

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 94 décembre 2017

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

• LES PLANS DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES	2
• BRUXELLES - MOBILITE	3
• LA MISE EN PLACE DES PDS SUR LE TERRAIN	4
• LA CONTRIBUTION DE LA COMMUNE	6
• L'ÉCOLE SAINT PAUL-REGINA	7
• LA MOBILITÉ DOUCE À L'ÉCOLE SAINT-JOSEPH BOONDAEL	8
• L'ÉCOLE COMMUNALE DE VERREWINKEL	10
• ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE DU VÉLO DANS LES ÉCOLES UCCLOISES	11
• LA GARE « UCCLOISE » DE LINKEBEEK	14
• OÙ EN EST-ON DANS LE DOSSIER DE L'HIPPODROME ?	18
• LE SURVOL DE BRUXELLES : LA SITUATION ACTUELLE	20
• DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE : UNE ACTION DE SENSIBILISATION DES QUARTIERS DURABLES « OXY 15 / OXY DURABLE » ET « SAINT-JOB »	22
• RETROUVEZ PLUS DE 900 RESSOURCES DURABLES PRÉSENTES À UCCLE !	23



LES PLANS DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES

EN GUISE D'INTRODUCTION :

L'ACQU a organisé une rencontre de directeurs ou responsables mobilité d'établissements scolaires d'Uccle pour parler des Plans de Déplacements Scolaires en leur faisant rencontrer différents acteurs qui participent à leur mise en œuvre. Cette réunion s'est tenue la matinée du mardi 24 octobre à la salle Boetendael et a rassemblé une trentaine de personnes.

L'idée était donc d'inciter les directions d'établissements scolaires situés sur le territoire d'Uccle de se confectionner un Plan de Déplacements Scolaires (PDS), cet outil qui vise à créer, dans chaque école, les mesures appropriées pour aboutir à une gestion durable des déplacements.

Trois objectifs sont recherchés : (1) sensibiliser les élèves et leurs parents à la mobilité ; (2) améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école ; (3) changer les habitudes de déplacements en réduisant l'usage de la voiture et donc rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements.

Les PDS existent depuis 2006 et sont destinés à tous les établissements (fondamental – primaire

– secondaire). Actuellement, près d'un tiers des établissements ucclais en ont un.

La 1^{ère} démarche était de s'assurer le concours de Bruxelles – Mobilité, c'est à dire l'administration régionale de la mobilité, de la commune d'Uccle, ainsi que d'une des deux asbl (Coren ou Good Planet Belgium) chargées par Bruxelles – Mobilité d'aider à la réalisation des PDS. Et pour convaincre les établissements qui n'ont pas encore de Plan, rien de tel que de demander à ceux qui en ont de venir témoigner. Cette manière de travailler permet d'expliquer par la pratique quelles sont les difficultés pour aboutir mais aussi quels sont les bienfaits d'un pareil Plan. Les exemples concrets sont plus convaincants que les explications théoriques.

L'étape suivante consistait à inviter les directions d'établissements scolaires à assister à une réunion au cours de laquelle les uns et les autres se sont exprimés, certains en posant des questions et d'autres en y répondant grâce à leur expérience. Un des intervenants a relaté une enquête toute récente sur la pratique du vélo pour se rendre à l'école.



Monsieur Marc Decastiau, directeur de l'école St-Joseph Boendael présente avec enthousiasme les différents projets initiés. photo: ACQU

Ne nions pas qu'il y a plusieurs freins à la confection d'un PDS. Tout d'abord les directeurs et les professeurs sont déjà surchargés de travail ; alors passer encore du temps à voir comment les élèves pourraient arriver à l'école ... ! Ensuite ils ne voient pas comment concrètement s'y prendre et craignent de toute façon de ne pas arriver à un résultat. C'est pour répondre à de pareilles objections qu'une réunion pouvait montrer son utilité.

Les textes qui suivent résument brièvement ce qui s'est dit.

Globalement, du côté « négatif », on peut en retenir que l'investissement au cours de la 1^{ère} année n'est pas négligeable, qu'il ne faut pas se lancer seul dans l'aventure mais s'impliquer à plusieurs (direction ou professeurs, parents d'élèves, élèves des classes terminales), qu'il n'y a pas une

formule toute faite qui peut servir à tous les établissements, ne serait-ce que parce que chaque établissement est situé dans un environnement géographique déterminé, qu'il compte beaucoup ou peu d'élèves, etc...

Mais le côté « positif » est quand même gagnant ! Même des écoles situées en zone très urbanisée arrivent à un résultat encourageant. C'est le recours au vélo qui est le plus souvent cité. Bien mieux : demander le concours d'élèves se révèle essentiel : ils ont plus de temps que leurs professeurs, sont souvent demandeurs en la matière et ils connaissent bien leur quartier ; sans parler de leur valorisation.

Si notre travail aboutit à la création de quelques PDS, il aura été utile.

BRUXELLES - MOBILITE



Bruxelles Mobilité soutient vos actions d'amélioration de la mobilité et de sécurité routière dans les écoles !

*Tant pour améliorer l'accessibilité des établissements scolaires et assurer la sécurité des élèves que pour sensibiliser les élèves et leurs parents à des comportements de mobilité durable, Bruxelles Mobilité invite, depuis plus de 10 ans, les écoles situées dans la Région de Bruxelles-Capitale à mettre en place **un Plan de Déplacements Scolaires**. Depuis lors, plus de 300 écoles se sont déjà lancées dans la démarche.*

Bruxelles Mobilité coordonne l'ensemble de cette démarche et a mandaté les associations COREN et Good Planet, afin d'aider les établissements scolaires à organiser leur propre Plan de Déplacements Scolaires et d'assurer un soutien pédagogique et logistique lors de la première année de mise en œuvre.

L'objectif des PDS est d'atteindre une gestion durable de la mobilité des écoles bruxelloises

Pour découvrir ce qu'est un PDS et les aides à votre disposition, rendez-vous sur le site de Bruxelles-Mobilité à l'adresse suivante : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/pds>



Photos : Bruxelles-Mobilité

LA MISE EN PLACE DES PDS SUR LE TERRAIN



Coordination Environnement (en abrégé **COREN**) est une association fondée en 1994. Elle rassemble un savoir-faire, des compétences et des professionnels de l'environnement qui ont pour vocation :

- La sensibilisation des acteurs de notre société (les citoyens et les ménages, les établissements d'enseignement et de formation, les administrations publiques, les entreprises...);
- L'éducation des générations futures notamment via les outils d'éducation ;
- La mise en place et la formation aux outils de gestion environnementale (audits, ISO 14001, EMAS, système de gestion efficace sur mesure, plan de déplacements).

C'est à ces différents titres qu'elle a été chargée par Bruxelles-Mobilité d'assurer une partie de l'accompagnement de terrain des PDS.

Comment mettre en place un Plan de Déplacements Scolaires au sein de l'école ?

Depuis la création des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) en 2006 par Bruxelles Mobilité, vingt-six écoles maternelles, primaires et secondaires (francophones et néerlandophones) de la commune d'Uccle sont inscrites dans cette démarche. Ces écoles en PDS ont engagé une réflexion sur leur mobilité et ont mis en place des actions concrètes afin d'améliorer l'accessibilité de l'école, d'assurer la sécurité des élèves et la

convivialité aux abords de l'école, et de sensibiliser les élèves et leurs parents à une mobilité plus durable.

Déroulement d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS)

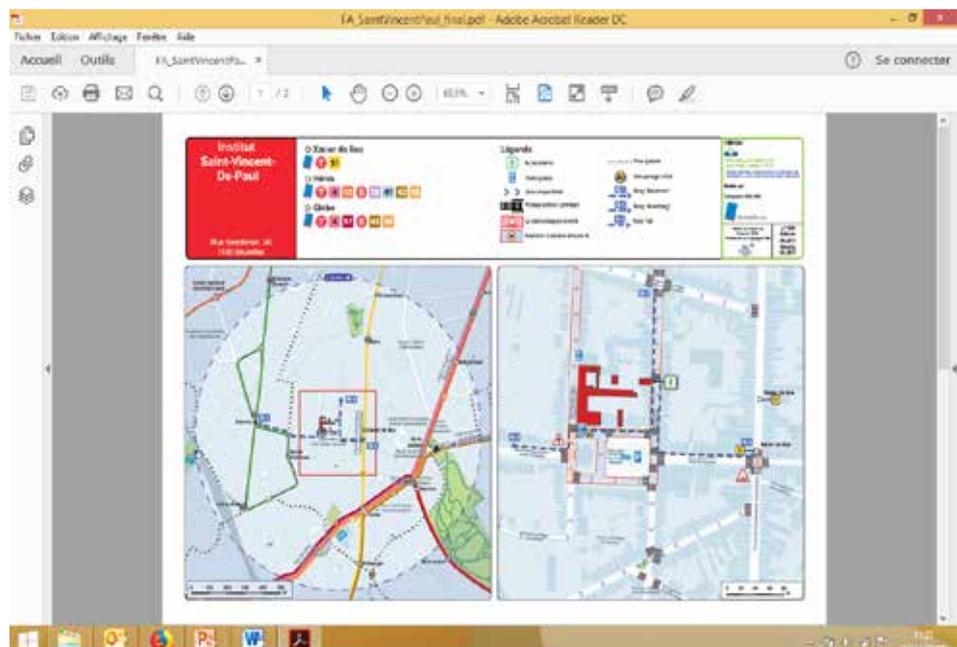
Les écoles qui souhaitent intégrer la dynamique régionale des PDS s'inscrivent auprès de Bruxelles Mobilité dans le courant du mois de mars-avril, pour démarrer le projet en septembre de l'année scolaire suivante. La première année du projet est consacrée à la mobilisation des acteurs et la mise en place des outils de pilotage des PDS. Elle se déroule en quatre étapes (Fig. 1):



