

Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

Bureau de dépôt :
Bruxelles X

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 47 janvier – février – mars 2006

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl – Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle

*Puissent
les personnalités
NON UCCLOISES qui
reçoivent ce périodique
comprendre que son
contenu les concerne
grandement !*

(voir page 3)

La radio
des Ucclois
Radio 1180

le lundi
de 18 à 20 h

FM 87.7

et en ligne sur

www.radio1180.be

Connexion adsl souhaitée

av. Carsoel 34, 1180 Uccle
Tél & Fax : 02 374.22.37

sommaire

- Éditorial 2
- À l'attention des personnalités non uccloises destinataires de notre périodique 3
- Plan Communal de Mobilité d'Uccle Phase 2 : Commentaires de l'ACQU 4
- Pour une science au service de l'homme 9
- Plateau Engeland : projet de lotissement 13
- Plateau Engeland : avis de la CRMS 15
- L'automobile : une fin en soi ? 16
- Rénovation de la ferme Fond'Roy 17
- Avis à nos lecteurs non abonnés et non donateurs 17
- Samedi 13 mai 2006 : États généraux de l'environnement, à la Ferme Rose, à Uccle 18
- Vivre sainement pour notre santé et celle de la planète ! 19
- À propos des bulles à verre 19
- Règlement de police d'Uccle 19

Éditorial

Plus de clairvoyance, de modestie et de courage, svp !

Même si cela ne plaît pas à entendre, les faits relatifs à la dégradation écologique et sociale de nos conditions de vie sont impitoyables et hypothèquent tout simplement notre avenir.

Un des plus grands savants anglais, le célèbre astro-physicien Martin REES, dans son livre « Notre dernier siècle ? » paru en 2003, évalue à 50% les chances de survie de l'humanité à l'issue du XXI^e siècle.

Aujourd'hui, un autre monument anglais de la science (domaine de la chimie), également collaborateur et consultant de la NASA, James LOVELOCK, affirme, dans un article pleine page paru dans le journal « Le Monde » du 11 février dernier sous la signature d'Hervé KEMPF, que des milliards de gens vont mourir du fait du changement climatique : « Avec le réchauffement, la plus grande partie de la surface de la terre va se transformer en désert. Les survivants se grouperont autour de l'Arctique. Mais la place manquera pour tout le monde, alors il y aura des guerres, des populations déchaînées, des seigneurs de la guerre. Ce n'est pas la Terre qui est menacée, mais la civilisation ».

Dans son dernier livre « La Revanche de Gaia », il pourfend les illusions du développement durable. Il n'a plus aucun doute : « Un seuil a été franchi, une machine irréversible est en marche, le réchauffement va s'emballer, atteignant 8° C en un siècle – un niveau insupportable pour la planète et les hommes qui y vivent ». À la question « Quand aura lieu la crise ? », il répond : « Avant 2050 ». Il avoue sereinement aux journa-

listes : « Je suis un homme joyeux, je n'aime pas les histoires de catastrophes. C'est ce qui rend celle-ci étrange ». Et de préciser : « Cela me rappelle 1938 : les gens, les politiciens, tout le monde savait que la guerre arrivait, mais personne n'agissait de manière sensée. Notre situation est similaire : le désastre peut survenir soudainement ».

Cette réflexion est de plus en plus partagée par les spécialistes des sciences de la Terre. L'analyse de Mme Simone DENAEYER, spécialisée en environnement à l'ULB, témoignera ci-après de l'évolution dans ce domaine.

Chez nos responsables politiques, la rupture entre les discours, les intentions (voire les promesses) et les **actes** est totale. Un exemple bien de chez nous : d'une manière générale, lesdits responsables ne souscrivaient-ils pas à l'analyse des experts du PRD II (Plan Régional de Développement) qui, avec force, recommandaient impérativement à Bruxelles une réduction du trafic automobile de 20% d'ici 2010 par rapport à 1999 ? Et, autre exemple, que dire de la halte du RER au Vivier d'Oie à Uccle ? Voilà un beau projet, d'intérêt général, où tout le monde gagne et qui a d'ailleurs été unanimement accepté. Il a été budgétisé et son exécution était prévue pour 2004. Or, celle-ci ne cesse d'être reportée. On parle aujourd'hui de 2007 !

Au vu des dégradations en tous genres affectant notre société et les autres, la démocratie risque bien de sombrer à force de n'être qu'un « **théâtre** » où les acteurs confondent le jeu et l'enjeu.

Voilà où nous conduisent la « nature humaine », ces faiblesses des hommes que sont l'ambition démesurée, l'orgueil générateur d'arrogance, le manque de sagesse et de modestie étant donné la complexité de l'enjeu, le regard fixé quasi sur le seul **court terme**, etc. Personne ou presque ne remet en question les fondements de notre « civilisation ». Toujours produire plus ! « L'avenir, disent les experts économiques, est dans la croissance ». Mais on ne parle que de production de **biens** ! Alors que la priorité des priorités devrait être la production de **liens**. Faire un homme de l'enfant exige des milliers d'heures de dialogue et d'apprentissage. Devenir un être humain, c'est prendre progressivement conscience des autres, c'est écouter et respecter l'autre, c'est promouvoir concrètement des valeurs qui privilégient la solidarité, l'intérêt général, le bien-être de tous, la conscience d'appartenir à une humanité planétaire. Rappelons ici la jolie formule du philosophe Albert JACQUARD : « Je suis 'je', parce que tu m'as dit 'tu' ».

En réalité, bien des comportements, dits « civilisateurs », sont simplement à l'image d'une colossale hypocrisie, structurée par le mensonge et l'esprit de domination dans un environnement n'étant que l'expression de rapports de force liés à des vues de court terme. Ainsi, une grande firme française de l'automobile, pour rendre sa gestion économique plus saine (sic), vient de décider, à la grande satisfaction des politiciens et des syndicats du pays concerné, de promouvoir des modèles de véhicules de haut de

gamme et le créneau des 4 X 4 !

Je terminerai cet éditorial, qui reflète en réalité notre inquiétude, en rendant hommage à ces citoyens qui se battent pour une autre politique d'aménagement du territoire, pour un autre modèle de société et de ville prenant bien plus en compte les intérêts collectifs et l'environnement. Un fait positif récent : c'est l'avis courageux et exemplaire de la Commission Royale des Monuments et des Sites sur le projet de lotissement du plateau Engeland, avis qui valorise nettement le « principe de précaution ». Espérons que les pouvoirs politiques s'en inspireront. Je félicite le Comité Plateau Engeland pour son dynamisme, sa ténacité, la qualité de ses interventions dans les enquêtes publiques et sa participation assidue aux réunions des commissions de concertation, ainsi que le groupe de travail « Mobilité » de l'ACQU pour le dossier d'analyse critique qu'il a élaboré à l'occasion de la phase 2 du Plan Communal de Mobilité d'Uccle et qui est intégralement publié dans notre présente Lettre aux habitants.

Bernard JOURET
Président

**L'assemblée
générale statutaire
annuelle de l'ACQU
aura lieu
le mardi 21 mars
prochain à 20 h 15
au Centre
Boetendael, rez-de-
chaussée, rue du
Doyenné 96 à Uccle**

Aux personnalités NON UCULOISES, destinataires de notre « Lettre aux habitants »

Quoi que vous pensiez à la réception de notre trimestriel uclois, **certaines de nos articles vous concernent aussi**, directement ou non, en tant que personnalité, belge ou étrangère, ayant une influence à exercer dans des domaines qui préoccupent de plus en plus nos concitoyens. Citons : les pollutions et nuisances de tous ordres, le réchauffement climatique, la mobilité, la préservation des espaces naturels, les pertes de biodiversité, le développement durable. Car beaucoup s'inquiètent à juste titre de l'état dans lequel nous laisserons le monde après nous !

Or, il faut bien le constater, la plupart des responsables actuels, dans leurs **actes** (qui, seuls, comptent à nos yeux), négligent trop ces importants sujets : il n'y en a, en effet, quasiment que pour l'Économique, le Marché,

l'Emploi et, depuis peu tant c'est devenu critique, le Logement. **L'Environnement** (pris au sens large) passe, lui, le plus souvent... à la trappe. C'est ainsi qu'à force d'exploiter sans mesure les ressources de la Terre et de vouloir toujours produire plus (au lieu de produire **mieux et de façon éthique**), l'état de la planète s'aggrave de jour en jour...

« **Il faut agir vite, et dès maintenant !** », avertissent les nombreux scientifiques concernés. Car, plus on attendra pour « changer de cap », plus cela deviendra coûteux, difficile... voire impossible. Ils en arrivent donc à se demander – et cela n'a rien d'absurde – si l'humanité survivra encore à la fin de ce siècle. On en est là !

Le Conseil d'administration



Vous pouvez vous le procurer au prix (coûtant) de 2,5 euros (+ 0,88 euros, si frais d'envoi) chez Jacques NIFFLE, avenue Bel-Air 25/5 à Uccle (tél : 02.344.41.51)

L'homme qui plantait des arbres

Publié en 1992 par notre association avec l'accord de l'éditeur Gallimard, ce petit livre de GIONO a été illustré pour nous par Serge CREUZ

L'écrivain avait offert ce texte à l'humanité. « *Ce que j'ai écrit de plus humain* », disait-il, afin que le plus grand nombre de gens – dont les jeunes – puissent apprécier la valeur éthique du message.

