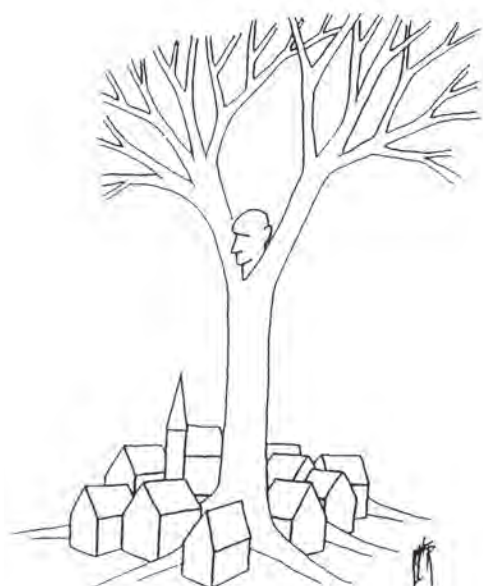




bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Bureau de dépôt :
Bruxelles X
N° d'agrément : P 801196

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 97 septembre 2018

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

SOMMAIRE

• A LA VEILLE DES ÉLECTIONS COMMUNALES	2
• MEMORANDUM ELECTIONS COMMUNALES D'OCTOBRE 2018	11
• L'AVENIR DU PLATEAU AVIJL	16
• VENT DE RÉVOLTE CONTRE LA SUREXPLOITATION DU CENTRE SPORTIF DERIDDER	20
• LE SITE DE L'INSTITUT PASTEUR DEFINITIVEMENT PROTEGE !	22
• LE PROJET IMMOBILIER ASPRIA SUR LES TERRAINS DE SPORTS SOLVAY : EPILOGUE ?	22

La maison communale d'Uccle, 19-09-2008, photographie panoramique, crédit photographique: © Edward Crabbe



A LA VEILLE DES ÉLECTIONS COMMUNALES

Dans la LETTRE de juin, nous avons publié un Memorandum sur la nature en ville et un Memorandum sur la mobilité à Uccle, et nous avons signalé que l'ACQU avait invité un représentant de chacune des formations politiques uccloises à une rencontre – débat, le 12 juin, au cours de laquelle nous leur avons demandé de répondre à quelques questions préalablement communiquées.

Nous avons pris note au vol des réponses et vous les livrons. C'est un résumé de ce qui a été dit, cela n'a pas été relu par les intéressés, et il est donc fatal que des nuances nous ont échappé. Lisez-les quand même car – globalement, et heureusement ! – nos invités n'ont pas eu recours à la langue de bois, n'ont pas répondu : « cette question relève de l'autorité régionale et non communale », etc...

S'il y a un vrai consensus sur certains points, pour d'autres ce consensus est illusoire tant il est accompagné de réticences : « oui, mais... »

Par contre, une remarque tout à fait pertinente revient très souvent : on ne peut résoudre une difficulté déterminée sans une vue globale de la situation.



MOBILITE : LA MOBILITÉ À UCCLE, OÙ EN EST-ON ?



QUESTION 1 : TRAM 51

Le tram 51 est une ligne importante pour les Ucclois ; cependant, d'un bout à l'autre de son tracé ucclois, il reste englué dans la circulation automobile.

D'importants travaux de renouvellement des voies entre Calevoet et le Globe ont été réalisés, sans pour autant y appliquer des mesures permettant d'accroître la vitesse de circulation du tram 51.

Les travaux de renouvellement des voies entre le Globe et la station Albert sont une occasion unique pour prévoir un aménagement qui donne la priorité à la circulation du tram 51, par exemple par la création d'un site propre entre le Globe et X De Bue, et l'aménagement d'un parking souterrain sous la place Vander Elst destiné à compenser les places de parking ainsi supprimées.

Quelles mesures proposez-vous, ou êtes-vous prêts à défendre pour améliorer la circulation du tram 51 sur son parcours ucclois ?

Thibaud Wyngard (**Ecolo**) signale que bien que la question de la vitesse du tram 51, englué dans la circulation automobile dans son parcours ucclois, était déjà d'actualité il y a 6 ans, rien n'a changé. Il est donc temps de trouver des solutions audacieuses.

D'autant plus que le commerce ne se porte pas bien à Uccle centre et principalement sur l'axe de la chaussée d'Alseberg et que le déménagement des services communaux ne va certainement pas aider à résoudre le problème.

La proposition de l'ACQU de supprimer des places de parking sur la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et la rue Xavier de Bue et d'étudier la possibilité de construire un parking souterrain sous la place Vander Elst fait partie des solutions éventuelles. Reste à analyser la question du financement et de la gestion : communale ou privée.

Marc Cools (**Uccle en avant**) n'est pas favorable à la suppression totale des places de parking sur la chaussée d'Alseberg entre le Globe et la rue Xavier de Bue. Il privilégie, en cas de nouvelles transformations de la chaussée, un élargissement des trottoirs plutôt que la réalisation d'un site propre pour le tram.

Il est par contre favorable à la création d'un parking sous la place Vander Elst qui pourrait compenser la récente suppression de quelques 40 places de parking sur la chaussée d'Alseberg entre Calevoet et le Globe suite aux travaux actuels de remplacement des rails.

Il relève que la question du métro vers Uccle est fondamentale pour la mobilité et souligne qu'il faut que la Commune soit active dans ce dossier,

en indiquant, entre autres et par exemple, quels sont les points de densité de population à Uccle qui devraient être desservis.

Les propositions de l'ACQU pour le réaménagement des carrefours Dieweg/Saint Job et Saint Job/Engeland sont à prendre en compte.

Céline Fremault (**Cdh**) relève que la problématique du tram 51 doit être intégrée dans une vision globale de la mobilité à Uccle, en ayant pour principal objet la question de la qualité de vie. La question doit être analysée en tenant compte également et notamment des problématiques du métro, des logements vides de la chaussée d'Alseberg et de la rue Xavier De Bue, de la question des commerces vides ou en difficulté, ...

La chaussée d'Alseberg est une voirie très dense et plusieurs solutions peuvent être simultanément mises en place : des parties en site propre, le déplacement de certains arrêts, la modification des feux de signalisation.

La réflexion doit s'inscrire dans une vision de « ville en transition » et la question du stationnement sur la chaussée doit être étudiée sur un tronçon allant au minimum du Globe à l'av. Coghen pour envisager des réelles solutions, même si les travaux peuvent être phasés.

Elle est favorable à la création d'un parking sous la place Vander Elst et annonce que la Région envisage cette possibilité.

Emmanuel De Bock (**Défi**) mentionne que la chaussée d'Alseberg est une voirie qui souffre beaucoup. L'étude de sa problématique doit s'étendre jusqu'à Beersel.

Un nombre important de commerces et de logements de la chaussée sont vides, leur taille est souvent trop grande et ne correspond plus à la demande actuelle. Ils pourraient être divisés. Il faut trouver des solutions qui n'opposent pas les commerçants et les habitants.

Il plaide pour une vision de mobilité plus globale. Pour éviter, par exemple, le report des véhicules entrant dans Uccle le matin vers les voiries adjacentes. Uccle ne doit, par ailleurs, pas rater l'opportunité de se connecter au métro, il est nécessaire de se mettre d'accord sur un tracé.

Il est favorable à un parking sous la place Vander Elst.

Boris Dillies **(MR)** relève que la question de la circulation sur la chaussée d'Alseberg (qui est une voirie régionale !) doit être envisagée de manière globale. Elle a besoin d'une réelle rénovation qui doit se faire en concertation avec la Région et le pouvoir communal. Des réunions de présentation de différents projets ont par ailleurs déjà eu lieu. Un élargissement des trottoirs et une rénovation de façade à façade est nécessaire pour qu'elle garde son attractivité commerciale.

Le problème de mobilité du tram 51 ne va être résolu ni par 350 m de site propre, ni par une mise en site propre complète sur toute la longueur de la chaussée. Cette solution aura pour effet de reporter les véhicules sur les voiries latérales.

La mobilité actuelle doit être plurielle, selon ses choix et /ou ses possibilités : en voiture, en tram, en bus, en vélo,

Un parking souterrain sous la place Vander Elst est une bonne solution, il existe d'ailleurs déjà un accord de la Région pour réaliser une étude de faisabilité.

Henri Lastenouse **(PS)** signale que la problématique du site propre du tram 51 ne dépend pas de la Commune.

Une concertation entre les Communes permettrait entre autres de (re)localiser des commerces dans certains quartiers qui en sont dépourvus, de réduire les affluences et de diminuer les problèmes de mobilité.

Remarque: Si la création d'un parking sous la place Vander Elst fait l'unanimité, les avis sont variés en ce qui concerne un site propre pour le tram...

QUESTION 2 : CIRCULATION AUTOMOBILE / TRANSPORTS EN COMMUN

La circulation automobile à Uccle ne cesse de croître.

Plusieurs mesures proposées pour en limiter les conséquences et améliorer la circulation des transports en commun n'ont pas été appliquées, ou de manière partielle :

- La rue du Wagon, réservée à la circulation douce et aux transports en commun ne connaît pas de réalisation ;
- Pas plus que la station SNCB RER au Lycée Français, dans un quartier qui pourtant connaît une importante extension urbanistique ;
- La fermeture de la station Albert, dont les échéances et les modalités restent dans le flou, supprimera toute liaison directe entre Uccle et le centre-ville, alors qu'actuellement les lignes 3, 4 et 51 assurent ces liaisons de manière efficace ;
- La chaussée de Waterloo connaît également un encombrement chronique, qui handicape les liaisons de et vers les quartiers sud d'Uccle.

Qu'avez-vous à proposer pour améliorer ces quatre problématiques spécifiques ou certaines d'entre elles ?

