



Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

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

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 59 janvier – février – mars 2009

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

Sommaire

- Editorial 2.
- « Agenda 21 » à Uccle 3.
- Les Etats généraux de Bruxelles 4.
- La mobilité durable 4.
- Mobilité, ce (très) cher souci 5.
- Le Plateau Avijl : Révision du PPAS 28bis, seconde enquête publique 6.
- Le plateau Engeland ne sera pas classé 12.
- « Le plateau Engeland est à la fête » 13.
- Rouler nuit à la santé 14.
- A partir du 6 avril, tous en 43 ! 16.
- Le point sur le péage urbain 19.
- A Bruxelles, on solde toute l'année 19.
- Bientôt des panneaux solaires en plus 20.
- Diminuer définitivement sa consommation avec l'énergiemètre 21.
- L'effacement des tags sur les bâtiments privés s'avère de plus en plus indispensable 22.
- Asbl OXY 15 22.

La radio
des Ucclois
Radio 1180

le lundi
de 18 à 20 h

FM 87.7

Éditorial

Mobilité et Avijl : illusions et désillusions

C'est le 18 février dernier, en présence de près de 400 personnes, que s'est tenue la réunion publique de la Commission de concertation sur le projet communal visant à construire 200 logements sur le Plateau Avijl. Le lendemain, était déjà publié l'avis rendu par la Commission, qui n'a apporté que quelques éléments d'adaptation mineurs au projet.

Vu la qualité du dialogue que le Bourgmestre A. DE DECKER avait entretenu avec L'Association, on pouvait espérer la prise en compte de paramètres sociaux et écologiques fondamentaux, notamment, la préservation des potagers et l'assainissement de la décharge publique. Les récentes décisions politiques ont jeté la consternation et la colère dans notre mouvement citoyen. La spécificité géographique d'Avijl méritait une solution exemplaire face à la crise environnementale que nous vivons.

Nous ne nous sommes jamais opposés à la création de 200 logements sur le Plateau Avijl (dont 100 logements à caractère social) et l'ACQU a toujours soutenu l'Association et son Livre Blanc, tant la qualité des analyses et des messages était pertinente et créative. Notre déception à tous est énorme devant la méconnaissance de la valeur patrimoniale et écologique du plateau Avijl par les édiles communaux. Aussi, avons-nous décidé de publier intégralement dans cette présente Lettre le dossier préparé par l'Association « Protection et Avenir d'Avijl ».

Nous nous permettons d'insister sur le contexte culturel et politique de l'Agenda 21 d'Uccle qui nous paraissait prometteur, encourageant et mobilisateur pour transformer la vision traditionnelle de la Ville au profit d'une perception à long terme, plus humaine et conviviale privilégiant la qualité de vie sociale et écologique (voir le site communal www.uccle.be en cliquant sur le logo « Agenda Iris 21 » de la page d'accueil).

A ce sujet, nous rappelons qu'un document officiel et récent, intitulé « Agenda 21 Local de la Commune d'Uccle. Phase 1, Diagnostic partagé », daté de novembre 2008, définit les « Principes de Développement Durable pour les Comités 21 d'Uccle » sur la base des « 15 principes pour l'action » du CERDD (Centre Ressource du Développement Durable). Nous le citons : « Ce document est le résultat d'un exercice de participation citoyenne mené conjointement entre les participants des Comités 21 : la Commune d'Uccle, le bureau d'étude ERU asbl et le bureau d'étude Tr@me. Sont présentés ici 16 principes de développement durable pour aider à la définition d'enjeux, d'objectifs et d'actions, visant chacun l'élaboration de l'Agenda 21 Local d'Uccle ». Nous rappelons que les 6 premiers principes (relatifs à l'environnement) ont fondamentalement pour objectif de mener une réflexion en accord avec le développement durable.

Vu l'importance « civilisationnelle » de l'enjeu, nous les reproduisons in extenso ci-après.

1. Préservation de l'environnement

« Nous cherchons à préserver la vie sur terre, ainsi que les équilibres naturels ; et ce, pour les générations présentes, futures, ici et ailleurs.

2. Impacts sur la planète

« Nous sommes tous concernés. Il faut avoir conscience de la dispersion des pollutions et des conséquences qui en découlent, depuis chez nous et jusqu'à l'autre bout du monde. »

3. Limites écologiques

« Nous avons conscience que les ressources ne sont pas inépuisables, il faut penser à long terme. Il faut arrêter de consommer plus que ce qui est disponible et / ou nécessaire et favoriser la régénération des ressources et le recours aux ressources renouvelables. »

4. Principe de précaution

« Nous pensons qu'une gestion responsable (en bon père de famille) impose, devant les incertitudes scientifiques, l'application du principe de précaution. Il s'agit d'éviter les dommages irréversibles dans l'intérêt général. »

5. Pollueur-Payeur

« Nous affirmons qu'il faut, avant tout, éviter de polluer. Le pollueur doit être responsable face à ses actes. Les pollutions du passé doivent être réparées. »

6. Amélioration des connaissances

« Nous avons conscience qu'il faut favoriser la recherche et le développement pour mieux connaître les problématiques et ainsi pouvoir sensibiliser et responsabiliser. »

On comprendra notre colère, étant donné nos espérances et implications dans ce processus qui nous paraissait prometteur.

Nous terminerons cet éditorial en précisant qu'un autre souci fondamental de l'ACQU est la mobilité, qui justifie une série d'articles et d'engagements sur le sujet. Nous nous demandons tous où on en est dans l'exécution du Plan communal de mobilité et sa révision nécessaire, tant la situation de la mobilité à Uccle et à Bruxelles s'est sérieusement dégradée !

Ce problème vient d'être soulevé aux « Etats généraux de Bruxelles » par de nombreux chercheurs et citoyens compétents. Cet événement bruxellois impliquant un front commun humaniste et progressiste doit être fortement soutenu, tant ses analyses et engagements sont une alternative sérieuse et vitale aux discours politiques ambiants démagogiques et à court terme.

Bernard JOURET
Président

L'ACQU attire l'attention de ses membres et de ses lecteurs de la Lettre sur l'importance de la **soirée de sensibilisation à l'Agenda 21 du 7 mai 2009**.

Anne-Claire DEWEZ, coordinatrice dynamique du projet pour la Commune d'Uccle, fera **un exposé sur les enjeux de l'Agenda 21 à Uccle**.

Cette soirée est destinée à notre association, ainsi qu'à la Ligue des Familles.

Soyons nombreux à témoigner de nos engagements à un nouveau mode de vie qui donne un réel sens à nos aspirations.

Rendez-vous : ancienne Cure, rue du Doyenné, n° 102 à 20h.

“Agenda 21” à Uccle

En 1992, lors du Sommet de la Terre, à Rio-de-Janeiro, près de 200 nations ont officiellement adopté le concept « Agenda 21 ». C'est une déclaration, sous forme de programme pour le 21^{ème} siècle, qui énonce les principes d'action pour un développement durable de la planète. Il invite, en particulier, les collectivités locales – et les entreprises ! – à mettre en place un programme Agenda 21 *local*, suivant le principe bien connu : penser globalement, agir localement ! Encouragé par IBGE-Bruxelles Environnement, Uccle s'y est mis ! Deux Forum publics, ouverts à tous, se sont tenus. Des Comités 21, sortes de panels de citoyens, se sont mis en place sur plusieurs thèmes particuliers. Un comité restreint, de personnes liées à l'administration, accompagne les travaux des bureaux d'études spécialisés mis à contribution. Et la phase 1 de l'élaboration de l'Agenda 21 local a débouché en novembre 2008 sur la production d'un « diagnostic partagé », sorte d'état des lieux de la situation existante dans notre commune.

Pour encadrer et orienter stratégiquement cette importante opération, il a fallu prévoir un **Comité de Pilotage**. Celui-ci est garant de la démarche et des objectifs, ainsi que du déroulement de la mission; il propose les orientations stratégiques sur la base du travail effectué par le bureau d'études; il est compétent pour prendre toute décision quant à la conduite de la mission; il valide la méthode de concertation proposée.

Les autorités ont demandé à l'ACQU (ainsi qu'à la Ligue des Familles) d'y siéger. Nous nous réjouissons qu'à cette occasion, la Commune d'Uccle reconnaisse que notre association est représentative de la population. Avant de donner son accord, notre conseil d'administration s'est enquis des raisons pour lesquelles le thème « Mobilité », qui avait initialement été proposé par la Commune, n'avait pas été retenu, et que seuls les thèmes suivants avaient été retenus : économies d'énergie, logement durable, commerce équitable et protection de la nature. Il nous a été répondu que le Plan Communal de Mobilité d'Uccle avait été récemment adopté et qu'il ne convenait pas de le rediscuter, surtout sans tous les acteurs concernés par la mobilité. En contrepartie, l'échevin Marc COOLS a dit qu'il proposerait la constitution d'un « Conseil consultatif ucclois de la Mobilité ». Ce n'est cependant pas encore officiel.

De toutes façons, notre préférence va à un véritable « Conseil ucclois de l'Environnement » ! Pourquoi ? Parce que il est « primordial de considérer en premier lieu la politique de développement de la ville et, ensuite seulement, la meilleure manière d'y circuler » (Denys RYELANDT, « Lettre aux Habitants », n° 58, p 3). Le problème de la mobilité en ville ne se réduit pas en un problème technique d'optimisation de la fluidité du trafic.

Luc D. BERNARD,
administrateur

LES ETATS GENERAUX DE BRUXELLES

Dans notre précédente LETTRE, nous attirions l'attention sur cet extraordinaire mouvement qui rassemble actuellement la société civile bruxelloise. Pour rappel, il s'agit d'une réflexion sur l'avenir de notre ville. Elle est patronnée par diverses organisations réunies en une plate – forme : AULA MAGNA et BRUXELFORUM pour les associations citoyennes – BECI pour le patronat – ULB-VUB-FUSL pour le monde universitaire – BRAL et IEB pour les comités d'habitants – CSC et FGFB pour les syndicats...

Après la phase de préparation des 16 thèmes retenus par une centaine de chercheurs universitaires des 3 universités citées, la 2^{ème} phase vient de se terminer : celle des 16 forums – débats publics au cours desquels les notes de synthèse (de 10 à 15 pages remarquablement documentées et d'une lecture aisée) ont été discutées. Ces notes, qui peuvent être lues sur le site : www.etatsgenerauxdebruxelles.be, concernent : la mobilité – la sécurité – la population – Bruxelles, ville durable – l'éducation – le logement – l'emploi – la culture – la jeunesse – Bruxelles dans sa zone métropolitaine – qualité de vie et santé – Bruxelles, ville de connaissance – Bruxelles, ville internationale – la gouvernance urbaine – les inégalités sociales – les finances publiques.

A chaque forum, il y avait entre 150 et 270 participants ; chacun s'y exprimait dans sa langue et la qualité des interventions était élevée. Ce travail a permis de vérifier à quel point chaque facette doit être envisagée de manière transversale.