Plan Communal de Mobilité d'Uccle (PCMU) Phase 2 : Commentaires de l'ACQU

Rappel de la situation

Dans la Lettre aux habitants n° 46 de décembre 2005, nous commentons la phase 1 du Plan Communal de Mobilité Ucclois (PCMU). Cette phase consistait en un état des lieux et un diagnostic des problèmes de mobilité à Uccle et définissait les objectifs communaux à l'horizon 2020.

L'avis de l'ACQU était assez critique à l'égard de ces objectifs, jugés minimalistes dans beaucoup de domaines et laissant la part trop belle à l'automobile, alors que les développements annoncés des transports en commun autorisent des perspectives nouvelles de mobilité à Uccle.

Là où l'autorité communale pouvait agir de manière plus autonome, elle ne participait que bien faiblement au rééquilibrage de l'espace disponible pour chaque mode de déplacement. C'est pourtant bien l'objectif priori-

taire imposé par la Région bruxelloise à chaque commune, qui s'inscrit dans le processus d'élaboration d'un plan communal.

Par ailleurs, nous insistions particulièrement sur la nécessité de mener des actions de sensibilisation de la population afin de favoriser la prise de conscience des enjeux existants et l'adoption de comportements responsables en matière de déplacements.

Force est de constater que, pour la phase 2 du PCMU, une occasion unique de s'inscrire dans une démarche participative d'information et d'ouverture à l'égard des citoyens a été manquée. Sous prétexte du caractère intermédiaire donné au document, il n'a fait l'objet d'aucune enquête, ni d'aucune consultation. Ce n'est

que suite à notre insistance que quelques exemplaires (payants !) nous furent octroyés afin que nous puissions en prendre connaissance.

Or, cette phase 2, qui propose et fixe les différents scénarii concernant la mobilité et les moyens à mettre en place, nous apparaît comme fondamentale. La phase 3 (à laquelle la population sera associée via une enquête publique dans les prochains mois) ne fera que définir les applications concrètes des choix et des priorités fixées lors de la phase 2. Dès lors, si ces choix directeurs sont erronés, timides ou contraires à l'amélioration de la qualité de la vie des habitants, il sera impossible que des mesures concrètes et efficaces en terme de mobilité durable en ressortent !



Dans le plan communal de mobilité, il n'y a pas d'ambition claire de réduire le nombre de voitures dans la commune, alors que c'est indispensable pour permettre une mobilité durable. Rue de Stalle, par exemple, comme ci-contre, la mise à 2 fois 1 bande, obtenue naguère par l'ACQU, ne suffit pas. Il faut qu'en plus, une réduction globale du trafic automobile puisse être acquise.

Le contenu du document de synthèse de la phase 2

Venons-en maintenant au contenu du document de synthèse de la phase 2.

À l'évidence, ce document est d'une importance capitale, car il trace les lignes directrices – et même plus – du document final qui sera l'objet de la phase 3. Ayant pour objectif général (fixé par la Région de Bruxelles-Capitale) de construire un scénario de mobilité durable à Uccle, il privilégie deux sous-scénarii : le premier, dit « intermédiaire », qui vise une réalisation pour 2013 (la fin de la prochaine législature), le second, dit « volontariste », qui serait opérationnel pour 2020.

A. Le scénario intermédiaire (2013)

Sont considérés comme acquis le réseau des Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR), le RER dans sa totalité, les plans 2008 trams et bus de la STIB, les zones 30 aux abords des écoles, un plan de stationnement Vanderkindere-Bascule et l'existence des lotissements Avijl et Engeland. À propos de ce dernier élément, le PCMU avalise donc l'urbanisation future de ces deux plateaux (mais les mesures proposées semblent bien insuffisantes au vu de la masse annoncée de voitures supplémentaires que ces logements – et d'autres, projetés et/ou en cours d'étude – ne manqueront pas d'amener dans les environs concernés).

1. Les transports en commun :

- ouverture de la rue du Wagon (entre la rue de Stalle et la gare de Calevoet), qui leur serait réservée (*une idée présentée par l'ACQU*),
- amélioration de la vitesse commerciale des bus de la STIB, notamment, chaussées d'Alseberg et de Waterloo,
- station RER au Lycée Français (*indispensable pour désenclaver ce quartier*),
- amélioration et création de certaines lignes STIB (par exemple, un bus de Forest à l'ULB via le Bois de la Cambre).

2. La circulation automobile et le stationnement :

- classification des voiries selon leur fonction,
- forte extension des zones 30 avec une majorité de plans de circulation ± dissuasifs,
- plans de stationnement dans d'autres noyaux commerciaux qu'Uccle-centre et Vanderkindere-Bascule,
- amélioration de la fluidité sur les axes à 50 km/h pour dissuader le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et permettre l'écoulement optimal des transports en commun sur ces axes,
- cartes riverains dans différents quartiers commerciaux, administratifs et près de la plupart des stations RER.

Ci-contre, la rue du Wagon, qui longerait la ligne du chemin de fer à partir de la gare de Calevoet en direction de la rue de Stalle, permettrait aux bus de la STIB de court-circuiter le trafic et, en particulier, le carrefour du Globe.

B. Le scénario volontariste (2020)

1. Les transports en commun :

- augmentation des fréquences RER,
- extension du (pré)métro Albert vers le sq. Marlow via Coghén, et prolongation vers la gare de Calevoet,
- nouvelle infrastructure souterraine reliant av. W. Churchill et bd Général Jacques.

2. La circulation automobile et le stationnement :

- des voiries à 50 km/h passent sous statut 30 km/h,
- des voiries à 30 km/h sont intégrées dans des zones 30.



Ci-dessus, le pont SNCB au Moensberg. Les premières voiries en zones 30 ont été désignées à Uccle, et des panneaux ont été placés. Cependant, sans aménagement réellement efficace en terme de réduction de la vitesse, ces zones 30 n'induisent pas un vrai changement dans l'attitude des automobilistes.

C. Les modes « doux » et les mesures d'accompagnement

Les mesures définies dans ces cadres ne varient pas selon l'un ou l'autre scénario.

- réseau d'Itinéraires Cyclables Communaux (ICC) complémentaires aux ICR,
- balisage et entretien des ICR et des ICC,
- sécurisation de la traversée des grands axes,
- expérience-pilote de voirie piétonne rue Xavier De Bue,
- nouveaux cheminements piétons et cyclistes vers les nœuds intermodaux,
- création de stations de carsharing,
- plans de déplacements scolaires (PDS) dans les écoles ucloises : pédibus et cyclobus,
- création d'une cellule « mobilité » au sein de l'administration communale,
- multiplication des réunions de concertation avec les habitants.

D. Les cartes

Les cartes « transports en commun » indiquent, notamment, la proposition de nouvelle rocade bus (n° 40) entre Forest et l'ULB via Coghén, le Dieweg et le Bois de la Cambre, ainsi que et les deux projets d'infrastructure lourde souterraine Coghén-Marlow-Calevoet et Bascule.

Les cartes « circulation » présentent le statut préconisé pour toutes les voiries ucloises (50 km/h, 30 km/h en liaison locale ou zones 30, tant en 2013 qu'en 2020), ainsi que les lieux d'actions prioritaires (par exemple, l'adaptation du gabarit de la voirie à sa fonction à la rue Engeland, entre l'Institut Pasteur et l'av. Dolez).

Les cartes « stationnement » définissent déjà les périmètres à protéger par des cartes riverains et les sites privilégiés pour les stations de carsharing.

L'avis de l'ACQU à propos de la phase 2

À quoi a servi la phase 1 du PCMU ? Les constats, dûment répertoriés par TRITEL, paraissent insuffisamment pris en compte. En voici deux exemples-typés :

- le potentiel de recours à une mobilité douce par les étudiants des écoles ucloises n'est pas exploité, alors qu'il s'agit d'un élément-clé mis en avant. Un réseau cohérent de pistes cyclables doit être construit à partir des écoles.
- TRITEL invite à dissuader les familles ucloises de posséder une 2ème, voire une 3ème voiture. Mais aucune mesure clairement identifiée ne répond à cette préoccupation.

À quoi a servi l'enquête relative à la phase 1 du PCMU ? Le document final de cette phase n'a pas été modifié. Les avis rendus par la population, les écoles, les entreprises et les associations n'ont pas particulièrement incité les autorités ucloises à corriger le tir en insérant des mesures plus volontaristes de LEUR responsabilité en faveur de la mobilité douce.



La rue Keyenbempt. La commune dispose d'un réseau dense de chemins et d'axes piétons. Il s'agirait cependant de mieux le valoriser en entretenant ces voies piétonnes, en s'opposant à la suppression de certaines liaisons et en créant localement de nouvelles vers les gares et lieux d'inter-modalité (notamment, autour des projets de lotissement).

Le document final de la phase 2 ne fait pas beaucoup mieux. S'il intègre bien diverses mesures volontaristes régionales, il devient de moins en moins proactif au fur et à mesure que la responsabilité communale pourrait être engagée. Les transports en commun relèvent de la Région, le RER des autorités fédérales et régionales. Les SUL (Sens Uniques Limités, de création récente) sont imposés par la Région, tout comme les ICR et les objectifs de 70% du territoire couverts par des zones 30.

Par contre, les plans de circulation (sens interdits, impasses, zones résidentielles, rues piétonnes,...), la mise en œuvre de nouvelles pistes cyclables, la création de cheminements piétons, leur sécurisation sont certes mentionnés, mais on ne perçoit pas qu'une priorité est accordée à ces objectifs, alors qu'il s'agit de matières qui relèvent essentiellement de la compétence communale.

