



# Lettre aux habitants

**Nouvelles de l'ACQU n° 90 décembre 2016**

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

SOMMAIRE

• VOUS AVEZ DIT : « PARTICIPATION CITOYENNE » ?	2
• LE MÉTRO NORD-SUD : DE L'ART D'ÉVITER LES CHOIX FONDAMENTAUX	5
• LA STIB CONTINUE A ROULER AU DIESEL !	6
• DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE :	7
• PLAINTÉ CONTRE LA RÉGION BRUXELLOISE	8
• PRÉSENTATION DU COMITÉ OPHEM & C°	9



# VOUS AVEZ DIT :

## « PARTICIPATION CITOYENNE » ?

L'expression est à la mode. Si elle correspond parfois à une certaine réalité, elle se révèle d'autres fois assez illusoire.

### Un constat : la prise de conscience d'une conception dynamique de la démocratie

Cette dynamique ne va pas à l'encontre des principes fondamentaux de la démocratie parlementaire représentative, même si certains revendiquent plutôt l'adoption d'un système de démocratie directe. Ainsi, au niveau de l'Union Européenne, des règlements et directives ont été adoptés dans la perspective d'impliquer une plus grande participation de la population dans tout ce qui concerne la construction de notre environnement urbain.

Plusieurs éléments sont à l'origine de cette conjoncture :

- Les politiques sociales du siècle dernier ont généré une émancipation générale de la population ; jouissant d'un niveau culturel plus élevé, la société a tendance à être plus critique, plus engagée.
- Depuis près de 50 ans, le combat citoyen a rempli un rôle instituant qui a inspiré les actuelles dynamiques dites participatives ; le militantisme historique (marqué par les débuts d'associations environnementales) a fortement marqué les mentalités d'autant plus que certaines personnalités actives dans ces associations ont ensuite rejoint les différentes sphères du pouvoir ou de l'administration.
- Les nouveaux outils technologiques liés à l'apparition d'Internet ont facilité l'accès à l'information ; les possibilités offertes par ces outils dépassent d'ailleurs le registre purement de l'information (à sens unique) ; en développant le principe de l'interactivité, ces outils ont bousculé les fondements médiatiques traditionnels.

### Un façadisme de participation

Mais avec les années, les plus-values sociales de ces acquis ont progressivement perdu de leur vigueur. A Bruxelles, la réglementation en matière d'urbanisme est devenue, à force de multiples révisions, d'une part très lourde, même opaque, et d'autre part de plus en plus partielle. Ce constat semble être partagé par l'échevin uclois de l'Ur-

banisme Marc Cools<sup>1</sup>: «*Le droit de l'urbanisme n'a plus de cohérence à Bruxelles. (...) Une législation sans balises claires, hyper complexe et dont certains processus de décision sont opaques crée un risque d'arbitraire. L'interventionnisme des cabinets ministériels dans certains dossiers suscite beaucoup d'interrogations. La lourdeur et la lenteur des procédures pénalisent tous ceux, et en premier les particuliers, qui veulent construire et investir à Bruxelles.*»

En outre, le registre de la « communication » a tendance à se substituer à la nécessité d'entretenir un réel débat informé et contradictoire<sup>2</sup> Certains promoteurs - qu'ils soient publics ou privés - prétendent « informer » et même solliciter l'avis des habitants, mais soit c'est purement cosmétique (« on va réorganiser tel espace public : quelle couleur souhaitez-vous pour les corbeilles à papier ? »), soit on ne dit pas ce qui est important (« on va rénover l'hippodrome de manière écologique » alors que la finalité est d'y créer de l'événementiel). Des observateurs n'hésitent pas à parler à ce propos de « façadisme de participation ».

### La conjoncture actuelle

Reconfiguration des rapports de forces prévalant à la construction de la ville.

Par essence, « faire la ville » est une activité sociale conflictuelle<sup>3</sup>. Autant d'actions qui mettent en présence des désirs, des ambitions et des intérêts variés et le plus souvent contradictoires.

Il y a 6 ans, Mathieu Van Criekingen relevait trois raisons principales qui expliquent à Bruxelles le changement de conjoncture d'où découle le sentiment de perte de démocratie:

- la volonté très claire du pouvoir régional à **considérer l'européanisation de Bruxelles comme une aubaine** à développer **à tout prix**,

1 Page internet personnelle ([www.marccools.be](http://www.marccools.be)), *Revoir un droit de l'urbanisme devenu kafkaïen*, février 2015.