Figure 1 : Déroulement de la première année du Plan de Déplacements Scolaires

1. La création d'un **groupe de travail** au sein de l'école : il s'agit d'un petit groupe qui est porteur du projet mobilité au sein de l'école. Idéalement, il est constitué d'enseignants, de la direction, de parents et/ou d'élèves.
2. La réalisation d'un **diagnostic mobilité** : une fois le groupe de travail constitué, celui-ci est accompagné pour faire un état des lieux et analyser l'accessibilité de l'école, les infrastructures, le niveau de sécurité aux abords

Figure 2 : Fiche d'accessibilité de l'école. Cette fiche indique toutes les informations utiles pour se rendre efficacement et en toute sécurité à l'école : les différents transports en commun qui desservent l'école, les pistes cyclables, le sens de circulation des rues, les passages pour piétons, les carrefours dangereux, les rangs piétons organisés par l'école, etc. Ce document peut être distribué aux parents et/ou aux élèves en début d'année.



de l'établissement et les habitudes des élèves et enseignants en termes de déplacements (modes de transport utilisés et distances domicile-école). Sur base de cette analyse, un diagnostic est rédigé et une fiche d'accessibilité (Fig. 2) est créée en collaboration avec la STIB.

3. La rédaction d'un **plan d'actions** : sur base du diagnostic, un plan d'actions est réalisé. Quatre champs d'actions sont généralement abordés : la communication/information, l'éducation/sensibilisation, l'organisation des déplacements et l'amélioration des infrastructures. Une fois rédigé, le plan d'action est soumis à Bruxelles Mobilité, qui peut alors apporter un soutien matériel et financier pour permettre la concrétisation des actions.
4. Une **évaluation** : à la fin de l'année, le groupe de travail évalue l'avancement des actions réalisées et réfléchit aux actions à mettre en place l'année suivante.

Accompagnement par une asbl spécialisée

Les écoles qui s'inscrivent dans la démarche des PDS bénéficient d'un accompagnement par une asbl – COREN ou GoodPlanet – tout au long de la première année du projet. L'asbl aide l'école à réaliser chacune des quatre étapes de la démarche et fournit les clés nécessaires pour

pouvoir continuer le projet sans accompagnement les années suivantes. L'asbl joue également le rôle de relais vers les différents partenaires extérieurs (Bruxelles Mobilité, les associations travaillant sur la mobilité, les communes, etc.).

Exemples d'actions réalisées par les écoles

Grâce aux PDS, les écoles ont initié et continuent de mettre en place de nombreuses actions pour améliorer la mobilité scolaire : cours d'apprentissage de la conduite du vélo en toute sécurité, découverte du quartier de l'école et des bienfaits de la marche à pied, animations d'éducation à la sécurité routière, déplacements vers la piscine à pied, installation d'un parking à vélos dans l'école, éducation à la mobilité durable et à l'intermodalité à travers des jeux, apprentissage des techniques de réparation des vélos, visite du dépôt de la STIB, concertations avec la commune pour améliorer les infrastructures aux abords de l'école, installation d'un Kiss & Ride devant l'école, et encore bien d'autres projets (Fig. 3).

Contact :

Caroline Ghyoot – COREN asbl
Rue Van Elewyck, 35
1050 Bruxelles
02/640.53.23

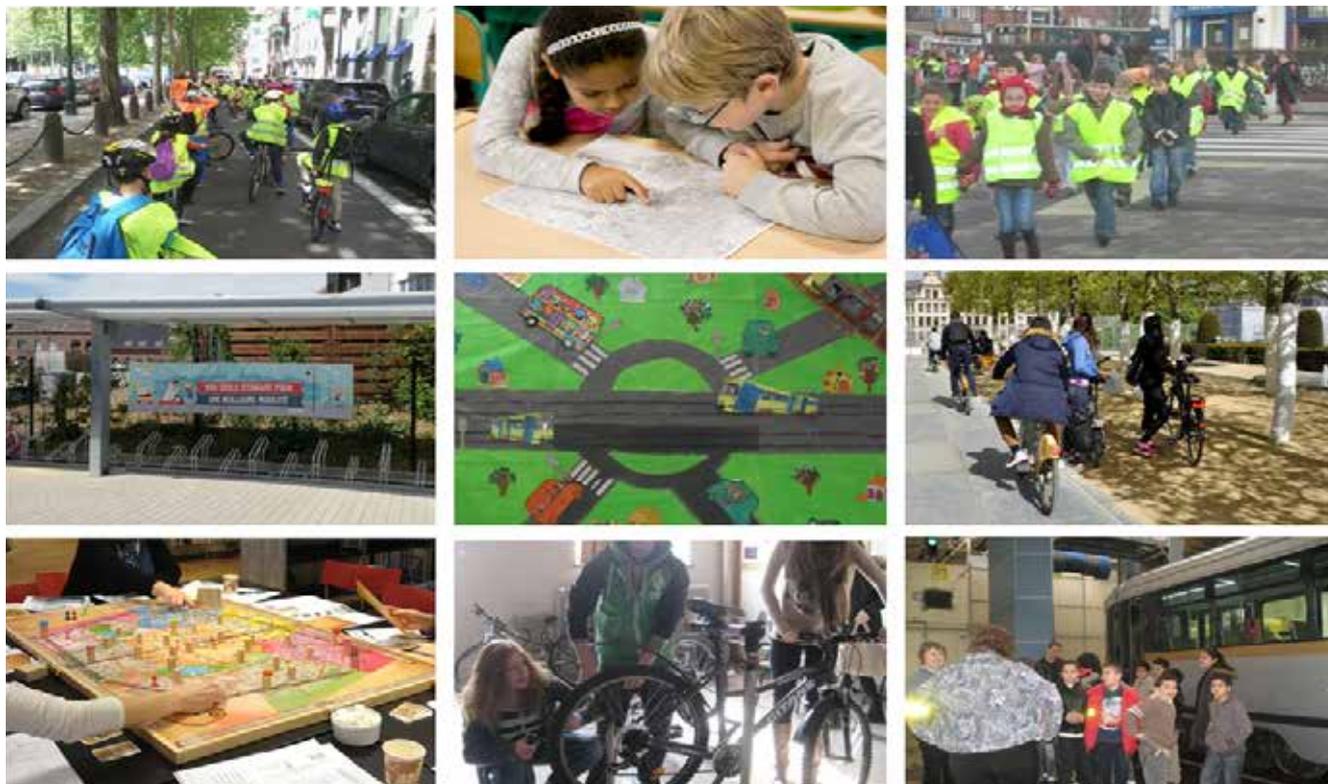


Figure 3: Actions mises en place par différentes écoles bruxelloises dans le cadre de leur PDS.

LA CONTRIBUTION DE LA COMMUNE



GARDIENS DE LA PAIX : NOS ACTIONS MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Intégrés au Service Prévention de la Commune d'Uccle, les Gardiens de la paix sont bien identifiables à leur veste mauve.

Au fil du temps, ils ont développé plusieurs actions liées à la mobilité et à la sécurité. La plupart de ces actions s'adressent directement aux écoles et peuvent être implantées au démarrage d'un PDS ou dans le souci plus général d'améliorer la mobilité et la sécurité autour de l'école.

Les traversées piétonnes

Les Gardiens de la paix et une équipe de 16 Surveillants habilités sous statut ALE assurent chaque jour la traversée devant 22 écoles primaires, de l'enseignement communal et du libre. Ils sont présents au début et à la fin des cours et permettent ainsi aux enfants d'arriver à l'école à pied en sécurité.

Les actions de sensibilisation

Les Gardiens de la paix interviennent régulièrement devant les écoles pour sensibiliser les parents au stationnement correct ou à une bonne utilisation d'un kiss&ride. Ils mènent aussi des campagnes ponctuelles sur des thèmes comme le respect des zones 30 ou le fait d'être visible quand on circule à pied.

Le Pool cycliste

Cinq des Gardiens de la paix forment actuellement un Pool cycliste officiellement reconnu par la Région.

Les écoles qui participent au brevet du cycliste, actuellement au nombre de 6 (soit 12 classes de 5^{ème} primaire), peuvent ainsi compter sur le support du pool pour leurs entraînements et lors du passage de brevet, et ce depuis 2007. Le pool vient aussi en appui aux écoles lors d'entraînements en pré-brevet (avec des classes de 3^{ème} ou 4^{ème}) ou de recyclages en post-brevet (avec des classes de 6^{ème}).