Une synthèse des 16 travaux, enrichis des remarques et critiques, aura eu lieu quand ces lignes paraîtront. Elle sera suivie l'après-midi du 25 avril de la 4^{ème} et dernière phase : l'interpellation du monde politique sur les lignes de force dégagées par la plate – forme.

L'ambition n'est pas de dresser une liste de revendications, ni de faire la leçon au monde politique, mais plutôt d'attirer l'attention des politiques sur les chantiers prioritaires pour l'avenir de Bruxelles, de ses habitants et de ses entreprises.

Le travail ne passera pas inaperçu et servira à la réflexion du monde politique.

Denys RYELANDT
vice-président

Vous souhaitez participer à la « Lettre aux habitants » ?

Envoyez vos articles et photos
à Jacques NIFFLE,
av. Bel-Air, 25/5,
1180 Uccle.
jacques.niffle@belgacom.net



La mobilité durable

Depuis quelques mois déjà, la Commune d'Uccle encourage les Ucclois à participer à « l'effort – citoyen » en faveur d'un développement durable, de vivre autrement en quelque sorte...

Mais il ne faudrait pas que ces vœux restent sans effets et « que l'arbre cache la forêt... ». En effet, si la richesse écologique d'Uccle se retrouve dans cette vision durable avec ses zones vertes classées « Natura 2000 », il n'en demeure pas moins que certains quartiers souffrent d'une pollution automobile croissante qui annihile tous les efforts engagés ... Les médias proposent certes un remède contre la pollution : **« que les personnes sensibles restent chez elles ! »**. Mais est-ce de nature à apaiser les craintes des habitants ?

Est-ce cela que la Commune d'Uccle désire (que chacun reste chez soi) ? Ou bien cherchera-t-elle à défendre la qualité de vie de ses habitants, des enfants des écoles ou des personnes âgées ? Il y a probablement urgence à appliquer le **principe de précaution** dans certaines de nos rues. Devant le sur-traffic, la mobilité doit devenir mobilité « durable ».

Et le bon sens n'est pas de croire que la prolongation du métro va permettre la fin des nuisances automobiles.

Au contraire, la fin des transports en commun de surface sera la porte ouverte à toutes les dérives du « tout à la voiture », à l'afflux incontrôlable de ces milliers de camions et de voitures qui s'en-

gouffrent chaque matin sur le périphérique et qui prendront nos rues de quartier pour des bretelles d'autoroute...

Alors, pourquoi ne pas mettre en pratique les recettes simples, privilégiées par d'autres grandes villes, et beaucoup moins onéreuses en ces temps de crise financière (en coût et énergies) que la mise en place du métro lourd, comme par exemple :

- *développer le RER (et défendre la mise en place rapide de l'arrêt "Lycée français"*
- *augmenter toutes les sortes de transports en commun de surface, pour une évolution harmonieuse de la vie sociale, des commerces, des écoles etc...*
- *donner la priorité aux bus et bus scolaires.*
- *supprimer toute circulation automobile de transit dans les quartiers résidentiels.*
- *privilégier la mobilité douce :*
 - *en valorisant et sécurisant l'utilisation des vélos – par un développement des pistes cyclables sécurisées, notamment auprès des écoles*
 - *en permettant la pratique de la marche à pied dans des rues non polluées par l'automobile...*

Ainsi, nous serons nombreux à nous retrouver dans cette magnifique démarche « AGENDA 21 » initiée par les élus de la Commune d'Uccle et à laquelle nous avons de la difficulté à souscrire parce que tronquée de l'un de ses paramètres essentiels qu'est la "Mobilité durable"...

Xavier RETAILLEAU
Administrateur

MOBILITÉ, ce (très) cher souci...

La recherche d'une mobilité qui soit à la fois la plus rapide, confortable et individuelle : voilà une quête qui préoccupe la grande majorité des citoyens, en particulier en milieu urbain; quête qui tourne parfois à l'obsession. On évoque alors immanquablement l'usage de la voiture, associé à la liberté de mobilité : je suis libre de me déplacer quand je le souhaite, sans contrainte d'horaire, de manque de confort, de promiscuité, d'effort physique.

Demandons-nous ici de quelle liberté il s'agit. Si cette liberté s'apparente à celle de pouvoir choisir telle ou telle poudre à lessiver, de zapper d'un programme TV à l'autre, d'acheter une grosse berline allemande plutôt qu'une autre, elle reste du domaine de l'illusion.

Voilà ce qui nous renvoie à l'imaginaire de notre époque, celui de l'expansion illimitée, instaurée comme dogme par le système capitaliste. Si l'expansion en soi peut être un acquis de la démocratie, elle implique nécessairement une autolimitation; non pas au sens répressif, mais bien qu'il y a des actes que l'on ne peut pas réaliser, des choix que l'on doit opérer, sous peine de mettre la société en danger, de lui faire perdre tout sens des valeurs humaines, de rester prisonnier d'une illusion continue d'un bien-être fictif.

La fragilité croissante de l'environnement, la menace bien réelle des pollutions, la destruction de la ville et de la vie urbaine et, de manière plus large, la crise économique actuelle, nous ramènent de manière urgente à ce besoin vital d'autolimitation. La grande difficulté, voire le refus du monde politique et des milieux économiques à y apporter une solution profonde et durable, témoigne du refus d'accepter ce principe de limitation; ne serait-ce qu' à voir, par exemple, les constructeurs automobiles demander et obtenir des autorités publiques des facilités financières ... pour construire et vendre toujours plus de

voitures, polluantes bien que soi-disant «vertes», qui viendront encore ralentir la mobilité.

La crise économique devient un argument bien pratique pour justifier n'importe quel choix, le plus anti-urbain fût-il, pourvu qu'il maintienne des emplois (mais pour combien de temps ?) et qu'il fasse tourner la machine économique.

Le projet de plan de déplacement IRIS 2 s'inscrit lui aussi dans cette logique. Tout en reconnaissant les problèmes de déplacement actuels, il tente d'y apporter une réponse qui cherche à ménager tout le monde et à ne mécontenter personne. En voulant améliorer la fluidité et la mobilité, il fait, par manque de volonté politique et économique, l'économie d'un geste fort, celui d'établir la priorité du choix des transports en commun et des déplacements non polluants, et de limiter efficacement l'usage de la voiture. Et cette absence de choix a un prix non seulement financier, mais aussi et surtout environnemental et social que nous et nos descendants payerons, tôt ou tard.

Placer des ampoules économiques, recycler, limiter l'usage de sa voiture et se déplacer à pied, à vélo, en transports en commun, isoler son habitation... sont des gestes devenus essentiels – encore que tout le monde ne les applique pas – mais qui restent encore largement insuffisants s'ils ne sont pas confortés par des choix politiques adéquats et efficaces.

Car c'est bien d'un choix de société qu'il s'agit : face au manque d'ambition des pouvoirs politiques, y compris au niveau communal, c'est au citoyen de faire savoir aux mandataires politiques, quelle que soit leur tendance, qu'il attend d'eux d'avoir la volonté de prendre des décisions cohérentes, durables; qui aient du sens par rapport aux défis urbains et environnementaux actuels.

François GLORIE

Le Plateau Avijl : Révision du PPAS 28bis, seconde enquête publique

Les habitants de Saint-Job viennent de vivre, en ce début 2009, une enquête publique d'une importance capitale pour l'avenir urbanistique et social de leur quartier. Fortement impliqués, les riverains essaient depuis cinq ans de sauver le cœur du plateau Avijl et implorent les autorités communales de construire les logements qu'ils projettent dans la stricte périphérie du plateau afin de préserver cet espace vert original du patrimoine uclois. L'Association, qui regroupe l'ensemble des habitants, vous livre quelques textes rédigés à l'occasion de cette enquête publique.

Destruction d'espaces verts et du patrimoine urbain et social

Le projet présente une certaine amélioration par rapport à la version rejetée en 2007. La voirie pénétrante a été supprimée, mais les problèmes fondamentaux demeurent.

La préservation de 77% des espaces verts existants, annoncée par ce projet, est peut-être une réalité arithmétique, mais c'est un leurre environnemental. Sur la centaine de potagers existants, la moitié sera détruite. Même si certains d'entre eux étaient réaménagés à d'autres endroits, l'opération se traduira par un bouleversement complet de l'équilibre naturel de ce site à caractère semi-rural, l'un des derniers exemples de *campagne en ville* à Bruxelles. En effet, non seulement les constructions et les voiries définitives prévues détruiront des espaces verts et supprimeront bon nombre des chemins d'accès, mais les charrois provisoires indispensables à ces aménagements empièteront eux aussi très significativement sur ces espaces.

Ce bouleversement aura des répercussions tant sur le plan environnemental que sur le plan social. A titre d'exemples : le site héberge une quarantaine d'espèces d'oiseaux, qui seront amenés à dépérir, ou à migrer ailleurs définitivement ; le départ des jardiniers qui auront perdu leurs potagers aboutira à détruire irrémédiablement la structure sociale du quartier de Saint-Job. Tout un pan environnemental et une part de notre patrimoine social et urbain seront ainsi perdus.

Association Protection et
Avenir d'Avijl

Décharge polluée : une aberration en matière d'urbanisme, un scandale sanitaire

Le Livre Blanc de l'Association proposait d'affecter à des logements la zone de l'ancienne décharge communale de la Vieille rue du Moulin. Le projet soumis à

concertation ne tient aucun compte de cette proposition, au motif qu'elle nécessiterait un processus coûteux de déblaiement et de dépollution. C'est en vain que les représentants de l'Association ont demandé aux autorités communales de faire chiffrer ce coût, afin de pouvoir en évaluer les répercussions sur d'éventuelles constructions. Aussi l'Association a-t-elle fait procéder elle-même à une estimation, qui permet de conclure que le surcoût (par rapport au projet soumis à concertation) de l'implantation dans cette décharge (après dépollution) d'une partie des quelque 200 logements prévus par le projet, serait de l'ordre de 35 euros par m² (3.500 euros pour un logement de 100 m²). Le surcoût serait donc négligeable pour une opération qui permettrait à la fois de construire un nombre significatif de logements, de sauvegarder le site du plateau, et de supprimer un chancre pollué



Le potager de Pierre



Les enfants écoutent une conteuse

situé à proximité immédiate d'habitations existantes et de la zone de conservation spéciale Natura 2000 du parc régional Fond'Roy. Ces chiffres ont été communiqués, il y a plusieurs mois, par courrier à M. Marc COOLS, échevin en charge du dossier.

Une telle décision s'impose d'autant plus que, contrairement aux conclusions, qui se veulent rassurantes et apaisantes, tirées par les autorités communales du RIE (Rapport d'Incidences Environnementales), le maintien de cette zone en l'état pose des questions très préoccupantes en termes de santé publique. En effet, selon les termes du RIE, les sondages pratiqués ont révélé « un dépassement de la norme d'assainissement du sol pour le plomb, le benzo(a)pyrène, l'huile minérale {...} et le nickel, {...} des enrichissements en HPA, métaux lourds, EOX et huile minérale ». « Dans les eaux souterraines, la valeur de fond était dépassée pour le zinc et le toluène ».