2 Mathieu Van Criekingen, *Qui fait la ville?* (Les Cahiers de La Fonderie, n°43, déc.2010) La formule façadisme de participation est elle-même reprise d'un article de Olivia Lemmens et Mathieu Sonck: *Un Schéma directeur pour le quartier Européen*, (périodique d'I.E.B. *Bruxelles en Mouvements* n°205, mai 2008, p.12)

3 Pour reprendre une formule de Mathieu Van Criekingen dans *Qui fait la ville ?*

- **L'évolution des finances de la Région.** Depuis les accords du Lambermont les recettes régionales sont fortement liées à la fiscalité immobilière (droit de succession et d'enregistrement). Du coup, on observe une résurgence des dynamiques immobilières guidées par les capitaux privés. Par ailleurs, ce marché ne se cantonne plus au secteur du bureau mais diversifie son risque en investissant dans le résidentiel haut de gamme, les maisons de repos et les projets mixtes.
- **L'émergence de nouveaux acteurs de « fabrique de la ville ».** On assiste à une segmentation des outils opérationnels d'aménagement urbain en agences spécialisées. Le fonctionnement de ces agences para-régionales a tendance à se calquer sur celui des entreprises privées d'autant plus que le **recours croissant à des Partenariats Privés Publics** amène de facto à une prise accrue d'acteurs privés sur la fabrique de la ville et à une gestion du territoire de plus en plus imprégnée des normes managériales de la gouvernance d'entreprise (communication, rentabilité, image de marque, monitoring, etc...).

Mais n'existe-t-il pas encore une autre cause à ce façadisme de participation ? Nous le pensons et elle est pernicieuse : c'est **la volonté du pouvoir politique de reprendre d'une main ce qu'il a concédé de l'autre**. Ceci mérite un mot d'explication : Le pouvoir politique est de plus en plus obligé de faire preuve de transparence et de permettre aux habitants de faire connaître leur opinion. La législation de l'Union Européenne y est pour beaucoup. Songeons à la Convention d'Aarhus qui garantit à toute personne le droit d'être informée, de préférence en amont des projets, de s'impliquer dans les décisions et d'exercer des recours en matière environnementale. Cette Convention consacre donc le droit du citoyen à une place dans les débats environnementaux ; elle rencontre les exigences de transparence et de proximité, synonymes de bonne gouvernance publique.

Reconnaissons que ce n'est d'ailleurs pas seulement une obligation pour le pouvoir politique mais que cela découle aussi dans une certaine mesure d'un souci réel de nos gouvernants d'entendre la population.

Par exemple, avant la naissance de la Région bruxelloise, il n'existait pas d'enquêtes publiques en matière urbanistique, ni par conséquent les (mal nommées) commissions de concertation qui nous sont devenues familières : tout ceci est né sous la pression des associations d'habitants ainsi que d'une prise de conscience du monde politique

que cela répondait à une nécessité. On pourrait citer encore beaucoup d'autres exemples, comme le droit de pétition que le Parlement bruxellois est sur le point d'organiser, ou l'interpellation citoyenne devant un Conseil Communal.

Le problème est venu de ce que les habitants se sont emparés de ces instruments, souvent à bon escient mais pas toujours, et ont parfois exercé des recours contre les décisions. Ce que voyant, le pouvoir politique s'est énervé, surtout quand les recours le concernaient ! De là une tendance qui ne cesse d'augmenter de modifier la législation en vue d'empêcher ou de réduire l'action citoyenne, que ce soit au niveau de la consultation ou à celui du recours.

C'est ainsi que la CMRS (Commission Royale des Monuments et des Sites), qui avait le droit d'émettre dans certaines matières des avis contraignants, c'est-à-dire qui devaient être respectés (pouvoir peut-être discutable car accordé à une instance juridiquement non responsable) a perdu ce pouvoir ; dans certaines matières, elle n'émet plus que de simples avis dont le pouvoir décisionnel peut s'écarter.

Autre exemple : le CoBAT (Code Bruxellois d'Aménagement du Territoire) pour lequel le Gouvernement bruxellois a adopté un projet de réforme qui est maintenant en discussion au Parlement. Plusieurs dispositions du projet tendent clairement à restreindre la participation du public alors qu'elle est garantie par la Convention d'Aarhus et par des Directives européennes. C'est ainsi que quand une étude d'incidences est nécessaire à cause de l'importance du projet, on supprime l'enquête publique sur le cahier des charges. Avec cette modification, le cahier des charges du projet Drôhme (à l'hippodrome de Boitsfort) n'aurait pas dû être mis à l'enquête publique ! Plus globalement, il suffit de lire les commentaires qui sont consacrés à ce CoBAT modifié, dans le n° 280 de janvier – février 2016 de *Bruxelles en Mouvements* de l'asbl Inter-Environnement Bruxelles, pour comprendre que le Gouvernement bruxellois préfère dérouler le tapis rouge aux promoteurs que créer les conditions d'un dialogue sur l'avenir de la Région avec les habitants.

**A la vérité, l'équilibre est difficile à trouver entre d'une part le droit pour le public de s'exprimer et de contester les décisions prises par l'autorité, et d'autre part le pouvoir et le devoir de décider par ceux qui en sont investis.**

Revenons au façadisme de participation en nous plaçant au simple niveau de **la consultation du public**. Que voit-on ?

- **Une technicité et une lourdeur administrative souvent indigestes provoquant une mécon-**

**naissance et un dégoût de la chose urbanistique.** Les citoyens se sentent démunis devant la technicité et l'ampleur des dossiers mis à l'enquête.