L'engagement du pool ne se limite pas qu'au brevet du cycliste puisque plusieurs écoles bénéficient également de Gardiens de la paix accompagnateurs pour des déplacements en temps scolaire, qu'ils soient réguliers ou ponctuels. Il s'agit par exemple d'aller à la piscine, à la bibliothèque ou au théâtre, toujours à vélo. Il peut aussi s'agir de

balades, d'excursions sportives ou récréatives à vélo.

Le pool a la capacité de soutenir les écoles qui le souhaitent dans le développement de rangs réguliers à vélo, en collaboration avec Pro Velo. Dans ce cadre, il est même possible d'obtenir des subsides permettant d'acheter du matériel (flotte de vélos pour enfants, casques, chasubles), de concevoir des publications, d'organiser des ateliers de réparation ou encore des événements festifs autour du vélo.

Les rangs à pied

Toujours dans le but d'encourager les écoles à développer leur mobilité douce, les Gardiens de la paix assistent les enseignants de certaines écoles dans l'encadrement de rangs à pied. Contrairement à ceux à vélo, les rangs à pied ont l'avantage d'être accessibles même aux plus petits et permettent aux écoles de bénéficier d'un ou deux accompagnateurs supplémentaires afin d'organiser des déplacements sûrs vers leurs lieux d'activités sportives ou culturelles.

A ces rangs ponctuels vient s'ajouter un rang régulier en temps extrascolaire. Celui-ci relie une école primaire à l'école de devoirs de La Roseraie et permet ainsi à une bonne quinzaine d'enfants de bénéficier d'un soutien scolaire précieux.

Contact :

*Service Prévention-Valérie Berckmans-
Coordinatrice Gardiens de la paix-
vberckmans@uccle.brussels*



Photo : Service Prévention, Commune d'Uccle

L'ÉCOLE SAINT-PAUL REGINA



L'implantation Saint-Paul de l'École Saint-Paul Regina est située chaussée de Neerstalle à Uccle dans un environnement très urbain. Depuis plusieurs années elle est attentive aux problèmes de mobilité et de sécurité routière.

Le PDS actuellement en œuvre a soutenu et renforcé cette politique.

Notre école s'est penchée sur les 3 champs d'action proposés par le PDS.

1. Sensibilisation des élèves et de leurs parents à la mobilité et à la sécurité routière.

Ce point est déjà à l'ordre du jour depuis quelques années avec l'aide des animations de la police. En 5^e et 6^e du primaire, les institutrices travaillent la sécurité routière en vue de la passation du brevet cycliste avec un examen théorique et pratique en aboutissement.

Un circuit de circulation pour habituer les plus grands à la réalité du trafic a été financé ainsi que cinq draisiennes pour les plus petits.

Le PDS a permis de continuer notre travail de sensibilisation et d'éducation des enfants en tant que citoyens. Ainsi, les élèves de 5^e et 6^e ont participé à un atelier de réparation vélo : remplacer un pneu crevé, serrer des freins, remplacer des plaquettes, dévoiler une roue, nettoyer le moyeu.

Pour les maternelles, une corde visuelle et sonore a été créée par les enseignantes.

2. Changer les habitudes de déplacements en réduisant l'usage de la voiture.

Notre école de quartier s'inscrit dans cette dynamique depuis quelques années. En effet, les enfants s'y rendent majoritairement à pieds ou en transport en commun.

Lors de chaque inscription, sur la feuille de matériel proposée aux parents, nous fournissons tous les renseignements afin d'obtenir la carte MOBIB gratuite pour tous les enfants de moins de 12 ans.

Dès la 5^e primaire, les sorties et les déplacements à la piscine se font à vélo grâce au brevet cycliste. Le coût des sorties est ainsi réduit de manière substantielle.

Toutes ces sorties sont possibles grâce à l'encadrement précieux des gardiens de la paix mis à disposition par la commune d'Uccle.

3. Améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et ses abords.

Une personne ressource ayant en charge la réalisation pratique des PDS nous a guidés dans notre réflexion sur ce point.

Une petite équipe de professeurs, se sentant plus concernés par la problématique, s'est penchée sur la question. Plusieurs idées ont émergé dont celle de la création d'une bâche couvrant le pignon de rue de l'école afin de la rendre plus visible.

La pilote du projet nous a mis en relation avec une artiste du festival de l'enfance qui est venue nous présenter différentes techniques artistiques et plusieurs idées lors d'une matinée pédagogique.

L'équipe s'est approprié le projet et chaque classe s'est portée garante de remplir une silhouette avec une de ces techniques. Les différents thèmes étant les panneaux routiers, les moyens de transport, les sentiments, l'écriture, les jeux à l'école, l'environnement,...

L'artiste est venue photographier chaque silhouette et a réalisé le montage.

La totalité du projet a été financée par le PDS.

Le plan de déplacement scolaire nous aide encore durant l'année scolaire en cours.

Des activités sont prévues avec l'ASBL ARKADIA afin de découvrir la commune.

L'école Saint-Paul souhaite faire l'acquisition d'un vélo à assistance électrique afin de faciliter l'accompagnement des élèves par les professeurs et la création d'un abri pour vélos. Ces deux demandes seront probablement prises en compte par le PDS.

*Isabelle Wets, Institutrice
Ecole Saint Paul
Chaussée de Neerstalle 440
1180 UCCLE*



Photo: école Saint-Paul Régina

LA MOBILITÉ DOUCE À L'ÉCOLE SAINT-JOSEPH BOONDAEL



Notre mobil-aventure a commencé il y a 4 ans alors que le groupe environnement de l'école organisait chaque année les « Goodplanet Actions » dont l'une d'elle appelée « CO2 léger » encourageait parents et enfants à faire l'effort une journée par an de ne pas utiliser sa voiture pour privilégier les modes de déplacements doux : le vélo, la marche à pied et les transports en commun.

La participation à l'action était massive, l'enthousiasme au rendez-vous et de fil en aiguille nous nous sommes inscrits au Plan de Déplacements Scolaires de Bruxelles Mobilité.

Un groupe mobilité pluri - acteurs s'est mis en place (direction, enseignants, éducateurs, parents) et nous avons été accompagnés par Julie Godard de Goodplanet.

Elle est vraiment partie de notre diagnostic et de nos idées pour que nous construisions notre plan d'action, en veillant à ce qu'il soit en phase avec nos élans et les valeurs de l'école ; il ne s'agissait pas de nous donner des recettes toutes faites de mobilité durable.

Au démarrage, nous étions fort centrés sur la promotion du vélo.

Nous avons instauré le brevet cycliste pour les 5^{èmes} du niveau primaire, accompagnés par Provélo. En dialogue avec eux, nous avons initié dans l'école les formations « **ENVOL** » qui offrent aux parents et aux enfants une initiation à la conduite dans le trafic.

C'est l'occasion pour le **tandem parent-enfant** de se retrouver ensemble en situation d'apprentissage, d'intégrer les règles de la conduite en ville (prendre sa place, maîtriser son vélo, ...), de donner confiance à l'adulte pour coacher son enfant

avec sérénité. Les 6^{èmes} du primaire organisent aussi chaque année une sortie vélo en fin d'année pour couronner la fin de leur parcours primaire.

Néanmoins, le projet audacieux dont nous sommes le plus fier et qui a été récompensé par le **prix Dominique De Graeve de la Fondation Roi Baudouin** est notre « **Vélobus XL : de l'école à la piscine à vélo** ».

Toutes les semaines, qu'il pleuve ou qu'il vente, tous les élèves de 5^{ème} et 6^{ème} du niveau primaire se rendent à la piscine à vélo. Alors qu'avant les enfants passaient un temps considérable assis dans un car et coincés dans les embouteillages pour 20 minutes de natation, ils jouissent maintenant d'un temps 100% sportif.

Il a fallu former les enfants, acheter une petite flotte de vélos pour les enfants qui ne sont pas en mesure d'amener un vélo à l'école, et agrandir notre parking vélos qui compte aujourd'hui plus de 80 places !

Notre motivation à mettre en selle les enfants et à leur offrir une expérience conviviale de déplacement doux en groupe sécurisé, c'est de leur donner goût au vélo et de favoriser un ancrage positif vis-à-vis du vélo, de faire d'eux de futurs adultes respectueux du code de la route et enclins à enfourcher leur vélo. On observe que les enfants sont fiers et enthousiastes de participer au « vélobus » et c'est une belle récompense à l'énergie que nous déployons. Nous souhaitons ardemment que notre projet inspire d'autres écoles à Bruxelles.

Plus récemment, nous avons mis en place devant l'école un « **Kiss and Ride** », une zone de dépose-minute qui permet aux parents de déposer leurs enfants en toute sécurité sans devoir se



Photo: google maps

Photos par Gilles Bolland

garer. Vingt parents volontaires assurent ce service, à raison de 20 min par personne toutes les 2 semaines. Des enfants de 5^{ème} et 6^{ème} du niveau primaire ont été formés pour devenir « patrouilleurs » et assistent en plus les adultes volontaires.