La réduction générale du trafic automobile, qui devrait être non seulement un objectif prioritaire mais aussi LA condition première pour améliorer durablement la mobilité ucloise, n'est reprise nulle part. On constate qu'au contraire, la Commune ne prend pas actuellement les moyens d'arriver à un tel objectif et qu'elle semble même continuer à le refuser, alors qu'il a pourtant été établi par les autorités régionales. Pourquoi ?

Il s'agit pourtant d'une mesure importante susceptible d'améliorer notre environnement et notre santé. Or, la Commune n'envisage de diminuer la pression automobile que dans certains quartiers résidentiels et au détriment de certaines voiries « fluidifiées » qui devront absorber le passage continu de ces autos supplémentaires.

Nous ne pouvons que nous opposer à une telle politique pour plusieurs motifs :

- À quel titre les habitants de ces axes fluidifiés seraient-ils ainsi préjudiciés dans leur qualité de vie ?
- Déjà aujourd'hui, les principaux axes de la commune sont surchargés. La marge de manœuvre est donc infime.
- Considérant que ces axes fluidifiés se croisent et forment donc des carrefours généralement à feux (Globe, Bourdon,...), on ne voit pas quelles mesures concrètes peuvent être mises en œuvre pour y faire passer plus d'autos, la capacité maximale de ces carrefours étant atteinte depuis longtemps.
- Seule solution possible : y multiplier les bandes de circulation. Nous n'osons y penser...
- Tout axe, rendu plus fluide (pour autant que ce soit possible) afin d'absorber plus de voitures, ne peut améliorer en même temps la vitesse de celles-ci. Contrairement à l'affirmation communale, il est donc impossible d'améliorer, en plus, la vitesse commerciale des transports en commun qui s'y déplacent (sans site propre), car ce sont précisément les voitures individuelles qui freinent leur vitesse. Et tant que cela durera, ils seront toujours coincés dans

Le carrefour du Globe (chée d'Alseberg / rue de Stalle) est considéré à juste titre par TRITEL comme un des points noirs en terme de mobilité à Uccle, et fait partie à ce titre des « axes à fluidifier »... Nous nous demandons cependant par quel tour de force cet objectif serait atteint.



les mêmes embouteillages, et de nombreux automobilistes continueront à se servir de ce prétexte pour ne pas les prendre... C'est le parfait cercle vicieux !

Que préconise l'ACQU à ce sujet ?

- la réduction des capacités entrantes de véhicules dans la commune en limitant les points de pénétration aux seuls grands axes,
- la priorité de fait accordée aux transports en commun sur tous les axes de passage en privilégiant les sites propres, les feux synchrones, les mesures de dissuasion... pour que les transports en commun deviennent une alternative concurrentielle et performante,
- la réduction de la circulation automobile dans toutes les artères uccloises,
- des cartes de riverains qui découragent la possession de plusieurs véhicules.

Des villes hollandaises, allemandes, françaises ou suisses ont atteint ces objectifs. Pourquoi pas Uccle ?

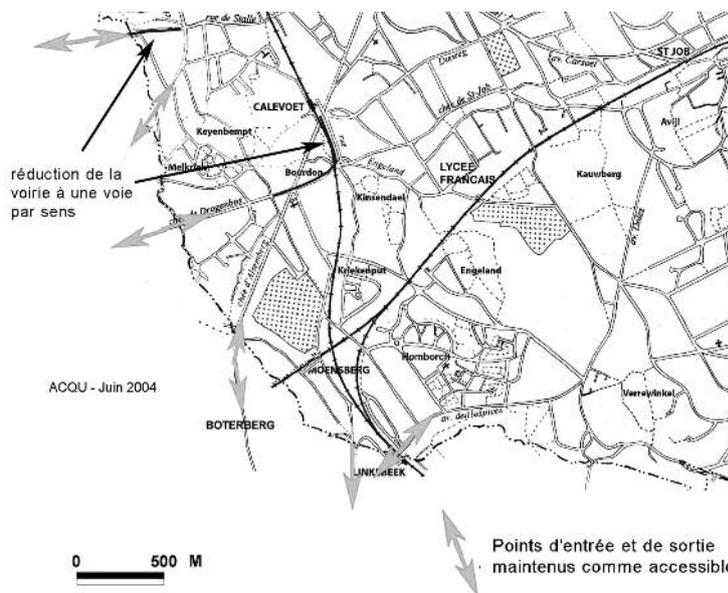
À l'aube des élections communales, sans doute convient-il de ne pas trop effrayer un électorat plus « conservateur », attaché à la « liberté » automobile, mais aussi de s'attirer un électorat plus sensible à des préoccupations de développement durable par un

discours apparemment progressiste ?

Malheureusement, cette double volonté engendre un ensemble de mesures communales souvent contradictoires et dont on peut légitimement craindre une certaine inefficacité.

Quelques autres exemples :

- Uccle veut réaliser un cadastre du stationnement hors voirie et des possibilités de partage des emplacements dans le temps et dans l'espace. *Cela ne peut entraîner que plus de voitures parmi les ménages ucclois.*
- Uccle veut réaliser un inventaire des lieux d'activité fort fréquentés par les personnes à mobilité réduite. *Mais celles-ci ont le droit de participer à toutes les activités existantes. Leur accessibilité doit être reconnue comme un droit fondamental.*
- L'extension du métro défendu par Uccle est tentante. *Mais en enterrant les transports en commun, il n'y a apparemment plus de raison de diminuer la circulation automobile. C'est évidemment faux ! Quant au coût, il serait exorbitant : combien de kilomètres de sites propres pour un kilomètre de métro ?*
- La classification des voiries imaginée par la Commune ne permet toujours pas de voir dans quelle mesure elle souhaite vraiment dissuader le trafic de transit et selon quel schéma directeur.



Extrait des propositions en faveur de la mobilité à Uccle, proposé par l'ACQU en 2004 : la réduction de la capacité d'entrée des voitures dans la partie Sud-Ouest de la commune devrait permettre de contrôler et de réduire une partie du trafic de transit

Conclusion

En conclusion, nous invitons les autorités communales, TRITEL et nos lecteurs à relire le document de l'ACQU « La mobilité à Uccle – Propositions en faveur d'un projet de ville et de déplacement durable », disponible (sur CD Rom) gratuitement sur simple demande.

Il contient une quantité considérable de mesures concrètes qui permettent d'apporter des solutions cohérentes.

En particulier, nous insistons pour que la phase 3 du PCMU, actuellement en cours, permette d'élaborer non pas des plans de circulation automobile par quartier, mais de véritables plans de mobilité intermodaux apportant des solutions alternatives concrètes à leurs habitants pour rejoindre leurs lieux d'activité en toute sécurité et dans un cadre de vie

amélioré. Cela permettrait sûrement d'attirer à Uccle des habitants qui fuient une capitale trop stressante, trop polluée, trop déshumanisée.

Dernier point : le document de synthèse de la phase 3 doit faire l'objet d'une enquête publique avant les grandes vacances. Monsieur l'échevin COOLS s'est aussi engagé à en informer correctement tous les habitants et à mettre sur pied des séances d'information décentralisées dans la commune.

Nous restons bien entendu à la disposition de chacun pour discuter du sujet plus avant. N'hésitez pas à nous contacter !

*Alain THIRION
et Georges MICHEL
Groupe Mobilité de l'ACQU*



Les propositions en faveur d'une mobilité durable à Uccle, telle que formulée par l'ACQU, comprennent quantité de mesures concrètes. Elles ont le mérite d'inverser les priorités en donnant enfin la présence aux usagers doux, aux moyens de transport collectifs et à la valorisation du cadre de vie, par rapport à la voiture individuelle

Position de l'ACQU

- L'ACQU suit le problème de la mobilité depuis plus de 25 ans.
- Elle étudie et travaille sur le Plan Communal Mobilité d'Uccle avec rigueur et attention depuis plus de deux ans.
- Elle a réalisé ses propositions détaillées en matière de mobilité en collaboration avec les Comités de Quartier, membres de l'ACQU. Elles ont toutes été discutées et validées ensuite en Assemblée Générale et sont accessibles gratuitement, sur simple demande, via un Cd-Rom et son site internet.
- En matière de citoyenneté, de sensibilisation et d'information au public, l'ACQU a présenté ses propositions dans la Lettre aux Habitants et au travers d'une exposition « Mobilité » qui se tint en septembre 2004 et à laquelle assistèrent, notamment, le ministre régional de la mobilité et des travaux, Pascal SMET, ainsi que le bourgmestre d'Uccle, Claude DESMEDT, et les échevins ucclois Chantal de LAVELEYE, Marc COOLS et Guy de HALLEUX.
- L'ACQU vise essentiellement à un usage rationnel de la voiture individuelle et à la promotion des modes « doux » de déplacement, dans un objectif de Développement Durable de la planète.



R A P P E L

**Ami(e) automobiliste,
Ne stationnez pas
sur les trottoirs
un espace public, même
devant chez vous !**

**Une telle habitude les
dégrade petit à petit**

**Stationnez
sur la chaussée**

**mais pas sur les
passages-piétons,
ni à moins de 5 m.
des coins de rue !**



Pour une science au service de l'homme

Simone DENAEYER-DE SMET

Le texte ci-après est extrait d'un discours prononcé par l'auteur en mai 2000 à l'Université « Babes-Bolyai » de Cluj-Napoca (Roumanie) à l'occasion de la remise de son titre de Docteur Honoris Causa.