- **La tenue d'enquêtes publiques partiellement pendant les vacances,** soit à des moments où il y a moins d'habitants présents et donc moins de risque de contestations.
- **Le constat désagréable que souvent la décision est déjà prise avant l'enquête publique.** Certes, quand on en est à ce stade, tout un travail a été réalisé ; le demandeur de permis s'est fort investi et son projet a été discuté avec des fonctionnaires communaux. Tant qu'on ne consultera pas le public en amont, on ne pourra pas faire grand' chose de plus que d'apporter ci et là une retouche. Et le public aura le sentiment – à juste titre – qu'on ne l'interroge que pour la forme.
- **L'abus de demandes de dérogations.** Quasi systématiquement, le secteur privé demande des dérogations outrancières avec pour objectif la recherche de profit aux dépens de l'intérêt général.
- **La difficulté à accéder à certaines données.** Malgré l'ampleur de certains dossiers mis à l'enquête, l'information nécessaire à la bonne compréhension des enjeux ne s'y trouve pas nécessairement incluse. La loi prévoit la possibilité pour les citoyens d'avoir accès à des compléments d'information, mais cette documentation est parfois très difficile à obtenir.
- Des **rapports d'incidences ou des études d'incidences** sont parfois obligatoires, selon l'importance des projets urbanistiques en jeu, mais :
- **Des demandeurs tentent d'éviter de devoir réaliser une évaluation appropriée des incidences.** Pour contourner l'obligation, des projets sont adaptés ou «saucissonnés». Par ex. demander la construction de deux petits parkings plutôt que d'un grand pour échapper à l'obligation. La loi n'est parfois pas très claire et est donc interprétée de différentes manières.
- **Les études d'incidences sont-elles réalisées de façon indépendante ?** En principe oui, mais quand on sait qu'elles sont payées par les demandeurs de projets, on peut se poser des questions. D'autant plus que le nombre de bureaux d'études agréés est limité et que ce sont donc souvent les mêmes qui sont choisis.
- **Que fait-on des études d'incidences ?** Il faut tout d'abord savoir que l'autorité qui décide n'est pas liée par les conclusions d'une étude ou d'un rapport. En outre, on constate que même

si les dossiers sont souvent analysés objectivement et en profondeur, les conclusions se résument parfois (est-ce intentionnel ?) en des recommandations qui laissent la porte ouverte à des décisions qui peuvent aller à l'encontre de ce qui est recommandé.

- **Contester une décision: le parcours du combattant.** En cas de désaccord avec une décision, les citoyens ont la possibilité d'adresser un recours. Mais les citoyens sont souvent perdus dans le dédale juridique et procédural. Ce sont souvent des bénévoles qui n'ont guère de moyens financiers ni de temps et ils doivent lutter contre des professionnels. David contre Goliath...
- **Pressions partisans**  
Les citoyens sont parfois bien surpris de constater que le jeu démocratique normal est faussé par des décisions prises au niveau des partis au pouvoir : « tu me laisses faire ceci et en échange je ne m'opposerai pas à ce que tu fasses cela ! » Où est l'intérêt général dans de tels marchandages ?
- **Le contrôle des décisions**  
L'administration manque de moyens pour vérifier le respect de la législation et des décisions prises ; les petits malins en profitent !

## L'importance de l'action citoyenne

Tout ceci montre l'importance d'un contre-pouvoir indépendant, politiquement et économiquement. Le mot « pouvoir » doit cependant être bien compris : sauf à s'engager dans la voie de la démocratie directe, les habitants ne possèdent pas de pouvoir décisionnel ; ils ne peuvent qu'être attentifs à la manière dont se construit leur ville, à attirer l'attention sur le respect de la législation urbanistique et la protection de l'environnement ; ils doivent dénoncer la mainmise des promoteurs immobiliers quand ceux-ci ne sont guidés que par leur intérêt personnel ; la mission des habitants est de penser la ville dans la perspective du long terme (ce que le pouvoir politique a bien de la peine à faire tant il est obnubilé par les prochaines élections et tant il est soumis au diktat des partis). **Le pouvoir démocratique existerait-il sans la critique du pouvoir ?** C'est le rôle des associations d'habitants de soutenir l'action citoyenne par ce qu'on appelle **l'éducation permanente**. Il s'agit d'un travail d'accompagnement de longue haleine, réalisé avec de bien maigres moyens et le plus souvent par des bénévoles ; il se révèle parfois bien difficile tant les matières deviennent techniques et tant il est malaisé d'avoir une vue transversale des problèmes. C'est pourtant le rôle de l'ACQU !

# LE MÉTRO NORD-SUD : DE L'ART D'ÉVITER LES CHOIX FONDAMENTAUX

Les lecteurs de la dernière LETTRE n°89 ont eu l'occasion de lire différents avis sur la future ligne de métro Nord-Sud, ce projet pharaonique qui devrait en 2024 relier la station Albert (à Forest) à la station Bordet (à Evere) ; et qui dans un avenir bien éloigné (2040 ?) serait prolongé dans Uccle.

Rappelons ici brièvement l'étendue de ce projet :

- la transformation de la ligne de semi-métro Albert - gare du Nord en métro proprement dit, ce qui implique que les trams 3, 4 et 51 auront leur terminus à la station Albert ;
- la modification des stations entre Albert et la gare du Nord et en particulier de la station Lemonnier remplacée par une station Constitution à créer ;
- le creusement, à 30 m de profondeur, de 5 km de métro et de 7 stations entre la gare du Nord et Bordet.