Certes, sur base de ces données, le RIE ne voit pas de contre-indication à « l'aménagement de la décharge en zone récréative », et stipule que « la culture de légumes ne comporte aucun risque ». Mais le RIE s'empresse d'ajouter que « par mesure de précaution, la culture de légumes est toutefois déconseillée », et que « l'élevage de bétail est à proscrire totalement ». Plus grave encore, le RIE attire l'attention sur deux points particulièrement préoccupants :

1. « Vu la pollution des eaux souterraines par le zinc, le nickel et le toluène au nord-ouest du site et dans la mesure où cette pollution des eaux souterraines n'est pas parfaitement délimitée, le risque de dispersion par les eaux souterraines ne peut pas être totalement exclu »;
2. « Il ne faut cependant pas exclure la présence, localement, de poches de méthane dans la décharge ... Si des

habitations et des caves sont prévues dans les parages de la décharge, il convient {d'y} prévoir une ventilation suffisante ». Or, dans la mesure où la décharge contient des matières organiques, la production au cours des prochaines années de quantités accrues de méthane (gaz explosif au contact de l'air) est à craindre.

Sur base de ces divers éléments, le RIE conclut très logiquement à l'existence d'un très fort risque (niveau 3 sur une échelle allant de 0 à 3) « pour les habitants (en cas d'urbanisation dans les parages de l'ancienne décharge) ».

A mon double titre de médecin et de chercheur universitaire, il est de mon devoir d'attirer l'attention des autorités responsables sur le fait que cette décharge constitue une menace potentielle pour tous les riverains. Dans ces conditions, le principe élémentaire de précaution impose de faire procéder au plus

vite à sa dépollution, quel qu'en soit le coût financier. Toute autre attitude serait non seulement irresponsable sur le plan sanitaire, mais ferait courir à la Commune un risque majeur de se voir un jour condamnée à payer des indemnités considérables en cas de dommages avérés ou présumés. De plus, l'imposition par l'Union européenne de normes de pollution de plus en plus strictes rendra inévitable à terme la dépollution de ce site.

Georges COPINSCHI

professeur honoraire à la faculté de Médecine, ULB

Une carrière polluée : un non-sens inadmissible

Maintenir une carrière polluée en état, outre d'être une aberration, est une décision politique irresponsable.

Philosophiquement - Nous sommes tous informés de l'urgence de sauver notre planète. Comment admettre de maintenir des terres polluées et de détruire des terres saines sur le même site ?

Humainement - Comment faire comprendre à nos enfants que nous avons accepté de maintenir une zone potentiellement dangereuse interdite de jeux, tout en détruisant les zones de vie sociale (potagers, bois, prairies), des terres cultivées depuis des générations de Saint-Jobois ?

Politiquement - C'est l'inconscience et l'insouciance des hommes politiques responsables de la Commune d'Uccle dans les années 60-70 qui ont permis d'employer la carrière comme décharge et d'engendrer ainsi la pollution actuelle.

Aujourd'hui, ce sont des hommes et des femmes politiques, informés et conscients des dangers d'une telle pollution, qui vont se mettre la tête dans le sable, pire, sacrifier des terres saines pour un projet qui pourrait se réaliser sur cette zone après dépollution. D'autant plus que

les coûts des terrassements du projet présenté rue Jean Benaets et Vieille rue du Moulin sont presque aussi importants que la dépollution.

Jacques GALAND,
architecte

Modifications demandées

L'Association, le Comité de Quartier et des habitants ont rencontré MM. DE DECKER et COOLS à de nombreuses reprises, afin de leur demander d'améliorer le projet présenté, et ils ont insisté sur les modifications mineures reprises ci-après :

En ce qui concerne le Chemin Avijl :

Il faut respecter le talus et l'escalier existants. Aucun prescrit urbanistique ne protège l'intégrité du talus. En effet, à la lecture du plan proposé, chaque habitation pourrait créer son propre accès en rabattant le talus sans aucune contrainte. Il faudrait donc appliquer un système de servitudes latérales pour les accès aux nouvelles maisons.

Le dernier bloc devrait pivoter de 90° pour éviter une sérieuse perte d'ensoleillement pour une maison existante du chemin et se réaligner avec les autres maisons projetées.

Enfin, la zone de bâtisse prévue par le PPAS en bordure du chemin Avijl ne reprend en zone de bâtisse que 60% du bâti existant ; les 40% restants sont repris en zone de cours et jardins. Une telle remise en cause de la situation existante ne peut être admise. La spoliation des annexes et donc des biens qui appartiennent à ces riverains est inadmissible. Il n'est pas acceptable qu'un PPAS défavorise des propriétaires tout en favorisant plus que largement d'autres. Des solutions différentes sont à rechercher.

En ce qui concerne la Montagne de Saint-Job :

L'emprise au sol des constructions et des emplacements de parking prévus est démesurée; elle empiète fortement sur les espaces verts et les potagers. Les bâtiments prévus doivent être remplacés par une suite de maisons mitoyennes sur le site des garages existants, qui se prolonge vers le nord-ouest fermant le tissu urbain actuel.

Les emplacements de parking prévus peuvent être répartis autour des habitations, et non pas concentrés sur des zones isolées.

Les prescriptions urbanistiques sont identiques pour toutes les zones du PPAS. Elles ne respectent en rien les caractéristiques particulières du chemin Avijl et de la zone ZICHEE de la Montagne de Saint-Job. Elles ne tiennent nullement compte des prescrits des trois PPAS avoisinants beaucoup plus contraignants.

En ce qui concerne la Vieille rue du Moulin :

Les deux couloirs de biodiversité actuellement prévus pourraient être avantageusement regroupés en un couloir unique beaucoup plus large, situé à gauche de la carrière et préservant ainsi l'accès du chemin des amoureux. Pour ce faire, il faudrait d'abord supprimer le bâtiment à gauche du chemin comportant 12 logements et le reporter en 6 maisons bi-familiales en front de voirie le long de la Vieille rue du Moulin vers le carrefour de l'avenue Hoche ou vers la décharge; ensuite, déplacer les autres bâtiments vers la décharge afin de mieux libérer le chemin.



Cette approche permettrait de respecter le principe des concentrations vertes et des concentrations urbaines et de respecter le chemin des amoureux et l'intégrité de la prairie.

En ce qui concerne la rue Jean Benaets :

Le programme de constructions aggravera considérablement les problèmes, déjà aigus, de mobilité, surtout aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Le projet de *kiss and drive* est jugé tout à fait insuffisant par les riverains.

Le projet prévoit un tunnel d'accès au parking souterrain d'une longueur de 35 mètres, dont le coût sera exorbitant.

Le projet entraîne une destruction importante d'espaces verts, bois et potagers, dont celui de l'école toute proche, parrainé par l'asbl Natagora.

Une implantation plus respectueuse de la configuration du site est à envisager, en diminuant le nombre de logements à cet endroit.

Dans l'avis de la commission de concertation, seul le dernier bloc prévu au chemin Avijl a été réduit de 2,5 m. Les autres points n'ont pas été retenus, ou de manière peu significative.

Comité de quartier de Saint-Job

Le dialogue avec les autorités

Les choses ont changé en 2006 avec l'arrivée d'un nouveau bourgmestre. Monsieur DE DECKER a fait modifier le plan en supprimant la voirie pénétrante sur le plateau et a promis aux habitants qu'ils seraient associés à l'élaboration du nouveau plan. Un courrier a même été envoyé à l'Association pour confirmer cette participation à une réunion avec toutes les parties intéressées.

Certes, la voirie a été réduite, mais les habitants n'ont pas été associés à l'élaboration du nouveau projet de PPAS 28ter.

Oui, nous avons eu de très nombreuses réunions avec Monsieur DE DECKER, et plus particulièrement avec Monsieur COOLS. Oui, ces réunions étaient positives et

constructives. Oui, nous avons pu à chaque fois exprimer nos demandes et nous avons été écoutés avec beaucoup d'attention. Écoutés, mais pas entendus. D'autant plus que certaines de nos demandes, qualifiées de mineures, sont répétées pour la troisième fois sans aucune modification des plans et des prescriptions présentés à l'enquête ! Non, ce n'est pas comme cela que j'imaginai un véritable échange d'idées entre le pouvoir communal et les habitants.

Depuis trois ans, à chaque réunion avec l'Echevin, on nous présente des plans et, en même temps, on nous dit qu'il est impossible de bouger un bâtiment de plus de 50 cm. Prétextes avancés : le COBAT, le RIE à refaire, ou la Région qui n'accepterait pas.

Pourtant, il y a deux ans, lors de la précédente enquête, un gros immeuble implanté sur le talus de la Vieille rue du Moulin, avait disparu du plan quelques semaines avant l'enquête publique.

Personnellement, je crois qu'il y a toujours moyen de faire collaborer les habitants, mais tout est une question de réelle volonté et de persévérance politiques.

La présence de la population à la commission de concertation et le nombre de lettres envoyées durant l'enquête publique témoignent clairement de la volonté des habitants d'être réellement associés au futur de leur quartier.

Les dés étaient pipés

Le mercredi 18 février, s'est déroulée la réunion publique de concertation sur le projet communal visant à construire 200 logements sur le plateau Avijl. Les habitants s'y étaient préparés avec beaucoup de détermination. Ils avaient envoyé près de 1.500 lettres à la maison communale. Si la plupart d'entre eux refusaient

toute construction sur le plateau, beaucoup de riverains (près de 500) demandaient des modifications au plan afin d'y apporter des améliorations. Ils y avaient beaucoup réfléchi, d'autant plus que le projet est fortement en rupture avec la réalité existante du quartier et est loin de préserver au maximum les espaces verts du plateau. Les auteurs de projet n'ont pas compris les habitants qui souhaitaient valoriser une vision d'avenir du plateau Avijl.

Voulant croire aux vertus du dialogue, les habitants avaient été nombreux à prendre congé pour pouvoir participer à la concertation : près de 400 personnes étaient présentes. Ils ont assisté à une procédure de pure forme où, loin de les entendre, on ne les écoutait même pas. C'était une réunion où les jeux étaient faits d'avance, où les fonctionnaires délégués par la Région ont dû remettre en moins de 24 heures un avis sur un épais dossier contenant des centaines de lettres de réclamation.

Cette situation est proprement scandaleuse, quand on pense que dans un tract distribué sur Uccle, le bourgmestre Armand DE DECKER avait vanté la bonne et constructive collaboration du comité de quartier. Les habitants ont été piégés, et leurs nombreuses et justes revendications jetées aux orties du plateau.

L'avis rendu par la commission de concertation, publié le jeudi 19, soit 24 heures à peine après la séance, n'a apporté que quelques éléments d'adaptation mineurs au projet. Cela a été ressenti comme un camouflet par les riverains. Les habitants n'en resteront pas là. Décidés à se faire entendre et à ne pas se laisser faire, ils se sont réunis en assemblée générale et ont décidé une stratégie de riposte.

Des manquements d'ordre juridique

En sa séance du 28 juin 2007, le Conseil communal a voté la modification du projet de révision du P.P.A.S. n° 28 bis selon une série de lignes directrices à suivre pour élaborer le nouveau plan présenté à l'enquête publique. Pour ce travail, le Conseil a également décidé, le même soir, d'attribuer le marché au bureau BOA pour un montant de 55.270,38 € (TVA comprise).