(...) La science n'est-elle pas toujours au service de l'homme ? L'acquisition de connaissances nouvelles et leurs applications, autrement dit, les progrès scientifique et technologique, ne sont-ils pas toujours synonymes de progrès « tout court » pour la société des hommes ?

Si la réponse a pu être affirmative par le passé, elle doit être nuancée aujourd'hui. Pourquoi ? Parce que la science d'aujourd'hui suscite à la fois enthousiasme et inquiétude.

Enthousiasme à l'égard de l'amélioration spectaculaire des moyens de transport, de communication et d'information, qui ont transformé la Terre en « village planétaire », suivant l'expression désormais consacrée.

Enthousiasme à l'égard des progrès non moins spectaculaires de l'imagerie médicale et de la chirurgie, à l'égard de l'exploration de l'infiniment grand et de l'infiniment petit, à l'égard de l'exploration des mécanismes les plus intimes de la vie au niveau des gènes.

Inquiétude face aux atteintes portées à notre milieu de vie et à notre santé par l'industrialisation croissante des activités humaines. L'amélioration des techniques d'analyse et la mise en place de réseaux de surveillance révèlent depuis lors la gravité des dégâts et leur dimension planétaire.

Évoquons rapidement les plus préoccupants d'entre eux :

- Augmentation des émissions de gaz à effet de serre et réchauffement climatique,

- Trou dans la couche d'ozone, qui nous protège des rayons ultraviolets,
- Pollution des sols, des eaux et des chaînes alimentaires par les pesticides et les engrais azotés de synthèse,
- Disparition accélérée des forêts tropicales provoquée par de gigantesques incendies rarement naturels et par les déforestations intensives et extensives,
- Amplification des inondations et sécheresses naturelles liée à ces déforestations,
- Maladies infectieuses décimant les élevages industriels d'animaux de boucherie (peste porcine principalement),
- Maladies mortelles transmises à l'homme par la consommation d'animaux malades (vache « folle » transmettant l'encéphalite spongiforme bovine) ou dont l'origine est encore mal connue (listériose),
- Disparition progressive du sexe mâle chez certains poissons,
- Baisse de fertilité chez l'homme.
- Inquiétude grandissante face à la lenteur du désarmement nucléaire mondial. Plus d'un quart de siècle après la signature du traité de non prolifération, des armes nucléaires, dont une partie seulement suffirait à anéantir l'humanité, sont encore disséminées un peu partout dans le monde.
- Inquiétude devant l'accumulation de déchets radioactifs générés par les centrales nucléaires civiles, dont le sort n'est toujours pas réglé mais

dont un des constituants, l'uranium appauvri, est utilisé dans de nouvelles armes déjà testées en Irak et au Kosovo.

- Inquiétude face à l'ampleur du dernier accident nucléaire civil, dont les images médiatisées des enfants leucémiques, cancéreux ou malformés de Tchernobyl viennent nous rappeler douloureusement le quatorzième anniversaire (le vingtième en septembre 2006 – NDLR).
- Inquiétude enfin, face aux dérives potentielles des manipulations génétiques et du clonage humain.

Comment en est-on arrivé là ?

Essentiellement en raison du mode productiviste de développement des pays industrialisés dont le but essentiel est la course au rendement, la diminution des coûts et l'accélération de la production. Il faut bien reconnaître que, pendant la première moitié du vingtième siècle, les retombées négatives des activités industrielles ne préoccupaient guère les responsables des entreprises, les intellectuels ou les citoyens. Mais cette situation allait évoluer rapidement peu après la fin de la deuxième guerre mondiale.

L'industrialisation de l'agriculture, liée aux avancées de la science et aux innovations technologiques, l'essor des industries chimiques et le développement des applications civiles de l'éner-

gie nucléaire aggravèrent rapidement les atteintes à l'environnement. Des voix autorisées s'élevèrent pour dénoncer les dangers du remplacement accéléré du capital naturel de notre Planète par un capital technologique.

Permettez-moi d'évoquer rapidement ces pionniers.

- Le plus ancien d'entre eux est probablement l'écrivain et philosophe espagnol, José ORTEGA y GASSET, qui, dès 1933, craignait déjà que l'Homo faber ne domine la société moderne et que la technique soit hissée au rang d'idéal.
- Le biologiste et écologiste américain Barry COMMONER, qui, dès la fin des années cinquante, accusait le productivisme de la société industrielle et le développement technologique d'être les principaux responsables de la crise environnementale. Il fut aussi un opposant farouche au développement du nucléaire.
- La biologiste américaine, Rachel CARSON, qui, dès 1962, dénonça la toxicité des pesticides organiques de synthèse. Son livre, intitulé « *Silent Spring* » bouleversa le Président des États-Unis de l'époque, John Kennedy, qui fit nommer une commission d'experts. Mais le livre provoqua aussi l'indignation des producteurs de pesticides qui déclenchèrent une violente campagne de diffamation, faisant même planer le doute sur l'état mental de la scientifique.
- L'économiste britannique d'origine allemande, Ernst Friedrich SCHUMACHER, dont le célèbre « *Small is beautiful* » de 1973 contient des pages prémonitoires sur les dangers du nucléaire, fustige la mégalomanie qui s'empare des industriels et propose sa célèbre technique « intermédiaire » ni trop sophistiquée, ni trop coûteuse, plus à la portée des pays en

voie de développement et génératrice d'une société à la mesure de l'homme.

Malgré leur pertinence, ces avertissements n'eurent guère d'audience dans les milieux industriels. En 1972, le Club de Rome publiait le Rapport Meadows, élaboré au MIT (Massachusetts Institute of Technology) et intitulé « *The Limits to Growth* ». Ce rapport, qui mettait en garde les pays industrialisés contre une course irréflectée à la croissance, fut mal accueilli par la majorité des industriels et par les syndicats qui y virent une menace pour l'emploi. Un des rares défenseurs du rapport fut le philosophe américain d'origine roumaine, Nicolas GEORGESCU-ROEGEN.

Après cette brève incursion dans le passé, revenons à la situation actuelle. À l'aide de quelques exemples, j'aimerais vous montrer qu'outre les dégâts écologiques et sanitaires qu'il provoque, le pouvoir économique-financier qui dirige notre société est entâché d'un triple déficit : un déficit social, un déficit démocratique, un déficit éthique.

Déficit social, car les retombées du progrès scientifique ne concernent que les habitants des pays industrialisés, soit le quart environ de la population mondiale (6 milliards d'habitants en 1999). À l'heure actuelle, plus de deux milliards d'hommes souffrent de sous-nutrition ou de malnutrition, plus de quinze millions d'entre eux meurent de faim chaque année. À quoi servira-t-il de vacciner des enfants dont les parents n'ont pas accès à l'eau potable et ne peuvent leur assurer une ration alimentaire suffisante ? Des maladies infectieuses comme la tuberculose, que l'on croyait éradiquée définitivement, resurgissent en Afrique mais aussi dans certains pays

industrialisés où règne à nouveau une grande misère socio-économique (principalement en Europe de l'Est).

Déficit démocratique, parce que des décisions sont prises sans consulter les intéressés. Les puissantes multinationales de l'agrochimie et de la pharmacie tentent d'imposer aux agriculteurs des plantes alimentaires transgéniques dont les semences sont plus coûteuses, dont l'intérêt agronomique paraît de moins en moins certain et dont l'innocuité pour l'environnement et la santé est loin de faire l'unanimité. Ces mêmes multinationales veulent aussi prendre en main notre santé par le biais de plantes transgéniques baptisées aliments (contraction de aliment et médicament), dont la composition spécifique préviendrait certaines maladies, mais dont l'automédication n'est peut-être pas sans danger.

Déficit éthique de la majorité des industriels et des grandes entreprises agricoles qui refusent d'adopter des modes de production moins polluants. Le cas des pesticides organiques de synthèse est particulièrement révélateur. Leur toxicité est scientifiquement prouvée depuis des décennies. Certains d'entre eux, après quelques années d'utilisation, ont dû être interdits parce que trop toxiques et non biodégradables. Leur fabrication n'a cependant pas été interrompue car ils sont vendus à des pays en voie de développement, où les normes de protection de la santé et de l'environnement sont laxistes ou inexistantes. Aujourd'hui, le marché des pesticides constitue encore un des fleurons du commerce mondial.

Déficit éthique des industriels qui refusent de prendre en charge les dégâts graves ou irréversibles que leurs activités causent à l'environ-

nement et à la santé. La pollution récente par les métaux lourds et le cyanure du Somes, de la Tisza et du Danube, la marée noire qui continue à polluer une partie des côtes françaises, viennent s'ajouter à une liste déjà longue de dégâts et de dépenses qui, in fine, seront assumés par les pouvoirs publics, c'est-à-dire par les citoyens.

Déficit éthique des industriels qui délocalisent leurs activités dans des pays où les normes de protection des travailleurs sont inexistantes.

Déficit éthique des grandes entreprises qui suppriment des dizaines de milliers d'emplois alors que leurs bénéficiaires, déjà très confortables, ne cessent d'augmenter.

