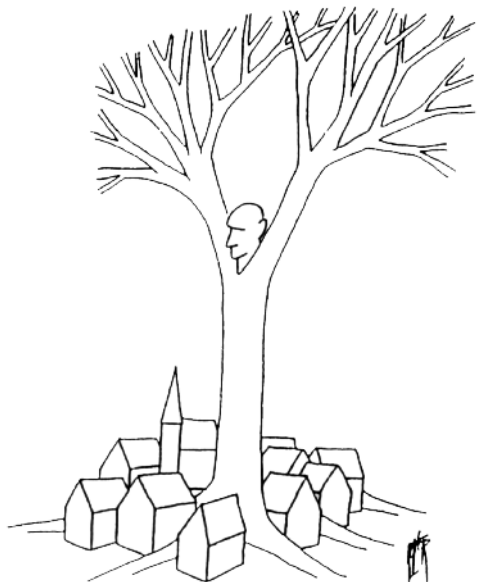




Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

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

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 60 avril – mai – juin 2009

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

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons avec grande tristesse le décès de Paul ANTOINE, notre président honoraire.

Ce n'est que dans le numéro suivant que nous évoquerons cet homme exceptionnel qui s'est consacré à l'ACQU depuis le début, il y a 35 ans

sommaire

- Editorial 2.
- Evaluation du Plan Communal de Mobilité Ucclois (PCMU). 3.
- Le métro à Uccle ? 5.
- L'ASBL « OXY 15, Mon quartier, Ma vie » sur les rails. 7.
- L'essentiel du plateau Avijl préservé -
Droit de réponse de l'Echevin COOLS 9.
- Réaction à ce droit de réponse de MM. DAVIDTS
et COPINSCHI 11.
- Bruxelles Nature demande le classement du Plateau Avijl 12.
- A Uccle, le cimetière devient un espace de vie pour la nature !
Un plan de gestion plus écologique est en cours. 13.
- Un dépôt de trams chaussée de Ruisbroek,
un choix judicieux ? 16.
- Défi énergie en Région bruxelloise.
Et si chacun y mettait du sien ? 17.
- 22 mai journée mondiale de la biodiversité -
la pub électorale ne l'a pas compris... 18.
- Alerte aux invasives : la Renouée du Japon détruit
la biodiversité ! 19.
- Lettres de lecteurs 23.

Éditorial : Vive les Etats généraux de Bruxelles

Bruxelles a vécu au cours d'une période de 6 mois (entre novembre 2008 et avril 2009) une dynamique démocratique d'un type nouveau, passionnante et enthousiasmante. Rappelons, tant l'événement est important, que pas moins de dix organisations se sont mobilisées pour constituer une authentique « Plate-forme de la société civile » comprenant des organisations syndicales de travailleurs bruxellois, des entreprises de Bruxelles, des associations environnementales bruxelloises (IEB et BRAL), des acteurs culturels de Bruxelles, des associations bruxelloises comme Avla Magna, l'ASBL Manifesto et bruXelforum ».

Précisons que ces dix initiateurs ont pu compter sur l'engagement très motivé des universités de la Région (Facultés universitaires Saint-Louis, l'ULB et la VUB) qui ont réussi à mobiliser une cinquantaine de scientifiques aux compétences diversifiées et complémentaires. Ils ont rédigé au total un ensemble de seize notes de synthèse dressant une fresque très pertinente des structures socio-économiques et écologiques de la Région, auxquelles s'ajoutent des constats et des questions-problèmes qui interpellent, ainsi que des pistes d'action pour appréhender un nouvel avenir de Bruxelles.

Ajoutons que les Etats généraux de Bruxelles ont suscité une large mobilisation : plus de 2.600 personnes ont participé aux cinquante heures de discussions organisées en 18 réunions ! Nous vous invitons à lire les différentes contributions intellectuelles et citoyennes sur www.etatsgenerauxdebruxelles.be qui témoignent de cette remarquable et encourageante volonté de rassembler les forces vives de la ville.

Un appel des organisateurs dans leur texte de conclusions :

« Bruxellois, Flamands, Wallons, Belges, Européens, ou autres citoyens du monde, pour qui Bruxelles représente quelque chose, nous vous demandons d'entendre ce que la société civile bruxelloise désire vous dire et vous invitons à vous en saisir. A vous, Bruxellois, qui êtes concernés au premier chef, nous demandons instamment de prendre votre avenir en main avec toutes celles et ceux qui, à Bruxelles et ailleurs, veulent contribuer à ce que cette ville relève les défis qui sont les siens et devienne un exemple pour l'Europe et tous les Européens ». Précisons encore que ce rapport final de 21 pages développe, d'une manière très pédagogique et accessible pour les citoyens, la finalité de cinq grands chantiers pour Bruxelles :

1. Profiter du « City boom » pour faire de Bruxelles une ville durable ;
2. Réussir la ville en réduisant la fracture sociale ;
3. Une vision pour Bruxelles : devenir la capitale de l'Europe ;
4. Vers une nouvelle gouvernance : efficacité et confiance ;
5. Miser sur le meilleur atout de Bruxelles : ses jeunes.

Nous reviendrons sur ces thèmes lors de la préparation des prochaines Lettres aux habitants.

Nous signalons à nos lecteurs que la revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles, dont le rédacteur en chef est Michel HUBERT, « Brussels Studies » (www.brusselsstudies.be), vient de publier dans son numéro 25 (11 mai 2009) un article intitulé « Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI). Promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes ? », dont les auteurs sont Mathieu VAN CRIEKENGEN, colla-

borateur scientifique du FNRS (attaché au Laboratoire de Géographie humaine de l'ULB) et Jean-Michel DECROLY, professeur de Géographie humaine, urbaine et touristique à l'ULB et président de l'IGEAT (Institut de Gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire).

Le PDI, qui a été adopté fin 2007 par le Gouvernement régional, marque une transition significative (et inquiétante) dans les politiques urbaines à Bruxelles. Il se distingue à plusieurs titres du projet de ville en vigueur exprimé dans le PRD (Plan Régional de Développement), qui met l'accent sur la « revitalisation » des quartiers dans les parties centrales de la ville en particulier (Pentagone et les quartiers de la première couronne).