Cependant, à la lecture du plan d'implantation et des prescriptions d'urbanisme, plusieurs éléments très importants n'ont pas été exécutés par BOA. Ci-après les lignes directrices qui n'ont pas été suivies par les auteurs de projet (*en italiques grasses suivies d'une observation*) :

1. « **Prévoir un plan de gestion des espaces du plateau prévu par le RIE** ». Aucune trace de ce plan de gestion : inacceptable pour les habitants, car c'est une de leurs revendications majeures, à savoir *sauver le cœur du plateau Avijl* et assurer sa protection et son avenir. De plus, la mise en œuvre d'un projet pilote pour le plateau était l'un des engagements personnels pris par le Bourgmestre Armand DE DECKER lors de la concertation du 19 avril 2007.
2. « **Préciser dans les prescriptions qu'à l'occasion de tout déplacement de toute partie de sentier, pour un nouveau tracé, il y a lieu de l'accompagner de la plantation de haies d'essences indigènes.** » Dans les prescriptions, il n'y a rien de prévu pour les sentiers qui seront déplacés.
- 3 « **Indiquer au plan les arbres remarquables et préciser les prescriptions dans le sens de leur protection (entretien, chantiers,...) ... replanter les derniers cerisiers de Schaerbeek, afin de conserver l'histoire de ce site** ». Aucune trace.

- 4 « **Préciser dans les prescriptions les possibilités d'implantation des bassins d'orage nécessaires en fonction des différents aménagements.** » Aucune implantation et aucun gabarit ne sont précisés.
- 5 « **Permettre également la création d'une connexion cyclable vers la rue Jean Benaets en adaptant les prescriptions de la zone A.** » Pas de piste cyclable sur le plan d'implantation.
- 6 « **Prévoir, dans les prescriptions les règles nécessaires, afin d'assurer le maintien et la pérennité du mur de l'ancien château Wansijn et, notamment, l'interdiction d'y appuyer tout rangement de bois ou autre, afin d'en assurer la « ventilation » et d'éviter les poussées latérales.** » Rien n'a été indiqué dans les prescriptions au sujet de ce mur centenaire.
- 7 « **Promouvoir le maintien et/ou la création de haies entre les potagers, de sentiers et d'autres éléments de paysage, en ayant recours à des essences indigènes favorables à la nidification des oiseaux.** » Aucune trace; cela devait faire partie du plan de gestion.
- 8 « **Préciser dans les prescriptions que toute voirie carrossable sera résidentielle « type zone 20 » de sorte à y limiter au mieux tout bruit de véhicules** » Ce n'est pas imposé dans les prescriptions, mais simplement souhaité. De très nombreux habitants avaient pourtant réclamé ce type de voirie.
Il n'est pas acceptable que d'aussi nombreux points ne soient pas repris dans le plan présenté à l'enquête publique.

Stéphane DAVIDTS
président de l'Association
Protection et Avenir d'Avijl

Pour une véritable politique du logement à Bruxelles

L'agglomération bruxelloise compte plusieurs milliers de logements vides (dont un certain nombre sur Uccle). Une estimation récente vient d'être publiée (janvier 2009) par trois éminents chercheurs : Nicolas BERNARD, professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis, expert invité au Conseil consultatif du logement de la Région bruxelloise et membre du Conseil supérieur du logement de la Région wallonne ; Pol ZIMMER, Directeur du service d'études de la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale ; Johan SURKIN, sociologue et démographe, chercheur à la Vrije Universiteit Brussel. Leur étude, intitulée « *Le logement, la maîtrise foncière et l'espace public* », est disponible sur le site de *Brussels Studies* (www.brusselsstudies.be), (« *une revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles* »). Elle est publiée avec le soutien de l'Institut d'encouragement de la recherche scientifique et de l'innovation de Bruxelles – Région de Bruxelles-Capitale.

Les auteurs écrivent qu'existe à Bruxelles « *un stock indécent de logements vides : on dénombre dans la Région entre 15.000 et 30.000 logements vides. Parmi ceux-ci, 80% appartiennent au secteur privé, dont 62% à des particuliers. Le tout, sans prendre en considération les très nombreux étages vacants au-dessus des commerces qui, généralement, échappent à cette computation. Sur ces nombreuses habitations improductives, 5.000 seraient louables en l'état, immédiatement. Et, lorsque l'on sait que deux logements en moyenne pourraient être réalisés dans une habitation vide, on réalise le potentiel qu'il y a là {...}. Ceci, sans compter les 1.500.000 m2 de bureaux vides, potentiellement reconvertis en logements* ».

Certes, il n'y a pas là motif à bloquer toute nouvelle urbanisation dans le quartier de la Montagne Saint-Job et du plateau Avijl. Mais cela illustre par l'absurde le scandale que constituerait une urbanisation réalisée au prix d'un saccage environnemental et social.

Georges COPINSCHI

Conclusions

L'Association Protection et Avenir d'Avijl ne s'est jamais opposée à un programme d'aménagement de nouveaux logements dans le quartier du plateau Avijl. Mais elle s'oppose au projet tel qu'il nous est présenté. Elle aurait souhaité que la nouvelle révision associe activement les habitants sous forme d'un comité d'accompagnement qui aurait apporté activement son concours aux autorités communales et au bureau d'études.

Le projet, tel qu'il a été avalisé par les autorités, est totalement inacceptable pour les habitants. Ils ne pourront jamais y adhérer. Les riverains ne négligeront aucun moyen pour faire aboutir leurs objectifs de préservation du plateau Avijl et du vieux quartier de Saint-Job.



Les bouchons en liège se recyclent : amenez-les nous !

Nous vous invitons à participer au recyclage des bouchons en liège (et pas en plastique !). Ils sont rassemblés par « Le petit liège », une asbl à la fois écologique et sociale. De nombreux centres de récolte existent.

Annuellement, plusieurs centaines de tonnes sont incinérées ou mises en décharge. C'est un énorme gaspillage quand on sait que le liège possède de grandes propriétés en tant qu'isolant thermique et acoustique, qu'un hectare de chênes-liège n'en fournit que 80 à 120 kg tous les dix ans (!) et qu'en outre, à trop les exploiter, des champignons parasites apparaissent qui peuvent faire périr les arbres...

Vous faites donc un acte utile et « citoyen » en récupérant - y compris autour de vous - les bouchons en liège et en les amenant à l'un des points situés à Uccle et dont la liste est reprise ci-dessous. Nous vous en remercions vivement d'avance.

- Magda DUGNOILLE, av. Dr Decroly 37 (déposer dans le tonneau devant la porte).
 - Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25 (déposer à côté des sonnettes de l'immeuble).
 - Christiane ELIAS, rue du Framboisier 35 (déposer devant la porte du garage ; ne pas sonner).
- À noter que cette personne récupère également les restes de bougies, qu'elle envoie à un atelier protégé qui les reconconditionne.
- Liliane STANER, rue des Moutons 23
Tél : 02.375.00.52.
 - Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42 - Tél. : 02.376.26.64.
 - Thérèse DUSSART, Vieille rue du Moulin 218
Tél : 02.375.03.03.
 - Cécile CHARLES, avenue Wellington 13
Tél. : 02.374.77.97.

Le Plateau Engeland ne sera pas classé !

Cette décision du Gouvernement régional bruxellois est parue dans un article de journal, bien qu'elle n'ait toujours pas été notifiée à l'asbl SOS Kauwberg Uccle Natura, initiatrice de la demande de classement, au moment de la rédaction de ce texte.

En rejetant la demande de classement initiée, en 2005, par l'asbl SOS Kauwberg et les nombreux défenseurs de la nature, le Gouvernement Régional a raté l'occasion de préserver durablement les Zones Spéciales de Conservation Natura 2000 à Uccle. Pourtant, une perche lui était tendue afin de permettre la bonne conservation des sites naturels en leur adjoignant une zone de lisière écologique de 20 mètres et les champs entourés de bocages, propriétés de l'Etat fédéral.

Le classement et la préservation de ces terrains, aujourd'hui constructibles au PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol), auraient permis de satisfaire à l'article 10 de la Directive « Habitats » 92/43, qui recommande la protection d'éléments du paysage comme les haies, les

petits bois, les bocages... jouant le rôle de couloir écologique indispensable à la migration, la distribution géographique et l'échange génétique des espèces sauvages.

Ces espaces semi-naturels du Plateau Engeland ont non seulement une qualité paysagère et historique indéniable, mais surtout constituent des écosystèmes extrêmement riches et utiles pour la biodiversité. Les zones de conservation sont d'autant plus fragiles que leur superficie est restreinte, et doivent être renforcées d'autant plus par des espaces "tampon" ou de liaison du maillage écologique.

La fragmentation des espaces semi-naturels est une des principales causes de la perte accélérée de la biodiversité. La disparition des espèces menace la survie des écosystèmes dont, faut-il le rappeler, les humains font partie et dont ils sont dépendants.

Rappelons que le PRAS a partagé arbitrairement les espaces verts et boisés du Plateau Engeland, reconnu comme un noyau du maillage vert par l'IBGE dès 1998, en une zone verte de haute valeur biologique (ZVHVB) et en terrains constructibles contigus. Il

a ainsi créé un conflit potentiel entre les zones de haute valeur biologique et la future zone urbanisable. Pour le projet de la SA Engeland, ce conflit est dénoncé par la Commission Royale des Monuments et Sites, dans son avis du 25 janvier 2006, sur le projet immobilier de 298 logements. C'est pourquoi la CRMS a recommandé de classer une zone de lisière écologique de 20 m sise dans la zone constructible, ainsi que les zones de bocage derrière l'Institut Pasteur. Hélas, le Gouvernement Régional n'a tenu aucun compte des conseils de ces spécialistes avisés et intègres.

Si le promoteur va céder la partie en zone verte de son terrain à la Région, c'est parce que cette partie ne l'intéresse pas, car il ne peut y construire. Elle représente plutôt une charge pour lui. En effet, la directive européenne "Habitats" impose des mesures de conservation des sites Natura 2000 et, au besoin, une gestion spécifique qui pourrait être onéreuse.

La végétation des zones boisées et champêtres du plateau Engeland, vestige et témoin du passé rural de Bruxelles, permet de réguler encore aujourd'hui, un micro-climat dans cette partie d'Uccle. Pourtant la suppression de la végétation dans une zone rurale peut modifier et transformer en chaleur jusqu'à 60 % des radiations solaires qui y parviennent, aggravant ainsi le phénomène du réchauffement climatique.