Henri Lastenouse **(PS)** relève qu'Uccle doit rattraper un retard de 40 ans en matière de mobilité et qu'un des défis de la prochaine majorité sera certainement de tester des opérations pilotes, par exemple concernant les véhicules électriques (2, 4 roues, Uber,...).

Boris Dillies **(MR)** mentionne que la réalisation de la halte RER Lycée Français pourra éventuel-

lement être réévaluée dans un futur proche par la SNCB en fonction de l'augmentation du nombre d'habitants du lotissement du plateau Engeland.

La question de la mobilité de la chaussée de Waterloo doit être étudiée dans sa globalité. La fermeture du Bois de la Cambre le week-end est, par exemple, un non-sens écologique qui provoque beaucoup de pollution, des files de voitures qui inondent Uccle et des commerçants qui perdent

leurs clients. Le Bois de la Cambre devrait au minimum rester ouvert le samedi.

Emmanuel De Bock (**Défi**) souligne qu'il faut mettre en place des mesures empêchant les voitures d'entrer dans Bruxelles et favorisant les possibilités d'habiter près de son lieu de travail.

Son parti est favorable au percement de la rue du Wagon. La halte RER « Lycée Français » pourrait éventuellement ne pas être desservie toute la journée mais par exemple le matin et le soir aux heures d'arrivées et sorties des élèves.

Les gares doivent être équipées de parkings. (Le parking de la gare de Linkebeek n'est toujours pas aménagé!).

Il faut également avancer sur la réalisation du RER Vélo en permettant dès maintenant le passage le long des voies de chemins de fer (en cours de réalisation à Ixelles).

Concernant la Chaussée de Waterloo, il n'y a pas d'alternative à l'usage de la voiture si aucun parking de dissuasion n'est construit.

Le projet de transformation de la station Albert doit être revu car les lignes actuelles sont totalement saturées. La création du pré-métro entre le parvis Saint-Gilles et la Porte de Hal a été un gros chantier, mais depuis la mobilité y a bien gagné.

Uccle a eu tort de s'opposer autrefois au Ring Sud, il faut maintenant rattraper le temps perdu en appuyant la construction du métro. Il est temps d'être visionnaire.

Céline Fremault (**Cdh**) estime que l'objectif prioritaire vers lequel il faut tendre est d'assurer une bonne qualité de vie aux habitants, en appuyant entre autres les démarches qui rétablissent du lien social. La stratégie doit être globale.

Un nouveau plan de mobilité doit être réalisé car l'actuel date de 2006 et les aspirations environnementales des habitants ont changé. La marche doit retrouver une place importante.

La rue du Wagon se termine actuellement en cul-de-sac et à moins de 400 mètres de la gare de Calevoet ! Bruxelles Environnement est en train de rédiger une convention avec la SNCB afin de pouvoir utiliser les talus pour la mobilité douce.

La Flandre s'oppose à la réalisation de la halte RER à hauteur du Lycée Français au motif qu'elle ralentirait la vitesse commerciale des trains pour les navetteurs flamands. Tant que la NVA sera au pouvoir, cet arrêt n'existera donc pas. En attendant que ce dossier se débloque, on pourrait prévoir des possibilités de mobilité douce en réalisant par exemple une voie verte entre les gares.

Concernant les modifications de la station Albert, le dossier pour l'octroi du permis d'urbanisme est enfin complet et il pourrait encore être donné en 2018.

Elle signale qu'une nouvelle Ordonnance Chantiers, qui crée la fonction d'hyper-coordonateur, va voir le jour.

La mobilité chaussée de Waterloo est une catastrophe et il n'y a aucune vision conjointe entre la Commune et la Région. De plus, le Bois de la Cambre devrait être géré par la Région et non par la Ville de Bruxelles afin d'assurer une vision et une gestion globale des espaces verts en Région bruxelloise.

Marc Cools (**Uccle en avant**) relève qu'il y a des contacts entre la STIB et la SNCB pour débloquer le dossier de la rue du Wagon. La SNCB essaye de récupérer des terrains qui ont été cédés à un promoteur privé. Cette rue doit être réservée uniquement aux bus, aux piétons et aux cyclistes.

Il faut continuer à revendiquer l'importante halte RER « Lycée Français » qui peut être réalisée sans nuire à la vitesse commerciale des trains. Le dossier n'est pas nécessairement lié à la NVA.

La Région demande par ailleurs la mise en place de 30 nouvelles gares en Région Bruxelloise.

Concernant les travaux du métro à Albert, il faut trouver des solutions pour continuer de proposer une desserte rapide entre Uccle et le Centre-Ville. La question de la chaussée de Waterloo est préoccupante, il faut y mener une réflexion en matière de mobilité et d'esthétique. Dans ce cadre, il faut également prévoir le réaménagement de la chaussée de La Hulpe.

Thibaud Wyngard (**Ecolo**) souligne le souhait d'ECOLO pour qu'il y ait un consensus sur la régionalisation du Bois de la Cambre qui devrait être géré par Bruxelles Environnement.

Le Plan Communal de Mobilité doit être revu d'urgence.

Ecolo appuie le percement de la rue du Wagon. Des sites propres (éventuellement partiels) pour les bus, près des carrefours par exemple, pourraient être aménagés sur certains tronçons de la chaussée de Waterloo.

Le métro ne va pas régler les problèmes de mobilité à Uccle car l'essentiel du territoire ne sera pas couvert. Dans ce cadre, la transformation de la station Albert est un drame annoncé. Le tram 92 poursuivra sa route mais pas vers l'hypercentre. Les usagers venant de St Job subiront deux ruptures de charge. Les trams 3 et 4 doivent continuer

à rouler jusque dans la jonction Nord - Midi. Il faut donc revoir les positions et les choix liés au métro, sa construction amènera très certainement des problèmes techniques imprévus et des surcoûts importants. D'autant plus qu'Uccle dispose de haltes RER qui assurent une bonne mobilité vers le centre. Il y a lieu d'augmenter la fréquence

des trains sur les rails existants. La question est économique.

Remarque (ACQU) : Tous les partis veulent le percement de la rue du Wagon ainsi que la création d'une halte RER à hauteur du Lycée Français. Mais sur les autres points ... !

QUESTION 3 :

Pour améliorer la mobilité, faut-il comme certains le prétendent, mettre en place d'abord des solutions alternatives pour permettre une diminution de l'usage de la voiture, ou faut-il d'abord restreindre l'usage de la voiture pour pouvoir ensuite mettre en place des solutions alternatives ?

Marc Cools (**Uccle en avant**) propose de réfléchir à des alternatives innovantes. La voiture ne doit pas toujours être pénalisée en pensant qu'une fois supprimée tout ira mieux, il faut plutôt favoriser des nouvelles formes de mobilité comme par exemple l'usage de la voiture partagée.

Un nouveau plan de mobilité doit être établi. Marc Cools regrette que lors de l'élaboration de l'actuel plan de mobilité communal, les représentants du Cabinet du Ministre de la Mobilité ne soient pas venus aux réunions d'accompagnement au motif qu'ils manquaient de temps pour aller dans les 19 communes. Trouver des solutions innovantes et fonctionnelles demande pourtant un travail conjoint de tous les acteurs.

La Région et la Commune se sont mises d'accord sur les Itinéraires Cyclables Régionaux ; cependant, aujourd'hui encore, la Région n'a pas délivré les permis.

Il faut développer des pistes cyclables le long du RER.

Céline Fremault (**Cdh**) rappelle que 60 % des Bruxellois n'ont pas de voiture et que la mobilité à Bruxelles est en train de basculer vers de nouvelles formes issues de la « ville en transition ». Il faut développer des alternatives à la mobilité actuelle innovantes et variées.

Elle ne se dit ni anti voiture, ni anti avion, mais relève que la voiture va perdre sa place actuelle pour des questions de qualité de vie, de qualité de l'air et de santé publique. Les voitures électriques ou au gaz vont sans doute remplacer une partie de la flotte actuelle.

La mise en place de zones 30 généralisées va dans le sens d'une région moderne et différente.

Boris Dillies (**MR**) relève que la mobilité n'est plus un enjeu dogmatique et qu'il faut repenser

la question des compétences institutionnelles en matière de mobilité car la complexité institutionnelle de Bruxelles paralyse la réflexion et l'action. Le MR est ouvert à l'idée qu'on réalise un nouveau plan de mobilité et soutient le principe de liberté dans l'utilisation des différents moyens de transport qu'il faut promouvoir. La Commune a un rôle d'information auprès des habitants sur les moyens de transports alternatifs.

La pratique du vélo électrique et du vélo électrique partagé doit être soutenue. Les bâtiments communaux vont permettre de recharger électriquement et gratuitement les vélos électrique des habitants.

Henri Lastenouse (**PS**) explique qu'une révolution aussi fondamentale en matière de mobilité ne peut pas être organisée sans une consultation populaire car il s'agit d'un changement fondamental des usages. Toutes les formations politiques ont plus ou moins échoué. Il faut un consentement pour que les choses bougent.

La vraie raison pour laquelle la mobilité reste problématique, c'est le manque de maturité des politiques, mais tout va changer avec les nouvelles demandes des citoyens.

Thibaud Wyngard (**Ecolo**) explique que son parti n'est pas anti automobile par principe. Il relève par contre que le système des voitures de société n'évolue pas et est scandaleux.

Pour ECOLO, il convient d'agir conjointement pour diminuer le flux automobile et pour développer des solutions alternatives afin d'apaiser les quartiers, de redonner de la convivialité, de partager l'espace public. Les zones 30 peuvent, par exemple, être mises en place sur tout le territoire communal sauf sur les axes structurants.