Selon les auteurs, « le PDI signale essentiellement la formalisation d'une stratégie, relativement neuve à Bruxelles, misant sur la valorisation de portions importantes du territoire régional aux fins de développements immobiliers privés à caractère spéculatif et censés fonctionner comme nouveaux leviers de « revitalisation » urbaine. Le PDI bruxellois s'inscrit en cela dans une tendance lourde à la généralisation de politiques urbaines d'inspiration néolibérale, centrées sur l'encouragement du réinvestissement des villes centrales et qui ne prennent pas la mesure de leurs effets d'approfondissement des divisions sociales et spatiales de la ville. »

Cette recherche académique vient judicieusement compléter les recherches et réflexions des Etats généraux de Bruxelles.

Nous ne manquerons pas d'y faire référence dans notre prochaine Lettre, tant la finalité démocratique du PRD est en jeu !

Bernard JOURET
Président

EVALUATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE UCCLOIS

INTRODUCTION

Le plan communal de mobilité ucclois (PCMU) fut adopté il y a tout juste 3 ans, en juin 2006. Le Collège actuel est à mi-mandat. C'est l'occasion de faire le point sur les actions entreprises par nos édiles communaux, d'autant plus que les mesures relevant de leurs compétences devraient être toutes mises en œuvre pour 2012, année qui coïncidera avec les prochaines élections communales.

Pour réaliser ce travail d'évaluation **des seules actions communales**, nous avons rencontré la Cellule Mobilité (Madame LEKEU), ainsi que l'Echevin compétent (Monsieur COOLS). Nous les remercions chacun du temps qu'ils nous ont consacré pour répondre à toutes nos questions.

Voici donc, chapitre par chapitre, un court rappel des mesures énoncées (en caractère droit) et leur état de réalisation (en italique).

Ceux qui le souhaitent peuvent aussi se référer au Plan communal complet, toujours accessible sur le site internet communal.

1. Extension des zones 30 (objectif 70 % de couverture) à l'ensemble du territoire communal (sauf axes 50) avec actions sur les infrastructures ET modération du trafic dans les quartiers résidentiels

a) Zones 30

40 % des rues uccloises sont couvertes par une mesure de zone 30. Mais le respect de cette mesure reste difficile. Des signaux lumineux complémentaires seront encore installés à proximité d'écoles maternelles et primaires. Il est prévu d'acquérir du mobilier urbain uniformisé pour annoncer les abords d'écoles. D'autres projets de quartier en zone 30 sont à l'étude : Floride, Prince d'Orange.

b) Dispositifs ralentisseurs

(réduction de largeur de voirie, rupture de linéarité, rétrécissements locaux) : *Ces dispositifs sont loin d'être systématiques dans les zones 30. A l'étude : Joseph Bens.*

c) Plans de circulation par maille

(sas d'entrée, limitation du nombre d'accès et de sortie à la maille, sens uniques contraires, mise en circulation locale) :

- maille 1 : *sens unique V. Allard montant*
- maille 2 : *rien*
- maille 3 : *rien*
- maille 4 : *proposition de sens unique Kamerdelles vers Dieweg abandonnée*
- maille 5 : *(Château d'Eau) : plan mis en œuvre, mais « inférieur » au PCMU*
- maille 6 : *rien*
- maille 7 : *rien*
- maille 8 : *rien*
- maille 9 : *rien*
- maille 10 : *après essai contesté, remise à double sens Papenkasteel (contraire au PCMU)*
- maille 11 : *double sens Silence modifié ; zone résidentielle Zandbeek réalisée*
- maille 12 : *sens unique square Van Bever ; 2 bandes Van Bever au carrefour chaussee de Waterloo*
- maille 13 : *projet abandonné*
- maille 14 : *test stationnement depuis 1 an ; projet IC + trottoir abandonné*

Les plans de circulation soulèvent très vite la passion parmi les riverains. Les périodes d'essai provoquent de nombreuses tensions entre ceux-ci et les responsables communaux. Les modes d'information à l'égard de la population seront revus.

d) Aménagement de zones résidentielles

(pour des rues étroites, où des trottoirs de 1,5 m ne peuvent être aménagés) : *Seules, six zones existent à ce jour : lotissement Foestraets, clos Bourgmeester De Keyser, clos Abbé Froidure, Montagne St-Job, clos Professeur Hustin, rue Zandbeek (en 2008). Sont à l'étude : Moensberg, avenue de la Chênaie, Avijl.*

2. Axes structurants 50

a) Mesures de dissuasion du trafic de transit dans les mailles résidentielles

(suppression de tourne-à-gauche,...) : *Rien*

b) Ecoulement optimal des Transports en Commun :

Avenue Carsoel (puis Wolvendael), en cours d'aménagement

3. Axes prioritaires

Supprimer la priorité de droite De Fré, St-Job, Prince de Ligne, Neerstalle, Etoile
De Fré et Neerstalle : OK ; St-Job : en projet ; Carsoel et Wolvendael : en 2012

4. Interventions ponctuelles aux carrefours :

Ces interventions sont généralement liées à d'autres niveaux de pouvoir, ce qui explique l'absence de réalisations. Exceptions : rond-point chée de St-Job, carrefour chée de Waterloo - av Van Bever.

5. Plans de stationnement

a) Plans de stationnement :

Le stationnement payant relève d'un autre échevin, Monsieur DESMET. Le parking Saint-Pierre est équipé d'horodateurs. Le plan de la Zone Vanderkindere est opérationnel.

b) Zones bleues aux abords des gares :

Rien

6. Plan de signalisation piétonne :

Rien

7. Mesures d'accessibilité PMR

(personnes à mobilité réduite) : Une convention avec l'asbl Plain-pied a été signée par la Commune pour la remise d'avis sur demande (mais pas de caractère obligatoire)

8. Sas vélo :

Sur les voiries régionales, c'est en ordre ; ailleurs, c'est loin d'être généralisé.

9. SUL (sens uniques limités) :

En ordre, mais les marquages au sol s'effacent.

10. Pistes cyclables

Tilleuls, Homborchveld, Groesenberg, Van Bever : Rien.

Des parkings pour vélos sont en cours d'installation à différents endroits de la commune.

11. ICC (Itinéraires cyclistes communaux) :

Rien pour Brugmann-Waterloo / Churchill-St-Job / St-Job / Linkebeek-Drogenbos / Tilleuls-Roseau / Ecole Européenne / Herinckx.

12. Cheminements piétons et cyclistes aux abords des gares RER :

Rien

13. Rue du Wagon – voirie réservée aux TC et à la mobilité douce :

Des accords ont été donnés pour des permis d'urbanisme intégrant l'aménagement de la rue en voirie automobile. Mais il n'y aura pas de liaison automobile entre la rue de Stalle et Calevoet.