Enfin, *déficit éthique* lié à la main-mise progressive du pouvoir économique et financier sur la science et sur l'orientation des recherches. Le cas de la biologie moléculaire est particulièrement significatif. Les potentialités d'application du génie génétique intéressent vivement les multinationales de l'agrochimie et de la pharmacie qui, depuis peu, investissent massivement dans de nouvelles biotechnologies : plantes transgéniques, clonage animal, génomique humaine. Pour augmenter leurs potentialités d'application, ces multinationales développent depuis peu des recherches fondamentales. Ces recherches sont coûteuses, la concurrence est rude et la course aux brevets protecteurs de plus en plus effrénée. Ces brevets empêchent évidemment la libre circulation des connaissances et entraînent donc leur *privatisation*. De plus, comme, dans ces domaines, les frontières entre recherche fondamentale et recherche appliquée, entre découverte et invention, ne sont pas toujours nettes, nous assis-

sons aussi au *brevetage progressif du vivant* encore impensable il y a quelques années et toujours considéré comme inacceptable par de nombreux scientifiques. À qui appartiennent les gènes ? Au patrimoine mondial de l'humanité ou à ceux qui les étudient à des fins purement commerciales ?

Comment la gravité de la situation est-elle perçue aujourd'hui ?

Un peu mieux que par le passé. Si les avertissements prémonitoires des pionniers des années soixante-dix n'eurent guère d'impact sur les décideurs économiques et politiques de l'époque, ils contribuèrent néanmoins à la prise de conscience collective de la crise environnementale. Cette prise de conscience se manifesta d'abord par la constitution d'associations de protection de l'environnement dont l'impact se traduisit rapidement par l'émergence d'un nouveau... parti politique, appelé « écologiste » ou « vert » suivant les pays. Ce parti, rassemblant aussi bien des militants de « droite » que de « gauche », fut parfois comparé à une pastèque par certains de ses détracteurs : vert à l'extérieur, rouge à l'intérieur. Son succès grandissant fut à l'origine du « green painting » de bon nombre d'industriels.

Des réseaux internationaux de surveillance de l'état de l'environnement ont été mis en place. De grandes réunions intergouvernementales sont régulièrement organisées au niveau planétaire. Mais il faut reconnaître que, jusqu'à présent, elles n'ont guère abouti à des résultats concrets. Une nouvelle espèce d'*Homo* a vu le jour : l'*Homo expertus*, scientifique de haut niveau, chargé d'évaluer les dégâts réels ou

potentiels liés aux activités de l'*Homo technologicus*. L'*Homo expertus* est appelé à jouer un rôle déterminant dans la société future : c'est derrière son verdict que se réfugieront les décideurs politiques et économiques, à condition qu'il soit entendu.

Aujourd'hui, bien plus qu'hier, les menaces qui pèsent sur l'avenir de l'Humanité préoccupent de plus en plus de scientifiques, économistes, sociologues et philosophes.

Pour l'économiste et politologue Riccardo PETRELLA, conseiller à la Commission européenne, il faut absolument abandonner le modèle actuel de notre société, entièrement dominée par, je cite, « la nouvelle religion du dieu Marché et de la nouvelle Sainte Trinité Libéralisation – Déréglementation – Privatisation », à laquelle j'ajouterais volontiers un nouveau diable : la Compétitivité. Un de ses livres récents intitulé « *Le Bien commun* » fait l'éloge de la *solidarité* qui devrait désormais remplacer la *compétitivité* dans le développement futur de notre société.

De nombreux livres « grand public » dénoncent de plus en plus le dogme de l'« économie ».

Citons, parmi tant d'autres :

- « *L'économie triomphante* » d'Albert JACQUARD,
- « *L'horreur économique* » et « *Une drôle de dictature* » de Viviane FORRESTER.
- « *Tais-toi et mange* » est le titre provocateur du livre de Guy PAILLOTIN, ancien président de l'Institut de la Recherche Agronomique (INRA) de France, qui met le consommateur en garde contre le danger de l'agriculture industrielle et des plantes transgéniques.
- Les dangers écologiques et éthiques des manipulations génétiques sont dénoncés dans « *Le siècle biotech* » de

Jeremy RIFKIN, président de la « Foundation of Economic Trends » de Washington.

- Federico MAYOR, qui vient d'achever sa douzième année à la tête de l'UNESCO, se montre particulièrement préoccupé par le fossé grandissant qui sépare riches et pauvres dans les pays en voie de développement, mais aussi dans les pays industrialisés où le nombre d'exclus du travail ne cesse d'augmenter. Dans un volumineux ouvrage intitulé « *Un Monde nouveau* », il défend avec passion la vocation sociale de la science, dont les retombées technologiques devront désormais « *aller par priorité à ceux qui en ont le plus besoin* ». Il insiste aussi sur les composantes culturelle et éthique du progrès scientifique.
- Le philosophe Dominique LECOURT nous invite à une remise en cause du progrès, sans pour autant diaboliser la science et les innovations technologiques qu'elle permet de réaliser.

Ces diverses prises de position sont-elles utopiques ?

Je ne le pense pas car divers événements récents sont porteurs d'espoir. Des maîtres-mots comme *principe de précaution*, *principe de responsabilité*, *développement durable* sont de plus en plus invoqués pour défendre la qualité du milieu de vie et le bien-être des hommes, face aux appétits démesurés d'un petit nombre d'entre eux. Nous assistons aujourd'hui à l'émergence d'un *contre-pouvoir*, le *pouvoir de l'opinion publique*, le *pouvoir du citoyen*. Celui-ci s'est déjà manifesté aux USA, lorsque des

milliers de manifestants ont empêché le bon déroulement de la réunion de l'OMC à Seattle et ont perturbé la réunion du FMI et de la Banque mondiale à Washington. Suite à ces événements, FMI et BM ont promis plus de transparence dans leur fonctionnement et ont lancé un appel en faveur d'une collaboration citoyenne. L'avenir dira s'il s'agit de déclarations purement verbales ou d'une réelle volonté de changement. En Europe, le pouvoir citoyen se manifeste actuellement par l'opposition croissante aux plantes transgéniques ; cette opposition commence à se manifester aux USA.

Pour une science au service de l'homme

Les progrès scientifiques et techniques confèrent à l'homme d'aujourd'hui une puissance qui lui permet de détruire l'Humanité. Pour que la science puisse rester au service de l'homme, il faudra donc instaurer un système de contrôle de ses applications. Pour les scientifiques, économistes et philosophes que ce problème préoccupe, le seul moyen de contrôler les applications de la science et la domination actuelle du pouvoir économique-financier sur l'avenir de l'homme est le respect de l'éthique. Nous suggérons de méditer ce que disait Albert EINSTEIN le soir d'Hiroshima : « *Il y a des choses qu'il vaudrait peut-être mieux ne pas faire* ». René DUBOS disait : « *Être humain, c'est avant tout choisir et agir* ». Pour bien choisir, l'homme doit être bien informé, ce qui implique le libre accès à une information de qualité et des structures démocratiques assurant la libre circulation des connaissances. (...)

Cinq ans plus tard...

En 2005, l'Organisation des Nations Unies (ONU) publie un volumineux rapport intitulé « *Millennium Ecosystem Assessment Synthesis Report* ». Ce rapport, auquel participèrent quelque 1360 experts originaires de 95 pays, fournit une évaluation de l'état des écosystèmes de la planète à l'aube du XXI^e siècle. Le rapport reconnaît l'ampleur de la crise écologique mondiale et ses conclusions sont très pessimistes : « *L'activité humaine exerce une telle pression sur les fonctions naturelles de la terre que la capacité des écosystèmes de la planète à entretenir les générations futures ne peut plus être considérée comme certaine* ».

L'avertissement lancé par les experts est sans équivoque : nous ne disposerions plus que de quelques décennies pour repenser fondamentalement notre mode de développement actuel.

Ces conclusions ne font que confirmer ce que des esprits clairvoyants tentent de faire comprendre à nos dirigeants depuis plusieurs décennies : l'évolution dangereuse des technologies et la mondialisation du productivisme confronté aux limites d'une biosphère épuisable. Peut-être l'aura « *onusienne* » du rapport et les nombreux graphiques, cartes du monde et tableaux de chiffres qui l'accompagnent accrocheront-ils enfin le regard des grands décideurs de ce monde. Ledit rapport contient d'ailleurs un résumé rédigé à l'intention de ces derniers.

La Commission de concertation d'Uccle examine pour la troisième fois le projet de lotissement sur le plateau Engeland

Le Comité de quartier Plateau Engeland juge sévèrement et rejette en majeure partie l'étude d'incidences réalisée par l'Atelier 50 ; il l'estime orientée

Un public nombreux s'est rendu ce 11 janvier 2006 au Centre culturel d'Uccle où, exceptionnellement, avait lieu cette commission de concertation. Pas loin de 5 heures de débats sur l'étude d'incidences et le projet de lotissement de 298 logements sur le plateau Engeland !

Rappelons que la dernière séance de la Commission de concertation du printemps 2004 à ce sujet avait demandé la réalisation d'une étude d'incidences pour « circonstances exceptionnelles ». L'impact d'un tel projet, notamment en matière de mobilité, de gestion des eaux et de protection des sites « Natura 2000 » justifiait, en effet, cette demande. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale avait suivi cet avis et réclamé cette étude d'incidences à charge du promoteur.

Après plus d'une année de travail et de recherches, le bureau « Atelier 50 » a renvoyé sa copie. Celle-ci a été confrontée à l'avis du public entre le 26 novembre et le 25 décembre 2005, en même temps que le projet de lotissement amendé.

Pas de vacances de fin d'année donc pour le Comité de quartier Plateau Engeland, qui avait un mois pour lire et étudier cette volumineuse étude d'incidences de plus de 1300 pages, et pour préparer ses remarques sur le projet amendé, à l'attention de la commission de concertation organisée quinze jours plus tard.

