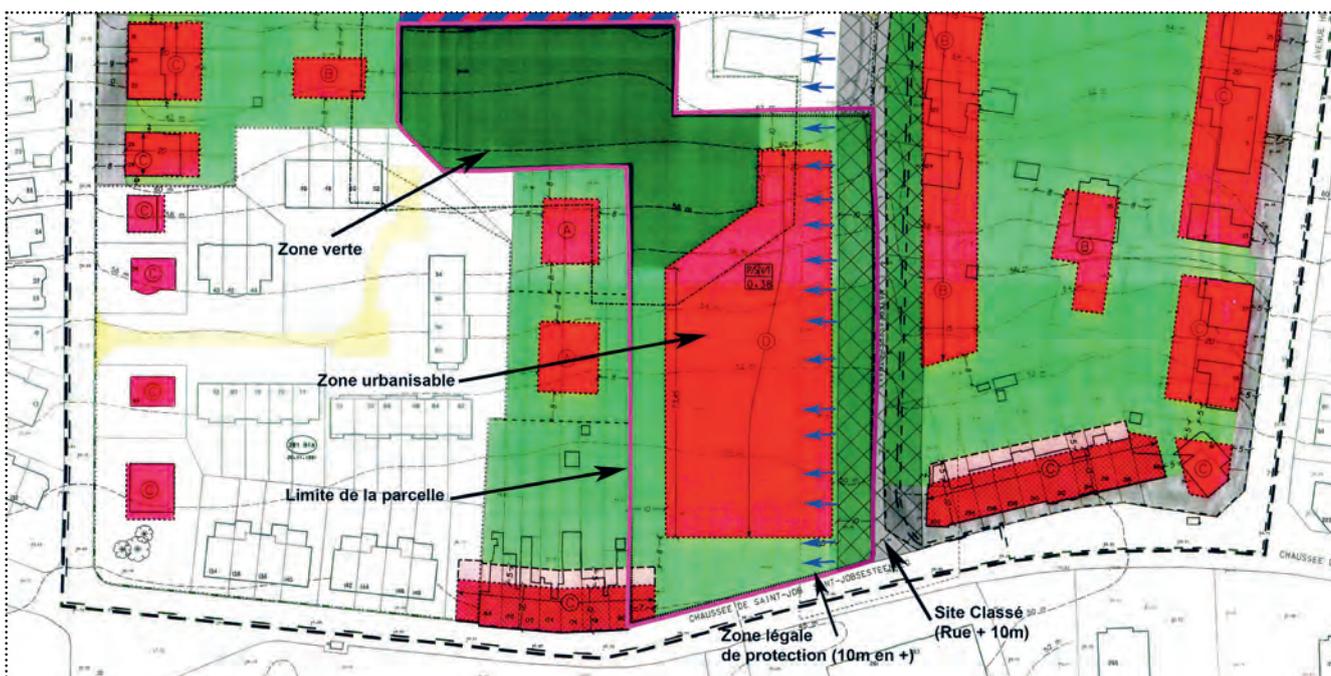
Il y a plus de 20 ans, des habitants du Dieweg et de la rue du Château d'Eau ont défendu la conservation du patrimoine et de leur cadre de vie en entamant la longue et difficile procédure de classement pour la partie pavée de la vieille rue du Château d'Eau. Dédé Speetjens fut la principale force motrice derrière toutes ces démarches, courriers, rencontres officielles et dossiers remplissant plusieurs classeurs....

En mars 2003, après près de 10 ans de procédure, un arrêté de classement a été pris pour ce vieux chemin par le Gouvernement bruxellois, grâce à l'acharnement et au caractère visionnaire des habitants qui menèrent cette action. **La zone classée** concerne non seulement la rue du Château d'Eau mais aussi une bande de 10 m de part et d'autre de celle-ci, à laquelle l'arrêté a ajouté 10 m supplémentaires, correspondant à **une zone de protection** censée garantir l'intérêt et la valeur du site classé.

Or, les constructions prévues par le lotisseur viennent à ras de la zone classée et empiètent allègrement sur cette zone de protection !