14. Car-sharing

Cinq stations dès 2009

Vander Elst, Vanderkindere, Bascule : OK

15. Zones résidentielles

Fidèles, Verhulst : Rien.

En projet : Moensberg, Chênaie, Avijl

16. Xavier De Bue :

Suppression du stationnement : OK ; mais abandon du piétonnier le samedi du 1/11 au 28/02

17. Communication et éducation

Plan de déplacement d'entreprise de l'administration communale : OK ; des fiches d'accessibilité des bâtiments communaux seront bientôt en ligne.

La Commune a fait l'acquisition de cinq vélos à assistance électrique

a) Plans de déplacements scolaires : Rien

b) Rangs à pied et à vélo : Rien

c) Actions à l'égard des autorités responsables des Transports en Commun :

La halte RER « Lycée Français » est refusée par la SNCB.

La Commune est intervenue pour améliorer certaines dessertes (ligne 43 dans le Sud-Est, ligne 97 vers Forest) et fréquences à l'occasion du remaniement global des lignes initié par la STIB début avril 2009.

La Commune se positionne clairement en faveur du métro à Uccle (venant de la Station Albert : Altitude 100 – Square des Héros – Gare de Calevoet).

L'Echevin a pris connaissance du plan SNCB « RER 2015 », qui envi-

sage très clairement la ligne RER Linkebeek – Moensberg – Calevoet – Stalle se dirigeant non plus vers la Gare du Midi, mais vers la Gare de l'Ouest à Molenbeek. L'Echevin a pris position contre ce projet dans la dernière édition du Journal d'informations communales le « Wolvendael ».

La Commune défend le projet de dépôt de la STIB sur le site SAIT (ex-Marconi).

AUTRES CONSTATS

Le Groupe de travail Mobilité de l'ACQU relève d'autres points qui freinent la mise en place du Plan communal de mobilité :

- *le manque de sanctions policières (la signalisation n'est pas assez respectée : sens interdits, zones de chargement-déchargement ; trop de parking sauvage,...) ;*
- *l'opposition de principe de la police et son manque d'adhésion dans différents dossiers (elle favorise encore trop souvent la notion de « fluidité automobile ») ;*
- *le manque de moyens humains mis à disposition de la Cellule communale de Mobilité : Madame LEKEU, malgré toute sa bonne volonté et son énergie, est bien seule pour porter tant de projets ;*
- *la Commission Mobilité n'est pas encore créée.*

CONCLUSIONS

Dès avant son adoption par le Collège, le Groupe de travail Mobilité de l'ACQU avait jugé le PCMU peu ambitieux dans ses choix afin de favoriser les moyens alternatifs de mobilité (marche à pied, vélo, transports en commun). La Commune est arrivée à la même conclusion.

Aujourd'hui, la congestion automobile empire ; ses effets augmentent chaque jour. A Uccle, comme ailleurs.

Le PCMU, figé dans sa version 2006, ne parvient pas à décoller. Au rythme actuel, nous doutons de sa mise en œuvre complète (sur le plan des actions communales – nous insistons sur ce point) pour 2012.

Or, le mécontentement général augmente lui aussi. A tenter de vouloir satisfaire tout le monde, nos autorités communales ne satisfont plus personne, puisque rien n'est vraiment résolu : la fluidité est un leurre, le vélo reste un doux rêve à Uccle, les transports en commun ne sont pas encore assez performants.

Il est donc temps de faire des choix et, si possible, les bons. Ceux qui nous apporteront — à nous et à nos enfants — une meilleure santé, une plus grande convivialité, une vie sociale au sein de nos quartiers, moins de stress, moins de bruit. Cela réclame du courage, de la volonté de la part de nos responsables politiques communales. L'ACQU les soutiendra dans leurs efforts.

Il reste trois ans...

Pour Le Groupe de travail
Mobilité de l'ACQU
Alain THIRION

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



Le métro à Uccle ?

L'arrivée d'une ligne de métro à Uccle est de plus en plus souvent envisagée. La Stib l'envisage dans ses plans de développement. Le plan régional de circulation « IRIS 2 » (présenté dans la Lettre aux Habitants n°58) prévoit son extension vers Calevoet, et, vu les élections régionales imminentes, les candidats de différents partis l'évoquent et le demandent de manière plus ou moins claire selon différentes options.

Le métro, lourd par ses infrastructures et par son coût financier, est-il « la » solution qui sauvera Bruxelles de la paralysie de ses déplacements ? On peut en douter.

L'article qui suit a été écrit par une spécialiste en la matière, qui a à son actif plusieurs études sur la problématique des déplacements urbains à Bruxelles. Il apporte un éclairage pertinent sur la question. Cet article a paru dans **Bruxelles en mouvements** du 6 février 2009, périodique édité par **Inter-Environnement Bruxelles** et est ici reproduit avec son accord :

Extension du métro : analyse et débat

La question de l'extension du réseau de métro, de nouveau à l'ordre du jour dans le projet de plan IRIS 2, divise les Bruxellois. Pourtant, la Stib et d'autres responsables politiques certifient qu'il n'y a pas d'autres solutions pour Bruxelles si on veut à l'avenir répondre à l'augmentation de la demande. Qu'en est-il exactement ?

Certains voient dans l'extension du métro une réponse au problème de mobilité en développant sur certains tronçons un moyen de déplacement rapide, régulier et fréquent. D'autres y sont opposés, vu son coût très élevé pour une desserte limitée.

Pourquoi le métro ⁽¹⁾

Le métro est un mode de transport public, de capacité élevée circulant sur un site indépendant, souvent souterrain. Il sert à transporter des grandes quantités de passagers (coût d'exploitation optimal à partir de 8500 passagers à l'heure de pointe). Il est parfois aussi plébiscité pour des motifs hors champ de la planification des transports collectifs comme :

- faire moderne (club des villes ayant un métro);
- céder aux lobbies de la construction;
- soutenir l'emploi dans la construction (politique keynésienne);
- faire de la place pour la voiture en surface.

La quantité de personnes à transporter sur un axe donné dépend de trois principaux facteurs :

- l'étendue de la ville;
- les densités (de logements, d'emplois) et la localisation des grands équipements;
- une part modale du transport public élevé.

Il faut également tenir compte des « transhumances » entre gares et bureaux ou grands équipements, ainsi que de l'efficacité et de la forme du réseau de surface (rabattements sur le métro).

Le cas de Bruxelles ⁽²⁾ et de son agglomération.