Le travail de l'Atelier 50 ressemble plus à une recherche visant à rendre effectivement possible la construction de 298 logements sur ce site, qu'à une réelle étude d'incidences. En effet, il est regrettable que le Comité d'accompagnement n'ait pas recommandé au Bureau d'études de développer l'examen de réelles alternatives en matière de densité, de réduction du nombre de logements ou de choix du bâti, sujets qui auraient pu avoir des incidences moins dommageables pour l'environnement.

Le travail de ce Bureau s'est focalisé sur la possibilité de construire des logements et sur le seuil de rentabilité de 298 logements exigé par le promoteur, au détriment de l'aspect environnemental et de la viabilité écologique du maillage vert ucclois. Pourtant, la situation géographique du plateau Engeland occupe une position centrale par

rapport, d'une part, aux zones humides du Kinsendael et, d'autre part, au bois de Verrewinkel et à la vallée de Buysdelle. C'est l'ensemble du plateau Engeland qui joue aujourd'hui le rôle de relais écologique indispensable à la survie des zones-noyaux de conservation de la biodiversité. Cet aspect écologique du plateau Engeland n'a pas été suffisamment mis en évidence dans cette vaste étude, alors que le PRAS lui-même (Plan Régional d'Affectation du Sol) recommande d'étudier la zone en fonction des qualités biologiques du couvert végétal.

Le plateau Engeland, en raison de sa position topographiquement dominante, constitue un grand bassin d'orage naturel qui, par son épaisse couche de sable, absorbe et redistribue les eaux de pluie par la nappe phréatique sous forme de sources en aval vers les zones humides du Kinsendael. Cette réserve natu-



relle humide est donc directement dépendante de la qualité et de la quantité des eaux infiltrées sur le plateau. Pour être efficace, le système d'infiltration des eaux de ruissellement proposé dans le projet amendé doit donc être étudié de manière très précise et rigoureuse. Or, des spécialistes en hydro-géologie ont estimé que les méthodes de forage utilisées par le Bureau d'étude sont sujettes à erreurs et ne sont pas fiables. Si, pour une étude sommaire, ces précisions ne sont pas importantes, il n'en est pas de même pour le projet qui nous préoccupe. Il est ici indispensable d'avoir des « carottages » précis de toute la stratigraphie pour pouvoir implanter valablement les systèmes d'infiltration et les lagunes de stockage des eaux de ruissellement des voiries.

Par ailleurs, le procédé de lagunage proposé ne peut avoir de succès que s'il est construit sur du sable grossier ou des moraines très perméables, et surtout s'il est entretenu très régulièrement. Or, le projet ne prévoit aucune maintenance du système et ne présente aucun calcul précis des superficies de lagunage nécessaires par rapport aux surfaces de récolte des eaux de pluie.

La création d'une zone de lisière



écologique dynamique de minimum 20 mètres pour protéger la zone de haute valeur biologique, reconnue zone spéciale de conservation « Natura 2000 », perd toute sa valeur, puisque, de manière incongrue, le projet la place dans la zone verte protégée et ampute donc cette dernière d'une superficie importante au lieu de la préserver. D'autre part, le rehaussement à 2 mètres de haut de la clôture de protection de la zone verte de haute valeur biologique et la limitation des passages piétonniers ne vont pas permettre de réduire l'impact de la venue d'au moins 1000 habitants supplémentaires en bordure des zones protégées.

En matière de mobilité également, le projet ne tient pas compte des objectifs du futur Plan communal de mobilité. Il est indéniable que les centaines de voitures supplémentaires engendrées par tous les projets urbanistiques cumulés des alentours vont exercer une pression énorme et accroître les difficultés déjà présentes aux heures de pointe sur les axes de circulation. Aucune solution à ce problème n'a été présentée par le promoteur.

Plus de 120 recommandations ont été formulées dans l'étude et pourtant très peu furent suivies dans le projet amendé. Celui-ci, semblable à celui présenté en 2004, est quasi une copie conforme : 1) toujours 298 logements, 2) quelques arbres existants seraient maintenus, 3) les eaux de ruissellement des toitures et des voiries seraient infiltrées dans le sol et stockées via un système de lagunage. Mais surtout, ce projet est très imprécis en matière de gestion des eaux et de gabarits. Il présente des contradictions en matière de nombre d'emplacements de parking supplémentaires. Il est incomplet sur le plan urbanistique, notamment en matière de

mouvements des reliefs du terrain et des déblais ou remblais qui en résulteraient.

Ces constatations n'ont pas échappé aux membres de la commission de concertation du 11 janvier. Ceux-ci ont estimé que : « l'analyse des documents présentés dans le projet révèle des incohérences, des imprécisions et un manque de coordination entre les différents aspects de la demande. » Avant de se prononcer, ils ont réclamé au promoteur une série d'informations et de plans complémentaires. Et surtout, ils demandent l'avis de la Commission royale des monuments et des sites, étant donné l'impact négatif que le projet pourrait avoir sur les sites classés.

Thérèse VERTENEUIL
Administrateur



...Dernière minute...

La Commission de concertation vient de rendre son avis sur le projet de lotissement 476 bis du plateau Engeland.

Avis favorable conditionnel comportant 22 pages de texte, qui seront commentées dans une prochaine Lettre aux habitants.

Plateau Engeland : Les avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) sur les projets de lotissement et de classement

Le projet de lotissement de 298 logements est jugé trop dense, il n'offre pas de garanties suffisantes au niveau de la gestion des eaux et de ses conséquences sur le site classé du Kinsendael. La CRMS recommande d'appliquer le principe de précaution.

C'est une décision positive mais nuancée que la Commission des monuments et sites a rendu ce 25 janvier 2006 sur la demande de classement du site du plateau Engeland introduite le 13 septembre 2005 par l'asbl SOS Kauwberg.

Ce sont principalement les zones reprises au PRAS en « Zone verte de haute valeur biologique » (également reconnues « Zones spéciales de conservation de la biodiversité Natura 2000 ») que la Commission recommande de protéger, augmentées d'une bande de terrain de 20 mètres de largeur prise sur la zone d'habitation mitoyenne à prédominance résidentielle du PRAS. Et ce, afin de conserver un espace de lisière de protection biologique. Une victoire pour le comité de quartier qui avait, bien sûr, recommandé de placer cette lisière en zone constructible. La CRMS recommande aussi de classer l'ensemble de la zone d'équipement d'intérêt collectif correspondant au domaine de l'Institut Pasteur, à l'exclusion toutefois de sa partie construite à front de la rue Engeland incluant les parkings. Cette partie est constituée de haies vives et rideaux d'arbres de haute valeur biologique qui cloisonnent des champs cultivés formant un paysage de bocage assez remarquable et unique en Région de Bruxelles-Capitale. Le reste du périmètre du plateau Engeland depuis le cimetière de Verrewinkel jusqu'à l'avenue

Dolez et la rue Engeland se voit attribuer le statut de zone de protection. Tous les actes et travaux compris dans ce périmètre devront obtenir l'aval de la CRMS.

La CRMS justifie son choix par l'intérêt écologique du plateau Engeland qui assure la continuité écologique essentielle entre les deux habitats de première importance que sont, d'une part, le bois de Verrewinkel et, d'autre part, la réserve humide du Kinsendael. De plus, le plateau Engeland récolte les eaux de ruissellement et de pluie qui alimentent l'Eykelenbosbeek et les autres sources du Kinsenbeek.

Le plateau Engeland et la réserve du Kinsendael sont donc solidaires et interdépendants non seulement au plan écologique mais aussi au plan hydrologique. Toute intervention majeure sur le plateau Engeland, source d'approvisionnement des zones humides en amont, aurait des conséquences dommageables sur la réserve du Kinsendael protégée.

L'avis rendu par la commission a une valeur consultative. C'est au Gouvernement de la Région qu'il appartiendra de prendre ses responsabilités et d'initier la demande de procédure de classement pour la rendre opérationnelle.

Les principales remarques de la CRMS sur le projet immobilier de 298 logements, concernent

d'abord, la densité du projet. L'incidence d'une pression humaine accrue sur les zones écologiques protégées est fondée et les solutions apportées par le projet sont jugées inefficaces. La zone de lisière écologique doit, bien sûr, être placée dans la zone constructible et les gabarits doivent être réduits. Mais surtout, la Commission Royale des monuments et sites estime que le principe de précaution doit s'imposer pour ce projet. En effet, l'efficacité des solutions proposées de récupération et d'infiltration des eaux de ruissellement des surfaces imperméables, leur gestion adéquate et leur durabilité dans le temps ne sont nullement garanties dans le projet.

Thérèse VERTENEUIL
Administrateur

Rangée d'arbres constituant les bocages autour de l'Institut Pasteur.



L'automobile : une fin en soi ?

La rue du Château d'Eau à Uccle, où voisinent pas moins de trois écoles, est devenue « passage obligé » pour les automobiles depuis que des aménagements, discutables, dont bénéficient les rues voisines, y ont concentré tout le trafic de transit. Les habitants se plaignent et les écoliers sont en danger !

Lundi 9 janvier 2006 : jour de rentrée scolaire pour les écoliers. Nombreux sont les parents qui redoutent ce jour. Il faut, en effet, réveiller les plus petits, dès l'aube... Puis, on les presse, on les houspille... un rapide petit déjeuner pour les plus courageux et puis on s'entasse rapidement et en grognant dans la voiture, **symbole de liberté**, dit-on...

C'est alors un défi qui commence : rejoindre le plus vite possible cette école que l'on a choisie, sur le chemin du travail, pour ne pas perdre de temps... pour aller vite, plus vite, toujours plus vite...