ECOLO remercie la Région pour la politique menée en faveur de la mobilité douce ; elle a financé à 80% les box vélos et le diagnostic bypad (= *BicYcle Policy AuDit* avec pour objectif l'évaluation de la politique cycliste).

Il y a lieu de développer les transports en commun et l'usage du vélo. ECOLO regrette qu'il n'y ait pas d'évolution fulgurante des ICR à Uccle alors que la Commune en a la charge.

ECOLO est de manière générale très insatisfait par rapport à la politique de mobilité menée par la Commune ces dernières années et n'entrera dans la majorité aux prochaines élections qu'avec un accord très ambitieux sur la mobilité.

Emmanuel De Bock (**Défi**) explique que DEFI n'a pas de modèle de mobilité particulièrement fermé. Il relève que la mobilité est une question de santé et qu'il faut veiller à diminuer l'usage de la voiture car même si on remplaçait les voitures actuelles par des voitures électriques, les problèmes de mobilité seraient toujours les mêmes ! DEFI est favorable à une taxation au KM.

Un péage urbain doit être mis en place au moins pendant les périodes les plus chargées : le matin et le soir.

Pour trouver des solutions, les trois régions doivent agir conjointement et il regrette que la Wallonie ne soit pas preneuse.

Concernant le train : il y a beaucoup de gares à Uccle mais elles ne sont pas assez privilégiées. Il n'y en a pourtant pas assez et les trajets sont trop coûteux. Prendre le train à Linkebeek oblige, par exemple, à payer pour deux zones, alors que la liaison de Linkebeek à la gare du Midi prend 12 minutes, ce qui en fait un mode de transport incomparable.

DEFI salue le travail du Conseil Communal pour le RER vélo et l'élargissement des zones tarifaires. La tarification unique des transports en commun est une priorité. Quand on est uni, la Région nous écoute. Les sites propres d'aujourd'hui sont peut-être les « ramblas » de demain !

Remarque: Pour cette question de savoir qui est premier de l'œuf ou de la poule, c'est la bouteille à encre pour s'y retrouver. Si quelqu'un comprend, bravo !

ENVIRONNEMENT NATUREL : LA NATURE EN VILLE !



QUESTION CONCERNANT L'EXPERTISE DES SERVICES COMMUNAUX

Constat : Nous observons régulièrement que l'approche de la nature du Service Vert est de type horticole ou paysagère, sans doute du fait de leur travail de jardiniers de la Commune. S'il a évolué dans ses pratiques culturelles vers une gestion plus écologique des espaces verts, parfois vers une gestion différenciée, celle-ci n'est pas assez « naturaliste » à nos yeux. Deux aspects justifient cette analyse : le choix des espèces plantées (souvent des plantes annuelles décoratives achetées auprès de pépiniéristes, qui peuvent être des vecteurs de résidus de pesticides utilisés lors de leur élevage), n'a pas pour critère une approche naturaliste de l'environnement ; par exemple en sélectionnant des espèces mellifères ou attractives pour les insectes, un des premiers maillons des réseaux trophiques. Le mémorandum de SOS Kauwberg aborde cela de façon transversale dans le chapitre « Service vert »

Question : Quelles mesures proposez-vous pour modifier cette situation et la faire évoluer ?

Thibaud Wyngard (**Ecolo**) relève la location de palmiers (!) qui n'apportent rien que de la décoration et sont loin de l'approche écologique. Il pose aussi la question de l'empreinte écologique relative aux achats de plantes.

Marc Cools (**Uccle en avant**), après avoir mis en avant les qualités du personnel des plantations

et du service environnement, la mise en œuvre du Plan Nature, le fait qu'Uccle est une commune zéro pesticide, plaide pour que les services de l'environnement et des plantations soient rapprochés dans des locaux proches et dépendent du même échevin.

Il estime que pour des expertises précises, comme la dendrologie, il peut être fait appel à des

services extérieurs. Par ailleurs il est d'avis que la Commune doit sensibiliser la population aux problématiques de gestion et que l'expertise interne devrait être plus mise au service des citoyens.

Emmanuel De Block (**Défi**) plaide pour la formation continue des services et est favorable à la plantation d'arbres fruitiers. Sans répondre à la question posée, il évoque un projet de ferme éco-pédagogique au plateau Avijl, et pour ce qui est des expertises il recommande de faire appel aux personnes compétentes au sein de la Commune.

Boris Dillies (**MR**) met l'accent sur l'information, prend en exemple la récente plantation de colonnes de légumes par le service des plantations. Pour lui, une commune fleurie est importante pour ses aspects décoratifs, mais en privilégiant les espèces indigènes. Uccle est gâtée en espaces verts qu'il faut protéger.

Henri Lastenouse (**PS**) aborde le sujet sans répondre à la question, mais en mettant l'accent sur le fait que personne ne veut vivre dans un environnement pollué ; il prend la disparition de l'abeille comme baromètre de la qualité de l'environnement.

Céline Fremault (**CDH**) estime qu'il faut un seul portefeuille pour l'environnement et les espaces verts, comme c'est le cas à la Région. Elle témoigne

de l'évolution des services verts des communes vers des gestions plus écologiques, rappelle que le Plan Nature régional demande de favoriser les plantes pérennes (qui peuvent vivre en place des dizaines d'années, comme les arbres, ndlr). Elle aborde le sujet des abeilles et de la nécessité de relever la situation des ruches à Uccle

Remarques

Observons une belle unanimité pour une gestion écologique de l'environnement. Mais il n'y a pas de réelle remise en cause des formations des personnels au sein des services. Ainsi, en ce mois de juin était organisé un colloque relatif à la place de l'abeille en ville à laquelle ont participé deux Ucclois ... du monde associatif ! mais aucun fonctionnaire, alors que des fonctionnaires d'autres communes étaient nombreux dans la salle.

L'un des deux Ucclois, par ailleurs membre d'une asbl communale, avait pourtant informé, lors d'une réunion de son association, les responsables des services communaux des dangers des plantes annuelles qui sont abondamment traitées et toxiques pour les abeilles, rendant les plantations annuelles sans doute décoratives et esthétiques, mais constituant de vrais pièges à insectes !

On peut regretter qu'aucun intervenant ne semblait informé...

Espérons que le prochain Collège mette en place un plan de formation professionnelle pour ses fonctionnaires et permettra à ceux-ci d'être toujours plus pertinents dans leurs actions.

QUESTION CONCERNANT LA NATURE QUI EST PRISE POUR EXEMPLE, MAIS CELA CONCERNE AUSSI L'URBANISME ET LA MOBILITÉ

Constat : *Les actes défigurant la nature, le non-respect des plans sont rarement identifiés et ne font que rarement l'objet de sanction. Et lorsque des sanctions existent, elles ne sont pas dissuasives et n'empêchent pas de répéter le forfait de nombreuses fois. Les exemples d'abattages le long des lignes de chemin de fer (par Infrabel) ou des voiries régionales (élagages en chicots) ou en sites protégés (même les travaux d'utilité publique exigent des autorisations...) n'ont pas manqué ces derniers mois et témoignent d'une réglementation pas assez sévère et contraignante.*

Le public ne sait même pas à qui s'adresser en cas d'infraction, après les heures de bureau ou le weekend vu qu'il n'existe pas de police de l'environnement à Uccle/Bruxelles. Certaines personnes peu scrupuleuses attendent la « bonne heure », celle où les bureaux de Bruxelles Environnement sont fermés pour agir.

Question : *Quel dispositif mettrez-vous en place pour éviter cette délinquance et assurer la sécurité de la nature ? Une brigade de l'environnement pourrait-elle s'envisager au sein de la police ?*

Emmanuel De Block (**Défi**) ne comprend pas que cela puisse durer des jours avant de réagir aux abattages illégaux des talus de chemin de

fer. Il signale qu'Infrabel fait appel de sa récente condamnation par le tribunal et conteste les amendes. Il propose que chaque arbre abattu sans

autorisation fasse l'objet d'une amende. Il déplore qu'il n'y ait qu'un seul fonctionnaire régional pour traiter les plaintes et souhaite qu'il y en ait plus. Il établit un lien entre l'attitude d'Infrabel et son CA où domine la NVA, affirmant qu'il ne faut rien espérer tant que ce parti sera aux commandes d'Infrabel.

Céline Fremault (**CDH**) estime que la police locale peut intervenir lors de plaintes. Il faudrait 4 ou 5 agents formés aux problématiques environnementales pour réagir, avec une garde le weekend. Ceux-ci pourraient être formés par Bruxelles Environnement lors de recyclages, etc. Elle pense qu'ils pourraient être rapidement opérationnels.

Marc Cools (**Uccle en avant**) estime que l'évolution des sanctions est positive dans le domaine de l'urbanisme où régnait quasiment une impunité jusqu'il y a quelques années. La raison était que les plaintes étaient d'ordre pénal et que le parquet ne poursuivait pas...

Aujourd'hui il existe des amendes administratives qui sanctionnent les travaux réalisés sans autorisation, citant l'exemple d'une amende de plus de 8.000 € pour une annexe construite sans permis. Cependant les sanctions prononcées pour des abattages sans permis devraient être prononcées pour chaque arbre. Il remarque aussi que les permis délivrés à Infrabel sont peu clairs et devraient individualiser les autorisations, chaque arbre étant concerné.

Il propose une charte de gestion des talus de chemins de fer afin de gérer ceux-ci dans un esprit favorable à la biodiversité, mais constate aussi qu'Infrabel s'en fiche. Il est aussi favorable à une police formée pour la nuit et le weekend, les personnes commettant des infractions profitant de ces moments pour commettre leurs forfaits.