Le coût total des travaux est estimé à 1,8 milliard. Et l'on sait bien que dans ce genre d'opération complexe et longue, les budgets annoncés sont systématiquement dépassés.

Notons ici que le coût de construction d'un kilomètre de métro équivaut à l'aménagement de 7 à 10 kilomètres de tram en site propre. C'est dire que le coût des 5 km nouveaux entre la gare du Nord et Bordet permettrait de réaliser entre 35 et 50 km de tram en site propre; solution alternative qui apporterait des réponses mieux adaptées aux besoins de transports du nord de Bruxelles.

Voilà un investissement démesuré pour un projet à l'efficacité aléatoire, déjà largement contesté. Différentes études démontrent bien que d'autres solutions sont possibles et réalisables, à un moindre coût et pour une meilleure efficacité. Elles passent par un développement du réseau de surface et l'aménagement de sites propres ; ce qui implique de fait une limitation de la circulation automobile et de son stationnement .

Il n'y a pas que les « ayatollahs verts », et autres « doux rêveurs » pour remettre en cause le métro nord - sud. La très sérieuse Union Internationale

des Transports Publics (UITP) met également en cause ce choix du métro. Son analyse, très fouillée, (1) montre que ce métro ne sera pas rentable en raison d'une fréquentation insuffisante. En effet, le seuil de 10.000 usagers par heure et par sens, nécessaire pour justifier une ligne de métro, ne sera pas atteint, ni sur le tracé Nord, et encore moins à Uccle. Et même l'ancien patron de la STIB a exprimé des réserves sur ce projet; se demandant en outre quels sont les intérêts qui pourraient justifier ce projet pharaonique. (2)

L'argument développé «... c'est en souterrain que les lignes de transport en commun sont les plus efficaces, car elles ne subissent jamais les aléas de la circulation »(3) part du postulat que la circulation des voitures est considérée comme un élément inévitable que les politiques n'osent remettre en cause ; une variable qu'il serait impossible de faire évoluer.

C'est bien là que nos décideurs politiques manquent d'une vision prospective. Les autorités, en particulier communales, font preuve d'inertie, voire d'obstruction dès qu'il s'agit de prendre des mesures destinées à limiter la circulation automobile pour faciliter la circulation des trams et bus; on préfère développer une stratégie de l'évitement des choix fondamentaux; on se contente de mesures de « greenwashing » minimales et de circonstance : quelques sites propres pour les trams, des couloirs bus, des trottoirs élargis, des pistes cyclables, etc ... mais seulement là où cela ne gêne pas les automobilistes, et rien de plus.

Dans cet état d'esprit, le métro apparaît comme une réponse simple et apparemment consensuelle, qui permet de ne rien modifier à cet état de fait; quel qu'en soit le coût (pour les contribuables) et l'efficacité supposée pour les usagers.

Seul un arbitrage posé par les politiques amenant à réduire l'emprise de l'automobile (diminution des places de stationnement, réduction ou déviation de la circulation) permettrait d'aménager des sites propres indispensables.

Et il est d'autant plus impératif de limiter la circulation automobile, qu'elle est également

source d'une pollution atmosphérique excessive (en Europe, 500.000 décès prématurés dus à la pollution). A terme la raréfaction des énergies fossiles rendra l'usage de la voiture obsolète et la voiture électrique n'apportera pas pour autant une solution adéquate. Pourquoi dès lors construire à grands frais une ligne supplémentaire de métro, investissement pour 100 ans ou plus, qui grèvera les générations futures ?

Contrairement à l'assertion simpliste «... il est grand temps de doter Bruxelles d'un métro digne d'une capitale européenne...»(3), il est surtout indispensable de mener à Bruxelles une politique

de mobilité cohérente; à rendre les transports en commun performants et attractifs, (à l'image des lignes 3 et 4) ; ce qui implique de facto une limitation de l'usage de l'automobile.

Voilà qui demande une bonne dose de courage politique et une vision à long terme, une denrée plutôt rare par les temps qui courent.

*François Glorie*

(1) Le rail, clef de la mobilité à Bruxelles. P. Laconte et C. van den Hove, FFUE 2016

(2) in La Libre Belgique, 4 novembre 2016

(3) in La Lettre n°89, page 5

## LA STIB CONTINUE A ROULER AU DIESEL !

Il existe depuis le 2 mai 2013 une réglementation assez peu connue mais dont l'intitulé révèle toute l'importance : le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, en abrégé le COBRACE.

**Une disposition du COBRACE interdit à la STIB d'acquiescer encore après le 1<sup>er</sup> janvier 2015 des bus fonctionnant au diesel, et ce pour des motifs évidents de protection de l'environnement. Le contrat de gestion de la STIB prévoit d'ailleurs explicitement à l'avenir le recours à des bus fonctionnant au gaz naturel comprimé.** Chacun sait en effet que le diesel est nocif pour le système respiratoire et qu'il provoque des cancers pulmonaires. **Or, une proposition d'Ordonnance a été déposée le 12 juillet 2016 par la majorité de l'exécutif bruxellois pour modifier rétroactivement cette disposition en vue de légaliser les commandes par la STIB de bus hybrides, c'est-à-dire roulant aussi bien au diesel qu'à l'électricité.** Et il faut savoir que ces bus rouleront essentiellement au diesel en raison de leurs fréquents freinages.