Et on arrive alors dans un quartier où trois écoles, « Wolvenberg – Plein Air – et – Les blés d'Or », sont les témoins d'un va-et-vient incessant de voitures et de camions. Les aménagements des zones résidentielles voisines, effectués au fil des années, ont détourné toute la circulation « locale et navetteurs » vers ce quartier de la rue du Château d'Eau, rendant encore plus dangereux les abords des

écoles.

La police veille d'ailleurs à ce que cette faune matinale n'entrave pas la sacro-sainte fluidité de la circulation.

Depuis près de quatre ans, les habitants de la rue se sont mobilisés en comité pour faire entendre leur voix auprès des élus communaux, mais sans résultat.

L'étude de mobilité demandée par la Commune d'Uccle, fin 2005, a permis de mettre en évidence les problèmes qu'engendre la circulation automobile dans ce quartier.

Alors, ce matin-là, jour de rentrée scolaire, certains habitants de la rue du Château d'Eau avaient décidé de sensibiliser les conducteurs d'engins motorisés qui empruntent ce carrefour d'écoles. **« Un enfant, c'est fragile ; une maman, ça se respecte »**. Tel était le message qu'ils voulaient faire passer aux navetteurs, mais aussi aux élus de la commune d'Uccle.

Car, au-delà de l'utilisation intensive de la voiture, n'y a-t-il pas une perte de nos repères, de nos valeurs humaines comme le respect, la politesse, l'aide aux plus faibles ? N'avons-nous pas, tous, une attitude arrogante à l'égard de ces piétons qui nous dérangent lorsque nous nous trouvons dans notre carrosserie, bien calés à l'abri des regards ?

Je pensais, en toute naïveté, que les élus communaux étaient là pour donner l'exemple, pour mettre en place des limitations à ces dérapages de la vie active –

qu'on appelle « agressivité au volant », « vitesse excessive », « paroles menaçantes »... –, simplement parce qu'une maman essaie tant bien que mal de mener son enfant à l'école au milieu de ce trafic infernal. Mais il semble que non. Les intérêts électoraux ne prennent pas en compte les « voix » de ces centaines d'enfants qui, tous les matins, sont débarqués devant les écoles, au milieu de cette noria d'automobiles. Une loi a pourtant été votée, il y a quelques années, qui impose aux Communes de sécuriser ces « zones écoles ». Mais la sécurisation de ces dernières ne semble pas prioritaire aux yeux des édiles. Les budgets n'ont pas prévu ces panneaux « zone 30 », ni ces aménagements de parking, dit-on...

Et dans ce quartier, rien de définitif n'a encore été mis en place ; au contraire, puisqu'on y a multiplié les risques liés au trafic automobile intensif, en fermant les rues avoisinantes à la circulation ! **Car elle gêne l'automobile des autres... Elle dérange, elle fait du bruit, elle pollue... On ne veut plus la voir, ni l'entendre d'ailleurs...** Alors, on la pousse, chez les autres, sans se soucier des dégâts qu'elle peut y provoquer : par exemple : risques d'accidents multipliés lorsqu'une maman ouvre une porte pour aider son enfant à descendre d'une voiture ou tout simplement lorsque l'écolier se précipite pour rejoindre un camarade...

N'est-il pas temps de sécuriser convenablement les zones écoles, de repenser les modes de transport, de favoriser la marche à pied ou le vélo, dans des zones réellement protégées celles-là...

Aux dernières nouvelles, il semble que des aménagements soient prévus dans ce quartier pour améliorer les alentours des écoles et la vie sociale des habitants...

Ils espèrent depuis quatre ans...

Xavier RETAILLEAU

Une maman bien surveillée ! Et pourtant, une maman ça se respecte ...



Rénovation de la ferme Fond’Roy, située 93 Vieille rue du Moulin à Uccle

C’est une rénovation dans le respect du patrimoine historique de l’un des derniers bâtiments agricoles encore préservés en Région de Bruxelles-Capitale, que nous propose l’Institut bruxellois pour la gestion de l’environnement (direction développement durable et éco-construction) en collaboration avec le bureau d’étude COOPARCH-R.U.

À l’origine, ces bâtiments datent de 1830, mais un agrandissement de la grange et l’ajout d’étables au Nord ont été réalisés au début du siècle passé. La rénovation sera réalisée dans le souci de maintenir et de réutiliser des éléments et des matériaux traditionnels comme la brique, le bois, la chaux, les murs en torchis, tout en respectant l’architecture et le site.

Les abris pour les animaux seront construits en bois et installés dans les prairies. Ils seront orientés de manière à protéger les animaux des vents dominants, et implantés dans la pente de manière à réduire l’impact paysager.

Le bâtiment sera rénové afin d’accueillir des groupes d’enfants qui découvriront la vie à la ferme : le contact avec les animaux, la culture du jardin potager, les divers ateliers de découverte de la vie rurale. La rénovation appliquera les principes de l’éco-construction. Les eaux de pluie de la toiture seront recueillies et stockées dans la citerne qui alimentera les sanitaires du rez-de-chaussée. Le chauffage sera assuré par une chaudière à granules de bois qui alimentera des radiateurs conventionnels. Les eaux usées seront traitées par une micro-station d’épuration locale enterrée, et ensuite rejetées dans trois bassins de lagunage situés près de la zone humide du site.

Pour en savoir plus, le Cercle d’histoire et d’archéologie d’Uccle vous invite le samedi 8 avril à une promenade guidée. Rendez-vous devant la ferme à 14h30.

Thérèse VERTENEUIL
Administrateur

Arrière de la ferme de Fond’Roy devenue la ferme d’Uccle.



Avis à nos lecteurs non abonnés et non donateurs

Attention ! Nous ne pourrions continuer à faire paraître notre trimestriel que si nous avons assez d’abonnés payants et/ou de donateurs ; le soutien apporté par les organes officiels étant loin de suffire...

Si donc notre publication et notre action vous intéressent, un appel pressant vous est fait. Car, imprimer la « Lettre aux habitants » et maintenir une distribution gratuite (en toutes boîtes) à raison de 80% de notre tirage n’est pas tenable sans une (petite) contribution financière de votre part. Veuillez consulter à ce sujet l’encart inséré au centre du présent numéro et, notamment, l’annonce de notre agrément fiscal.

Merci d’avance à ceux qui voudront bien nous comprendre !

Le Conseil d’administration



États générEux (*) de l'Environnement à Uccle, en Région bruxelloise, en Belgique et ailleurs dans le monde : 1976-2006, du périphérique-sud à « Natura 2000 »

Samedi 13 mai 2006 à la Ferme Rose, av. De Fré

Ces dernières années, SOS KAUWBERG a été sollicité de nombreuses fois pour intervenir dans des dossiers relatifs à des problèmes d'environnement concernant Uccle : construction de l'incinérateur de Drogenbos, lotissement du plateau Avijl, placement de statues au Bois de Verrewinkel, lotissements de la plaine du Bourdon, lotissements du plateau Engeland, aménagements et réhabilitation du Keyenbempt, constructions en intérieurs d'îlot (Geleytsbeek, etc.). À la demande d'une association ou d'un comité local, nous avons joué un rôle de relais des problèmes environnementaux à Uccle. Nous avons ainsi, en septembre dernier, introduit une demande de classement du pla-

teau Engeland, souhaitée par le Comité Engeland/Puits qui ne disposait pas de la personnalité juridique, ni des statuts lui permettant de le faire. Cet aspect fédérateur nous a amenés à organiser en partenariat avec l'ACQU une journée pour réfléchir et débattre des problématiques environnementales dans notre commune et bien au-delà.

Le titre choisi, « États générEux de l'Environnement... » paraphrase de telles rencontres organisées par des partis politiques. Ici il n'en est rien : c'est le monde associatif qui organise et invite. La synthèse de ce mini-colloque fera bien sûr l'objet d'une publication qui sera adressée au monde politique local et invitera

les différents candidats aux élections communales à tenir compte des problématiques environnementales qui nous auront semblé les plus importantes pour l'avenir de notre commune.

(*) Pourquoi États « générEux » ?

Pas simplement pour paraphraser d'autres rencontres thématiques, mais pour insister sur le dévouement et le bénévolat des acteurs de l'environnement à Uccle. Ces actions sont menées de façon désintéressée pour les protagonistes et sont d'un intérêt essentiel pour la protection de l'environnement et de la nature.

Programme provisoire

(le programme définitif paraîtra dans le « Kauwberg Info » du printemps, figurera sur le site internet Kauwberg.be et sera communiqué aux médias).

9 h 30 Accueil.

10 h 00 Introduction générale sur le thème de la genèse des espaces verts à Uccle ou : « Comment des projets autoroutiers ont paradoxalement créé des espaces verts » (Marc DE BROUWER / SOS Kauwberg).

10 h 15 Réflexion sur le rôle de l'homme dans son environnement, au travers de notions telles que le progrès, la croissance, la science, la citoyenneté et le bien-être de l'homme (Bernard JOURET / ACQU).

10 h 45 Présentation du déroulement de la journée et des Ateliers / débats du matin :

- Évolution du bâti à Uccle de 1950 à nos jours (A. VITAL / SOS Kauwberg) ;

- Quel projet de ville (Bernard JOURET / ACQU) ;
- Place et rôle des jeunes dans une ville (intervenant à déterminer).

12 h 30 à 14 h Pause de midi, petite restauration prévue (à préciser : BBQ ou buffet-sandwichs). Temps d'échanges entre les participants.