Thibaud Wyngard (**Ecolo**) estime que le Plan Nature communal est un outil magnifique qui doit être mis en œuvre. Le personnel communal doit s'inscrire dans des formations continuées, ce qui ne remet pas en cause leur expertise. Il constate aussi qu'Infrabel est coutumier du fait et que les amendes ne sont pas dissuasives. Il est d'avis que les amendes doivent être plus sévères dans le cadre des permis d'abattages le long des voies de chemin de fer et les permis doivent être plus précis, par exemple indiquer que des arbres au bas des talus ne présentent aucun danger et ne doivent faire l'objet d'aucun abattage. Il pense qu'il faut voir juridiquement quelle est la meilleure solution pour une police de la nature.

Boris Dillies (**MR**) fait l'éloge d'une commune riche en arbres, il y en a plus de 12 000 en voiries communales. Les Ucclois aiment les arbres et il cite des exemples d'abattages pour raisons de maladie ou de sécurité, aussitôt suivies de replantations. Ce qui témoigne de l'attachement de la Commune aux arbres : Uccle plante et replante... Mais la Commune ne peut malheureusement pas « tout ». Les abattages problématiques, parfois d'un arbre remarquable, devraient laisser le choix entre une replantation et une sévère amende. Il estime qu'une police régionale serait plus appropriée qu'une police locale en dehors des heures ouvrées.

Henri Lastenouse (**PS**) estime que les actions collectives permettent de répondre aux agressions des abatteurs. C'est un enjeu de communication.

Remarques

Observons une belle unanimité au niveau du constat de la nécessité d'une police de l'environnement et une discussion sur la manière de la mettre en œuvre. Espérons que le prochain Collège communal agira pour organiser cette police de l'environnement.



QUESTION TRANSVERSALE CONCERNANT TOUT L'ASSOCIATIF

Constat : Lors d'un événement ucclois et régional (*Discover the green side of Brussels*), SOS Kauwberg a transmis un communiqué de presse informatif à la rédaction du *Wolvendael*, seul journal «communal» ucclois. La rédaction n'y a pas fait écho et n'en a pas expliqué les raisons. Cet exemple illustre l'absence d'existence du milieu associatif dans le «Wolvendael» qui ne se fait pas l'écho de la réalité de la vie associative communale et ne remplit donc pas son rôle informatif. A lire ce toutes-boîtes publicitaire incluant quelques pages communales, on a le sentiment qu'il ne se passe rien au niveau associatif. Les activités du Cercle d'Histoire, des quartiers durables, de l'ACQU sont totalement absentes de ce média qui doit être, au minimum, réformé. Le seul média ucclois qui se fasse régulièrement écho de la vie associative est le journal du Suta, que seuls les seniors abonnés reçoivent... Cela fait aussi des années que certaines dénoncent la partialité de ce média que les Ucclois croient être leur «journal communal» d'information. Mais comme c'est une asbl (subsidée) qui édite le journal et que la «tutelle» laisse faire (depuis toujours ?) la majorité n'ose pas remettre ce fonctionnement en question.

Question : Que ferez-vous pour faire en sorte que les Ucclois soient informés des activités des différentes associations locales ?

Céline Fremault (**CDH**) confirme ce constat et se pose la question du soutien aux associations, par quelles actions, subsides et évaluation de ceux-ci. Elle souhaite que le *Wolvendael* consacre une demi-page aux associations et fasse connaître leurs actions sans qu'elles n'aient à payer.

Marc Cools (**Uccle en avant**) constate que la partie rédactionnelle du *Wolvendael* pose problème. Il faudrait un comité de rédaction et non une personne qui décide de ce que le journal annonce et sélectionne les informations à publier. Il rappelle que le site internet de la Commune diffuse de nombreuses infos relatives aux associations. Il se pose aussi la question sur la manière de contacter les citoyens qui ne sont pas représentés par des associations, et ce via les différents médias communaux.

Thibaud Wyngaard (**Ecolo**) considère que le *Wolvendael* est un outil de propagande de ceux qui sont à sa tête en publiant des pages au statut non identifié avec des événements locaux illustrés de photos. Il souhaite que de la place soit libérée pour l'associatif et aussi pour toutes les formes de concertation avec les associations citoyennes prônant la démocratie participative, l'organisation de commissions consultatives, etc.

Emmanuel De Block (**Défi**) estime que le *Wolvendael* n'est pas un mauvais journal. Il a fait le choix d'être financé par la publicité, c'est un choix historique. Il préfère cela à un journal communal qui ne diffuse que des informations relatives aux échevins et à l'associatif, comme à Woluwe. Il trouve important de travailler sur les informations locales, les quelques

infos concernant l'associatif ne sont pas lisibles, noyées dans la masse.

Boris Dillies (**MR**) apprécie que le *Wolvendael* a l'avantage du supporting financier. Il trouve ce journal de qualité. Il est d'accord qu'il faut l'ouvrir à l'associatif et prend pour exemple le succès des rencontres citoyennes organisées par le Collège communal dans différents quartiers à l'automne.

Henri Lastenouse (**PS**) constate le flou artistique rédactionnel du *Wolvendael* et estime que c'est un problème politique et plaide pour un comité de rédaction et un journal qui soit un lieu de vivre ensemble.

Remarques

- Observons une certaine unanimité pour donner de la place aux informations associatives dans les médias communaux.
- Emmanuel De Block se contredit en affirmant d'une part ses préférences pour un journal comme le *Wolvendael* tout en se plaignant de la mauvaise lisibilité des infos et en témoigne par un exemple d'info concernant des travaux publics de l'académie d'Uccle qu'il prétendait ne pas être annoncée dans le *Wolvendael* alors qu'elle y était...
- Boris Dillies confond participation citoyenne et informations relatives au monde associatif.
- Thibaud Wyngaard a rappelé que la Commune paye les insertions des échevinats dans le *Wolvendael* qui ne sont donc pas financées par la publicité !
- Espérons que le prochain Collège communal et ses représentants au Centre Culturel, qui gère le magazine, concrétiseront la place et la visibilité associative dans le *Wolvendael*.

MEMORANDUM ELECTIONS COMMUNALES D'OCTOBRE 2018



PROPOSITIONS AUX CANDIDATS POUR UN VÉRITABLE QUARTIER DURABLE

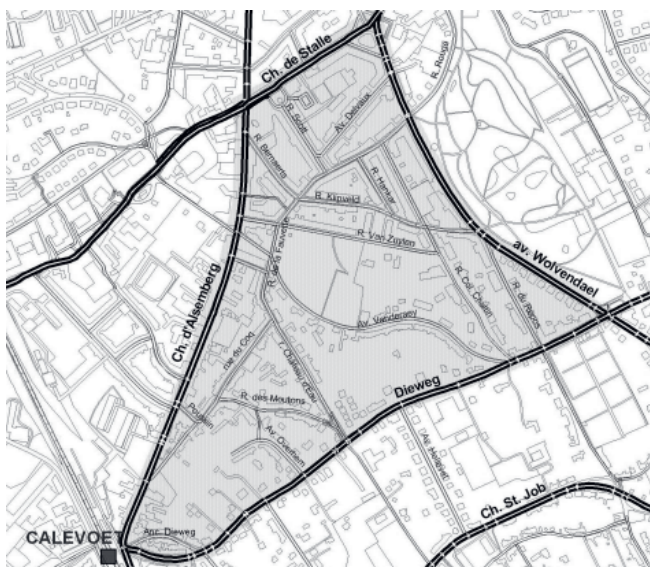
par Asbl Oxy 15, Mon quartier, ma vie

Les priorités sont nombreuses dans le respect de chacun

Objet du quartier durable : sauvegarder le cadre, le caractère et le patrimoine du quartier, en favoriser le maintien et le développement harmonieux, y défendre l'agrément des habitants, leur sécurité, le calme et la tranquillité, de participer à l'effort citoyen conformément notamment au Plan Régional de Développement, à la charte d'Aalborg et à l'agenda 21 adopté par la Commune d'Uccle dans des domaines tels que la mobilité, la protection du patrimoine et de l'environnement, les économies d'énergies, le recyclage des déchets, etc. et de promouvoir accessoirement toutes activités qui contribueraient à réaliser cet objet.

Avant-propos :

Le « quartier durable OXY 15/OXY durable » a été créé en 2008. Il fait partie des quartiers durables citoyens de la Région de Bruxelles-capitale et regroupe 15 rues comprises entre quatre grands axes de trafic automobile ainsi que leurs environs. Les rues concernées sont les suivantes : Bernaerts, Château d'Eau, Colonel Chaltin, Coq, Fauvette, Paul Hankar, Klipveld, Moutons, Overhem, Poussins, Repos, Robert Scott et avenues Delvaux, Vanderaey, Van Zuylen. Mais aussi, les environs du parc de Wolvendael, la Place Danco, les commerces de la chaussée d'Alsemberg et le Dieweg. C'est une association apolitique et sans but lucratif, composée à 100% de bénévoles.



Carte du quartier durable Oxy 15 / oxy durable

Le quartier durable « OXY15/OXY durable » est actif dans plusieurs domaines :



Centre collectif au parc de Wolvendael

1. Une meilleure gestion des déchets :

Son centre collectif de compostage, aménagé dans le parc de Wolvendael, en accord avec la Commune, permet de sensibiliser de nombreux visiteurs du parc à ce mode de gestion des déchets.

Trois maîtres-composteurs et un maître maraîcher du quartier sont à disposition des habitants du quartier tout au long de l'année.

2. Les économies d'énergie :

Un groupe d'habitants est actif pour montrer l'importance des déperditions d'énergies dans les maisons. En lien avec le quartier durable « Saint-Job », il met à disposition des habitants qui le demandent une mallette « énergie », qui permet de mettre en évidence les déperditions d'énergies dans les maisons.