Quant aux quelques bus fonctionnant encore actuellement au gaz, ils ne seront pas renouvelés. Pourquoi ce revirement inattendu ? Si l'on en croit la presse qui relate les déclarations des uns et des autres, c'est parce que le gaz est « une option qui n'a pas été retenue par le gouvernement », selon le ministre Smet, qui a également écarté la piste électrique, en tout cas à court terme. La raison serait que rouler au gaz est plus cher que rouler au diesel. Autrement dit, l'équilibre financier de la STIB ne s'accommode ni du gaz ni de l'électricité ! Selon l'opposition parlementaire, ceci signifie que pendant les 15 prochaines années, la qualité de l'air

à Bruxelles va s'en ressentir. C'est une évidence mais elle ne semble pas perturber ceux qui nous gouvernent. **Au-delà du respect de la population, notre Gouvernement fait même un mauvais choix financier tant il est clair que sa décision aura une forte incidence sur le coût de nos soins de santé, plus grande que le surcoût de bus au gaz.**

Voilà comment on fait un pas en arrière dans notre politique environnementale. Et ceci à l'heure où notre pays prétend promouvoir le développement durable... En Norvège et aux Pays-Bas (pour 2025), en Allemagne pour 2030), à Paris (pour 2020)... la décision de bannir le diesel est déjà prise ; en Flandre, les partis flamands viennent de prendre la même direction (Le Soir 25 et 29 nov.) La STIB ne pourrait-elle maintenir l'option gaz et ou électricité, quitte à ce que la Région bruxelloise intervienne dans le surcoût, ou que le tarif de la STIB en tienne compte ?

Pour être un peu plus complet, signalons que le Conseil d'Etat a été interrogé sur la modification proposée. Il ne s'est cependant prononcé qu'après une analyse formelle du texte. Ceci signifie que le débat n'est pas terminé : si la modification est votée, elle pourrait être attaquée sur le fond, et plus particulièrement sur le respect du principe de standstill imposé par le droit européen de l'environnement, c'est-à-dire de vérifier si la nouvelle législation n'affaiblit pas l'existante, concrètement de voir si le recours aux bus fonctionnant au diesel provoquera ou non une détérioration de notre environnement et de la qualité de l'air.

*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 UCCLOIS »

Depuis quatre 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 ascensionnelle 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

mail : kther@belgacom.net

**Marie -Gabrielle De Brouwer**

tél : 02.374.85.54

mail : mgdb62@gmail.com

**Jean Leseul**

tél : 02 3750629

mail : jean.leseul@belgacom.net

**Pour les quartiers durables**

Susan Wild  
Saint-Job

Xavier Retailleau  
Oxy 15 /Oxy durable

# PLAINTES CONTRE LA REGION BRUXELLOISE :

## LA SANTE AVANT TOUT

La COP 21 (Conférence de Paris en décembre 2015), ainsi que la COP 22 (conférence à Marrakech en novembre 2016) montrent à quel point les problèmes liés au réchauffement climatique sont plus que jamais à l'ordre du jour.

Les pollutions « carbone » sont visées en priorité. Mais, si elles engendrent une déréglementation climatique importante, elles sont également responsables de nombreuses maladies, comme le souligne le Professeur Dominique Belpomme dans son dernier livre : « Comment naissent les maladies... » Il y met en évidence, études scientifiques à l'appui, les liens qui existent entre les pollutions de toutes sortes et les maladies telles le cancer, le diabète de type 2, l'obésité, les maladies cardio-vasculaires mais aussi l'autisme et la maladie d'Alzheimer.

**Les citoyens sont de plus en plus agressés, le plus souvent, d'ailleurs, sans le savoir, par toutes ces pollutions chimiques qui changent notre environnement.**

**Certains s'en inquiètent et réagissent : à Bruxelles,** en septembre 2016, on a pu lire dans les médias que cinq Bruxellois avaient porté plainte contre la Région bruxelloise qui n'a pas suffisamment agi pour réduire la pollution au dioxyde d'azote émise par les moteurs diesel et toxique pour l'appareil respiratoire.

Ils demandent à la justice d'obliger la région « à établir un plan contre la pollution de l'air conforme aux règles européennes », avec des mesures détaillées, un calendrier et une analyse d'impacts car ils se disent inquiets pour leur santé et celle des générations à venir, les maladies pulmonaires augmentant.

Tous les pays sont concernés par ce fléau « pollution chimique ». Et des plaintes similaires ont été notamment déposées par des associations en Flandre, mais également aux Pays-Bas et en France.