Depuis presque aussi longtemps, des projets de lotissement voient le jour de manière périodique et sont soumis à l'enquête publique et à l'avis de la

Extrait du PPAS avec report de la zone classée et zone légale de protection + délimitation de la parcelle totale (2,5 fois plus étendue que la zone effectivement urbanisable (figurant en rouge)).



population et des autorités. Les avis négatifs ont bloqué l'octroi d'un permis... jusqu'en août 2013, où le Fonctionnaire délégué de la Région bruxelloise avait délivré le permis de lotir contre les avis négatifs unanimes des différentes instances officielles consultées ! Un recours au Conseil d'Etat (dernière possibilité pour casser ce permis) fut introduit (par les riverains et par la Commune) pour bloquer ce très mauvais projet. Après quelques « passes d'armes », la société Evillas retira finalement son projet et abandonna son permis vu les arguments rassemblés contre celui-ci.

La victoire fut belle, mais de courte durée ! Dès janvier 2015, une nouvelle demande était déposée par le lotisseur. Formulée de manière légèrement différente et offrant quelques précisions quant à la nouvelle voirie et à sa forme, ce nouveau projet n'offre que des changements cosmétiques par rapport au dossier abandonné quelques années plus tôt. La philosophie générale reste la même, avec 9 blocs immeubles massifs et trop hauts et une densité maximale basée sur la taille de la parcelle.

Dès juin 2016, plusieurs comités de quartier se sont associés pour alerter la population durant cette période de vacances où la mobilisation est très ardue. Lancée le 10 juillet 2016, une pétition en ligne contre ce projet démesuré a déjà rassemblé plus de 700 signatures. 65 % sont celles d'Ucclois (répartis sur toute la Commune), les autres provenant en grande partie d'autres communes bruxelloises, démontrant que le devenir de ce champ ne se limite pas à une problématique locale mais qu'il s'agit bien d'une question concernant Uccle dans son ensemble, voire même toute la Région bruxelloise. Certains signataires ont également laissé un commentaire à propos de ce champ et du projet de construction. Nous en reproduisons quelques-uns ci-dessous, qui donnent la pleine mesure de l'attachement des habitants à ce dernier témoin champêtre dans notre commune.

5. Conclusion

Quand vous lirez ces lignes, les décisions concernant le permis et l'avenir du champ de Saint-Job devraient être prises.

Nous espérons une issue positive et un refus pour ce projet de lotissement. Le propriétaire/lotisseur a un plan bien précis, ses projets successifs soumis à l'enquête publique sont quasi identiques, imposant chaque fois une même densité et un

gabarit d'immeubles, incompatibles avec le cadre et l'habitat constitué de petites maisons unifamiliales sur ce versant de la chaussée de Saint-Job.

A moins de changer les règles et le PPAS (pour empêcher une telle densification urbanistique), voire de protéger ou de faire classer une partie ou la totalité du champ, la « bétonisation » de cette dernière terre agricole restera une menace constante pesant sur cette terre. Protéger une « simple surface agricole » peut paraître incongru et éloigné des préoccupations de la Commission Royale des Monuments et Sites. Pourtant, à bien y réfléchir, cette zone champêtre est un témoin unique du passé campagnard de notre commune, qui, à ce titre (outre le plaisir et l'attrait paysager pour les riverains et les simples promeneurs), mérite toute notre considération ainsi qu'une protection et des mesures pour la pérenniser.

Le lotissement de cette terre agricole a ceci de redoutable qu'il est totalement irréversible. Une fois construit, plus jamais il n'y aura de champ à cet endroit, ni dans le reste de la commune. Ces 9 blocs d'appartements viendront s'ajouter à la quinzaine de projets de lotissements en cours ou à l'étude dans le S-E d'Uccle, au nom de la densification urbanistique et du besoin de logements. Cette « chasse » aux derniers terrains non bâtis participe d'une volonté de rentabilité à court terme, qui nous est assénée comme un credo et auquel il est difficile de voir une fin, ou une finalité.

Il est aujourd'hui évident que les effets cumulés de ces nouvelles constructions pèseront lourdement sur la qualité de vie dans nos quartiers. Ils seront à coup sûr à l'origine de nouvelles contraintes en termes de mobilité, d'inondations et de gestion des eaux, de pollution sonore et atmosphérique ou de réduction des espaces verts. De telles constructions porteront atteinte irrémédiablement à l'attrait et au charme que présentait une commune telle que Uccle.