Le projet immobilier Engeland plante la ville au milieu de la campagne, il ne tient compte ni de la bonne conservation des sites naturels, ni de l'accroissement du nombre des voitures,

Le très beau boisement du Plateau Engeland. Ici, un chêne pédonculé





Jeux de lumière au Plateau Engeland

domaines sociaux, économiques et environnementaux. Trop souvent, la conservation de la nature et, dans ce cas, le défi lancé par l'Union européenne de mettre un terme à la disparition accélérée de la biodiversité d'ici 2010, ont peu de poids sur les décisions gouvernementales. La priorité est souvent accordée au profit économique du secteur privé, plutôt qu'aux bénéfiques qu'en retirerait la société en général. La préservation de la biodiversité reste le parent pauvre. Or, fréquemment, les habitats et écosystèmes modifiés et transformés par les projets immobiliers auraient fourni des avantages nettement supérieurs s'ils n'avaient pas été transformés.

amplifié par l'éloignement du site par rapport aux transports publics et l'absence de concrétisation de la halte RER du Lycée français, ni de l'intégration du projet dans l'ancrage local des habitants.

La protection et la conservation des ZSC Natura 2000 devraient pourtant être une priorité sur le site du Plateau Engeland. La zone verte étroite, inscrite au PRAS, ne pourra assurer la liaison et la conservation des sites protégés à long terme, sans une zone de lisière écologique efficace et une réduction significative du nombre d'habitants. De surcroît, la CRMS avait recommandé d'appliquer le principe de précaution, étant donné que l'urbanisation importante du Plateau Engeland peut avoir des incidences défavorables sur la nappe phréatique qui alimente la réserve humide du Kinsendael. Les mesures de lagunage proposées dans le projet rénové, si elles constituent une amélioration, n'ont cependant pas démontré l'absence des effets négatifs sur cette réserve naturelle prioritaire pour Natura 2000.

L'urbanisation de la ville ne peut pas se contenter du seul outil technique, « planologique » représenté par le PRAS, le maillage vert a une tout autre dimension, précisée d'ailleurs dans le PRD (Plan Régional de Développement) et le PRAS lui-même. Il appartient aux décideurs politiques de faire les bons choix et d'avoir une vision d'avenir à long terme, dans les

Les habitants, par leur demande de classement, ont tenté de le faire comprendre aux décideurs politiques, mais sans succès. Les défenseurs de la nature ne baisseront pourtant pas les bras car ils défendent une cause juste et à long terme.

Thérèse VERTENEUIL
administrateur

Dimanche 14 juin 2009 dès 10h30

Le Plateau Engeland

est à la fête

Balades écologiques guidées · BBQ · Concert gratuit · Activités pour les enfants

Coin Avenue Hélianthe et Chemin du Puits à Uccle




www.plateauengeland.be

Avec le soutien de l'ACQU

Rouler nuit à votre santé et à celle de votre entourage !

Inter-Environnement Wallonie a lancé un slogan similaire à celui utilisé contre la cigarette pour éveiller l'attention du public sur la nocivité des véhicules à moteur !

La pollution atmosphérique réduit pour plus de huit mois l'espérance de vie moyenne en Europe et entraîne la mort prématurée de quelque 370.000 Européens chaque année.¹

La place prépondérante de la voiture individuelle et du transport de marchandises par route a des conséquences très néfastes sur la santé publique.

Le degré de pollution de nos voitures se mesure désormais en grammes de CO₂ produit par kilomètre parcouru. Sur base de ce critère, les pouvoirs publics accordent des primes à l'achat de véhicules « moins polluants ». Mais le CO₂, avec ses effets sur le réchauffement climatique, n'est pas le seul gaz à sortir des pots d'échappement de nos voitures !

Le trafic automobile est responsable de 91% des émissions de monoxyde de carbone (CO), un poison provoquant une mauvaise oxygénation des tissus et du cerveau par le sang et une aggravation de l'insuffisance cardiaque. Les oxydes d'azote (NOX) provoquent une irritation des bronches, des crises d'asthme et une aggravation de la sensibilité aux infections microbiennes. Les hydrocarbures (HC), à l'odeur désagréable, ont des effets cancérogènes et provoquent l'irritation des yeux et des bronches. De plus, ces trois composants, par transformation photochimique,

contribuent à la formation de l'ozone troposphérique (O₃) préoccupant pour la santé, car il porte atteinte aux fonctions respiratoires. Les particules fines en suspension dans l'air (PM 10 et PM 2,5), émises surtout par les moteurs Diesel, aggravent ou provoquent les affections respiratoires comme l'asthme, ainsi que les affections cardio-vasculaires.

Les particules fines sont responsables de 90% de tous les décès imputables à la pollution atmosphérique.¹ Notre pays détient le triste record de concentration la plus élevée de ces particules sur la cartographie européenne de ces polluants.

Quels sont les pics de pollution atmosphérique qui posent problème à Bruxelles ?

Pics de pollution hivernaux : Des températures basses, l'absence de vent et les phénomènes d'inversion thermique empêchent la dispersion des polluants dans l'air. La qualité de ce dernier est alors dégradée et tellement nocive pour la santé que la Région a dû mettre en place des mesures d'urgence, encore bien timides (réduction de la vitesse et circulation alternée jours pairs et impairs en cas de forte pollution), pour tenter de réduire de manière ponctuelle les effets nocifs du trafic. Hélas, ces mesures ponctuelles d'urgence ne vont pas améliorer la qualité structurelle de l'air.

Pics d'ozone pendant les journées ensoleillées et chaudes : Ce gaz polluant n'est pas émis directement par les véhicules.



Cet air que nous respirons !

Sous l'action d'un phénomène photochimique, les gaz précurseurs de l'ozone troposphérique, principalement les micro-particules et les oxydes d'azote, sont transformés en ozone. L'ozone est nuisible pour la santé, surtout pour les personnes âgées ou les enfants et ceux qui ont des problèmes respiratoires. Mais les adultes en bonne santé peuvent aussi ressentir des problèmes respiratoires, de l'irritation des yeux, des maux de tête ou de gorge et un mal-être. Il est recommandé d'éviter tout effort physique pendant ces périodes. Pour lutter contre les pics d'ozone, seules la réduction drastique du trafic automobile et des mesures structurelles de réduction des concentrations des gaz précurseurs, prises tout au long de l'année, pourraient être réellement efficaces.

D'aucuns répliqueront que, bientôt, les industriels vont inventer des voitures dites « propres » ; mais la voiture propre n'existe pas, car même sans générer de gaz polluants, il faudra toujours des centrales

¹ L'environnement pour les Européens, n° 27 juin 2007, p27.

pour produire l'électricité ou l'énergie nécessaire à son fonctionnement ; et le coût environnemental nécessaire à sa production n'est pas négligeable.

La qualité de l'habitat urbain est primordiale pour notre santé physique comme pour notre santé mentale. Aujourd'hui, la place prépondérante prise par le trafic automobile dans la ville influence de manière négative notre qualité de vie, non seulement par la dégradation de la qualité de l'air, mais aussi par le bruit et l'insécurité. De surcroît, l'envahissement croissant de l'espace public par l'automobile a supprimé progressivement la fonction sociale primordiale de l'espace public, lequel devrait, au contraire, être dévolu aux habitants, aux piétons, aux cyclistes, aux transports publics, et à une vie conviviale indispensable au fonctionnement harmonieux de notre société.

Si chacun d'entre nous a pu se rendre compte des effets des gaz polluants et toxiques pour notre santé (notamment, les récents pics de pollution de cet hiver), par contre, tous ne sont pas conscients de son influence sur le stress des conducteurs englués quotidiennement dans les embouteillages croissants, ni sur le stress des habitants obligés de vivre dans un bruit intense et permanent, lorsque le trafic de transit déborde dans les quartiers résidentiels et nuit à la quiétude de l'habitat. On oublie aussi, souvent, que l'usage immodéré de la voiture engendre l'obésité dès le plus jeune âge, lorsque les parents, pensant bien faire, conduisent chaque jour leurs enfants juste devant la porte de l'école. Ce manque d'exercices physiques généralisé, souvent associé à une alimentation déséquilibrée, provoque la surcharge pondérale chronique et les problèmes de

santé qui en découlent pour une part croissante de la population. En 20 ans, les problèmes d'obésité ont crû de 17 % et un enfant sur cinq a aujourd'hui un problème de surpoids.

Comment pouvons-nous agir concrètement ? Pensons nos déplacements de manière intelligente et réfléchie. Adoptons une mobilité plus douce, choisissons la marche à pied ou le vélo pour nos petits déplacements, privilégions les transports en commun : des petits changements qui, additionnés, peuvent améliorer durablement l'air que nous respirons ; une action vitale pour notre santé et celle des autres.

Avant de céder au « confort tout relatif » de notre voiture, posons-nous d'abord la question : ma voiture est-elle vraiment indispensable pour ce déplacement ?

Vous serez vous-mêmes étonnés de constater que, pour de petits déplacements, la marche à pied est souvent bien plus rapide que l'auto (voir la carte piéton « Bruxelles ça marche » qui reprend les distances en minutes à pied, éditée par « Bruxelles Mobilité »). A pied, c'est la liberté : pas de sens uniques, pas de bouchons, pas de recherche de parking, le piéton passe partout. A pied, vous avez le temps de penser, de rencontrer des habitants, de goûter un moment de répit, vous faites du sport sans le savoir et vous découvrez le monde qui vous entoure en dehors du stress routier. « On voit la ville autrement quand on la regarde en marchant ! » Voir aussi la brochure de l'ACQU « Uccle, c'est le pied ».

Pour les trajets plus longs, choisissons les alternatives les moins polluantes : le vélo, le vélomoteur électrique, les transports en commun, le covoiturage ou la formule Taxi Stop, la location

ponctuelle par la formule Cambio.

Privilégier la mobilité douce pour de courtes distances, c'est aussi faire des économies de carburant, car la voiture consomme 80% de plus sur le 1^{er} kilomètre, et 50% de plus sur le deuxième kilomètre.

Si, malgré cela, votre voiture vous semble indispensable, pensez à regrouper vos achats, choisissez vos itinéraires en respectant la quiétude des quartiers résidentiels comme si vous y habitez, supprimez la deuxième voiture du ménage, ne venez pas gonfler le ballet des voitures s'arrêtant n'importe où devant les écoles en mettant les enfants et les piétons en danger, n'aggravez pas la pollution des gaz d'échappement dégagés par tous ces véhicules, juste à la bonne hauteur, sous le nez de vos enfants. Le chemin de l'école peut être une balade du matin, l'occasion de faire de l'exercice voire d'en faire un instant privilégié de partage avec vos enfants loin du stress routier.

Soyez parmi ceux qui veulent agir pour résoudre le problème, et non parmi ceux qui le créent !

Pour en savoir plus : Lettre aux habitants n° 57, juillet-août-septembre 2008,

« Les conséquences de l'usage abusif de la voiture sur la santé des habitants » p 11.

www.bruxellesenvironnement.be

« Mieux se déplacer à Bruxelles. »
« Pour une meilleure qualité de l'air à Bruxelles, 1000 solutions et la vôtre »

www.iewonline.be

« Rouler nuit à votre santé et à celle de votre entourage »
0800 94 001.

www.acqu.be « Uccle, c'est le pied » itinéraires piétons

Thérèse VERTENEUIL
Administrateur

A partir du 6 avril, tous en 43 !

Une bonne nouvelle pour les transports en commun à Uccle !