Qu'en est-il de ces trois facteurs dans l'agglomération bruxelloise ? Son étendue est assez limitée, sa densité atteint seulement un peu plus de la moitié de celle de Paris, et sa part modale de transport public est assez faible. Or, seul ce troisième élément est variable, les deux autres étant fixes à moyen terme.

En fonction de quoi cette part modale évolue-t-elle ? Une récente étude ⁽³⁾ nous rappelle que dans de nombreuses villes : *« Les pouvoirs publics n'estiment pas devoir réguler les répartitions modales, mais juste fixer des objectifs raisonnables en restant prisonniers des comportements actuels et libres des individus »*. Cette attitude des pouvoirs publics émane d'une vision classique du transfert modal où le choix d'un mode de transport se ferait uniquement en fonction du temps de déplacement.

Or, l'étude nous rappelle que la part modale varie aussi en fonction d'autres critères indépendants (avoir un emplacement de parking à destination,...) et sub-jectifs (bulle automobile, individualisme...). Ainsi, créer une ligne de métro ne garantit pas de capter automatiquement de nombreux automobilistes, expliquent les auteurs de l'étude. Si une telle ligne devait se créer, elle devrait, pour Inter-Environnement Bruxelles (IEB), s'accompagner au minimum d'une réduction de la part de la voiture en surface, voire d'un péage urbain incitant les automobilistes à chercher une alternative à la voiture individuelle.

Comment répondre à l'augmentation de la demande ?

En supposant que, du fait d'une politique coercitive, la part modale en transport public augmente jusqu'à atteindre 40% (contre +/- 30% aujourd'hui) voire même 60% des déplace-

ments motorisés, Frédéric DOBRUZKES et Thierry DUQUENNE ont démontré en 2004 qu'un réseau organisé autour de la création de 17 lignes de tramway rapides (s'appuyant en partie sur le réseau actuel revalorisé) pouvait absorber cette augmentation et cela (dixit) pour un coût d'investissement équivalent à la création d'une ou deux lignes de métro souterrain !

Cette solution a l'avantage non négligeable de proposer un maillage de transports en commun beaucoup plus fin qu'une ligne de métro, ainsi qu'une solution de surface plutôt que souterraine (meilleure accessibilité des arrêts, vision de la ville, redistribution de l'espace,...). L'étude mériterait cependant un approfondissement, car le prix d'une ligne de métro n'est pas forcément le même que celui de deux lignes, ainsi qu'une actualisation des données. Rappelons par ailleurs que le RER complètera bientôt l'offre de transport public existante en Région bruxelloise.

IEB pense que le transport public ne doit pas être le seul à absorber le transfert modal venant des automobilistes. La marche à pied et le vélo sont des modes alternatifs, 100% écologiques, qui devraient remplacer des courts déplacements en voiture mais aussi en transport public (excepté pour les PMR,...), permettant ainsi de réserver le transport public aux distances plus longues, sans devoir augmenter massivement ses capacités. Rappelons qu'en Région bruxelloise, un déplacement sur quatre fait moins d'un kilomètre, et deux sur trois moins de cinq, soit un potentiel de transfert modal très élevé vers les modes « doux ».

Si l'étude ne nous dit pas quel serait le potentiel de transfert modal depuis les transports en commun vers la marche ou le vélo, cette option ouvre la voie à un véritable changement de paradigme en matière de mobi-

lité urbaine. Et, naturellement, l'utilisateur pourrait être amené à privilégier d'abord la marche à pied pour les courtes distances, puis le vélo pour les moyennes distances, et enfin les transports en commun pour les distances plus longues, le tout en surface, occupant l'espace dégagé par la voiture, et dégageant des marges non négligeables de capacités pour les transports publics existants.

Voilà un cercle vertueux qui nous fait penser que le métro n'est peut-être pas la solution incontournable pour répondre à la demande, mais uniquement un choix politique parmi d'autres possibilités qui contribueraient sans doute davantage à la ville durable.

Marie-Claire SCHMITZ

⁽¹⁾ Éléments issus de la présentation de F. Dobruszkes lors de la séance de clôture de la formation de conseillers en mobilité, 12/12/08.

⁽²⁾ Éléments issus de l'étude *Métro ou Tramway ? L'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles*, réalisée par Dobruszkes et Duquenne, publiée dans Recherche Transports Sécurité, sept. 04.

⁽³⁾ idem.

La radio
des Ucclois
Radio 1180

le lundi
de 18 à 20 h

FM 87.7

L'ASBL « OXY 15, Mon quartier, Ma vie » sur les rails

C'est dans une atmosphère sereine et détendue qu'a eu lieu, le mardi 28 avril 2009, la présentation officielle de l'ASBL « OXY15, Mon quartier, Ma vie » regroupant 15 rues situées entre les axes à grande circulation : Alseberg, Brugmann, Wolvendael et Dieweg,

Sur base des caractéristiques des 15 rues, les habitants ont, en effet, décidé de se constituer en ASBL, afin de défendre plus efficacement ce quartier face à une dégradation continue, et de le valoriser face aux défis du futur.

A cette occasion, une cinquantaine de personnes s'était donné rendez-vous à la salle paroissiale de la rue du Coq. Un Livre blanc, intitulé « Un quartier village en péril à Uccle », a été présenté

aux élus. Les fondateurs de l'ASBL avaient, en effet, choisi de sensibiliser les mandataires politiques sur le devenir de ce quartier. Il s'ensuivit un dialogue positif et constructif entre, d'une part, les échevins et conseillers communaux présents et, d'autre part, les habitants.

OBJECTIF

Rappelons ici que l'ASBL « OXY15, Mon quartier, Ma vie » a pour ambition de placer l'habitant au centre des priorités, dans une perspective de développement durable, conformément au **Plan Régional de Développement**, à la **Charte d'Aalborg** et à l'**Agenda 21** soutenu par la Commune d'Uccle.

Dès lors, la protection du patrimoine et de l'environnement, les économies d'énergie, le recyclage des déchets, la mobilité, sont autant de domaines dans lesquels OXY 15 a l'intention d'œuvrer dans l'intérêt général des habitants du quartier.

OXY 15 s'attachera à réaliser cet objet en **collaboration** avec l'ACQU ASBL, les comités d'habitants d'autres quartiers d'Uccle ou d'autres communes, et avec les autorités communales et toutes autres instances.