Pour améliorer la sécurité aux abords de l'école et inciter les automobilistes à réduire leur vitesse, nous avons construit avec les enfants, deux totems en voirie pour rendre l'école plus visible.

Il y a aussi les « **Jeudis de la draissienne** » donnant aux enfants de maternelle l'occasion de faire des parcours dans la cours pour maîtriser l'équilibre et par la suite passer au vélo avec aisance.

En outre, nous réalisons chaque année en automne une enquête mobilité qui nous permet de mesurer l'évolution des modes de déplacements dans l'école et ce sont les élèves qui comparent l'évolution des données successives.

Côté projets futurs, il y a le brevet piéton et la création d'une carte de géolocalisation des familles pour favoriser le covoiturage.

Aujourd'hui, nous proposons un « **portefeuille d'activités et d'actions mobilité** » suffisamment large pour qu'il touche tous les publics de l'école. Tous les parents et les enfants sont concernés par au moins un des projets mobilité. On s'est rendu

compte également qu'il était intéressant de répéter les actions qui fonctionnent pour les améliorer et les asseoir ; les enfants et les parents aiment les habitudes positives qui s'installent comme notre action « **Les vendredis CO2 léger de juin** ».

Ce qui fait notre succès aujourd'hui c'est la présence dans notre groupe mobilité de personnes motivées et engagées, que tous les acteurs sont autour de la table et que nous pouvons dès lors décider rapidement et passer à l'action. La direction nous soutient à 100% et nous donne carte blanche pour autant que nous nous responsabilisons à 100%. Nous nous réunissons régulièrement de façon « professionnelle » (compte rendu, timing, personne responsable) et le cadre qu'offre Bruxelles Mobilité nous structure (plan d'action et financement annuel).

En outre, c'est comme s'il existait aujourd'hui un phénomène de « **contagion culturelle** » : le parking vélo très visible à l'entrée de l'école a comme un effet d'entraînement auprès des parents et des enfants. Au lieu de faire la morale du type « c'est mal de venir en voiture », nous essayons de donner des exemples et des alternatives pour changer les comportements. Longue vie à la mobilité douce à Saint-Joseph Boondael !

*Pénélope Moorkens, pour le groupe mobilité/PDS
Ecole Saint-Joseph Boondael
Chaussée de Boondael 621, 1050 Bruxelles*



L'ECOLE COMMUNALE DE VERREWINKEL

L'École communale de Verrewinkel est située av. Dolez, 544 à 1180 Uccle, est inscrite dans la démarche des PDS depuis 2009.

Petit tour de la question avec sa directrice Mme Anne Stockmans.

De gros problèmes de mobilité étaient présents devant l'école et dans les rues y accédant.

Nous avons donc pensé à mettre en place un plan de déplacements scolaires.

Rapidement, il a pu prendre forme : enquête auprès des parents, représentation de la provenance géographique des élèves, accessibilité, offre des transports en commun...

Une **fiche mobilité** a vu le jour et nous avons pu la distribuer aux parents. De plus, une valve mobilité a été placée à l'entrée de l'établissement.

Après une analyse de la problématique liée à l'emplacement de l'école, il a été décidé de construire un **Kiss and Ride**. Grâce à la Commune qui a pris les choses en main, le quartier a pu partiellement être désengorgé aux heures de pointe. En effet, les enfants peuvent être déposés du côté de l'école et rejoindre celle-ci sans aucun risque.

Nous avons aussi développé l'apprentissage du vélo avec les classes de 5ème du niveau primaire. Les enseignants ont suivi la formation pour pouvoir faire passer le **brevet du cycliste**.

Pro Vélo a encadré totalement l'école durant les premières années. Actuellement, les enseignants étant formés, l'école est en autonomie. Pro Vélo vient nous soutenir durant la première sortie quartier et le passage du brevet.

Les enfants pratiquent le vélo pendant deux matinées dans l'enceinte de l'école, ils parcourent ensuite un circuit aux alentours durant 4 séances pour finalement passer seuls le brevet.

Nous organisons aussi une journée « **A l'école sans voiture** » durant la semaine de la mobilité.

De nombreux parents et enfants rejoignent ce jour-là l'école à pied ou en vélo.

Tous sont récompensés par Bruxelles-Mobilité et l'ambiance est très conviviale.

Un subside par année est octroyé à l'école, ce qui nous a permis d'acheter quelques trottinettes et vélos pour les enfants de maternelle, d'emmener

les enfants de l'école primaire visiter le musée du train à Schaerbeek.

Je conseille à tous les établissements de développer son plan de déplacements scolaires ; ce ne sont que des moments agréables, très porteurs pour les élèves et pour la qualité de vie de l'école.

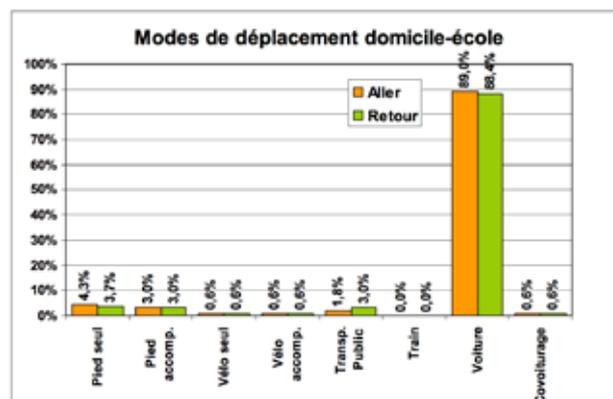
Anne Stockmans, directrice

Ecole du Verrewinkel - Av. Dolez, 544 - 1180 Uccle



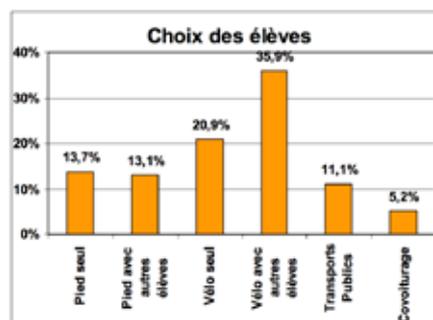
Photo: google maps

A. Modes de déplacement Domicile – Ecole



A l'aller comme au retour, la voiture est le mode de déplacement le plus utilisé. Seulement 11% des élèves environ utilisent un autre mode de déplacement, principalement la marche, seule ou accompagnée (7,3% à l'aller). Le graphique suivant compare les parts modales par degré d'enseignement. On observe une faible diminution de l'utilisation de la voiture chez les plus grands, principalement au profit de la marche.

B. Choix préférés des élèves



Le tableau ci-dessus présente les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle que les élèves choisiraient pour venir à l'école, s'ils en avaient l'opportunité. L'objectif est de détecter les modes à encourager. Les élèves de l'école ont une large préférence pour le vélo. 36% des élèves souhaiteraient venir à vélo avec d'autres élèves, 21% souhaiteraient venir seuls à vélo, soit 57% des élèves au total.

*Rapport Plan de Déplacements Scolaires –
Ecole communale de Verrewinkel par l'ASBL COREN*

ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE DU VÉLO DANS LES ÉCOLES UCCLOISES



Durant l'année scolaire 2016 /2017, une enquête sur la pratique du vélo a eu lieu auprès d'élèves de certaines écoles d'Uccle.

C'est suite à un appel à projet des « quartiers durables citoyens » que le quartier durable « OXY 15-Oxydurable », aidé par le Gracq Uccle, a initié cette enquête.

Plus de 2.000 élèves ont répondu à l'enquête.

Ont été approchées:

- neuf écoles communales primaires : Calevoet, Centre, Eglantiers, Homborch, ICPP Longchamp, Messidor, Val Fleuri, Verrewinkel
- cinq écoles fondamentales de l'enseignement libre, section primaire également : Les Blés d'Or, Plein Air, Regina, Saint-Paul, Wolvenberg
- l'Ecole Européenne - enseignement secondaire.

Les élèves devaient répondre, d'une façon anonyme, à 15 questions. Les objectifs de cette enquête étaient les suivants :

- A. connaître les envies des enfants dans le domaine de l'utilisation du vélo.
- B. sensibiliser les parents à cette démarche environnementale.
- C. remettre au Conseil communal d'Uccle et au Ministre de la mobilité de la Région de Bruxelles, les réponses à ce sondage.

L'enquête était présentée d'une manière ludique, par **une conteuse de l'association des « conteurs en balade »**, Mme Kyung, qui racontait des « histoires de vélos » et amenait les enfants à poser des questions.



La conteuse avec les enfants de l'école Régina

Au total, ont répondu à l'enquête, sous anonymat, des élèves de tous âges, répartis comme suit :

- 8 ans (7 élèves), 9 ans (9 élèves), 10 ans (234 élèves), 11 ans (398 élèves), 12 ans (326 élèves), 13 ans (266 élèves), 14 ans (224 élèves), 15 ans (180 élèves), 16 ans (196 élèves), 17 ans (151 élèves), 18 ans (50 élèves), 19 ans (8 élèves), soit au total: **2.049 élèves dont 1.051 filles et 998 garçons.**

Nous avons analysé les réponses et, ce qui a étonné, en premier, c'est le désir des enfants de vouloir venir à l'école en vélo.