3. La mobilité durable :

Ce quartier subit depuis très longtemps les nuisances d'une mobilité excessive. Depuis 2008, date de mise en place du PCMU (Plan Communal de Mobilité Ucclois), de nombreuses actions ont été menées par les habitants pour sensibiliser les élus à une diminution du trafic de transit. Les quelques aménagements de l'espace public n'ont pas été, à ce jour, synonymes de réussite. Peu d'avancées notamment dans la diminution de la vitesse, malgré les zones 30.



Rue du Château d'Eau : Un espace public rêvé par les enfants

4. La convivialité :

Un effort est fait pour conserver, dans ce quartier, un véritable lieu de vie de village, où de nombreux enfants y viennent se détendre (unités de scouts et guides, paroisse etc...). Des fêtes de quartier - dimanche sans voitures par exemple - y sont régulièrement réalisées.



La rue du Château d'Eau un jour de fête !

Problèmes inhérents au quartier :

Si, au fil des années, des progrès ont été faits dans certains domaines, (mise en « zone 30 » des 15 rues du quartier, par exemple), les habitants sont inquiets du devenir de leur environnement.

Ce Mémoire vise à attirer l'attention des candidats aux élections communales prochaines sur les spécificités de ce grand quartier et les souhaits de ses habitants.

Souhaits des habitants :

1. Dans le domaine social

L'appauvrissement de nos quartiers - chaussée d'Alsemberg ou place Danco par exemple - confirmé dans la presse régionale, donne à réfléchir. La perte de l'élément social doit être évitée.

C'est pourquoi les habitants du quartier souhaitent, de la part des élus, des actions importantes notamment :

- Pour la conservation des salles « Van Offelen » et « 1180 ». Le coût de leur entretien devrait être budgété chaque année. Rappelons que ces salles sont mises presque gratuitement à disposition de nombreuses écoles ou associations.
- Pour la conservation de la « Royale Pétanque Uccle Centre ». Un bail emphytéotique pourrait être octroyé à cette très ancienne association à caractère social, à l'instar de ce qui a été fait pour d'autres clubs sportifs à Uccle.
- Pour la conservation de l'église du Précieux Sang, lieu central dans ce quartier - lieu de réunion indispensable, car à l'initiative de nombreuses actions sociales. Rappelons que cette église fait l'objet d'une demande de classement.

2. Dans le domaine de la protection de la santé publique : ondes

Le groupe TELENET veut implanter 24 antennes GSM supplémentaires dans le clocher de l'église. Nous pensons que le clocher de l'église ne doit pas devenir un mât pour cacher les antennes et disperser leurs nuisances « ondes » dans l'îlot qui entoure l'église. Un dossier se tient à la disposition des candidats et élus d'Uccle, à ce sujet.

Nous demandons la suppression pure et simple des 4 permis déjà octroyés. La santé des enfants, des mamans de l'école maternelle et primaire, ainsi que celle des riverains doit être préservée.

3. **Dans le domaine de l'économie, les commerces de la chaussée d'Alseberg :**

De nombreux commerces ferment. Nous espérons, de la part des élus, une vision humaine et dynamique de ce grand quartier commerçant. Un plan d'actions et d'investissements à long terme pourrait être mis en application pour la réhabilitation de ce lieu de commerces et la prise en compte des besoins des commerçants de la Chaussée d'Alseberg.

4. **Dans le domaine de l'aménagement de l'espace public :**

La commune investit des sommes importantes pour certains projets. Nous pensons à l'avenue Van Bever, devant le David Lloyd pour lequel plus de 1.250.000 euros d'argent public ont servi à y aménager un parking de 300 voitures. Dans le même temps, on nous dit que l'argent public manque pour l'entretien des salles communales 1180 et Van Offelen, ou pour y améliorer la sécurité dans nos petites rues résidentielles...

5. **Dans le domaine de la mobilité**

Le quartier durable a comme objectif de permettre une meilleure qualité de vie dans tout l'espace public.

Les contraintes environnementales obligent à plus de respect de la vie des habitants, eux-mêmes : moins de pollution, moins de stress, mais plus de sécurité.



La rue du Château d'Eau qui reçoit toujours un flux de voitures trop important.

Constatations :

Avant le début des travaux de la chaussée d'Alseberg, le trafic automobile reste intense et en augmentation. Il semble que la Commune n'ait d'autres solutions que de faire passer le trafic « navetteur » dans nos rues.



Des travaux gigantesques, au Globe croisement chaussée d'Alseberg/rue de Stalle

- Le Dieweg est devenu un axe de grand trafic.
- La chaussée d'Alseberg reçoit la plus grande partie du trafic « navetteur » venant du Sud d'Uccle.
- Les rues « Fauvette, Château d'Eau, Moutons, Coq, Poussins » sont devenues des axes de grand trafic automobile, malgré leur caractère résidentiel.

Certes, on ne conteste pas les travaux qui sont nécessaires. Mais le constat est là : les travaux actuels, dans la chaussée d'Alseberg (remplacement des rails du tram 51 et autres), ont détruit 10 ans d'effort des habitants, dans le domaine de la qualité de vie des habitants de ce grand quartier ; la circulation automobile venant des quartiers sud de la Commune a été déviée dans ces petites rues de quartier.

• **Plan de stationnement :**

Le plan de stationnement, mis en place en décembre 2017, amène des difficultés supplémentaires. Treize rues du quartier ont été mises en zone bleue. Seules les rues « Moutons » et « Château d'Eau » subissent le poids du stationnement non réglementé. Il semble que l'on ait perdu de vue le trafic automobile venant du Dieweg, ce qui amène un trafic supplémentaire dans cette zone. Leurs habitants demandent que les rues Moutons et Château d'Eau reçoivent le même statut « zone bleue ».

Souhaits :

Les habitants souhaitent que leur quartier soit **réouvert à la vie locale, en priorité**. Les PMR, les piétons, et les personnes à vélo (enfants et personnes âgées) ont droit au respect et à une sécurité maximale.

Une priorité : réduire la vitesse des voitures.

- Les quatre grands axes (Wolvendael, Brugmann, Alseberg et Dieweg) amènent un trafic de délestage qui constitue danger et insécurité dans nos rues résidentielles du fait de l'augmentation du nombre de voitures et compte tenu des nombreux carrefours devenus dangereux.

Les axes de grand trafic actuel : « Wolvendael/ Fauvette/Château d'Eau/Dieweg » - « Dieweg /Moutons/Coq/ Château d'Eau/ Dieweg et Fauvette », - Alseberg/Coq/Fauvette/Wolvendael, - avec leurs 15 carrefours dangereux, demandent des aménagements importants :

- Rétrécissement des entrées de rues.
- Passage- piétons à chaque carrefour
- Trottoirs assez larges (pour fauteuils roulants et poussettes).

Il semble impératif de couper le quartier en deux zones. Les habitants demandent une coupure au niveau du croisement Château d'Eau / Vnderaey. Un tel aménagement rendrait plus apaisé le quartier tout entier (Cet aménagement a déjà été prévu dans le « Plan Communal de la Mobilité Ucclois » en 2008, par le bureau d'études TRITEL).

- Il y a trois écoles (une maternelle et trois primaires : Wolvenberg, Blés d'Or, Plein Air) qui demandent à avoir un « espace école protégé ». Les jeunes mamans viennent avec leur poussettes... et les trottoirs doivent être, assez larges et en bon état.
- « La nouvelle école active secondaire », rue de Stalle, demande que l'on soit attentif à la sécurité dans nos petites rues. De nombreux élèves passent dans nos quartiers et sont

aussi demandeurs d'espaces publics calmes et protégés d'une circulation automobile intensive.

- Les ICR « 7 » et « C » (Itinéraires Cyclables Régionaux), prévus depuis plus de 20 ans, dans notre quartier, pourraient enfin voir le jour. Et la Commune devrait se montrer plus insistante envers la Région pour leur concrétisation.
- Ces ICR, ainsi que les quinze rues pourraient être mis en « rues cyclables », afin de permettre aux habitants de rejoindre le centre d'Uccle et les écoles, en toute sécurité.
- Les ICC (Itinéraires Cyclables Communaux) doivent être aménagés autour de ces ICR et permettre, à tous, de circuler calmement dans nos petites rues.
- Le Dieweg pourrait être aménagé pour permettre une priorité aux déplacements doux. Mise en sens unique, avec une voie prioritaire pour un bus-navette électrique et les vélos, et une autre voie, pour les voitures. (à jumeler avec la chaussée de Saint-Job).
- La signalisation « **zone 30** » et « **interdiction +3.5t** » n'est pas assez visible. Nous espérons une augmentation du nombre de panneaux de signalisation (et de la grandeur de ces panneaux) afin de prévenir l'automobiliste dans les meilleures conditions. Il y va de la sécurité des personnes.

6. Dans le domaine de la protection de la sécurité dans le parc de Wolvendael :

Certaines voix se sont manifestées pour aménager une piste cyclable dans le parc de Wolvendael. Les habitants de ce quartier, premiers visiteurs de ce beau parc classé, sont contre ce projet. En effet :

- Ne s'agit-il pas là d'une décision qui malheureusement consiste à mettre plus de voitures sur les routes du quartier ? Nous pensons que l'utilisation du vélo doit aller de pair avec une diminution de l'utilisation de la voiture, dans l'espace public ucclois.

Commerces vides le long de la chaussée d'Alseberg



- Ce parc est très pentu. Le trajet en descente nous semble très dangereux, notamment pour les enfants et personnes âgées à vélo. Quant au trajet en montée, il nous semble impraticable, à l'exception, peut-être de l'utilisation de vélos électriques.
- La présence des chiens, en liberté à certaines heures, serait un élément de danger supplémentaire.
- Enfin, la sécurité des enfants, notamment des plus petits, pourrait être mise à mal par des cyclistes trop impétueux. Ce parc doit conserver cet aspect de lieu de récréation apaisé pour tous, tant les enfants que les parents ou grands-parents accompagnants, loin d'un stress de surveillance accru.