L'itinéraire du bus 43 est prolongé. Le terminus Square des Héros est déplacé à l'Observatoire via l'avenue De Fré.

A l'autre extrémité, à partir de l'arrêt « Gui » (carrefour Chênaie, Dolez, Prince d'Orange), le bus empruntera l'avenue du Prince d'Orange sur toute sa longueur, puis la chaussée de Waterloo en passant devant l'IRSA, s'arrêtera devant la station « Vivier d'Oie », poursuivra dans l'avenue Prince de Ligne, puis la chaussée de Saint-Job, et atteindra son nouveau terminus « Kawwberg ».

Cette modification entraîne l'extension du périmètre de l'abonnement MTB à la chaussée de Waterloo jusqu'à la hauteur de l'avenue du Prince d'Orange.

En complément, la fréquence du bus 43 aux heures de pointe sera aussi améliorée : toutes les 12 minutes (au lieu de 15). Et le soir, la ligne fonctionnera encore après 22h30, mais sera malheureusement limitée au square des Héros après 20h30.

Globalement, on ne peut que se réjouir de ces modifications qui répondent aux demandes de nombreux habitants et de l'ACQU.

Alain THIRION

Le point sur le péage urbain

Pour répondre à un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement en Région bruxelloise, il est de plus en plus fréquent d'entendre des voix s'élever pour (ou contre) la mise en place d'un péage urbain à charge des seuls automobilistes.

Il est évidemment tentant de limiter l'usage automobile dans une ville d'une manière aussi radicale, quand on se rend compte du peu d'effets des autres mesures mises en place de manière timide par la Région ou, de manière isolée et peu concertée, par certaines communes.

Si vous lancez le sujet du péage autour d'une table d'amis un soir, il est fréquent que naissent tout à coup quelques sérieuses inimitiés entre partisans et opposants, tous convaincus de leurs affirmations.

Nous vous proposons de faire le point sur le sujet, sur base d'études objectives réalisées en confrontant à la réalité bruxelloise les systèmes qui existent à l'étranger. De quoi vous donner quelques arguments solides pour défendre le péage.

1. L'espace concerné

Si, à Bruxelles, un péage urbain doit logiquement avoir pour objectifs de réduire la circulation automobile, d'améliorer l'offre de transports en commun, de favoriser la qualité de la vie urbaine en termes de santé et de contacts sociaux, il doit alors s'étendre à une zone suffisamment étendue pour produire des effets utiles de report modal. Limiter le péage au « Pentagone » ne réduira la circulation que dans une zone très restreinte, sans effet réel sur

la santé des habitants. Le report sur d'autres moyens de déplacement sera aussi très limité, la destination finale étant généralement très proche. Il importe donc logiquement d'étendre la zone de péage à une surface plus étendue, par exemple, la première couronne ou l'ensemble de la Région ou la zone urbaine régulièrement congestionnée.

Dès lors que les paramètres de péage pourront à l'avenir inclure des données liées au véhicule utilisé (mode de propulsion, consommation, taux de CO₂, émissions de particules fines,...), au nombre et à la qualité des personnes transportées (personnes en situation de handicap, indépendants en intervention, personnes âgées,...), au parcours réalisé (longueur, durée,...), aux plages horaires d'utilisation, ..., on peut même imaginer que le péage dépasserait largement une zone urbaine et remplacerait diverses autres taxes automobiles. L'usage automobile serait ainsi finement évalué et soumis à paiement différencié.

Malheureusement, ce système, certainement fort intéressant, nécessite des moyens techniques très développés et n'est pas encore au point aujourd'hui. De plus, il n'entraîne pas chez l'utilisateur une prise de conscience forte du fait que l'automobile dans des villes denses doit laisser partiellement la place à d'autres modes de déplacement, qui retrouveront alors plus aisément la place nécessaire à leur développement et à de bonnes performances susceptibles de satisfaire tous les usagers. L'accès aux zones urbaines doit donc être marqué visuellement et doit se

traduire par un coût supplémentaire dissuasif et bien identifié.

Et dans l'attente d'une véritable tarification de la mobilité, un « péage de zone », par lequel les automobilistes payent quotidiennement le droit de circuler dans la Région bruxelloise, ou un « péage de cordon », par lequel les automobilistes payent à chaque passage le droit de franchir les limites de la Région bruxelloise, ont tous deux l'avantage de correspondre aux limites de cette Région. Celles-ci sont en général bien connues des usagers, ce qui en facilite la prise de conscience, bien plus que les communes de seconde couronne. Qui peut facilement identifier la limite entre Ixelles et Uccle, par exemple ?

La zone comprise dans le Ring O comprend des zones trop différentes et très étendues (Bruxelles, mais aussi Braine-l'Alleud, Waterloo ou Linkebeek) et traverse les trois Régions, ce qui nécessite des accords de coopération assez illusoire actuellement.

Dès lors, limiter la zone de péage à la Région bruxelloise paraît raisonnable géographiquement et conforme à la réalité de congestion enregistrée. Ce choix permet également d'associer étroitement la STIB au projet, son réseau correspondant presque partout à cette même limite. En même temps que les bénéfices financiers du péage peuvent être réinjectés directement dans la politique régionale bruxelloise de mobilité, des mesures concertées d'amélioration des transports en commun peuvent être prises par ce même niveau de pouvoir en faveur du réseau STIB.

La mise en place d'un péage impose évidemment d'organiser des points d'accès plus limités (une quarantaine) que ce n'est le cas aujourd'hui. Rien que cette

limitation a pour effet de réduire les capacités entrantes des voiries d'accès et de sortie à la Région et de réduire le trafic de transit dans l'ensemble des mailles limitrophes à la limite régionale.

2. Le prix

Le péage urbain vise les navetteurs. Il est donc logique de tenir compte des heures de bureau pour distinguer des plages horaires dans lesquelles le coût réclamé est plus élevé (et d'autres pendant lesquelles la gratuité est garantie : au moins le dimanche). Des réductions et des exemptions doivent être prévues en fonction de l'âge, de la situation de handicap, de la nature de certains véhicules d'intervention (police, médecin, prestataires de soins, fournisseurs de travaux), de la plaque d'immatriculation étrangère. Les deux-roues, les véhicules collectifs, les taxis doivent être exemptés. Parmi les voitures de société, celles qui sont attribuées à un employé doivent être soumises au péage, qui doit être réclamé à son usager.

Les habitants de la ville pourraient aussi bénéficier d'une réduction. Mais il ne faudrait pas non plus qu'ils soient avantagés au point de voir la moindre fréquentation des navetteurs compensée par une augmentation de la circulation automobile due aux seuls Bruxellois, ce qui anéantirait les effets de la mesure et provoquerait une réelle injustice. Cela signifie qu'un péage automobile doit s'accompagner non seulement de mesures d'encouragement favorisant les transports en commun, les déplacements à pied et à vélo, mais aussi de mesures plus contraignantes qui limitent clairement l'espace public dévolu à l'automobile individuelle (mailles résidentielles imperméables au trafic de transit, zones 30 presque partout,...).

A Londres, le péage quotidien coûte plus de 15 €. C'est le plus cher. Mais là-bas, il faut atteindre un tel prix pour entraîner un changement de comportement. Il n'en est pas ainsi dans toutes les autres villes qui pratiquent des tarifs globalement moins élevés.

Le péage n'est pas une mesure inéquitable sur le plan social pour autant que les investissements entrepris dans la ville profitent aux catégories de la population dont les revenus sont moins élevés. Il en est ainsi des investissements dans les transports publics utilisés majoritairement par la population la moins aisée sur le plan financier.

3. Les points positifs les plus évidents

Dans les villes où il est d'usage, et pour autant qu'il vise les mêmes objectifs, le péage urbain a réduit de manière substantielle le trafic et donc les émissions de substances nocives. C'est tout profit pour la santé (et les caisses de la sécurité sociale !), la convivialité. Les transports en commun voient leur fréquence et leur vitesse augmentées (même à matériel constant !), vu la diminution des embouteillages qu'ils subissaient auparavant. L'économie et le commerce ne sont pas pénalisés. Les temps de parcours aux heures de pointe sont même réduits. La peur de délocalisations n'est pas réelle (Londres n'en a pas connu et, au contraire, reste attractif).

Par ses bénéfices, le péage permet de financer des programmes d'infrastructure pour développer les transports en commun (création de nouvelles lignes, augmentation des fréquences, du confort), le réseau des pistes cyclables, la qualité des aménagements publics profitables à tous les usagers. L'image de la ville ne peut qu'en être améliorée, ce qui doit encourager

ses habitants à ne pas la quitter pour la périphérie. L'effet d'attraction peut même être réel.

4. Les autres régions

Le péage n'est pas une opération de retour au moyen-âge au cours duquel les villes s'entouraient de profondes douves et de portes d'accès fermées la nuit et permettant de réclamer des taxes aux marchands de passage. L'objectif est de sauver la ville et ses habitants pour leur permettre de continuer à développer des activités économiques, de services, de loisirs, d'échanges sociaux entre ses habitants et avec les habitants extérieurs, mais dans des conditions satisfaisantes pour tous, sans que le niveau de nuisance (en terme de santé) ou de désavantage (en terme d'économie) ne pénalise les uns ou les autres, une catégorie d'usagers en particulier. Il peut être préférable de payer occasionnellement une taxe, de changer ses habitudes de déplacement si, au final, nous sommes moins malades, nos enfants aussi, que nous soyons habitants bruxellois ou extérieurs.

Demain, Liège ou Anvers imagineront peut-être des mesures semblables, parce que toutes les villes doivent trouver des solutions.

La périphérie extra-bruxelloise pourrait craindre un report de la circulation dans sa zone. Les comptages, effectués dans les autres villes où un péage a été instauré, n'ont pas montré un tel report. A nouveau, des mesures d'accompagnement s'imposent : parkings de dissuasion aux abords du ring et en périphérie avec liaison aux transports publics bruxellois, RER efficace, etc., sont indispensables pour ne pas reporter ailleurs les désagréments.

5. L'opinion publique

Partout où un péage a été envisagé, l'opinion publique était défavorable. Partout où un péage a été installé, elle est devenue favorable. Cela signifie qu'une campagne de sensibilisation est nécessaire pour bien faire comprendre les enjeux d'un tel projet et l'intérêt qui en sera retiré par tous.

En conclusion, pour qu'il soit une réussite, le péage doit relever de la Région bruxelloise qui, seule, peut initier et coordonner l'opération et ses mesures d'accompagnement indispensables.

Alain THIRION

Sources :

- Le péage urbain aux portes de Bruxelles : la clé d'une ville humaine ; *Inter-Environnement Bruxelles* ; décembre 2007
- Note de synthèse n° 1 des Etats Généraux de Bruxelles : la mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles ; *Brussels Studies* ; janvier 2009
- Colloque Péage urbain routier à Bruxelles du 5 novembre 2008

UNE IDÉE DE CADEAU



**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.

Disponible
au prix (coûtant) de 2,5 euros
(+ 1,18 euros, si frais d'envoi)
chez Jacques NIFFLE,
avenue Bel-Air 25/5 à Uccle
(tél : 02.344.41.51)

A Bruxelles, on solde toute l'année !