CARACTÉRISTIQUES

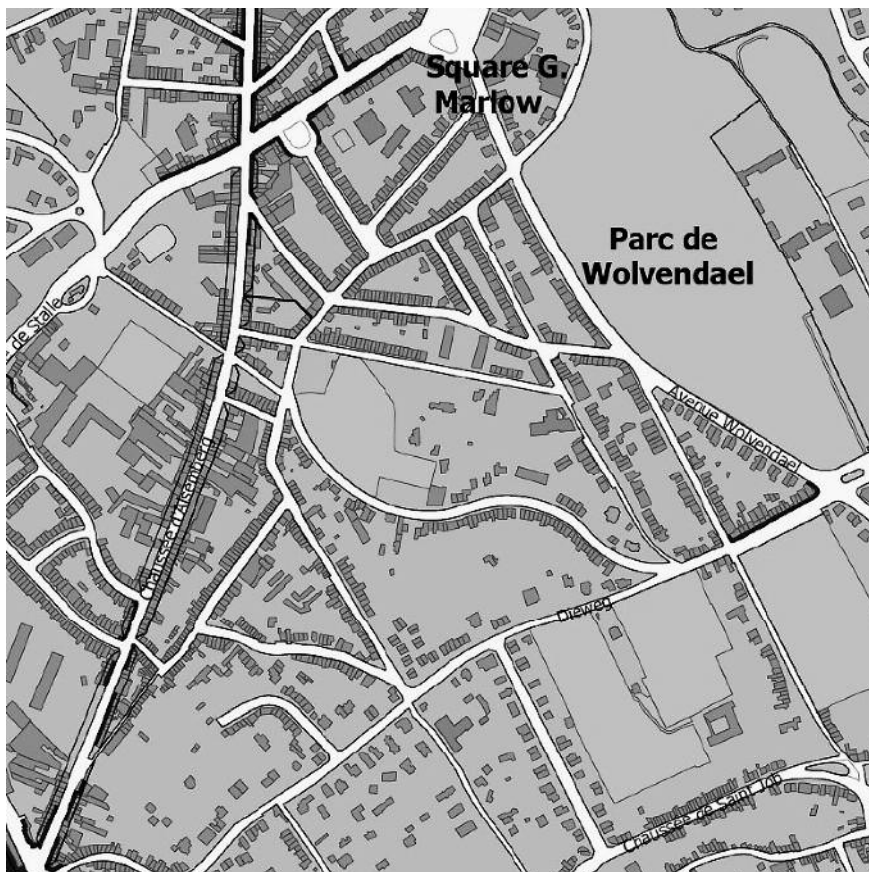
Les caractéristiques du quartier rassemblent les habitants. Ils donnent à ce quartier un cachet unique de « village », que l'ASBL « OXY 15, Mon quartier, ma vie » veut préserver.

Par ailleurs, tel « un village dans la ville », le quartier se caractérise par une active vie sociale, familiale, sportive et de mouvements de jeunesse avec, entre autres, une paroisse, des troupes de scouts, des salles de sports, une petite école...

PHILOSOPHIE

L'ASBL « OXY 15, Mon quartier, Ma vie » se situe dans une **perspective plus large que la seule défense des intérêts d'un quartier**. Elle veut aller à la rencontre des défis à venir.

Le respect de la vie vient, ainsi, au centre des préoccupations du futur. Et, si l'ambition d'OXY 15 est de **rendre aux habitants de ce "quartier village"** la qualité de vie à laquelle ils ont droit, les fondateurs ont fixé des **PRIORITÉS**, qui agiront comme un **levier dynamique et pacificateur**,



comme le **terreau fertile pour toute une série d'initiatives dans le domaine du quartier durable.**

CONSTAT

Bon nombre d'habitants ont choisi ce quartier pour s'y établir et ils ne peuvent plus assister, sans réagir, à une dégradation progressive des éléments qui le caractérisent.

Cette dégradation découle principalement du trafic intense qui déferle, et souvent à grande vitesse, dans la majorité des 15 rues, au mépris des habitants : axes de transit, bretelles d'autoroute, itinéraires-bis des navetteurs et des habitants d'autres communes, chemins de délestage des grands axes, solutions faciles en cas de travaux avoisinants : voici comment nous pourrions qualifier nos rues !

Pollution de l'air, nuisances sonores, insécurité : autant d'atteintes à la qualité de vie des riverains, et autant d'obstacles au développement durable du quartier.

Quel terrible bilan que le « tout à la voiture » au mépris des habitants !

Priorités communes à celles de la Région bruxelloise

Les priorités d'OXY 15 sont identiques aux priorités cumulées 8 et 9 du Plan Régional de Développement (PRD) :

«Mettre en oeuvre une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que sur le stationnement, et qui s'inscrive dans l'optique de l'amélioration de l'espace public, du cadre de vie et de la protection des quartiers d'habitations, notamment, par une politique de travaux publics de qualité et un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement »,

et



« Assurer une gestion rationnelle des ressources, mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile et renforcer le caractère vert de la région ».

- Dans le cadre de la priorité 8, la Région bruxelloise prévoit :

- de « protéger les zones d'habitat, au profit de la quiétude et de la sécurité des résidents ;
- d'améliorer la sécurité de tous les espaces publics (Etats généraux de la sécurité routière...) ;
- d'aménager la ville de manière à faire de Bruxelles une véritable « Ville Enfants Admis. »

- Dans le cadre de la priorité 9, la Région bruxelloise prévoit :

en matière de gestion de la circulation et d'aménagement des voiries, de s'attaquer aux principaux facteurs influençant le bruit routier :

- la vitesse
- le mode de conduite et les revêtements.

Aussi, dans un premier temps, **OXY 15 revendique la mise en oeuvre concrète de ces priorités légitimes** qui répondent aux attentes de qualité de vie des citoyens d'Uccle.

Dans un deuxième temps, OXY 15 favorisera le développement

de projets environnementaux et éducatifs.

CONCLUSIONS :

Les fondateurs de l'ASBL « **OXY 15, Mon quartier, Ma vie** » ne demandent rien de plus que la mise en oeuvre de ces objectifs communs pour rendre aux habitants la qualité de vie qu'ils ont progressivement perdue.

Ils sont convaincus que ceci pourrait être rapidement atteint par la mise en place de solutions audacieuses qui permettraient la suppression de toute circulation de transit dans le quartier, et ils restent, bien entendu, ouverts à toute solution qui rencontrerait les objectifs précités.