7. Dans le domaine de la sensibilisation à une meilleure gestion des déchets – centre collectif de compostage au parc de Wolvendael :

Depuis son aménagement, le centre collectif de compostage a permis une sensibilisation importante de la population, uccloise et autre, à ce mode de gestion des déchets. Trois maîtres-composteurs de notre quartier gèrent ce centre (nettoyage, tamisage etc...).

Nous espérons de la part de la Commune une aide financière régulière afin d'améliorer ce centre et, par exemple, d'y aménager un discret abri de jardin pour y entreposer le matériel nécessaire au tamisage (brouette, tamis et autres, à renouveler parfois aussi).

8. Face au déménagement de la maison communale

- La maison communale est un apport important dans la dynamique du centre d'Uccle, tant dans le domaine commercial que dans celui de la convivialité.

Son déménagement, vers la rue de Stalle, risque de provoquer une diminution de la fréquentation des artères commerçantes.

- Dans un autre domaine, l'argent public engagé dans ce grand déménagement (près de 40 millions d'euros), ajouté à l'augmentation de la dette de la Commune qui est passée de ces dernières années de 60 millions d'euros



Une opération de tamisage au compost collectif

ros à 141 millions d'euros, représente un montant important à faire supporter par les générations à venir.

Souhaits :

Aussi, nous espérons que **l'élément social, nécessaire au bien-être d'une population, ne sera jamais oublié.**

9. Enfin, dans le domaine des relations avec la Région et la Commune réunies :

Les habitants sont demandeurs d'une participation réelle à l'aménagement de leur quartier, dans des relations sereines et constructives, tant avec les élus qu'avec les fonctionnaires.

Leur connaissance du terrain, leur expertise parfois, sont des éléments qui peuvent permettre une meilleure compréhension des problèmes inhérents à l'ensemble du quartier et à leur résolution.

D'avance merci pour tout.

Au nom des habitants du quartier durable OXY15/OXYDURABLE,

Les administrateurs : Barbara Decupere, Cathy De Brouwer, Isabelle Guillois, Nelly Watelet, Alain Botteldoorn, André Staner, Christian Verstraete, Dominique Desclée, Nicolas Van Ackere, Tom Maes, Xavier Retailleau.
AGO du 26 04 2018



L'AVENIR DU PLATEAU AVIJL :

LES ENGAGEMENTS DES POLITIQUES EN VUE DES ÉLECTIONS COMMUNALES



Conformément à la décision de l'Assemblée générale du 7 mai 2018, l'Association Protection et Avenir d'Avijl a demandé aux têtes de liste des principales formations politiques de notre Commune de définir clairement leur position sur l'avenir du plateau Avijl et du quartier Saint-Job.

Pour rappel, le projet actuel de la Commune prévoit la construction de 48 logements (dont 50% de logements sociaux et 50% de logements moyens) au sommet de la Montagne de Saint-Job (à proximité

du terrain de basket) et sur le chemin Avijl. Y sont également prévus des parkings de surface sur le plateau (60 emplacements).

Ce projet, en totale contradiction avec l'esprit du quartier, empiète de manière significative sur les espaces verts et les terres arables du plateau. La Commune a confié sa réalisation à la SLRB (Société du logement de la Région bruxelloise), qui a procédé à un appel d'offres et sélectionné un cabinet d'architectes pour sa mise en œuvre.

Plateau AVIJL à Uccle, situation existante de fait en 2016



Face à cette situation, les habitants ont élaboré un projet alternatif dénommé « *Demain Avijl* ».

L'Association a obtenu qu'il soit examiné par les autorités régionales et communales avant tout choix définitif.

Conçu dans l'esprit urbanistique, architectural et sociétal du quartier, ce projet prévoit la création d'une ferme urbaine, principalement dédiée à la permaculture, et la construction en périphérie d'un nombre équivalent de logements.

Une partie de ces habitations comprend des logements intergénérationnels et des logements pour personnes à mobilité réduite. Des parkings souterrains sont prévus sous le terrain de basket. Cette nouvelle approche permet d'exclure les voitures du plateau, dont les espaces verts sont ainsi épargnés. Ce projet prévoit également le classement de l'intégralité des espaces verts restants du site.

Une présentation détaillée de ce projet figure dans la *Lettre aux habitants* n° 92 de l'ACQU de juin 2017.

Demain Avijl comporte deux variantes :

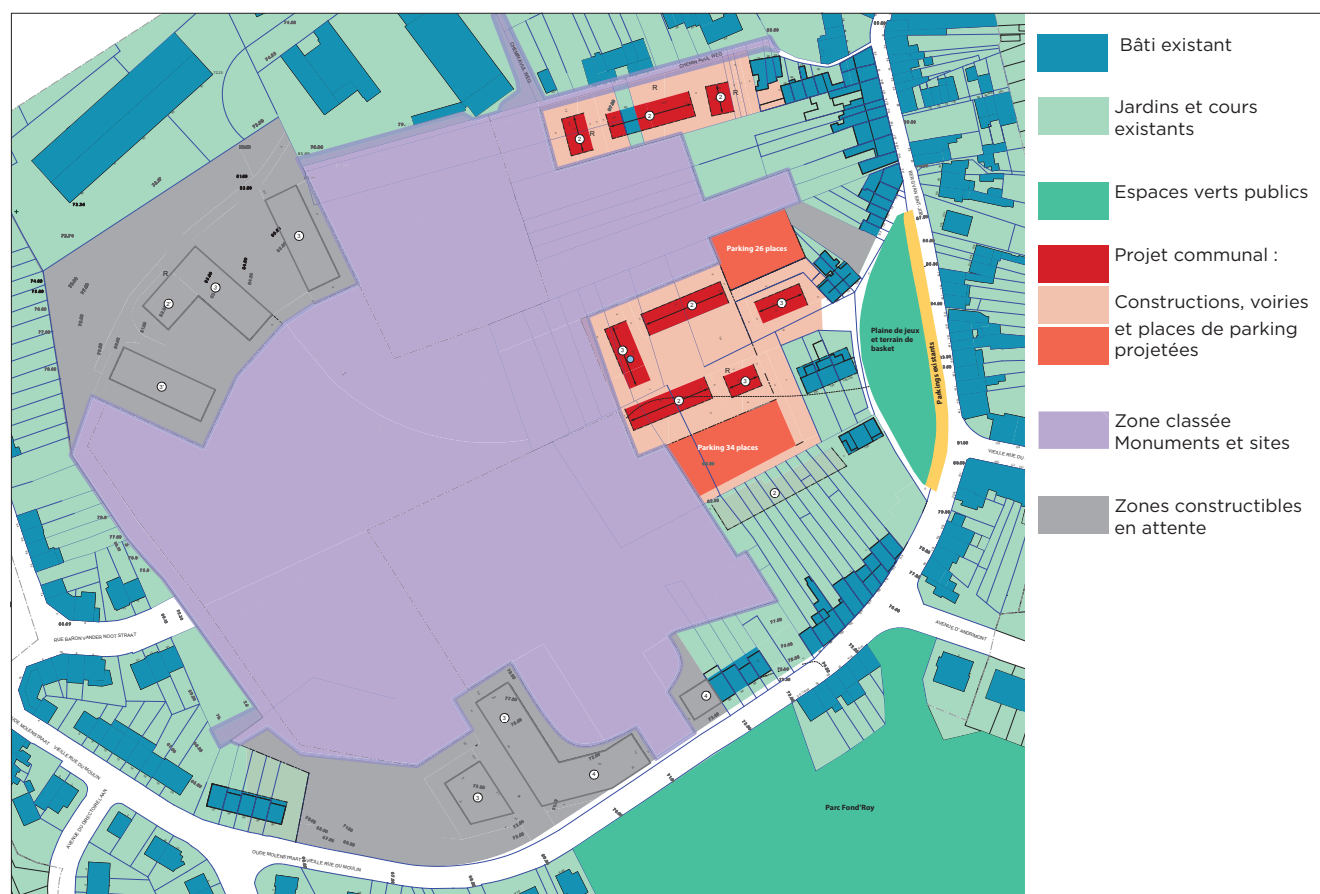
- Une version (A) qui respecte entièrement les limites du cadre du PPAS actuel ;
- Une version (B) qui améliore sensiblement les aspects urbanistiques moyennant une révision à la marge du PPAS.

Par ailleurs, un groupe d'habitants a introduit une demande de classement intégral du plateau auprès de la Commission des Monuments et Sites de la Région.

Au cours des dernières semaines, l'Association a organisé une série de rencontres individuelles entre les habitants et les représentants de chacune des six principales formations politiques de notre commune.