En effet:

1 - à la question : Aimeriez-vous venir à l'école à vélo ?

67% des jeunes écoliers de l'enseignement primaire ont répondu: oui.

52% des élèves de l'école européenne ont répondu : oui

2 - Or, à la question : Comment venez-vous à l'école ?

Seuls 2% des élèves du primaire et 4% des élèves de l'école européenne viennent à l'école à vélo.

Pour les écoles primaires : ils sont : 61% à venir en voiture, 18% en transports en commun, 17% à pied, 2% à vélo, 1% en covoiturage, et 1% en trottinette.

Pour les élèves de l'Ecole Européenne : Ils sont : 11% à venir en voiture, 68% en bus scolaire, 8% en transport en commun, 9% à pied et 4% à vélo.

3 - A la question : Combien de kilomètres y a-t-il entre votre maison et votre école ?

	P	EE
Entre 0 et 2 kms	36%	23%
Entre 2 et 5 kms	30%	30%
Plus de 5 kms	34%	47%

On le constate, 61% des élèves des écoles primaires vont à l'école en voiture alors qu'ils sont 36% à habiter à moins de 2 kms et 30 % à habiter entre 2 et 5 kms.

Pour l'Ecole Européenne, 68% des élèves viennent en bus scolaire. Ajoutés à cela les 11% qui viennent en voiture, cela fait 79% des élèves qui

viennent accompagnés, alors qu'ils ne sont que 47% à habiter à plus de 5kms.

La pratique du vélo est, dans les deux cas, insignifiante.

4 - A la question : savez-vous faire du vélo ? Seuls 3% des élèves ont répondu : non

Est-ce à dire que les 97% autres savent vraiment rouler à vélo?

A la pratique, on constate que les enfants sont hésitants sur leur vélo, en ville, au milieu de la circulation. La pratique du vélo nécessite un apprentissage de tous les jours, depuis la tendre enfance, ce qui se fait dans d'autres pays ou régions voisines, les rangs à vélo sont de pratique journalière, dès le plus jeune âge.

5 - Les raisons de la non pratique du vélo à Uccle sont connues et confirmées par notre enquête :

- le danger de faire du vélo à Bruxelles et à Uccle en particulier ;
- le manque d'aménagements sécurisés pour la pratique du vélo dans l'espace public ;
- Le manque d'actions et d'aménagements en faveur du vélo, dans les écoles ;

Le danger est en effet la première cause de la « non pratique » du vélo en ville, et ce pour 43% des parents et enfants des écoles communales et pour 29% des parents et élèves de l'école européenne.

Par ailleurs, une idée reçue, venant des responsables de la mobilité, nous apprend que les « logos-vélos » entre les rails de tram permettent de rappeler que les vélos existent...

L'enquête montre que cette présence des « logos entre les rails de tram » a plutôt un effet négatif sur la pratique du vélo et est considérée comme dangereuse par 90% des élèves du primaire et 70% des élèves de l'école européenne.

Les autres raisons de la « non pratique » du vélo, pour aller à l'école, sont :

- La longueur du trajet pour 24% des élèves,
- La difficulté du trajet (dénivelés) pour 11% des élèves,
- La météo pour 7% des jeunes élèves du primaire et 20% des élèves de l'École Européenne

Que pensent les élèves des actions et aménagement dans les écoles :

6 - Absence de rangs à vélos

40% des élèves répondent vouloir venir à l'école à vélo s'il y avait des rangs à vélos organisés.

7 - Absence de parkings à vélos dans les écoles :

- près de 70% pensent qu'il y a des parkings à vélo dans leur école, contrairement à ce qui existe en réalité (pas plus de 10 places par école);
- 4% ont peur de se faire voler leur vélo à l'école.



Photo: Lionel Tricot

Le manque d'aménagements sécurisés sur l'espace public ressort également des réponses.

8 - Tous types de déplacements confondus (à pied ou autre), ils sont:

- 40% à considérer « dangereux » le chemin vers l'école.
- 23% font mention du mauvais état des trottoirs,
- 16% regrettent l'absence de passage-piétons.

9 - Seulement 6% des élèves du primaire et 11% à l'Ecole Européenne connaissent les ICR (Itinéraires Cyclables régionaux)

10 - Seulement 6% des élèves du primaire et 13% à l'Ecole Européenne connaissent les ICC à Uccle (Itinéraires Cyclables Communaux)

11 - Aucun élève ne connaît la notion de « rue cyclable », confondue avec la notion de « piste cyclable »

Pour rappel, la notion de rue cyclable est entrée en vigueur depuis le 4 décembre 2012, en Belgique. La vitesse automobile autorisée dans les rues cyclables ne peut jamais dépasser 30 km/h et les personnes roulant vélo y sont prioritaires sur les voitures. A Bruxelles, seul le bas-côté de l'avenue Louise (dans le sens Bois - Ville) a ce statut, ce qui explique la méconnaissance relevée.

12 - Nous terminerons par le comportement des automobilistes, sur l'espace public:

57% des élèves trouvent les automobilistes trop agressifs

En conclusion :

Nous mettons en avant le constat fait par certains responsables d'écoles : **les enfants venant tous les jours à l'école, à vélo, sont moins fatigués, plus attentifs et réussissent mieux.**

Nous remercions l'ACQU d'avoir initié cette réunion sur les Plans de déplacements scolaires (PDS). La sensibilisation à d'autres modes de déplacements que celui de la voiture est un élément essentiel dans la diminution des nuisances apportées par les voitures, en milieu urbain (pollution et insécurité en ville).

Les résultats de l'enquête ont été présentés devant les directions d'écoles lors de la réunion du 24 octobre 2017. Nous remercions l'Echevine de l'Education de nous avoir aidés auprès des écoles communales, ainsi que l'Echevin de la Mobilité, présent lors de cette réunion d'information.

Et, enfin, une petite histoire vraie, pour terminer sur une note enfantine de bon sens:

Une jeune enfant de huit ans, roulant à vélo sur la chaussée d'Alseberg, le jour du dimanche sans voiture, a demandé à sa maman: « Dis maman, pourquoi a-t-on mis les rails de tram sur la piste cyclable? ».

Xavier Retailleau

Asbl « Oxy15 mon quartier, ma vie »



Photo : Xavier Retailleau



Photo : Xavier Retailleau

LA GARE « UCCLOISE » DE LINKEBEEK

Le titre est accrocheur mais il est justifié par les nombreux Ucclois, écoliers, étudiants, travailleurs ou autres, qui prennent leur train à Linkebeek pour aller au centre ou à l'est de Bruxelles. **Linkebeek, c'est la gare « RER » par excellence !**

En semaine (et le samedi à partir de décembre 2017), deux trains par heure rejoignent la jonction Nord-Midi en un temps record, même aux heures de pointe. On atteint Bruxelles-Midi en 7 à 10 minutes ! Ou la gare Centrale en un quart d'heure, et de là, la Grand-Place de Bruxelles à 5 minutes à pied !

Mais ce n'est pas tout : bien que la gare de Linkebeek soit sur la ligne 124 Bruxelles – Charleroi-Sud, on a aussi deux trains par heure qui bifurquent vers Saint-Job et le Vivier-d'Oie (ligne 26 Hal – Vilvorde) puis vers Etterbeek et le quartier européen (ligne 161 Namur – Bruxelles) et finalement se retrouvent à nouveau sur la ligne 26 vers Bordet via le tunnel Schuman-Josaphat ouvert en avril 2016 !

Nombre par heure des trains S (Suburbain) et IC (Inter-City) qui desservent Linkebeek (1) :

Train	Terminus et quelques gares de transit	Lu-Ve	Sa	Di
S1	Nivelles – Linkebeek – Calevoet – BXL-Midi – BXL-Nord ou Anvers	2	2	1
S9	Braine l'Alleud – Linkebeek – St-Job – Schuman – Louvain	1	0	0
IC27	Charleroi – Linkebeek – St-Job – Schuman – BXL-Aéroport	1	0	0
IC27	Braine l'Alleud – Linkebeek – St-Job – Schuman – Louvain	0	1	1

La section Uccle-Calevoet – Rhode a été mise en service en décembre 1873, trois mois seulement après la section entre Bruxelles et Calevoet (2). Pour vaincre le relief très accidenté au sud de Bruxelles, on a construit deux remarquables viaducs à Uccle, l'un au-dessus de l'Ukkelbeek à Stalle et l'autre au-dessus du Geleytsbeek à Calevoet.

Tandis que pour traverser le Verrewinkelbeek à Linkebeek, on a préféré édifier un énorme talus entre les rues Kleindal et Bloemhof. Longtemps caché sous les arbres, ce n'est que depuis la coupe (radicale) des arbres au printemps 2017 que l'on se rend compte que ce talus n'est pas une fantaisie de la nature, mais bien un ouvrage d'art colossal pour l'époque !