Aussi, ont-ils appelé les édiles communaux à œuvrer ensemble dans **une approche conjointe et novatrice d'un partenariat, animée par l'ambition du résultat.**

Pour les fondateurs

Alain BOTTELDOORN
et **Patricia GHYROS**

Pour en savoir plus :

ASBL « OXY 15, Mon quartier, Ma vie »

Site : www.oxy15.be

e.mail : oxy15@skynet.be

CCP : 000.3258033.94

L'essentiel du plateau Avijl préservé

Nos lecteurs prendront connaissance avec intérêt de la réaction de notre échevin de l'urbanisme à la lecture de notre précédent numéro.

Les auteurs de l'article incriminé ont tenu à rectifier certains points de fait.

En outre, il se fait qu'une semaine avant de recevoir ce droit de réponse, l'association « Bruxelles Nature » a diffusé un communiqué de presse signalant qu'elle demande le classement du plateau Avijl, en nous priant de le publier.

Rappelons enfin que le Livre Blanc, édité en avril 2006 par l'Association Protection et Avenir d'Avijl, ne refusait pas des logements, mais proposait de ne les construire que sur le pourtour du plateau dans des zones sans intérêt environnemental, afin de préserver le site. C'est l'attitude adoptée depuis le début par l'ACQU. A chacun de se faire son opinion.

Le numéro de mars 2009 de la « Lettre aux habitants » a été largement consacré à la révision du PPAS 28bis Plateau Avijl. C'est bien normal vu l'importance du dossier.

La présentation par l'Association Protection et Avenir d'Avijl du projet de nouveau PPAS adopté par le Conseil Communal le 5 mars 2009 relève de la caricature.

Je ne peux admettre que Monsieur COPINSCHI affirme que ne pas assainir la décharge sur le plateau serait « irresponsable sur le plan sanitaire ». Qu'on arrête de faire peur aux gens. L'étude scientifique menée dans le cadre du Rapport d'Incidence Environnemental a montré exactement l'inverse ! Elle a été réalisée par une équipe pluridisciplinaire comprenant plusieurs ingénieurs, chimistes, biologistes et chercheurs issus de nos différentes universités. L'Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement a souligné le sérieux de cette étude et son côté exemplaire en région bruxelloise.

Autre contrevérité : l'atteinte qui serait faite au Chemin Avijl. Il est faux de prétendre que « chaque habitant pourrait créer son propre accès en rabattant le talus sans aucune contrainte ». Cela est explicitement exclu par le PPAS approuvé définitivement par le Conseil Communal (suite à une des remarques qui ont été faites pendant l'enquête publique).

En ce qui concerne la rue Jean Benaets, le stationnement anarchique actuel conduit effectivement à une impossibilité de se croiser à certains moments dans

cette rue. C'est pourquoi une extension est prévue du parking existant chaussée de Saint-Job. Celle-ci sera réalisée le plus rapidement possible et bien avant toute construction éventuelle sur le plateau dont l'accès se ferait par la rue Benaets. Le PPAS prévoit d'autre part la possibilité de construire deux niveaux de parking souterrains en-dessous des futurs immeubles accessibles par cette rue. Ceci pour répondre aux besoins des futurs habitants mais aussi des habitants actuels.

Le projet entraîne-t-il une destruction importante de potagers ? Oui et non. Globalement le plateau conservera autant de surfaces de potagers qu'aujourd'hui. Ceux-ci devront toutefois parfois être relocalisés. Conformément aux recommandations du Rapport d'Incidence Environnemental, les premières constructions de la commune se feront du côté de la Vieille rue du Moulin. Ce n'est donc que certains potagers situés de ce côté du plateau qui sont menacés à court ou moyen terme. Tous les cultivateurs qui perdront une parcelle de potager pourront en retrouver une autre.

J'ai habité longtemps le quartier de Saint-Job et j'aime celui-ci et le plateau Avijl en particulier. C'est pour éviter une urbanisation sur base du PPAS en vigueur que j'ai soutenu la mise en révision de ce PPAS. La nouvelle version protège juridiquement 77% du plateau en espace vert. A titre de comparaison le Plan Régional d'Affectation des Sols met 100%



du plateau en terrain à bâtir ! Je défends d'autre part l'élaboration d'un plan de gestion du plateau. Elaborer ce plan est un engagement qui a été pris par le Conseil Communal et qui sera respecté. Cette élaboration débutera cette année-ci et sera achevée avant tout projet de construction (cela n'avait aucun sens de travailler sur le plan de gestion tant que le nouveau PPAS n'était pas adopté). Elle se fera en étroite collaboration avec les riverains, les cultivateurs, ...

J'ai toujours été un homme d'écoute et de dialogue. Je ne vous cache pas être échaudé et profondément déçu par mes contacts avec le Comité Association et Protection d'Avijl. J'ai le sentiment d'avoir été trompé. Je privilégierai à l'avenir dans ce dossier les contacts directs avec les citoyens. Le Comité précité a été, contrairement à ce qu'il affirme, étroitement associé à l'élaboration du plan. A plusieurs reprises, des modifications importantes ont été apportées aux différents avant-projets suite à ses remarques. Il avait informellement marqué son accord sur le projet de PPAS adapté provisoirement par le Conseil Communal le 4 septembre 2008. Il savait qu'ensuite, seules des modifications mineures pouvaient encore être adoptées lors de l'adoption définitive. A défaut de recommencer une procédure prenant environ deux années après les cinq années déjà consacrées à la révision de ce PPAS

Il suffit de comparer sur le site www.uccle.be le plan provisoire adopté par le Conseil Communal le 28 juin 2007 et le plan définitif adopté par le Conseil Communal le 5 mars 2009 pour voir les modi-

fications importantes qui ont été apportées (suppression de la voirie intérieure, ...).

Qu'on arrête de faire croire qu'on résoudra les problèmes de logement dans notre commune uniquement en luttant contre les logements vides (ce qu'il faut faire). Il y a environ une cinquantaine de logements vides à Uccle !

J'aimerais enfin attirer votre attention que l'élaboration d'un PPAS ne signifie pas que les constructions sortiront immédiatement de terre. Un PPAS ce sont des règles urbanistiques qui définissent comment les constructions peuvent être réalisées (dans ce cas-ci selon les préceptes d'un éco-village).

L'urbanisation du pourtour du plateau sera bien évidemment étalée dans le temps sur une période probablement fort longue. Une attention toute particulière sera réservée à la qualité architecturale des futures constructions.

Marc COOLS

*Echevin des Travaux,
de l'Urbanisme,
de l'Environnement et
de la Mobilité*

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).
- 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.

La réponse de l'Association Protection et Avenir d'Avijl

Le manque de place ne nous permet pas de répondre en détail à toutes les affirmations de M. COOLS. Nous nous limiterons à quelques commentaires sur les points les plus importants.