- 14 h 00** Courte synthèse des débats du matin et présentation des Ateliers / débats de l'après-midi :
- Natura 2000 : de la gestion à la transmission d'un patrimoine (intervenant à déterminer) ;
 - L'environnement tributaire du temps, de la communication et de la conscience collective (intervenants à déterminer).

Parallèlement aux ateliers débats, différents stands pratiques (destinés aussi aux enfants), sur le thème d'une consommation durable, se dérouleront au cours de la journée :

- Calcul personnalisé de son empreinte écologique ;
- La gestion de ses déchets organiques par le compostage (Laurence VANDEPUTTE / Maîtres composteurs) ;
- Quels gestes quotidiens pour rationaliser notre consommation d'énergie ? (par un Éco-conseiller) ;
- Les pollutions invisibles, dans nos maisons, nos jardins (Betty BEYS/PAN) ;
- L'arbre, symbole de vie (par un naturaliste) ;
- ...

Vivre sainement pour notre santé et celle de la planète !

Nous ouvrons dans ce numéro de mars 2006 une nouvelle rubrique consacrée à nos comportements, lesquels peuvent avoir des répercussions sur notre santé, mais aussi sur la préservation de notre environnement... et même de la planète tout entière

Nous avons tendance à croire que perdre la santé est dû à la maladie, aux virus, aux bactéries,... et que nous n'y sommes pour rien, alors que c'est avant tout nous-mêmes qui devons œuvrer à la conserver par nos comportements. Notre rôle se borne à alimenter la machine en carburant, mais la qualité et la composition de ce carburant sont essentielles pour notre bonne forme.

Devant l'embarras du choix des produits présentés par l'industrie agroalimentaire (qui souvent hélas désinforme les consommateurs en faisant croire que leurs produits sont bons pour la santé, alors que leur but primordial est de vendre) et face à la pléthore de publicité et conseils en tous genres, nous avons oublié les principes simples et les comportements justes. A-t-on besoin de produits venus de l'autre bout de la planète pour se bien porter ? Faut-il manger des fraises à Noël et des chicons en juillet ? Certes non, ces produits sont dopés par des engrais chimiques, cultivés de

manière artificielle ou proviennent de pays si éloignés qu'il a fallu, pour qu'ils parviennent jusqu'à nos assiettes, utiliser des moyens de transport voraces en carburant et destructeurs pour l'environnement et le climat de notre planète.

Les légumes et les fruits de saison sont les meilleurs et les plus nutritifs. Ils sont aussi les plus goûteux. Pour s'en convaincre, il suffit de consommer un légume de son jardin ou du marchand de légumes biologiques, et de l'agrémenter de quelques herbes, même cultivées en pot sur son balcon.

Aussi, privilégions les légumes de saison de chez nous et de préférence sans pesticides, nuisibles pour la santé et celle de la terre. C'est finalement le consommateur qui, au bout de la chaîne de distribution, peut avoir le dernier mot par son choix dans ses achats et pourra influencer le marché de demain.

Yahel PEREZ

À propos des bulles à verre

Un de nos lecteurs, que nous remercions, nous donne les précisions suivantes reçues de l'Agence Bruxelles Propreté (ABP) :

L'ABP n'est pas en mesure d'interdire, ni même de réprimer les récalcitrants qui continueraient à évacuer le verre dans les sacs bleus. Il y a toutefois un inconvénient majeur à procéder de la sorte, parce que, la plupart du temps, le verre en sac bleu arrive au tapis de triage cassé et donc non recyclable. Par ailleurs, pour l'instant, le verre est une des matières recyclables qui rapporte le plus. L'ABP met à la disposition de la Commune les bulles à verre, mais c'est la Commune qui décide des emplacements. C'est donc à elle qu'il convient de faire des remarques éventuelles.

Comme vous le savez, depuis peu, l'ABP a placé des bulles à verre blanc à côté de chaque bulle à verre existante. Soyons donc « civiques » : mettons les **verres de couleur** dans les bulles anciennes (de couleur grise) et les **verres blancs** dans les bulles nouvelles (de couleur blanche) ;... tout en évitant de créer désordre et déchets à leur pied.

Règlement de Police d'Uccle

Nous vous informons qu'une nouvelle version, officielle, de ce règlement communal, modifiée au 27 octobre 2005, peut être obtenue à l'accueil de la maison communale ou encore en s'adressant au Service Contentieux d'Uccle, Mademoiselle LEBLICQ, au 02/348 68 64 ou par e.mail <secretariat@uccle.be>

Vous souhaitez participer à la «Lettre aux habitants» ?

Envoyez vos articles et photos à Jacques NIFFLE, av. Bel-Air, 25/5, 1180 Uccle.



L'Association de Comités de Quartier Uc clois

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg

Denis STINGLHAMBER, av. Brunard 7
tél. : 02.374.12.90.

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

De Fré - Observatoire - Juliette - Ptolémée

José DESMARETS, av. Ptolémée 16/1
tél. : 02.374.39.41

Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62
tél. (P) : 02.375.57.48
tél. (B) : 02.538.72.71 (central)

Fond'Roy

Cécile CHARLES, av. Wellington 13
tél. : 02.374.77.97

Gracq + NoMo Uccle

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28
tél. : 02.345.62.92

Longchamp - Messidor

Françoise MALDAGUE, av. W. Churchill
232/11 – tél. privé

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42
tél. : 02.376.26.64

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20
tél. et fax : 02.376.61.71

Parc Brugmann

Pierre DOR, av. Château de Walzin 6/1
tél. : 02.343.39.88

Plateau Engeland-Puits

Luc VAN DE WIELE, chemin du Puits 77
tél. : 02.374.81.04

Protection et avenir d'Avijl

Georges INGBER, av. d'Andrimont 5
tél. : 02.374.95.83

Quartier Lorraine

Denys RYELANDT, av. du Maréchal 20A tél.
(P) : 02.374.97.03

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, Montagne St-Job 88
tél. : 02.375.11.96

SOS Kauwberg

Pierre. DESMET, chemin 't Cortenbos 18
tél. : 02.375.27.69

Homborch / Tilleuls / Alisiers / Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21
tél. : 02.375.55.78

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31
tél. : 02.374.13.53

Verwink-el-Engeland

Bernard GUSTOT, av. Dolez 464 A
tél. : 02.372.09.88 ou 02.332.33.83

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verwink-el

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73

B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35
tél. : 02.375.40.94

Copropriétaires du Charlemagne

Lambert MARQUET, av. de l'Aulne 95/8
tél. : 02.332.16.28

Vivier d'Oie

Louise BECKER, av. Latérale 43A
tél. : 02.374.13.56

Geleytsbeek

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

Observatoire - Vert Chasseur

Émile VAN KERCHOVE, av. du Vert
Chasseur 1 – tél. : 02.374.76.88

Pêcherie - St.-Job

Guy DASSARGUES, rue de la Pêcherie 152
tél. : 02.374.56.55

Dodonée

Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25/5
tél. : 02.344.41.51

Uccle-Centre

Jean-Marie PIERRARD, rue R. Scott 9
tél. : 02.376.77.43

Fort Jaco

Jacqueline MILLER, av. du Feuillage 50
tél. : 02.374.40.76

Errera - Dupuich - Jones

Jean DUMONT, av. L. Errera 63
tél. : 02.344.22.50

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273
tél. (P) : 02.332.22.23
tél. (B) : 02.211.79.30

Échevinage

Madame BARON, av. de l'Échevinage 21
tél. : 02.374.43.42

Uccle Nord-ouest

André ROBE, av. Maréchal Joffre 114,
1190 - tél. et fax : 02.345.65.71
robe.cmee@swing.be

Le conseil d'administration

Président

Bernard JOURET – av. de la Chênaie 79c, 1180
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A, 1180
tél. (P) : 02.374.97.03 tél. (B) : 02.538.51.31
fax (B) : 02.537.46.56 – d.ryelandt@avocat.be

Trésorier

Luc STURBELLE – av. A. Huysmans 209/11, 1050
tél. & fax : 02.649.49.59 – luc.sturbelle@skynet.be

Membres

Paul ANTOINE – av. J.& P. Carsoel 34, 1180
tél. & fax : 02.374.22.37 – paul.antoine@swing.be

Stéphane DAVIDTS – Montagne de St-Job 88, 1180
tél. : 02.375.11.96 – stephane@davidts.com

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29 A, 1180
tél. : 02.374.60.34 – GSM (préféré) : 0472 719790
cepvdqa@advalvas.be

Alain DIDIER – rue Engeland 455, 1180
tél. : 02.374.73.10 – alain.didier@swing.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67, 1180
tél. & fax : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

Sylvie GREINDL – 100 av. Kersbeek, 1190
tél. : 02.332.11.51 – sylvie.greindl@village.uunet.be

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10, 1180
tél. : 02.343.21.97

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

Géraldine MATT – 366 chée de Neerstalle, 1180
tél. : 02.376.32.34 – gerry_m@yahoo.com

Jacques NIFFLE – av. Bel-Air 25/5, 1180
tél. : 02.344.41.51 – jacques.niffle@belgacom.net

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367, 1180
tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

Coordination :

Jacques NIFFLE

Comité de lecture :

Denys RYELANDT et Luc STURBELLE

Notre N° de compte :

310-0734318-17

e.mail : ucclecomites@ibelgique.com

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

www.ucclecomites.ibelgique.com

Tirage :

10.800 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec l'aide
de la Communauté française de Belgique et de la
Région de Bruxelles-Capitale.