Nous rappelons à nos représentants politiques, et aux personnes en charge de ce dossier, l'adage suivant s'appliquant parfaitement à la gestion du territoire et de nos derniers espaces non bâtis **« gouverner c'est prévoir »**.

02 septembre 2016 - G. Michel
Comité de Quartier
Calevoet - Bourdon

OU EN EST-ON POUR LES TERRAINS DE SOLVAY- SPORTS ?

NOTE A.C.Q.U. : La lutte pour la préservation du caractère sportif du domaine « Solvay-Sports » a déjà été évoquée dans notre LETTRE n° 83 de mars 2015 (lisible sur le site www.acqu.be) Même si ce superbe terrain, convoité par le promoteur ASPRIA, n'est pas sur le territoire d'Uccle mais en bordure d'Uccle, ce combat est important pour tous les terrains qualifiés de « zones de sports et de loisirs de plein air » à Bruxelles. En effet, une autorisation de construire ici un hôtel adossé à un centre de « wellness » servirait de précédent pour des constructions similaires, étrangères au sport, dans d'autres clubs sportifs.

Pour rappel, ASPRIA a introduit des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement pour développer un vaste complexe sur le domaine « Solvay Sports » 80 avenue du Pérou, un site qui accueille depuis des décennies un centre sportif de plein air dans un parc arboré remarquable, en face de l'hippodrome de Boitsfort.

Le dossier du méga-club wellness Aspria auquel s'oppose une vaste majorité de riverains ainsi que les trois communes impliquées (Boitsfort, Bruxelles-ville, Uccle) depuis plus de quatre ans connaît un rebondissement révoltant.

En effet, le 28 avril 2016, le Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale a octroyé le permis d'environnement à Aspria.

On ne peut que s'indigner de constater le sans-gêne avec lequel le Gouvernement traite les règles de base du PRAS ; son arrêté va totalement à l'encontre de la décision prise le 17 novembre 2014 par le Collège d'Environnement, qui était pourtant sans équivoque :

« (...) le centre de bien-être et d'esthétique, le solarium et l'hôtel, ne présentent pas le caractère nécessaire à l'affectation de sports et de loisirs de plein air, ni même un caractère complémentaire à leur fonction sociale suffisant. Les équipements intérieurs pris dans leur ensemble ont une ampleur et une variété qui les rendent autosuffisants : ils pourraient fonctionner sans les activités extérieures de sport et de loisir. Ils ne présentent donc pas le caractère nécessaire ou complémentaire par rapport aux activités d'extérieur requis par la prescription 13 du PRAS.

Cette même prescription précise que « ces zones peuvent également être affectées aux commerces de taille généralement faible qui constituent le complément usuel et l'accessoire de celles-ci ».

Parmi les équipements proposés, l'hôtel, la salle de fitness, le centre de bien-être et de soins et le solarium, à tout le moins, constituent des commerces de service. L'hôtel est de grande taille puisque, avec son salon – bar, il occupe l'essentiel des étages +1 et +2, avec une extension sur le toit pour un total de 2.745 mètres carrés (rapport d'incidences, p. 16). Pour le motif déjà relevé, ces commerces ne constituent, pas plus, le complément usuel ou l'accessoire des activités de plein air.

Partant, le projet est manifestement incompatible avec la zone de sports ou de loisirs de plein air au PRAS. Le permis d'environnement sollicité par la s.a. Aspria doit être refusé ».

Le Gouvernement a fait fi des très nombreux avis émis qui plaident en faveur d'un projet plus raisonnable et surtout respectueux du PRAS, de l'environnement et de la qualité de vie des habitants. Dans ces conditions, des recours viennent d'être introduits devant le Conseil d'Etat pour obtenir l'annulation de l'autorisation gouvernementale. On attend avec confiance la décision du Conseil d'Etat.

DE L'ECO – PÂTURAGE AU PLATEAU ENGELAND !

L'ACQU a plaidé ces derniers temps (LETTRE n° 77 de septembre 2013 ; n° 83 de mars 2015 ; n° 86 de décembre 2015) pour qu'une partie substantielle du plateau Engeland soit préservée de la promotion immobilière, et plus précisément une partie des terrains de l'ex Institut Pasteur.

Il semble que nous sommes dans la bonne voie !