1. Le rapport d'incidences environnemental du 20 avril 2006 stipule que « *l'élevage de bétail est à proscrire totalement à hauteur de l'ancienne décharge* » (p. 78), et qu'« *il n'est pas indiqué de construire dans les parages immédiats de l'ancienne décharge. L'aménagement de jardins potagers sur la décharge est vivement déconseillé* » (p. 79). Et surtout, il mentionne que « *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* » (p. 65). A chacun de juger si, en ce début de 21^e siècle, faire l'impasse sur un risque, même minime, de contamination de la nappe phréatique, dans une des communes les plus riches de l'un des pays les plus riches d'Europe, est une attitude responsable sur le plan sanitaire.
2. Affirmer que le Comité de l'Association Protection et Avenir d'Avijl a été « *étroitement associé à l'élaboration du plan* » est contraire à la vérité. Après la séance de concertation du 19 avril 2007, qui avait permis – suite, notamment, à l'intervention de M. DE DECKER – de supprimer la percée sur le plateau initialement prévue, nous avons effectivement eu plusieurs réunions avec le Bourgmestre M. DE DECKER, avec M. COOLS et avec plusieurs membres de son administration, et nous avons toujours été courtoisement écoutés. Écoutés, mais jamais entendus, si ce n'est à la marge.

A plusieurs reprises, nous avons pourtant demandé avec insistance à M. COOLS à pouvoir collaborer directement avec le bureau d'architecture BOA (chargé par la Commune de l'élaboration du PPAS), de manière à être effectivement associés à la préparation du plan ; cela nous a toujours été refusé.

3. Affirmer que ce Comité a « *informellement marqué son accord sur le projet* » est également contraire à la vérité. Le 17 mars 2008, nous avons adressé à M. COOLS un courrier énumérant une série d'observations, insistant notamment sur deux points : « *Dépollution et aménagement de la carrière : l'absence d'une prise en compte de la dépollution de la carrière n'est pas acceptable pour les habitants, d'autant plus qu'au regard du coût des implantations projetées, nous sommes persuadés que le coût de sa dépollution et de son aménagement se justifie amplement pour la Commune et pour ses habitants* ». « *En utilisant à bon escient la zone de parkings et de terrains située entre l'immeuble ETRIMO et la chaussée de Saint-Job (sans pour autant réduire le nombre d'emplacements de parking existants), on pourrait y aménager un ensemble de logements orienté est-ouest en leur évitant tout à la fois le bruit de la chaussée et l'ombre de l'immeuble ETRIMO. Cet aménagement pourrait se faire à un coût raisonnable, tout en résorbant un chancre urbain* ». Ces propositions ont été réitérées dans nos courriers adressés à MM. DE DECKER et COOLS le 28 avril 2008, et confirmées par la suite lors de divers entretiens verbaux. En vain. Elles auraient cependant permis la réalisation sur ces deux zones d'un nombre appréciable de logements, rédui-

sant ainsi considérablement l'impact du projet sur les espaces verts du site.

4. Les habitants de la rue Jean Benaets ne demandent pas des emplacements de parking supplémentaires, mais bien une solution pour pouvoir circuler dans leur rue. L'ajout de 70 logements ne fera qu'aggraver la situation. L'extension du parking de la chaussée de Saint-Job servira peut-être les parents des élèves de l'école, mais ne solutionnera pas les problèmes des riverains.
5. « *Une politique de la ville porteuse d'avenir doit définir un ordre de priorités (...) Avant de bétonner – même partiellement – un espace vert de plus, il faut mettre en œuvre toutes les autres approches susceptibles d'offrir à chacun un logement adéquat, même au prix d'un effort financier supplémentaire de la collectivité* ». Ces lignes, extraites du Livre Blanc publié en avril 2006, gardent toute leur actualité. A Bruxelles, cette politique n'a de sens que si elle est définie à l'échelle de l'agglomération et non séparément à l'échelle de chacune des 19 communes. A cet égard – et sans vouloir polémiquer sur le chiffre de 50 logements vides à Uccle qui nous paraît dérisoire par rapport à la réalité – il faut rappeler que les estimations les plus récentes (www.brusselsstudies.be) dénombrent plus de 15.000 logements vides dans l'agglomération, sans compter 1.500.000 m² de bureaux vides, potentiellement reconvertibles en logements. Nous avons fait état de ces chiffres lors de la concertation. En vain.

Pour le Bureau de
l'Association Protection et
Avenir d'Avijl,

Stéphane DAVIDTS, Président
Georges COPINSCHI

**BRUXELLES NATURE
ASBL**

Avenue de la Basilique 317 Bte 40
1081 Bruxelles



**BRUSSEL NATUUR
VZW**

Basilieklaan 317 Bus 40
1081 Brussel

Bruxelles Nature demande le classement du plateau Avijl

Communiqué de presse du 12 mai 2009

Bruxelles Nature a introduit la demande de classement des 8,5 Ha du Plateau dit « Avijl » situé à Uccle dans la vallée de Saint-Job à côté et des la zones Natura 2000 du Parc Fond' Roy et du Kauwberg.

Voici huit années que la Commune d'Uccle s'est lancée dans la modification du PPAS 28 bis recouvrant le site. Les premiers plans déposés étaient une catastrophe écologique et sociale. Les habitants et les comités de quartiers se sont organisés et ont publié une véritable alternative à la destruction du plateau. Lors des dernières élections communales, les autorités se sont engagées à écouter les revendications des citoyens.

Alors que les associations de défense de la nature avaient fait preuve de modération en ne s'opposant pas à la construction de logements au pourtour du plateau Avijl à Uccle, dont la richesse en biodiversité est attestée par des scientifiques renommés (Tanghe, Saintenoy-Simon), mais avaient proposé des alternatives visant à préserver presque tous les potagers et les zones à haute valeur biologique, les autorités communales suivies par l'avis de la commission de concertation du 18 mars 2009 n'ont pas respecté leur parole.

L'implantation du logement, la percée d'un tunnel dans l'impasse de la rue Jean Benaets, le refus d'assainir l'ancienne décharge communale, font que ce projet 28ter est tout aussi désastreux et irresponsable pour les générations futures que son esquisse précédente.

Ceci est ressenti comme un camouflet par les riverains et les associations de terrain que Bruxelles Nature a décidé de soutenir en demandant le classement du plateau. La sauvegarde de la biodiversité bruxelloise guide notre action. Le site est riche par sa situation dans la vallée et à proximité des zones Natura 2000 du sud de notre Région.