La saison officielle des soldes de janvier est à présent terminée. Pourtant à Bruxelles, le Gouvernement est occupé à brader les politiques des prochaines années...

Une politique « plan plan » qui hypothèque l'avenir de Bruxelles...

En 2008, ce ne sont pas moins de cinq plans qui ont été ou sont en passe d'être adoptés : le plan de développement international, le plan bruit, le plan déchets, le plan pluie, le plan mobilité sont autant d'injonctions faites aux futurs gouvernements de mettre en œuvre des politiques qu'ils n'ont pas choisies.

Ces plans sont tellement peu à la hauteur des enjeux auxquels fait face la Région bruxelloise, qu'ils ne présagent que peu d'espoir de voir la classe politique se ressaisir et, enfin, élaborer et porter un véritable projet pour Bruxelles et ses habitants.

Ainsi, le plan de développement international de Bruxelles confie à une société de « marketing urbain » française et à une agence de publicité la tâche de construire et de vendre l'image de Bruxelles à l'étranger, histoire de lui réserver une place de choix dans le classement européen de l'attractivité des villes pour les investisseurs immobiliers. Quel sens a cette fuite en avant ? Quelle est cette logique de développement économique exogène de la ville, pourvoyeuse d'un emploi précaire et forcément délocalisable, quand on sait que les villes concurrentes se dotent chacune à leur tour de plans comparables ?

Les plans pluie, bruit et déchets, sommes de déclarations d'intentions, ne donnent aucune garantie de financement ou de bonne fin. Ils risquent bien de ne jamais être concrétisés, tant les enjeux capitaux dont ils traitent concernent des compétences éclatées, que chaque Ministre défend comme parcelle de ses maigres pouvoirs.

Le plan mobilité, ou Iris II, est l'exemple même du consensus mou, résultat du fonctionnement d'institutions bruxelloises aux politiques sclérosées par 20 ans de recherche de « subtils » équilibres politiques et linguistiques, intra-bruxellois et inter-régionaux. Le plan Iris II, préparé par l'administration de la mobilité à Bruxelles, proposait trois scénarii pour améliorer la mobilité à Bruxelles. Le plus efficace d'entre eux, qui rééquilibrait la place données dans l'espace public aux différents modes de transport, prédisait une réduction de la pression automobile sur Bruxelles de près de 25%. Il a fait l'objet de tant de tractations qu'il a été vidé de ses mesures les plus efficaces : le péage urbain et l'instauration du principe de parking payant pour les bureaux. Ces mesures étaient politiquement incorrectes à l'heure où le sort de la Région est toujours entre les mains des négociateurs au fédéral et où, à la veille des élections régionales, les responsables politiques bruxellois craignent pour l'avenir de leurs formations respectives.

Vous avez dit bonne gouvernance ?

Lorsqu'on se penche sur les dossiers chauds du moment, on ne peut que s'inquiéter de l'hypothèque qu'ils constituent

sur l'avenir de la Région.

Ainsi, le Ministre bruxellois de la mobilité nous promet une piscine à ciel ouvert (fort séduisante pour son électorat) au bord du canal, négociée en échange d'un centre logistique routier en plein centre ville : le Ministre sacrifie ainsi ses propres compétences en abandonnant des quais, qui pourraient être utilisés pour favoriser le transport de marchandises par bateau, et il accepte de céder à son partenaire CD&V, en charge du Port, un terrain en plein centre ville pour y construire un centre logistique 100% camion !

Dans la foulée, le Ministre de la mobilité croit donner un coup de pédale au système de vélos partagés en procédant à un deal bien maladroit. Il s'agit ici de financer les vélos par la publicité, en confiant à un opérateur publicitaire une mission de service public de mobilité contre la mise à disposition de l'espace public à des fins publicitaires. DECAUX, l'heureux élu, comme par hasard opérateur du bide « Cyclocity » qui le lie à la Ville de Bruxelles jusqu'en 2014, sera donc amené à arbitrer entre ses intérêts et ceux des usagers; on se doute dans quel sens. Le Gouvernement avait pourtant la possibilité de choisir une autre solution, esquissée par la STIB, « Transdev », une société spécialisée dans la location de vélos et « Provélo », association de défense du vélo. Un consortium qui se serait bien passé d'un partenaire privé, Clear Channel, si le Gouvernement n'avait pas imposé le lien entre marché vélo et pub ! Toujours est-il que le contrat que le Ministre vient de signer engage la Région pour 15 ans. De quoi réjouir son successeur...

Tout ce qui précède a un lien direct avec l'environnement, et c'est à ce titre que nous nous permettons d'interpeller citoyens et responsables politiques sur l'urgente nécessité de se ressaisir.

Car, que nous promet la prochaine échéance électorale ? Le Gouvernement bruxellois est composé de 6 partis. Seuls, deux partis démocratiques sont dans l'opposition. Il en résulte que la « menace » de l'alternance est un leurre. Le débat électoral est déjà coincé avant même de commencer ! Voilà qui bouche toute perspective de la transformation radicale qu'appelle de ses vœux Jean-Pascal van YPERSELE, vice-président (belge !) du GIEC, qui nous rappelait récemment que la survie de la planète passera par une réduction de 95% de nos émissions de CO₂ à l'horizon 2050 !

Un objectif qui devrait bousculer tous les autres, car il est paradoxalement porteur d'une dynamique formidable : celle de transformer profondément notre société, de faire de Bruxelles une ville visionnaire, qui diminue sa consommation de biens matériels au profit de plus de lien social, de faire de Bruxelles une ville qui s'émancipe des diktats de la publicité qui envahit les espaces publics et les esprits, une ville qui redonne à la lenteur sa vraie valeur en réhabilitant la marche à pied et le vélo, une ville dont le cœur bat en phase avec ses habitants et usagers, et non avec celui du culte d'une croissance économique folle, dépassée et mortifère.

Au fait, le Gouvernement bruxellois planche sur un 6^e plan à sortir avant les élections régionales. Un plan climat. En cette période pré-électorale, on peut s'attendre au pire...

Mathieu SONCK

Secrétaire Général d'Inter-Environnement Bruxelles

BIENTÔT DES PANNEAUX SOLAIRES EN PLUS

Le 12 décembre dernier, est entré en vigueur un arrêté du Gouvernement de la Région bruxelloise daté du 13 novembre 2008, qui simplifie les procédures administratives en matière d'urbanisme.

Est notamment dispensé d'un permis d'urbanisme le placement en toiture (incorporé ou en saillie de maximum 30 cm) de panneaux solaires ou photovoltaïques. La pente du toit doit être inférieure à 45°. Les panneaux ne peuvent être visibles de l'espace public. Leur placement ne peut déroger aux dispositions d'un permis de lotir ou d'un plan particulier d'affectation des sols ou d'un règlement d'urbanisme.

Sous ces conditions, il n'est donc plus obligatoire d'introduire auprès de l'administration communale une fastidieuse demande de permis d'urbanisme accompagnée de ses nombreuses annexes et plans divers. Nul doute que cette mesure devrait encourager les habitants que cette procédure freinait manifestement.

Mais attention ! En cas de doute quant à l'interprétation à donner aux dispositions d'un permis de lotir ou d'un PPAS, n'hésitez pas à interpeller le service communal de l'urbanisme. Ainsi, à titre d'exemple, l'exigence d'une couleur de toiture rouge dans un PPAS ne peut entraîner à elle seule l'obligation d'un permis d'urbanisme pour le placement de deux panneaux solaires parce que ceux-ci ne sont pas rouges.

Un tel raisonnement serait en effet contraire à l'esprit du nouvel arrêté. La lecture

complète des prescriptions urbanistiques particulières s'impose toujours. Dans ce cas précis, il a été possible d'assimiler ces deux panneaux solaires à des lucarnes ou fenêtres de toit, dès lors qu'aucune disposition du PPAS n'y traite des lucarnes ou fenêtres de toit, lesquelles ne sont pas soumises à permis d'urbanisme sous certaines conditions. Il eut été en effet illogique de dispenser de permis d'urbanisme des fenêtres de toit et d'en imposer un pour des panneaux solaires, quand toutes les autres conditions sont remplies.

L'urbanisme reste une matière complexe, malgré la volonté louable d'en simplifier les règles. Une visite auprès du service communal d'urbanisme permet donc d'éviter tant des démarches inutiles que des soucis ultérieurs. Et n'oubliez pas que pour bénéficier des primes communale et régionale, les règles en matière de permis d'urbanisme doivent être strictement respectées au risque de ne pouvoir bénéficier des dites primes. Vu leur montant (parfois jusqu'à la moitié de l'investissement) cumulé à la réduction d'impôt, ce serait vraiment dommage....

Alain THIRION

DIMINUER DEFINITIVEMENT SA CONSOMMATION D'ELECTRICITE AVEC L'ENERGIEMETRE

Architecte de profession, je me suis attelé en 2007-2008 à diminuer de manière drastique ma propre consommation d'électricité, sans diminution de confort, afin de conseiller au mieux mes clients.

L'ENERGIEMETRE, disponible pour un montant d'environ 30,00 € en grande surface de bricolage, est un petit appareil semblable à un domino muni d'un écran d'affichage, qu'on place en amont du branchement d'un appareil électrique pour en tester la puissance, et qui m'a permis de réduire ma consommation comme suit :

1° S'attaquer à la consommation dite "en veille"

Il s'agit de la consommation cachée, mais détectable, d'un appareil branché mis à l'arrêt (bouton sur off). Voici le résultat de mes tests : lave-linge = 16 W; four micro-onde = 4 W; congélateur = 6 W; chauffe-bain au gaz avec turbine et allumage sans veilleuse = 16 W; appareil de radio ou autre microchaîne stéréo = 6 W x 5 exemplaires; station pour téléphone sans fil type DECT = 6 W; photocopieuse = 15 W; ordinateur portable = 23 W; modem = 16 W; première imprimante = 11 W; deuxième imprimante = 6 W; baffles indépendants pour P.C. = 6 W; télécopieur = 11 W; tous mes autres appareils = 0 W. Hormis celle des congélateur et télécopieur, qui doivent rester branchés en permanence, la consommation en veille évitable s'élève ici à un total de 149 W permanents, soit une quantité de 1.251 kWh/an, qui tient compte d'une utilisation moyenne d'une heure par appareil et par jour.

Il y a donc juste lieu de débrancher totalement ces appareils lorsqu'ils sont inutilisés, (ou d'interposer un interrupteur en amont pour faciliter leur mise hors circuit). Economie d'énergie : 100 %. Au prix actuel du kWh, mon éner-

giemètre (un CHACON power control PC 300, capable de détecter une consommation en veille supérieure ou égale à 4 W) fut, par ce moyen, remboursé en 38 jours seulement !

2° Supprimer ou diminuer l'utilisation des appareils gros consommateurs d'énergie

Mon séchoir à linge, par exemple, a une puissance de fonctionnement testée de 2.280 W. Une seule minute d'utilisation de ce séchoir équivaut, en consommation, à environ 3h30 d'utilisation d'une ampoule économique de 11 W (= classique de 60 W). La recommandation d'éteindre l'éclairage derrière soi semble dérisoire en regard de la voracité de ce séchoir qui, utilisé à raison de 6 heures par semaine en moyenne, consomme donc 711 kWh/an !