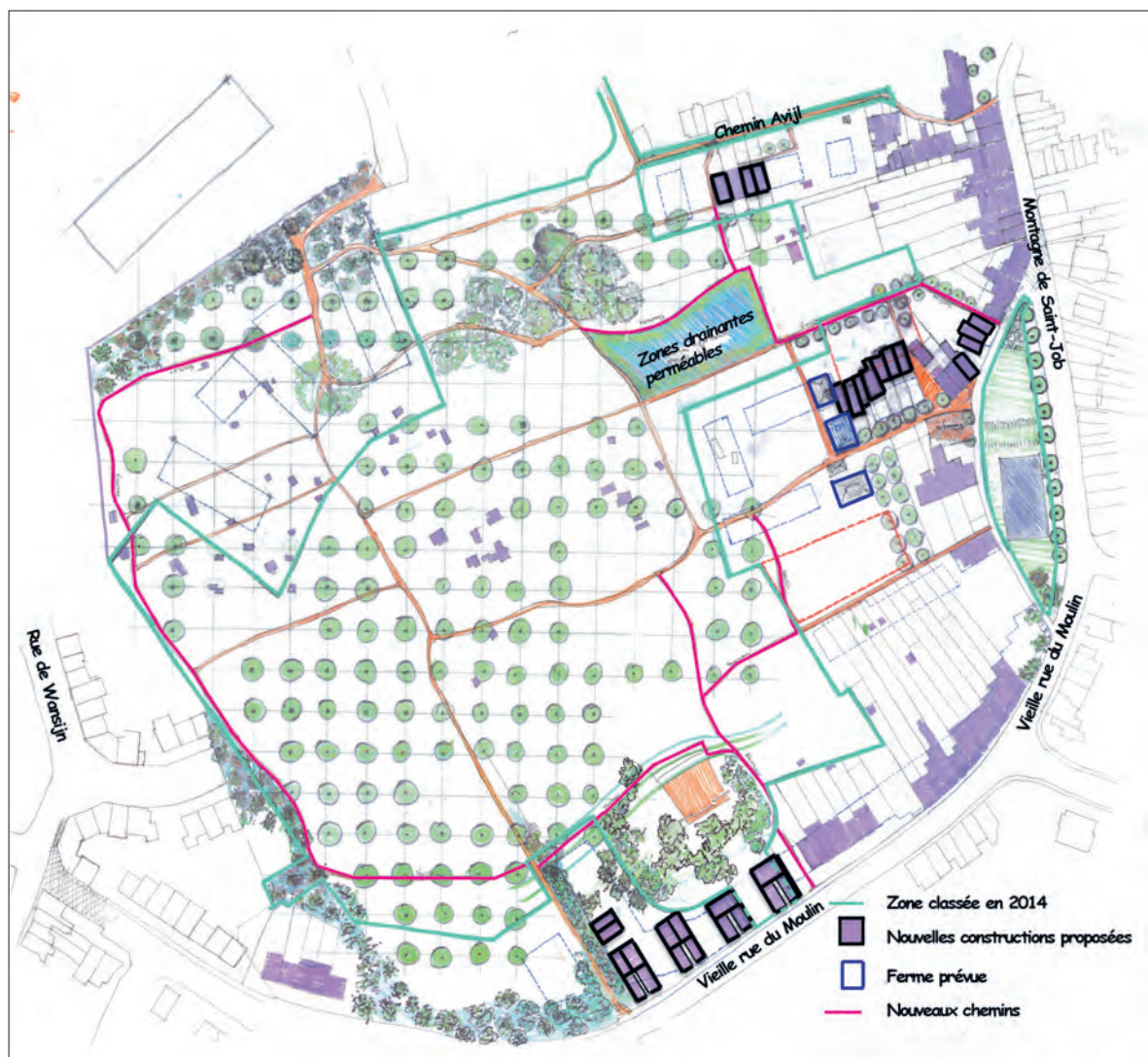
Ces réunions ont donné lieu à des échanges fructueux, à l'issue desquels nous avons résumé les engagements des responsables politiques concernés sur un certain nombre de questions touchant à l'avenir du plateau Avijl. Chacun d'eux nous les a ensuite confirmés par écrit. Une synthèse de ces engagements est présentée dans le tableau qui suit. (Voir page 19).

Projet communal (en rouge) intégré sur la carte du PPAS 28 TER





Projet « Demain Avijl »
version A



Projet « Demain Avijl »
version B

L'avenir du plateau Avijl : Les engagements des politiques

Ont répondu : pour le **CDH**, Céline Frémault ; pour **DEFI**, Emmanuel De Bock ; pour **ECOLO-GROEN**, Thibaud Wyngaard ; pour le **MR**, Boris Dilliès ; pour le **PS**, Bernard Hayette et pour **Uccle en Avant**, Marc Cools.

Acceptation du projet actuel Commune/SLRB	
CDH	Non, même si cela a un impact financier
DéFI	Non, même si cela a un impact financier
ECOLO-GROEN	Non, même si cela a un impact financier
MR	Non, même si cela a un impact financier
PS	Non, sauf si des contraintes financières l'imposent
Uccle en Avant	Oui, revu avec quelques constructions Vieille rue du Moulin, +1 parking sous le terrain de basket

Soutien au projet <i>Demain Avijl</i> , élaboré par les habitants, avec préservation des espaces verts du plateau	
CDH	Oui
DéFI	Oui (DéFI avait soulevé cette option lors des débats au conseil communal)
ECOLO-GROEN	Oui
MR	Oui
PS	Oui si les finances communales le permettent
Uccle en Avant	Non, car pas conforme au PPAS ; oui pour la ferme

Révision du PPAS (permettant d'optimiser le projet <i>Demain Avijl</i>)	
CDH	Non, car source de retards et potentiellement de complications
DéFI	Oui, si améliore le projet ; mais attention aux risques d'une révision qui densifierait
ECOLO-GROEN	Oui, s'il y a une demande forte des habitant-e-s et comités en ce sens
MR	Oui, si cela apporte une amélioration ; la qualité du projet doit primer
PS	Oui, si c'est le meilleur outil pour voir aboutir le projet des habitants
Uccle en Avant	Uniquement après délivrance du permis pour le projet SLRB amendé

Associer étroitement les habitants à chaque étape de tout projet	
CDH	Oui, ils sont co-partenaires
DéFI	Oui, c'est essentiel tout en veillant à ne pas céder au syndrome Nimby
ECOLO-GROEN	Oui, résolument en faveur d'une concertation la plus étroite possible
MR	Oui
PS	Oui
Uccle en Avant	Oui, associer étroitement les habitants à chaque étape et dès l'avant-projet

Classement de tous les espaces verts restants du plateau après finalisation de <i>Demain Avijl</i>	
CDH	Oui
DéFI	Oui, il faut préserver l'intérieur de l'îlot et ne construire qu'en voirie
ECOLO-GROEN	Oui + gestion du site (espèces invasives) et rénovation basket et jeux
MR	Oui
PS	Oui
Uccle en Avant	Oui après finalisation du projet Commune-SLRB

Soutien à un classement immédiat de la totalité du plateau, impliquant l'abandon de tout projet	
CDH	Non, car le projet intégré et à taille humaine valorisera le quartier
DéFI	Cela n'a pas de sens de construire sur le plateau, uniquement en voirie
ECOLO-GROEN	A déterminer en concertation avec les habitants-e-s et comités
MR	Réalisons d'abord un projet ensemble, afin précisément de pouvoir le mettre en œuvre
PS	Préférence pour le projet <i>Demain Avijl</i> plutôt que le classement total
Uccle en Avant	Non. Les projets de constructions concernent moins de 5% du plateau !

Les détails de ces discussions entre les habitants et les responsables politiques seront exposés lors d'une **Assemblée générale**, le lundi 24 septembre 2018 à 20h30 au Repos de la Montagne, 39, Montagne de Saint-Job.

Stéphane Davidts,
Président de l'Association Protection et Avenir d'Avijl

VENT DE RÉVOLTE CONTRE LA SUREXPLOITATION DU CENTRE SPORTIF DERIDDER

De premier abord, le cadre verdoyant du centre Deridder fait penser à un endroit bucolique, un havre de paix. À deux pas de la réserve naturelle du Kinsendael et de la Promenade verte, on oublie presque qu'on est encore en ville... alors que la gare d'Uccle Calevoet n'est qu'à trois minutes à pied. Mais ce caractère paisible vole petit à petit en éclats depuis que la commune a remplacé le gazon des deux terrains de foot par une couverture synthétique. Conséquence : le nombre de matchs et d'entraînements n'a cessé d'augmenter, au même rythme que les désagréments subis par les riverains.

Dans le quartier, personne ne voit d'un mauvais œil ces jeunes – et moins jeunes – s'adonner à leur sport favori, à quelques mètres de leur jardin... sauf qu'au foot, ça crie beaucoup, ça vient uriner contre les clôtures mitoyennes, ça se prolonge souvent jusqu'à des heures tardives, avec la « troisième mi-temps ». Annonces au micro, animations, chants et autres clameurs font partie du folklore et de la tradition du sport, c'est un fait, mais ceux qui habitent sur la « ligne de front » ne l'entendent pas de la même oreille...

Question normes de bruit, Bruxelles Environnement a édicté un cadre, une série de règles à respecter. Il est ainsi acté que les organisateurs d'une activité sportive en plein air sont tenus de prendre des mesures visant à réduire leur empreinte acoustique – en annonçant notamment aux riverains les périodes sans activité, le type de comportements et d'instruments bruyants interdits, etc. Jusqu'à présent, il n'y a jamais eu la moindre communication en ce sens, aucun affichage d'un programme d'action.

Question trafic, les temps ont aussi changé. Quand il y a match, les trottoirs aux abords du centre sportif « disparaissent », la voiture est reine. Le summum est atteint lorsqu'il y a tournoi le week-end. Tout le quartier est alors envahi, certains n'hésitant pas à se garer devant des entrées de garage. Que la commune offre l'occasion de pratiquer un sport, très bien, c'est sa mission, mais le paramètre « mobilité » a-t-il été pris en compte ?

Autre nuisance et non des moindres : la pollution lumineuse. L'éclairage des deux terrains permet des entraînements jusqu'à 22h30, en automne comme en hiver. La nuit, le centre n'est sans doute pas visible depuis l'espace... mais il jouxte une zone Natura 2000 ce qui impose certaines contraintes. Il faut ainsi une distance minimum de 60 mètres entre une réserve naturelle et tout aménagement afin d'éviter d'éventuelles incidences sur la faune et la flore. Or, sur plusieurs dizaines de mètres, le complexe sportif est contigu au domaine du Kinsendael. Il y a de quoi se poser des questions...