Pour rappel, cet ensemble de 24,50 ha forme un superbe morceau de campagne, vallonné, composé de bois, de haies et de prairies, dont une partie est classée comme Zone Spéciale de Conservation. Elle assure la continuité écologique entre d'une part le Kinsendael / Kriekenput et le Bois de Verrewinkel, et d'autre part le Kauwberg.

Ce que nous demandons depuis 3 ans est **un partage équilibré entre une zone dédiée à de l'équipement collectif et d'intérêt public (logement à prix abordable – école – crèche ...), et une zone réservée au maillage vert favorisant la biodiversité en milieu urbain.**

De son côté, Bruxelles Environnement (l'Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement, IBGE) regrettait depuis longtemps l'absence de classement de ce site.

C'est dire combien nous sommes heureux de pouvoir signaler que Bruxelles Environnement, c'est à dire la Région bruxelloise, est devenu propriétaire d'une partie de cet ensemble et qu'il en assure la

gestion de manière écologique. C'est ainsi que 5 ânes sont chargés de nettoyer la végétation excédentaire (jeunes pousses d'arbres envahissantes, ronces, orties ...) dans 4 parcelles totalisant 15 ha. De l'éco-pâturage en quelque sorte, qui permet d'entretenir un espace naturel grâce à des animaux herbivores.

Cette excellente initiative est à mettre en lien avec **l'heureuse décision prise par le Conseil communal d'Uccle d'établir un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n° 67 « Institut Pasteur »** pour cette zone de 24,50 ha. (cf notre LETTRE n° 86). On peut lire cette décision sur le site www.uccle.be au verbo « Elus » puis « Conseil » et son PV est à la date du 22/10/2015.

Un bureau d'étude sera prochainement consulté pour établir un cahier des charges. Le rapport d'incidences environnementales aura pour objet d'aboutir à une réglementation équilibrée de ces terrains entre d'une part la zone d'équipements d'intérêts collectifs et de services publics et d'autre part la zone verte.

Terminons en exprimant le souhait qu'une association environnementale soit associée au comité d'accompagnement pour l'élaboration du PPAS.

D.R.



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

Clara BLAZQUEZ, carré Pauwels 35
tél. : 02.347 39 62 et GSM : 0471.22 14 12
blazquez.clara@live.be

Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE 0477.291.270
chantaldebrauwere@hotmail.com

Fond'Roy, asbl

av. de Wellington, 32
Kathleen STAQUET
GSM : 0477.35 86 86
comite@fondroy.org

Gracq

Thierry WYNSDAU, av. G. Herinckx 36
GSM : 0498.54.05.90
thierry.wynsdau@gmail.com
www.gracq.org

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Le Coteau du Dieweg

Christian HUBIN
(Cf Administrateur)
www.coteaudieweg.weebly.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

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
(Cf Administrateur) - www.avijl.org

Quartier des Mirabelles

Marianne STORME, rue de la Cueillette, 11
GSM : 0486.33 99 33
stormemarianne01@gmail.com

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, ch. de Waterloo 852
tél. (B) : 02.373.57.01
stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

Denys RYELANDT - (Cf Administrateur)

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU
(Cf Administrateur)
www.oxy15.be

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Geleytsbeek 29
Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51
www.kauwberg.be

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

Kamal CHEHAB,
av. du Prince de Ligne, 82
kamalchehab@hotmail.com
tél. : 02.537.39.69

PERSONNES DE CONTACT

Geleytsbeek

Bernard JOURET
(Cf Administrateur)

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

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,
chemin de la Truite, 31
02.332.23.99 et 0498.540.560
j.hirschbuhler@gmail.com

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273
tél. (P) : 02.332.22.23
tél. (B) : 02.211.78.53

De Fré – Echevinage

Michel DEVRIESE
(Cf Administrateur)

Observatoire

Eric de BECO, av. de l'Observatoire, 39
02.374.27.44

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 Geleytsbeek 29

tél. & fax : 02.374.60.34
GSM (préférée) : 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 – ben.maldague@gmail.com

Catherine TOUSSAINT – Montagne de St Job 139

tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

Christian HUBIN – Rue du Repos, 128

tél. : 02.375 15 10 – coteau.dieweg@gmail.com

Chargée de mission :

Florence VANDEN EEDE
florence.acqu@gmail.com
GSM : 0476. 927 980

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.