En aménageant sommairement mon grenier pour y pendre le linge, l'économie d'énergie est ici aussi de 100 %. En été, le linge y sèche d'ailleurs plus vite qu'avec le séchoir électrique, et cela sans s'abîmer !

Autre exemple, mon sèche-cheveux, avec une pleine puissance testée de 1.575 W, à raison de 10 minutes d'utilisation après une douche journalière, consomme donc 96 kWh/an et par personne. Un essuie supplémentaire a diminué aussi cette consommation de 100 % . Pour les amateurs de calcul, l'énergiemètre peut aider à comparer la consommation de différents programmes de lessive, de différents modes de cuisson, etc ...

3° Remplacer intégralement l'éclairage traditionnel par de l'économique

Ici, l'énergiemètre peut aider à comparer la puissance réelle de certains luminaires, dont la mention gravée n'englobe pas toujours celle des ballast ou transformateur nécessaires.

En conclusion, quand je choisis un nouvel appareil électrique, je prends toujours mon énergiemètre avec moi. Le vendeur me prend pour un fou... et vous ?

Patrick WILLOCX

(pour tout éclaircissement sur les chiffres annoncés, mon n° de tél : 02/375.04.68)



Madame, Monsieur,

- Peut-être ignorez-vous que, selon l'article 11 du Règlement général de police d'Uccle, **toute dégradation d'un trottoir doit être réparée aux frais du propriétaire riverain !...**

- En vous y garant, **vous gênez les piétons et les mettez même peut-être en danger** (pensez aux enfants, aux personnes avec

landeau ou celles ayant des difficultés à se déplacer à pied) ; mais **vous dégradez**, en outre, **peu à peu ces trottoirs, sous lesquels se trouvent, entre autres, les canalisations de gaz et d'eau !...**

Aussi, vous demandons-nous instamment de ne vous y garer sous aucun prétexte.

Mais ne stationnez pas non plus sur les passages-piétons, ni à l'extrême coin des rues (où vous gêneriez alors la visibilité des autres usagers !)

Merci d'en tenir compte

L'effacement des tags sur les bâtiments privés s'avère de plus en plus indispensable !

Chaque jour, les habitants sont confrontés à la saleté et aux souillures provoquées, notamment sur les volets ou portes de garage, par ces gribouillages dénués de sens que sont les tags. C'est, entre autres, le cas dans le quartier de la Bascule, où ces tags sont nombreux. Les photos ci-jointes en attestent. Tous ces tags, dont les propriétaires ne semblent nullement se soucier, ont été faits il y a de nombreux mois, voire des années. Il y en a partout ! N'hésitons pas à les qualifier de « fléau », comme l'a dit l'échevine de la propreté d'Ixelles (cf Le Soir du 5 mars 2009). Le bulletin communal d'Uccle « Le Wolvendael » de février 2009 rappelle opportunément que « **le règlement de police administrative impose aux propriétaires de procéder ou de faire procéder au nettoyage de leurs façades taguées sous risque sinon d'être sanctionnés par des**

amendes administratives ». Ce même bulletin annonce, par ailleurs, la création du « **Service de gardiens de la paix** », lesquels, « **assermentés, seront en charge de renforcer la politique communale de lutte contre les incivilités en constatant des infractions telles que dépôts clandestins, non-respect du règlement dans les espaces verts et, de manière générale, tous les types de nuisances publiques** ». Ce Service viendra donc bien à point. Il reste à espérer qu'il soit très bientôt effectif et surtout efficace dans la durée.

Rappelons que, moyennant une très légère contribution, une équipe d'ouvriers communaux procède à l'enlèvement des tags (renseignements : Tél 02/348.65.54 – E.mail : travaux@uccle.be).

Jacques NIFFLE

TOUT UN QUARTIER SE MOBILISE

autour du Comité « Château d'Eau, Coq, Moutons, Poussins » et Vanderaey

Création de l'asbl « OXY 15 » Mon quartier, ma vie.

C'est tout un quartier, formé de quinze rues et délimité par quatre grands axes autoroutiers - la chaussée d'Alsemberg, le Dieweg, l'avenue de Wolvendael, et une partie de l'avenue Brugmann - qui se mobilise, à son tour, pour participer au processus local de l'Action 21 en faveur de la « durabilité ».

La déclaration commune des villes européennes (charte adoptée par les participants à la conférence européenne sur les villes durables qui s'est tenue à



Au n° 564 rue Vanderkindere, depuis des mois !



Volet, tagué, du car wash, 15 rue Joseph Hazard ... Depuis des années dans cet état, et malgré une demande de nettoyage au propriétaire !

Aalborg, Danemark, le 27 mai 1994) a fait prendre conscience du concept de « développement durable » et a conduit les participants à fonder notre niveau de vie sur le capital que constitue la nature.

Et, si « environnement durable » est synonyme de maintien du capital naturel, il suppose aussi le maintien de la biodiversité, de la santé publique et de la qualité de l'air, de l'eau et du sol à des niveaux suffisants pour protéger durablement la vie humaine, la faune et la flore, tant dans l'intérêt des habitants d'aujourd'hui que dans celui des générations futures...

C'est dans ce contexte que le quartier vient de jeter les fondations de l'asbl « OXY 15 » - Mon quartier, ma vie - dont l'objectif premier est la défense du quartier et de ses habitants eu égard à ces principes généraux..

L'association a notamment pour objet de sauvegarder le cadre, le caractère et le patrimoine du quartier, d'en favoriser le maintien et le développement harmonieux, d'y défendre la sécurité des habitants, de participer à l'effort citoyen conformément à la charte d'Aalborg et à l'Agenda 21 soutenu par la Commune d'Uccle, ainsi qu'au Plan Régional de Développement, notamment en matière de mobilité, de conservation de son environnement, des économies d'énergie et du recyclage des déchets.

Protection du patrimoine et de l'environnement

Ce quartier possède, non seulement de nombreux espaces verts, des intérieurs d'îlots, une hêtraie avec des arbres remarquables, mais également un patrimoine résidentiel et une architecture traditionnelle insoupçonnée. Mais depuis

quelques années, cette précieuse richesse ucquoise est devenue objet de convoitise des promoteurs immobiliers qui ne voient dans ces espaces que profits à court terme...

L'association espère sensibiliser les élus de la commune et les habitants du quartier sur le devenir de ce patrimoine. Déjà une première victoire est à mettre à l'actif de certains des membres fondateurs de cette asbl, puisque la dernière concertation a permis l'avis négatif de la commission de concertation concernant la démolition du n° 50, avenue Vanderaey.

Economie d'énergie – énergies nouvelles

Les mois qui précèdent ont montré les limites de notre style de vie actuelle : crise financière, mais également crise des énergies : augmentation des prix du pétrole, difficultés d'approvisionnement du gaz, pollution de l'environnement par les véhicules automobiles, mais aussi les déchets radioactifs, etc... Et on sait maintenant qu'il y va de notre devenir à tous, ainsi que de la survie des générations futures d'envisager l'utilisation des énergies nouvelles.

C'est donc dans ce contexte que l'asbl prévoit un aspect important de son action dans la sensibilisation des habitants du quartier, notamment sur les « défis énergie » qui nous attendent, afin de permettre à chacun de s'ouvrir à un autre mode de pensée.

Mobilité

La situation géographique de ce quartier en a fait, au fil du temps, un passage obligé pour bon nombre de navetteurs et d'Ucclois. La pollution, le bruit, l'insécurité y augmentent sans cesse au détriment de la vie sociale de ses habitants.

La notion de mobilité durable, définie par la charte d'Aalborg, met l'accent sur le maintien du bien-être social et des modes de vie urbains tout en diminuant le besoin de mobilité.

Au contraire de cette vision nouvelle, le quartier subit de plein fouet tous les désagréments liés à une utilisation intensive de l'automobile.

Le Plan Communal de Mobilité Ucclois avait ambitionné de rendre ce quartier aux habitants. Mais la pression pour « le tout à l'automobile » a été si forte que la Commune a hésité à mettre en place tous les aménagements proposés par ce plan.

Le vœu des membres de l'asbl est, bien sûr, de redonner, à ce quartier, le caractère social, convivial et résidentiel qui est le sien avec, entre autres, sa paroisse du « Précieux Sang », ses troupes de scouts, ses écoles, ses entreprises et ses îlots verts.

Et, il est certain qu'une solution durable passe **par le refus de toute circulation automobile de transit partout dans cette « maille »**, relativement petite à l'échelle ucquoise et suffisamment bien entourée d'axes "structurants" automobiles et de transports en commun.

C'est donc en concertation avec les élus communaux que l'asbl agira pour développer une autre vision de la mobilité dans ce quartier, une mobilité respectueuse de tous les habitants du quartier.

Pour les membres fondateurs

**Patricia GHYOROS
Xavier RETAILLEAU**

Pour devenir membre de l' asbl « Oxy 15 » - Mon quartier, ma vie - 97, rue du Château d'Eau- 1180 Uccle, écrire, ou téléphoner au 02.374.32.95

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg asbl

Francis ROGER FRANCE, av. Brunard 11
tél. : 02.375.37.48.

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld

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

Fond'Roy asbl

Dominique GRATON, av. Fond'Roy 41
GSM : 0473.71.32.63

Gracq + NoMo Ucclé

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

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,
av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

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

Mobilyce

Alain FUKS, av. du Lycée Français 11/19
tél. : 02.372.08.38

Ophem & C°

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

(P) : Privé ; (B) : Bureau

Parc Brugmann

Pierre DÖR, 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 Château d'Eau – Coq

Moutons – Poussins
Xavier RETAILLEAU, rue du Château d'Eau
97 – tél./fax : 02.374.32.95

Quartier St-Job

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

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA - asbl

Stéphane ROYER, Montagne St-Job 28
tél. : 0496.70.64.51

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

Verrewinkel-Engeland

Béatrice MAERVOET, rue Engeland 565
GSM : 0475.44.23.90

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

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 BECKERS, 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

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) : 02.211.78.53

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.cme@swing.be

Président honoraire

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

Xavier RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97, 1180
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

Luc BERNARD – Av. Alphonse XIII 12, 1180
tél. : 02.374.44.35 fax : 02.374.95.01
ldbernard@skynet.be

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29, 1180
tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préféré) : 0472.719.790 cepvdqa@skynet.be

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

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69, 1180
tél. : 02.375.06.29 – leseul.hendrix@belgacom.net

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. : 02.376.79.34 – geraldine.matt@gmail.com

Alain THIRION – rue de Linkebeek 39A
tél. : 02.376.11.49 – (P) : alainthirion@belgacom.net

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

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

Comité de lecture :

Jacques NIFFLE, Denys RYELANDT, Luc STURBELLE
et Luc BERNARD

N° de compte de l'ACQU :

310-0734318-17

e.mail : ucclecomites@ibelgique.com

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

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

10.000 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.