C'est à l'extrémité nord de ce talus que la gare de Linkebeek est construite vers 1890 (3). Le retard par rapport à la date d'ouverture de la ligne est peut-être dû à l'influence du châtelain local ?

On rapporte (4) que quelques années auparavant le baron d'Anethan avait eu peur de voir «sa» commune envahie par les citadins et son repos troublé par des intrus. Sous pression, l'administration des chemins de fer renonça à la gare de Linkebeek et en fit construire une autre à Uccle-Stalle, faisant double emploi avec celle d'Uccle-Calevoet...

La ligne est électrifiée en 1949. Pour faire passer les caténaires, il faut reconstruire plusieurs ponts trop bas dont celui de l'avenue des Hospices (5). C'est heureux, l'ancien pont était très étroit (6) !

En 1980, la sympathique gare de style classique XIXe avec son poêle au milieu de la salle des guichets est détruite au profit d'un bâtiment au look avant-gardiste. Les amateurs de béton et de volumes anguleux ont pu apprécier... La gare est fermée à peine 13 ans après, en 1993 (7), et elle sera à son tour détruite en octobre 2013 (8) pour rejoindre la longue liste des travaux inutiles.

Sur la commune de Linkebeek, la construction du RER bruxellois n'a toujours pas démarré à cause de petits tracas linguistiques.

Mais du côté ucclois, l'élargissement de l'assiette ferroviaire est terminé jusqu'au-delà du croisement de la ligne 26.

C'est à cette intersection que devrait être déplacé le point d'arrêt du Moensberg. Il ne reste qu'à déposer les rails et à assembler les quais...

Sauf que depuis plus de deux ans, plus rien ne bouge. Et c'est bien regrettable. Car ces rails auraient permis aux trains en retard de laisser passer les autres sans les bloquer. Et aux voyageurs de ne plus payer un tarif prohibitif comme c'est le cas à Linkebeek.

Car la gare « uccloise » de Linkebeek est située à... Linkebeek. Bien qu'elle soit à quelques mètres d'Uccle. Et qu'une partie des quais soit à Uccle. Et que l'arrêt STIB « Linkebeek Gare » soit à Uccle. Et que son (futur) parking de dissuasion soit aussi à Uccle.

Mais l'abonnement MTB n'y est pas valable. Ni la carte Jump. Ces deux billets permettent pourtant de prendre les trains, les métros, les trams et les bus STIB, De Lijn et Tec en zone bruxelloise (zone dite « MTB » par la STIB ou dite « Zone de Bruxelles » par la SNCB).

À Linkebeek, le voyageur paye très cher le fait de traverser en train la frontière régionale (9).

Fréquence	Prix du train en Zone de Bruxelles	Prix du train Linkebeek – Zone de Bruxelles	
un voyage simple	(Jump) 2,10 €	(Standard SNCB) 2,70 €	+29%
10 voyages	(Jump) 14,00 €	(Key Card) 22,00 €	+57%
abonnement annuel	(SNCB) 349,00 €	(SNCB) 594,00 €	+70%

Et si ce voyageur doit ensuite prendre un transport en commun de la STIB, De Lijn ou Tec, alors là le tarif fera plus que doubler pour franchir quelques mètres !



Photo : Olivier Koot

Fréquence	Prix train, tram, bus et métro en zone « MTB »	Prix train, tram, bus et métro de Linkebeek à la zone « MTB »	
un voyage simple	(Jump) 2,10 €	2,70 + 2,10 = 4,80 €	+129%
10 voyages	(Jump) 14,00 €	22 + 14 = 36,00 €	+157%
abonnement annuel	(MTB) 583,00 €	594 + 583 = 1.177,00 €	+102%

Curieuse manière de favoriser les transports en commun dans la périphérie de Bruxelles !... On parle souvent d'« intermodalité » entre les transports en commun mais en pratique, c'est autre chose !...

Pourtant des élus francophones tentent régulièrement d'étendre la zone MTB à Linkebeek. Sans succès face aux ministres fédéraux flamands (10). Il serait pourtant logique qu'après les travaux réalisés à une certaine somme entre Linkebeek et Bruxelles

(ou n'importe quelle autre gare de Belgique) que le billet soit aussi valable dans les transports en commun de Bruxelles.

Alors, comme le fait de parler de modifier la zone MTB risque de créer un incident diplomatique ou de provoquer l'éclatement de la Belgique, créons un nouveau billet : « MTB+RER » ou « MTTBB+ » (pour Métro-Train-Tram-Bus à Bruxelles et périphérie)...

En attendant qu'un tel billet existe et qu'il ait un prix attractif, il est très tentant de laisser tomber le train et d'utiliser sa voiture malgré les embouteillages chroniques du sud d'Uccle !

Depuis 2013, un nouveau pont traverse le chemin de fer à Linkebeek. Le carrefour avec les rues de la Station et du Château et du square Maas a été nettement amélioré. Mais la dalle de béton coulée au-dessus des rails côté ucclais ne peut toujours pas accueillir le parking de dissuasion prévu pour 80 places !

La SNCB, propriétaire des lieux n'aurait plus de quoi financer la couche de macadam manquante (11)... Quand on pense aux gares grandioses de Liège et de Mons... Une vraie histoire belge! Mais d'après la SNCB (12), Infrabel et la commune d'Uccle négocient actuellement un contrat « portant sur la constitution d'un droit de superficie relatif à la dalle située à hauteur de la halte Linkebeek,



Photo : Olivier Koot

en vue de la création d'un parking public par la Commune ».

On attend avec impatience (depuis 2013) le résultat. On notera par contre l'embellissement de la gare du Vivier d'Oie. Du « Street Art » pour sécuriser les lieux... pour 190.000 € ^[13].

Quant à la gare de Linkebeek, elle devrait être réaménagée en point d'arrêt (c'est-à-dire une « gare » sans bâtiment). Mais le permis de bâtir a été annulé en 2013 et réintroduit quatre ans plus tard, en 2017 ^[14]... Faut-il vraiment un tel permis et de tels délais pour simplement re-daller un quai ?...

À noter que comme il n'y aura plus de bâtiment, il suffirait de décaler un peu les quais vers Uccle et de renommer le point d'arrêt en « Uccle-Sud » pour qu'il soit accessible aux tarifs « MTB » !... Mais l'aiguillage vers la ligne 26 qui prend naissance sous l'ancien pont rend cette proposition un peu caduque...

Enfin, fin 2017, où en est-on ?

- de « sympathiques » grillages entourent toujours l'emplacement de l'ancienne gare
- de hautes palissades taguées bouchent la vue à l'arrêt de la STIB installé sur le nouveau pont
- le nouveau pont, plus haut que l'ancien (le pont a été construit par au-dessus des caténaires pour ne pas perturber la circulation des trains pendant les travaux), est plus difficile à franchir par les vélos, les PMR et les personnes âgées
- le nouveau pont, à côté de l'ancien (ici aussi pour ne pas perturber la circulation routière lors de sa construction) se raccorde à l'ancien tracé de l'avenue des Hospices dans un virage très serré ; par mesure de sécurité ce virage est bordé de blocs de béton ; jolis.
- un nouvel escalier relie l'arrêt de bus à l'ancien trottoir du côté de la gare : il est totalement impraticable par les PMR et les personnes âgées car le trottoir en plan incliné ne coïncide pas avec la première marche et aucune rampe ne permet de se tenir !
- et la dalle de béton, quatre ans après avoir été coulée est toujours impraticable pour le parking de 80 places...

Enfin, ce pont bordé de palissades, ces escaliers impraticables, cette gare qui n'en est plus une et ce parking qui n'en est pas un... cet endroit est devenu sinistre... Sinistre et sinistré !...

Olivier Koot,

Membre du comité de quartier « Les Amis des bois de Buysdelle et de Verrewinkel »
<http://www.lesamisduboisdeverrewinkel.be/>

- 1 Valable à partir du 10 décembre 2017. Consultez les horaires sur <http://www.belgianrail.be/jp/sncb-horaires/query.exe/fn>
- 2 Linkebeek, Tiroir aux Souvenirs (Jacques DUBREUCQ – 2004, page 21)
- 3 En 1874 la commune de Linkebeek se plaint de ne pas avoir de station ou de point d'arrêt. Puis un guichet s'est installé dans un wagon désaffecté. En 1888 le terrain est acquis et en 1889 on déclare d'utilité publique la création d'une gare à Linkebeek. On sait aussi que la gare existait en 1900. (Linkebeek, Tiroir aux Souvenirs (Jacques DUBREUCQ – 2004, pages 21 et 22, sans autres précisions quant à l'année de construction ou d'ouverture de la gare)
- 4 Linkebeek, Tiroir aux Souvenirs (Jacques DUBREUCQ – 2004, page 22)
- 5 Uccle, Tiroir aux Souvenirs (Jacques DUBREUCQ – 2005, page 208)
- 6 Sélectionnez la photo aérienne de 1944 sur le site <http://www.brugis.irisnet.be/MyBruGIS/brugis/>
- 7 https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Linkebeek
- 8 Archives personnelles de l'auteur
- 9 Il existe d'autres tarifs. Prix en 2017. Consulter <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/recherche-billets-et-abonnements.aspx>
- 10 https://www.rtb.be/info/belgique/detail_sncb-la-gare-de-linkebeek-exclue-de-l-abonnement-mtb?id=6639833 et <http://www.dhnet.be/regions/bruxelles/defi-veut-etendre-la-zone-mtb-dans-la-peripherie-58fe59a6cd70e805130dd145>
- 11 <http://bx1.be/news/uccle-faute-de-macadam-un-parking-sncb-de-80-places-est-inutilise/> (cette même source parle d'une superficie de 2 km²... ce qui fait un peu beaucoup. Il s'agit en fait de 2.000 m² ou 0,002 km²)
- 12 Lettre adressée à l'ACQU datée du 8 septembre 2017
- 13 <https://bx1.be/uccle/graffeurs-investissent-gare-vivier-doie-a-uccle/>
- 14 https://www.marccools.be/images/journaux/journaux2016/20160801_La-Capitale.pdf

OÙ EN EST-ON DANS LE DOSSIER DE L'HIPPODROME ?