Dans un autre ordre d'idées, **à La Haye,** a eu lieu les 15 et 16 octobre 2016, un « faux-procès », contre la firme Monsanto devant un tribunal international, accusée de « violations des droits humains, crimes

*contre l'humanité et écocide (voir Le Monde du 14 octobre 2016).*

Tout au long de ces dix dernières années, nous avons, nous aussi, attiré l'attention sur les dégâts provoqués par cette pollution à multiples visages qui tue à petit feu (pollution de l'air, de l'eau, le bruit, les ondes...) et change les paramètres de la vie sur terre..

### Alors quoi faire ? Le citoyen peut-il, à lui tout seul, régler ces dérives environnementales ?

Non bien sûr. Il y a fort à parier que sans l'intervention des politiques nationales et internationales, sans la mise en place de contraintes de la part des élus, les étapes pour y parvenir seraient longues. A propos de la plainte déposée par les Bruxellois, Madame Frémault, lors de son intervention sur une chaîne de télévision, a mis en avant le plan régional 2020-2030 « Air-Climat-Energie ». Nous devons donc attendre...

Par ailleurs, le plan régional bruxellois sera-t-il suffisant pour permettre une amélioration sensible de la qualité de l'air à Bruxelles ? Les compétences administratives ressortissent parfois du Fédéral ou des communes.

Par exemple, questionné il y a quelques semaines par un Bruxellois **sur le survol de Bruxelles,** M. Bellot, Ministre Fédéral de la Mobilité a donné cette réponse :

« Depuis près de 15 ans, tous les Ministres de la Mobilité qui se sont succédés ont tous tenté d'y apporter une réponse, mais ce fut sans succès.

En aviation, plus que dans tout autre domaine, il y a de nombreuses et longues étapes à respecter, à valider dans un contexte réglementaire à la fois précis, complexe, élaboré par diverses autorités régionales, fédérales, internationales.

Si l'on veut, dans ce dossier en particulier, obtenir une solution équitable et durable, il est essentiel qu'en plus des aspects purement techniques et opérationnels, les aspects juridiques, environnementaux, politiques, institutionnels et écono-

miques soient aussi considérés. C'est la condition sine qua non pour réussir. ».

**Dans le domaine du trafic automobile**, la plupart des infrastructures publiques, en ville, sont faites en fonction de la voiture, vecteur de pollution. Les rues sont devenues des parkings et des autoroutes, sans véritablement se soucier de la vie de l'habitant. Sont souvent oubliées les personnes à mobilité réduite, les piétons et les personnes roulant à vélo qui doivent subir la pollution « carbone » d'une circulation intensive.

N'y a-t-il pas urgence à créer des rues cyclables (telles que définies par le code de la route), afin de permettre une mobilité douce dans des rues moins polluées ?

## En conclusion :

Combien de temps et d'argent faudra-t-il à ceux qui nous gouvernent pour rendre, notamment dans certains quartiers densément peuplés, un espace public, un lieu de vie, où la santé l'emporte sur la pollution, où le respect de l'être humain l'emporte sur la machine ?

La volonté de changement de comportement de la part des citoyens doit être accompagnée par un regard nouveau des fonctionnaires et élus en matière d'aménagement de l'espace public. Cela contribue aussi à une diminution des pollutions et à une meilleure qualité de vie.

Et comme on l'a vu en introduction, certains citoyens, dont le professeur Belpomme d'ailleurs, avancent l'idée de considérer « le crime contre la santé » comme « crime contre l'humanité ». C'est peut-être le début d'une vraie prise de conscience de chacun d'entre nous...

Xavier Retailleau  
Administrateur

# PRÉSENTATION DU COMITÉ OPHEM & C°

***Nous continuons le tour de nos comités membres. OPHEM & C° est particulièrement actif ! C'est normal car il y a là de nombreux projets urbanistiques. Mais heureusement que Yvette LAHAUT veille au grain et que le comité compte parmi ses membres Pierre GOBLET, administrateur à l'ACQU. Faisons connaissance :***

*Yvette, vous êtes la fondatrice et toujours l'animatrice du Comité OPHEM & C°, pourriez-vous nous dire quel est son périmètre pour que tous les Ucclois le situent bien ?*

***Vous trouverez la carte ci-après.*** Elle montre que nous couvrons une zone à gauche et à droite de l'extrémité de la rue de Stalle, quand elle croise la rue de l'Etoile.

*Ceci étant clarifié, il serait intéressant de savoir quand et pourquoi ce Comité est né ?*

Ce comité de quartier a vu le jour le 5 décembre 1999 à la suite d'une fermeture de la rue de Stalle qui a eu pour résultat de dévier toute la circulation automobile dans les rues adjacentes. La fermeture n'a été que temporaire mais notre comité est devenu permanent ! Et non sans raison car les conducteurs pressés avaient pris l'habitude d'emprunter nos paisibles rues. Nos rues ne sont pas

prévues à cet effet, elles n'ont pas pour vocation de subir un tel charroi ; parcourues de sources d'eau, on ne compte plus les affaissements du sol, les ruptures de canalisations, les bris de vitres, les fissures dans les murs, les trous dans le revêtement, etc...