Le permis d'urbanisme a-t-il été respecté ?

Pour les diverses transformations (gazon synthétique, nouvel éclairage), Bruxelles Environnement a délivré un permis d'urbanisme en juin 2016 (pour le terrain 2), une autorisation assortie d'une multitude de conditions. Il est ainsi précisé que « l'éclairage artificiel ne devra pas pénétrer dans la réserve naturelle voisine ». Plus loin, on lit : « les limites du site, en particulier du côté boisé et de la réserve naturelle, seront maintenus sans éclairage ». Or, l'une des consoles lumineuses s'y trouve précisément, à trois mètres de la limite de la propriété. D'autres critères doivent aussi être pris en considération – comme l'orientation et l'intensité de la lumière – mais qui va croire que ces entraînements nocturnes ne perturbent pas l'habitat protégé du Kinsendael ?

Le Permis s'attarde aussi sur le problème du bruit (déjà évoqué) puisqu'il est stipulé : « Considérant qu'il n'est pas prévu une augmentation significative de la fréquentation du terrain et des nuisances sonores en découlant. » Le terme « significatif » est certes une notion relative et il va sans dire que les riverains n'en auront pas la même lecture que les responsables communaux...

Dans le « village » du Kriekenput – nom du quartier avoisinant –, l'inquiétude est palpable d'autant que la commune a jusqu'ici pratiqué la politique du fait accompli, a fait abattre plus de soixante peupliers soi-disant malades et que de nouveaux aménagements sont prévus. Une pétition demandant aux édiles locaux une plus grande transparence et faisant part de leurs craintes a réuni près d'une centaine de signatures. Le message a-t-il été entendu ? Toujours est-il que le 11 juillet, plusieurs mandataires communaux sont venus dialoguer : le bourgmestre Boris Dillies, les échevins Carine Gol-Lescot (Sports) et Eric Sax (Espaces verts), flanqués du directeur du Service des sports et

du directeur du Service vert. Un échange avec une bonne trentaine de riverains qui s'est fait au centre Deridder, lieu de la controverse et qui a duré près de deux heures.

Qu'en retenir ? La commune confirme que ces deux terrains de foot sont très demandés (par d'autres clubs uclois ?) – de nouveaux vestiaires seront construits à l'endroit de l'actuelle tribune – 80 arbres à haute tige, d'essence régionale, seront plantés en remplacement des peupliers abattus – il sera demandé aux organisateurs de manifestations sportives de limiter les nuisances sonores.

Cette entrevue a certainement été utile mais comme les préoccupations des « villageois » n'ont pas été vraiment dissipées, ces derniers restent attentifs et vigilants.

Marc Schmitz

P.S. : Lors du Conseil Communal du 6 septembre, la représentante des riverains a fait une « interpellation citoyenne » en présence de nombreux riverains ; les débats ont duré 60 minutes ; la Commune a reconnu qu'il y avait des problèmes à résoudre.



LE SITE DE L'INSTITUT PASTEUR DEFINITIVEMENT PROTEGE !

Dans notre LETTRE n° 83 de mars 2015, nous avons longuement plaidé pour qu'une partie de ce superbe site de 24 ha, connu sous la dénomination Institut Pasteur, conserve son caractère écologique et soit intégrée à la zone Natura 2000 ⁽¹⁾ existante. Ce domaine, situé sur le plateau Engeland, assure la continuité écologique indispensable entre d'une part le Kinsendael – Kriekenput – bois de Verrewinkel et d'autre par le Kauwberg.

Comme on savait que toute activité allait bientôt disparaître sur ce site, il était urgent de veiller à ce qu'il ne tombe pas entièrement dans les mains de promoteurs immobiliers.

Nous avons été entendus par la Ministre de l'Environnement et par son administration, Bruxelles - Environnement. En effet, le Gouvernement vient d'approuver l'intégration de 13 ha de prairies à la zone Natura 2000. Il en résultera que, à l'exception des bâtiments situés à front de l'avenue Engeland, presque tout le site sera protégé.

Ce projet est légalement soumis à une enquête publique qui court jusqu'au 10 octobre 2018. Merci d'y réagir en soutenant le projet de la Ministre. Des informations se trouvent sur le site internet de Bruxelles - Environnement et sur celui de la commune d'Uccle.

En tout cas, quelle bonne nouvelle !

D.R.

(1) Le réseau Natura 2000 est un vaste ensemble de sites désignés au sein de chaque Etat Membre de l'Union Européenne avec pour objectif la préservation de la faune et la flore.



LE PROJET IMMOBILIER ASPRIA SUR LES TERRAINS DE SPORTS SOLVAY : EPILOGUE ?

Nos lecteurs savent combien nous nous préoccupons du maintien dans la ville des terrains de sports et de loisirs de plein air. Dans notre Lettre n° 83 de mars 2015 (p.6), nous avons fait le point sur les terrains en face de l'Hippodrome. Qu'est-il advenu de ce dossier ?

La saga a débuté en 2011 quand la société Solvay a souhaité se débarrasser de son complexe sportif de l'avenue du Pérou et que la chaîne de clubs de sports de luxe Aspria s'est présentée comme nou-

velle exploitante de ce superbe domaine sportif et de loisirs.

La 1^{ère} mauvaise surprise fut d'assister au dépôt d'un projet immobilier totalement hors normes (16.500 m² de construction contre 1.500 actuellement) et sans respect de l'affectation réglementaire du site. Les quelques activités maintenues de sports et de loisirs en plein air n'étant que le très modeste paravent à la construction d'un vaste complexe hôtelier (initialement 49 chambres) et

de wellness ou centre de bien-être. Etonnamment, alors qu'il aurait suffi à l'administration régionale de l'urbanisme d'un examen sommaire pour expliquer au promoteur que son projet était totalement incompatible avec la destination réglementaire des lieux, ce projet fut bel et bien instruit comme si de rien n'était : 2^{ème} mauvaise surprise.

Malgré l'avis très sévère de **la Commission de Concertation**, excluant de ce projet tout le volet hôtelier ainsi que les salles polyvalentes dévolues à l'organisation de fêtes, **la Région de Bruxelles-Capitale, par son fonctionnaire délégué**, délivra un permis d'urbanisme, donnant satisfaction sur toute la ligne à Aspria. Un fait du prince imposé sans la moindre motivation digne de ce nom : 3^{ème} mauvaise surprise.

Les recours introduits auprès du **Collège d'Urbanisme**, par des Communes et des particuliers s'estimant lésés par ce coup de force, ont apporté un démenti cinglant au point de vue défendu par la Région : la fonction hôtelière est interdite dans les « zones de sports et loisirs de plein air », et le centre de wellness se compose d'infrastructures intérieures qui ne sont pas nécessaires à l'affectation principale de la zone : « *Il ne peut être sérieusement soutenu qu'elles constituent le complément usuel et l'accessoire de ces zones* » conclut le Collège d'Urbanisme : le permis d'urbanisme sollicité doit être refusé.

4^{ème} mauvaise surprise : **le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale** passe outre et décide de maintenir l'autorisation accordée avec cependant un volet hôtelier réduit de 49 à 25 chambres.

Dernier épisode : la contestation devant **le Conseil d'Etat** vient d'aboutir. Par arrêt du 29 mai 2018, le C.E. annule le permis d'urbanisme ; le projet Aspria ne peut voir le jour :
« *Est annulé l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles – Capitale du 28 avril 2016 accordant*

à la société anonyme « Aspria Belgium » un permis unique qui l'autorise à construire une extension au club house existant en y intégrant une infrastructure d'hébergement comportant 25 chambres, un parking souterrain de 193 places (sur 2 niveaux) et à aménager le site du « Parc Solvay Sports » avenue du Pérou, 80 à Bruxelles. »

En bref, le C.E. balaye le projet du promoteur, avalisé par la Région puis par le Gouvernement, qui ouvrait la porte à du « bétonnage » et à une « mercantilisation » exagérée d'un espace que le législateur a défini dans son Plan Régional d'Affectation du Sol comme devant prioritairement rester un espace vert. Et quand on y regarde de près, le centre wellness a une telle ampleur qu'il ne peut qu'en être l'élément principal. Pourtant le C.E. avait correctement défini la complémentarité : « Que la notion de complémentarité implique un rapport suffisamment direct avec la pratique sportive de plein air, et qu'elle ne peut être étendue, sous peine de dénaturer la zone considérée, à toute affectation qui représente simplement une offre supplémentaire à la clientèle ».

Que conclure de cette pitoyable saga ?

Ce magnifique complexe n'aurait eu aucune difficulté à conserver la fonction sociale et sportive voulue par le PRAS. Des spéculateurs ont pensé qu'à l'aide de deux ou trois ficelles et artifices ils allaient court-circuiter les règles de droit et gagner du temps ; ils en sont pour leurs frais. Comment le Gouvernement et son Administration de l'Urbanisme ont-ils pu aller jusqu'à délivrer le permis, restant sourds aux arguments de leurs propres instances consultatives, des communes impliquées et des citoyens ? Ne leur laissant d'autre solution que d'en référer au Conseil d'Etat. Quoiqu'il en soit, on se réjouira que l'Etat de droit ait finalement triomphé d'un trop évident laxisme.

D. R.



L'Association de Comités de Quartier Ucclois

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)

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 Uccle

Thierry WYNDAU, av. G. Herinckx 36
GSM : 0498.54.05.90
uccle@gracq.org
www.gracq.org

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

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 Geleypsbeek 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

Geleypsbeek

Bernard JOURET
(Cf Administrateur)

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 Geleypsbeek 29
tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préféré) : 0472.719 790 – cepvda@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 – mireilledemuyter@skynet.be

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.