Le projet d'exploitation de l'hippodrome a évolué pendant cet automne et il est utile de faire le point, même brièvement.

En effet, une « étude d'incidences », nécessaire en raison de l'ampleur du projet déposé par la société DROHME, a été livrée au public en août. Celle-ci explique que le promoteur a revu son projet avant de le finaliser en tenant compte de certaines remarques émises. Il a alors introduit sa demande de permis (d'urbanisme et d'environnement).

Après enquête publique, le dossier a été soumis le 13 octobre à la Commission de Concertation (C.C.). Cette Commission est composée de représentants (1) de l'administration communale (en l'espèce d'Uccle et c'est d'ailleurs son échevin de l'urbanisme qui la préside), (2) de l'administration régionale de l'aménagement du territoire et du logement, (3) de la société de développement régional de Bruxelles, (4) ainsi que de Bruxelles – Environnement.

En raison du grand nombre de personnes qui voulaient être entendues, elle a exceptionnellement eu lieu dans la grande salle du Centre Culturel d'Uccle.

Lors de la C.C., la discussion a permis de constater qu'un certain nombre de participants approuvaient le projet mais qu'un nombre encore plus grand s'y opposaient, notamment le collectif « *Les Amis de l'Hippodrome* ». Les principaux griefs invoqués étaient les suivants :

A. En 1^{er} lieu, les 32,5 ha de l'Hippodrome de Boitsfort (situé sur Uccle !) sont un morceau de la Forêt de Soignes et donc un lieu public. **L'appel d'offre public à l'origine de l'actuel dossier insistait bien sur le fait que l'exploitant devrait consacrer les lieux à des activités récréatives familiales** : sportives, écologiques, éducatives et culturelles, ouvertes à un très large public familial et accessible à très faible prix. **L'appel d'offre prévoyait que des activités commerciales pourraient être organisées pour que l'exploitant couvre ses frais, mais à la double condition qu'elles soient de**

faible taille et qu'elles soient le complément usuel et l'accessoire de l'activité principale.

Or, le projet actuel non seulement s'éloigne de ce que Drohme avait été annoncé lors de la soumission, mais il va même à l'encontre tant de l'esprit que du texte de cet appel d'offre. **Une bonne partie du projet n'a aucun rapport avec les activités familiales récréatives et on voit bien que Drohme veut faire de ce site une affaire très rentable !** Rien que pour ce motif, il avait été demandé à la Commission de Concertation d'émettre un avis négatif pour tout le volet commercial du projet, sauf l'exploitation d'un restaurant et autres petits commerces annexes.

Cette commercialisation du site est d'autant plus inadmissible – même si ce point ne ressortissait pas de la compétence de la C.C. – **que le projet Drohme bénéficie de très importants subsides publics dont des fonds Feder.**



« La Terrasse » cet été, un exemple de commercialisation du site

B. En 2^{ème} lieu, les opposants ont fait valoir que **le projet est désastreux au point de vue de l'environnement, tant pour les riverains que pour la faune** : bruit – éclairage – etc...

La localisation de cet hippodrome dispense de devoir s'étendre sur ce point.

C. Avec une demande de pouvoir exploiter un **parking de plus de 500 places, le projet va encore aggraver les difficultés de circulation automobile dans cette zone déjà régulièrement engorgée**, surtout chaussée de La Hulpe.

La C.C. a rendu un avis (de 36 p.) – qui est consultatif et n'a donc rien de contraignant – majoritairement favorable mais sous conditions. Majoritairement car la Ville de Bruxelles et la Commune de Watermael – Boitsfort ont demandé le rejet de la demande. Curieusement, la Commune d'Uccle l'a acceptée ... Il est vrai moyennant des conditions, mais que *Les Amis de l'Hippodrome* estiment totalement insuffisantes.

Très sommairement, **la C.C. accepte l'exploitation du site pour des « événements »** – lisez des fêtes, des mariages, des banquets, des séminaires d'entreprises, etc... – mais à condition qu'il n'y ait pas plus de 600 participants à la fois (en plus des autres visiteurs présents sur le site) au lieu des 1.500 voire parfois 4.500, demandés par le promoteur. La C.C. recommandait aussi que les événements soient terminés à 23 h (23 h.30 le w.e.) au lieu des 1 h. (3 h. le w.e.) demandés par le promoteur.

Quant aux conditions restrictives concernant l'environnement et le parking, elles sont plus cosmétiques qu'autre chose.

Le 27 octobre, Bruxelles – Environnement, c'est-à-dire l'administration de la Ministre de l'Environnement, a délivré le **permis d'environnement**. Ce permis va encore au-delà de ce que recommandait la C.C., notamment en autorisant les festivités jusqu'à 24 h, en semaine comme le w.e.

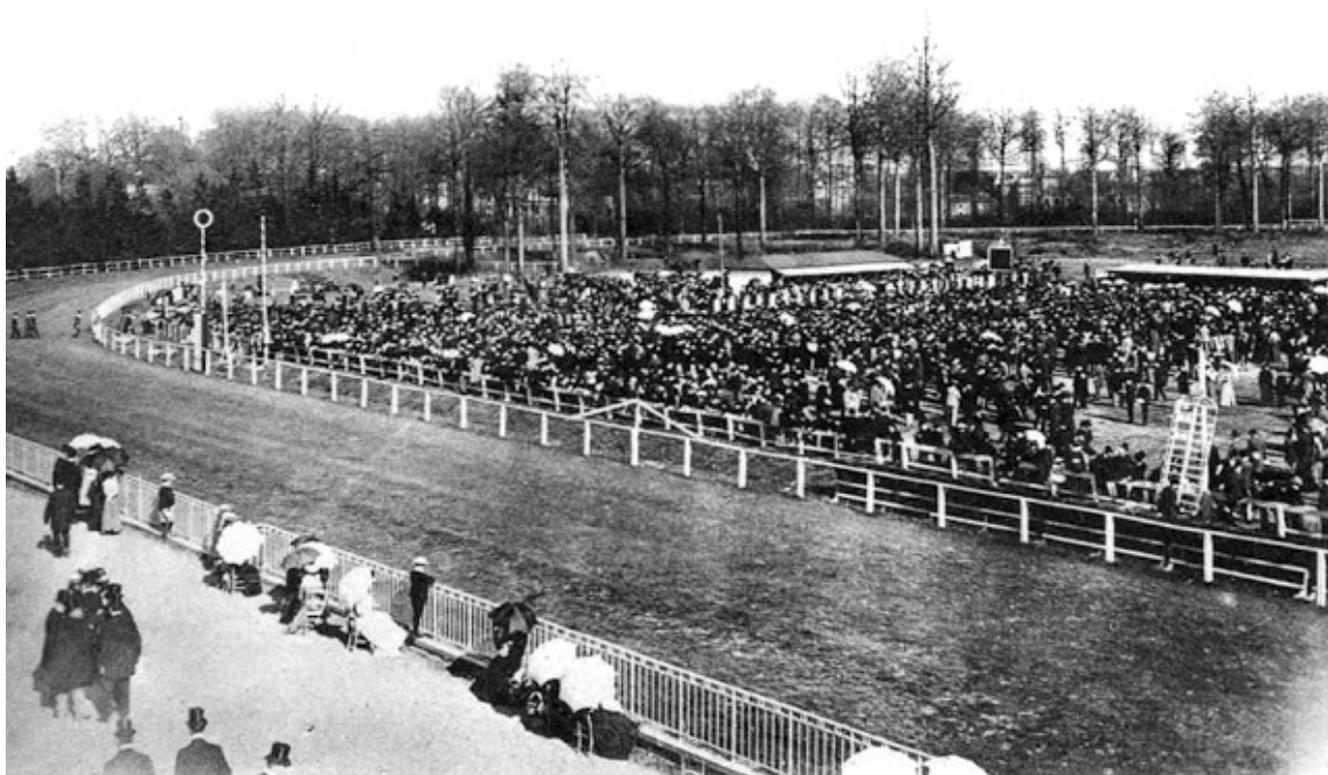
Il reste maintenant au Fonctionnaire Délégué, c'est-à-dire au fonctionnaire régional, à statuer sur la demande de **permis d'urbanisme**.