Notre quartier est voué principalement à l'habitat, mais comme il est traversé par la rue de Stalle, voie d'entrée et de sortie pour le sud de Bruxelles, il subit une intense circulation de voitures et de camions, avec les nuisances qu'on imagine aisément : bruit – pollution atmosphérique – danger dû à la vitesse non appropriée ...

**A l'origine, l'objectif quasi exclusif du Comité était d'assurer une plus grande sécurité et un environnement agréable dans notre quartier.**

Nous avons donc demandé à la Commune de prendre des mesures et elle en a pris : interdiction de circulation pour les camions de plus de 5,5 T., réaménagement du bas de la rue Egide van Ophem et sa mise en sens unique avec places de parking des deux côtés, réaménagement du croisement de la rue de l'Etoile et de la rue des Myosotis afin de dissuader l'entrée de gros camions dans notre quartier, placement de bollards et de plateaux surélevés, amélioration de l'éclairage public, etc...



Yvette Lahaut (ph. Léon Craps)



Nous avons été satisfaits car cet aménagement a bien amélioré notre qualité de vie.

*Donc tout allait pour le mieux ?*

Oui et non.

Oui, car il est vrai que cette action a fait que les habitants se sont mutuellement découverts. Dès le début, nous avons organisé une brocante annuelle dans un quartier qui n'avait jamais connu cela ; en septembre 2016 nous en sommes à la 17<sup>ème</sup> édition !

Non, car notre quartier est soudain devenu la proie de promoteurs immobiliers voraces qui ont découvert qu'il existait encore – oh horreur ! – des espaces verts, des zones qui aspirent à être bétonnées. Je ne conteste pas que, puisque nous sommes en ville – et aujourd'hui plus que hier – une certaine densification est inéluctable. Mais la difficulté est de trouver un équilibre entre ce désir de sauvegarder des coins de verdure et cette nécessité de loger de nouveaux habitants ; un peu de nature en ville n'est pas un luxe pour riches ; c'est nécessaire à l'harmonie de tous.

Depuis une quinzaine d'années, nous luttons, nous ne nous avouons pas vaincus, afin de sauvegarder quelques coins de verdure et nous attirons systématiquement l'attention sur le danger d'imperméabilisation du sol s'il est trop bétonné. Hélas - faut-il le préciser ? – les promoteurs sont le plus souvent gagnants.

*Sans entrer dans le détail, quelques dossiers emblématiques ?*

Puisqu'on vient de parler du **risque d'inondation**, on devrait mentionner toutes les constructions qui risquent d'accroître la quantité d'eau dans ce qui est un fond de vallée, mais épinglons seulement **l'aménagement de la plaine du Bourdon** où passe le Geleysbeek. Nous avons participé à l'examen du Plan Régional Nature de la Région et du Plan Eau, et nous avons demandé et obtenu un schéma directeur pour ce site ; nous avons aussi collaboré avec l'AED pour le réaménagement de la rue de Stalle sous laquelle coule l'Ukkelbeek. Il faut savoir que les inondations sont fréquentes et on se souviendra encore longtemps de celle d'août 2011.

L'appétit des promoteurs s'est également aiguisé à Calevoet dans « Les Hauts-Prés » où un terrain voué à la mixité s'est transformé en un lieu de logements coûteux qui verra bientôt arriver le centre néerlandophone Candelaershuys, des bureaux et un Bioplanet. Adieu à la plaine de jeux et à son chalet que nous aurions aimé y conserver !...

Autres dossiers : la démolition suivie de **la reconstruction des locaux du Royal Uccle – Sports** ; le parking y pose toujours problème ... ; la saga **Marconi** pour désigner le lieu où la STIB veut construire un **dépôt de trams**, de nouveau sur des terres marécageuses ; actuellement nous travaillons au dossier en cours d'instruction pour agrandir – démesurément – le parking situé au bout de la rue de Stalle.

Que de problèmes, Yvette ; tout ceci vous rendrait-il pessimiste ?

Oh non, sinon autant ne plus rien faire ! Et d'ailleurs nous avons des endroits merveilleux : nous avons la chance de compter dans nos environs la réserve du Keyembempt, le moulin du Nekkersgat y attenant et rénové par la Commune, la très belle chapelle de Stalle, et encore quelques bâtiments anciens auxquels nous sommes attentifs.

Et l'ACQU dans tout cela ? Nous n'en avons pas encore parlé !

C'est vrai, mais l'ACQU est tellement présente que j'oublie de la mentionner. **Notre Comité en est devenu membre dès 2001.** La raison en est que devant le nombre et la complexité des dossiers, notre Comité a estimé que nous serions plus forts et mieux entendus au sein de la fédération ucquoise des comités de quartier, et que nous pourrions bénéficier de son aide.

J'ai mentionné plus haut l'aménagement de la zone qui entoure le Bourdon : nous avons à l'époque collaboré avec l'ACQU et avec IEB (Inter-Environnement Bruxelles), travail qui a abouti à la brochure « *Calevoet, un quartier sous pression* ». A l'époque, la zone de Calevoet et du Bourdon n'avait pas encore de Comité spécifique.

En guise de conclusion, pourriez-vous nous dire quelques mots concernant votre structure actuelle et quels sont aujourd'hui vos objectifs ?