Il a été décidé, au sein du collectif Les Amis de l'Hippodrome, d'exercer un recours devant la Collège d'Environnement contre le permis d'environnement, le seul délivré actuellement (soit au 15 décembre).

Lien pour l'avis de la Commission de Concertation : <http://www.uccle.be/administration/urbanisme/CdC/2017-1/2e-semester-2017/octobre-2017/avis-cc-2017-10-13>

Lien pour le permis d'environnement (avec _ après pe et _ avant drohme) : http://www.environnement.brussels/sites/default/files/pe_20171027_drohme.pdf

Hippodrome de Boitsfort. — Le premier tournant et la pelouse.



LE SURVOL DE BRUXELLES : LA SITUATION ACTUELLE



Le présent article n'a d'autre objectif que celui de vouloir faire l'inventaire des mesures prises depuis la déclaration commune des 19 Bourgmestres de la Région bruxelloise, à propos de l'aéroport.

Photo : <https://images.lecho.be>

Dans le courant du mois d'octobre 2017, les responsables de l'aéroport de Zaventem ont exposé, via les médias, « la stratégie 2040 de Brussels Airport », et montré les aménagements à venir, notamment pour accueillir les gros porteurs tel l'Airbus A 380 : « une manière de montrer le pôle économique créé autour du site de l'aéroport », a-t-on entendu.

Dans le même temps, les associations d'habitants continuent à s'inquiéter de la montée des nuisances « bruit, pollutions, insécurité » au-dessus de Bruxelles.

Alors où en sommes-nous dans le domaine du survol de Bruxelles ?

1. Le 21 octobre 2015, la Conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale demandait au Gouvernement régional :

- de mettre un terme aux seuils de tolérance assouplissant la réglementation bruxelloise relative aux normes de bruit aérien, Le gouvernement bruxellois actuel a mis en application la tolérance zéro depuis le 20 avril 2017.
- d'étudier la possibilité de rapprocher ces normes, des seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Il est à noter que les normes de bruit en zone zéro (voir tableau ci-joint) respectent déjà les seuils de l'OMS. Pour pouvoir réduire ces seuils, les étapes juridiques concernant

l'application de la tolérance zéro devront être épuisées avant de pouvoir aller plus loin. De nombreux recours sont en effet déposés, par les compagnies contre toutes les décisions, telles les amendes, ou réclamation d'amendes.

- d'obtenir le paiement des amendes administratives définitivement dues par des compagnies aériennes.

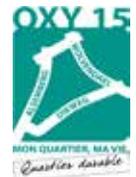
Suite à la demande de Mme la Ministre de l'Environnement, le gouvernement réclame depuis le début de cette législature, le recouvrement des amendes impayées via contrainte fiscale si nécessaire. De ce fait, il n'est plus possible d'échapper à l'amende pour les compagnies, à l'issue des parfois très longues procédures juridiques de contestation. A ce jour, la position de la Région de Bruxelles-Capitale a toujours été suivie par les juges.

2. Depuis mars 2015, des sonomètres supplémentaires ont été déployés.

Leur nombre est passé de 9 à 16 sonomètres « avions », ce qui a permis à la justice de statuer sur les actions en cessation (voir carte des sonomètres ci-dessous).

De plus, un nouveau sonomètre a été installé sur le « virage gauche court » depuis octobre 2017, afin d'étudier, de plus près, des éventuelles actions judiciaires en fonction des résultats enregistrés. Ce virage était en effet un

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 cinq 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

RETROUVEZ PLUS DE 900 RESSOURCES DURABLES PRÉSENTES À UCCLÉ !

Notre commune regorge de ressources participant au développement durable mais beaucoup d'entre elles restent méconnues.

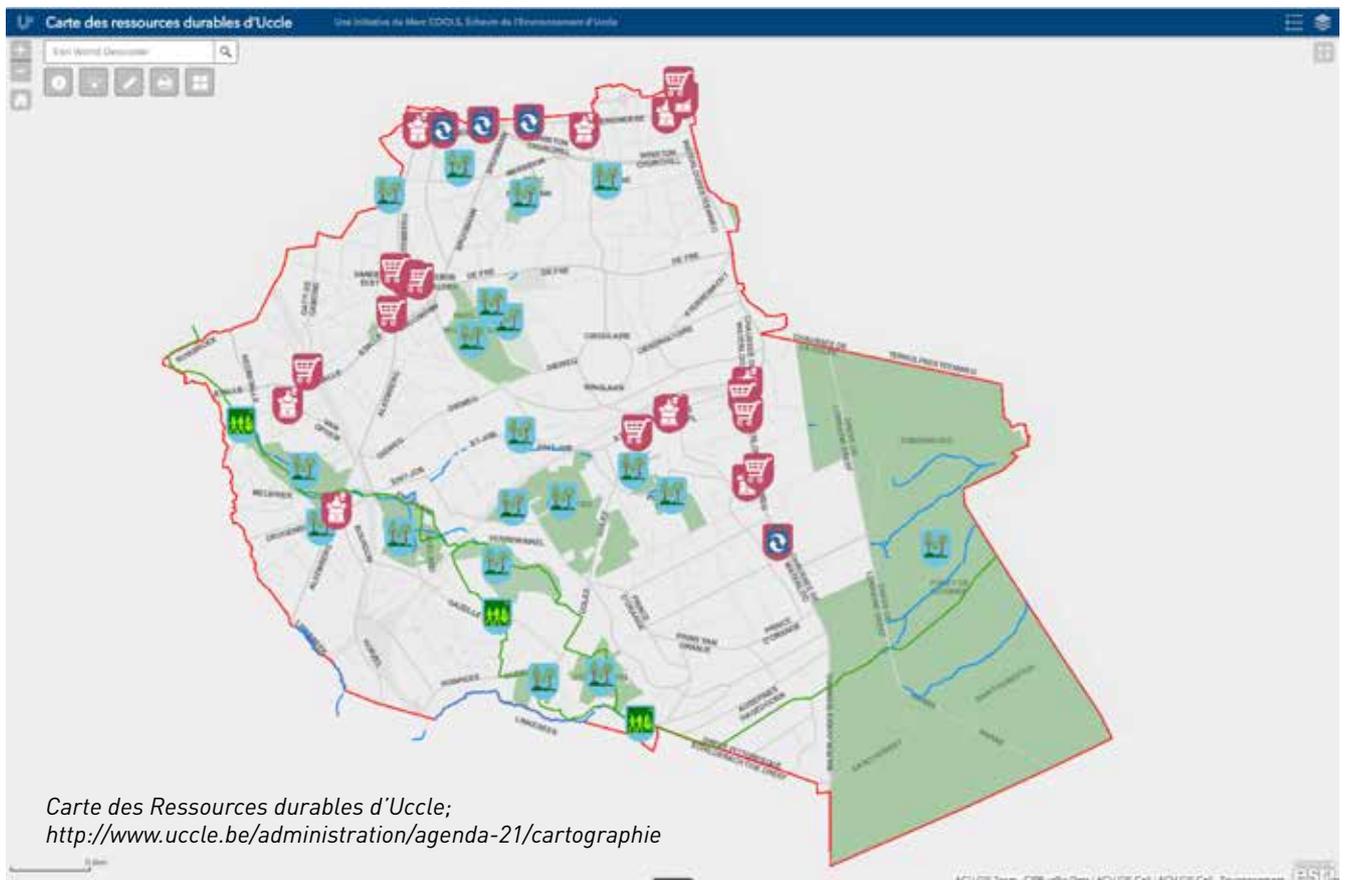
La « carte des ressources durables », créée en 2013, a été conçue pour y remédier mais également pour valoriser ces ressources et favoriser ainsi l'adoption de comportements éco-responsables.

Depuis lors, de nombreuses initiatives communales ou citoyennes ont vu le jour. Une mise à jour conséquente a été effectuée, à l'initiative de l'Echevin de l'Environnement Marc Cools, afin d'actualiser et de moderniser cet outil cartographique. Plus de 900 ressources y sont maintenant répertoriées !

Cette carte est consultable sur www.ucclle.be, rubrique Environnement, mais également disponible sur tablette et smartphone via lien internet ou un QR code.

Vous pouvez aussi participer à cette initiative : vous avez découvert une nouvelle ressource ne figurant pas sur la carte ? Vous avez identifié une erreur ?

N'hésitez pas à le signaler au service de l'Environnement d'Uccle (dd@ucclle.brussels ou 02/348.66.25).



Carte des Ressources durables d'Uccle;
<http://www.ucclle.be/administration/agenda-21/cartographie>

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 WYNDAU, av. G. Herinckx 36
GSM : 0498.54.05.90
thierry.wyndau@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
kamalchhab@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 (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.