Bien évidemment, nous avons perdu quelques collaborateurs des premières années, mais nous avons la chance de pouvoir compter sur le soutien éclairé de Pierre Goblet, par ailleurs administrateur à l'ACQU, sur Philippe Delaunoy, notre nouveau trésorier, sur Philippe d'Hooghe, informaticien, et depuis le début nous avons trois abeilles besogneuses et efficaces : Patricia Gandibleux - Vandeborne, Stéphane Killens et Patrick Smits. Mais il va de soi que nous sommes ouverts à toute nouvelle collaboration qui se proposerait.

J'ai oublié de le signaler, mais avec quelques personnes des environs (Jacques, Thérèse, Françoise, Noël, André, Paul, ...) nous avons publié pendant quelque temps une feuille de chou qui s'appelait « *L'envol du Bourdon* » pour conscientiser les habitants du quartier aux risques des constructions annoncées et prévisibles dans ce « bas d'Uccle ». Quant à définir nos objectifs, je pense pouvoir dire qu'ils ont dépassé ceux qui existaient à l'origine. Plus exactement je dirais que **nos objectifs actuels dépassent la sécurité et l'environnement du début. Ce quartier reste soumis à de multiples pressions : celle du charroi amené par la circulation dans la rue de Stalle et celle de l'installation de nouvelles grandes surfaces (Aldi et Lidl). Mais nous essayons aussi de réduire au maximum la minéralisation des sols, vecteur de futures inondations. Nous nous efforçons également de préserver les témoins de notre passé champêtre.**

UCCLE

### Quand Stalle déborde sur Van Ophem

Un nouveau comité de quartier est né à Uccle. Constitué des habitants de la rue Egide Van Ophem et de ses environs, il souhaite faire pression auprès des autorités communales pour endiguer le flux croissant de circulation dans un quartier.

"Cela a commencé avec la construction du ring et de sa sortie Drogenbos", explique Laurent Vanhaelen, président de la nouvelle association. "Pendant le réaménagement de la rue de Stalle, la circulation fut déviée par notre quartier. Cela amena de nombreux conducteurs à préférer par la suite le détour par notre quartier. Maintenant, cela fait bientôt un an que des travaux sont entrepris dans la Grote Baan et que camions et voitures sont déviés par nos rues.

On ne compte plus les bordures enfoncées, branches d'arbres arrachées, fissures dans les maisons et sommeils perturbés. En outre, la vitesse excessive constitue un danger permanent pour ce quartier voué à l'habitat et dont le gabarit des rues ne correspond pas à ce type de trafic".

Les revendications sont claires. "Nous demandons un carrefour réaménagé et surélevé au croisement Van Ophem/Myosotis (juste devant la crèche), un éclairage accru, la mise en zone 30, le placement de bollards (poiteaux en fonte) pour protéger les piétons, des panneaux limitant le tonnage des camions, ainsi que des oreilles (avancées de trottoirs) au carrefour Myosotis/Etoile et à hauteur du home Brugmann".

### Carrefour surélevé à Van Ophem/Myosotis

L'échevin ucquoise des Travaux publics Marc Cools avait répondu présent à l'invitation des riverains (un samedi à 20 h.). Il a donné quelques précisions sur ce qui va et pourrait être fait par la commune pour rendre à ce quartier sa vocation première.

"On prévoit d'aménager un plateau surélevé au carrefour Van Ophem/Myosotis en 2001 avec création d'un passage pour piétons et renouvellement de l'éclairage", annonça Marc Cools. "Les trottoirs seront aussi refaits dans l'avenue Van Ophem sur le tronçon Myosotis-Stalle. Différents arbres seront élagués au début de l'année prochaine. Quant à la création d'oreilles au carrefour Etoile/Myosotis, le projet est à l'étude. En revanche, en ce qui concerne un

aménagement de l'artère en zone 30, cela dépend du ministère des Communications. Or, vu l'affectation de la rue Van Ophem (qui est en partie sur une zone mixte d'industrie), l'idée a peu de chance d'aboutir".

L'échevin a malgré tout promis de s'intéresser au quartier afin que la vitesse y soit réduite. Les premières réalisations concrètes ne devraient cependant pas voir le jour avant l'année prochaine. Parmi les riverains, nombreux étaient ceux qui auraient aimé des mesures immédiates comme la pose de panneaux de limitation de vitesse (mais là, il s'agit d'une compétence qui ne dépend pas des Travaux publics).

Julien SEMNINCKX



Une cinquantaine de riverains revendiquent une plus grande sécurité aux abords de leur maison



Le comité à l'origine de l'association de quartier "Ophem & Co"



Pour 2001, un carrefour surélevé devrait apparaître au carrefour Van Ophem/Myosotis

12  
VLAN-1-08/03/2000

# 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

Emmy STRUYVEN, av. de la Ferme Rose,  
12 (b.3)  
02.345.71.07 - struyven.brochart@gmail.com

### 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)

### 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 (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 – 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](http://www.acqu.be)

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : [acqu.asbl@gmail.com](mailto:acqu.asbl@gmail.com)

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

8.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

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