Dix jours avant la Journée Mondiale de la biodiversité dont le thème 2009 est la lutte contre les plantes invasives, on ne peut que contester la décision de la commune d'Uccle de ne pas dépolluer l'ancienne décharge du plateau Avijl, véritable nid de plantes exotiques envahissantes : Renouée du Japon, Balsamine géante et autre Vigne vierge.

Les élections régionales se dérouleront deux semaines après la journée mondiale de la biodiversité, espérons que le nouveau Gouvernement Bruxellois témoigne de son réel intérêt pour la préservation de la biodiversité dans la Région en prenant, entre autres, la décision d'initier la procédure de classement du plateau Avijl.

A Uccle, le cimetière devient un espace de vie pour la nature ! Un plan de gestion plus écologique est en cours.

Il y a de plus en plus de mauvaises herbes, les chemins ne sont plus entretenus, les gazons ne sont plus tondus ras ; la Commune d'Uccle a-t-elle abandonné l'entretien du cimetière de Verrewinkel ?

C'est vrai que l'inconscient humain, conditionné par la publicité (javel, mir, ...), associe la propreté à l'absence de trace de vie ; la nature fait peur, elle n'est pas « nette ». Aussi, l'action entreprise par la Commune d'Uccle au cimetière a surpris plus d'un habitué qui a cru qu'on abandonnait l'entretien de son cimetière, alors que c'est tout le contraire.

A l'entrée du cimetière, un panneau d'information précise que « le cimetière est un espace vert de qualité et que des méthodes plus écologiques de gestion sont à l'étude ».

Le cimetière de Verrewinkel occupe une position tout à fait privilégiée. Il est encadré par les Zones Spéciales de Conservation du Kauwberg, du Parc de la Sauvagère et du Plateau Engeland, il est ainsi enclavé au milieu des 15 Zones Natura 2000 du sud de Bruxelles et, par cette position topographique, il constitue un élément central dans le maillage vert du sud de Bruxelles. La nature du sol sableux, semblable à celle du Kauwberg et du Plateau Engeland, permet de le



considérer non seulement comme un relais écologique, mais aussi comme un espace bocager, c'est-à-dire un milieu ouvert et parsemé d'arbres ou d'arbustes groupés, très utiles à l'avifaune.

Le lit du ruisseau du Kinsensbeek (le vallon en bordure sud du cimetière) participe directement à l'alimentation des sources et ruisseaux qui alimentent la réserve naturelle du Kinsendaël,



Cimetière Verrewinkel kerkhof

Le cimetière est un espace vert de qualité. Pour le préserver, votre commune étudie de nouvelles méthodes de gestion plus écologiques.

Cette année :

- **De nouveaux arbres et parterres verts vont être plantés sur les allées 7 et 8;**
- **Des vitrines d'information seront installées afin de vous tenir au courant;**
- **La barrière va être automatisée afin de limiter les déplacements aux seules personnes autorisées;**
- **De nouveaux désherbants écologiques sont testés.**

Het kerkhof is een groene ruimte van kwaliteit. Om het kerkhof in goede staat te behouden, bestudeert Uw gemeente nieuwe methodes om het kerkhof meer ecologisch te beheren.

située en aval, et la mare qui vient buter au pied de la ligne de chemin de fer. Ce vallon est reconnu au niveau du PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol) comme étant une Zone Verte de Haute Valeur Biologique, et il fait partie de Natura 2000.

De plus, la ligne de chemin de fer, arborée, qui longe le cimetière à l'ouest, assure une liaison écologique avec la réserve du Kinsendael, le Kauwberg et le parc de la Sauvagère.

Consciente de l'importance stra-

tégique de ce site, la Commune a donc engagé un bureau d'études spécialisé pour lui venir en aide dans sa gestion. Le chargé d'étude botanique a estimé que le cimetière de Verrewinkel constitue un des sites les mieux conservés de la Région de Bruxelles, pour la pelouse à jasionne des montagnes (Jasione montana)¹, une jolie petite fleur bleue en forme de pompon, devenue rare chez nous par la disparition de son milieu. Elle survit au cimetière sur des sols sableux qui peuvent être ratta-

chés aux « prairies maigres de fauche de basse altitude », un habitat reconnu par la directive européenne (Natura 2000). Rien que par ce fait, le cimetière a déjà un rôle important à jouer, car si les pelouses sableuses du Kauwberg et du Plateau Engeland se dégradent par manque de gestion, reboisement, voire urbanisation, les pelouses silicoles du cimetière peuvent devenir un milieu de sauvegarde de cette végétation rare et devenir un point focal du réseau écologique.

¹ La jasionne de montagne a servi de logo dans les débuts de l'asbl « SOS Kauwberg ». Cette fleur était chère à François MOYSON, Président fondateur de la « Ligue des Amis du Kauwberg » qui, tout comme le botaniste Thibaut WOLFF, ancien animateur d'« SOS Kauwberg » et ancien président d'« Inter-Environnement Bruxelles », reposent tous deux au cimetière, où cette fleur les a rejoints et a trouvé refuge.

Le déclin généralisé de la biodiversité et le contexte actuel d'évolution de l'avifaune font qu'un nombre important d'espèces, considérées jusque récemment comme répandues, voire banales, sont en régression constante et peuvent passer rapidement sur la liste rouge des espèces en voie d'extinction. Les espèces inféodées à des lisières et à des structures bocagères, telles que ce cimetière, sont particulièrement sensibles à la destruction des paysages.

Le plan de gestion met aussi l'accent sur la performance énergétique des bâtiments de l'entrée. L'isolation, la pose de double vitrage et d'une chaudière à condensation permettront des économies d'énergie. Une barrière a été installée à l'entrée du cimetière pour pouvoir contrôler les entrées carrossables. En effet, comme le cimetière était ouvert en permanence, la plupart des visiteurs se souciaient peu de l'autorisation requise pour pouvoir y circuler en voiture. Certains visiteurs, mal intentionnés, n'hésitaient pas à considérer le cimetière comme un lieu de décharge et venaient y jeter leurs poubelles dans les conteneurs, ou, plus grave, leurs objets encombrants dans le vallon du Kinsensbeek. L'entrée carrossable est aujourd'hui réservée aux seuls détenteurs de la carte d'autorisation spécifique (concernant les personnes âgées ou qui se déplacent difficilement), laquelle peut être obtenue au service des inhumations communales.

Par ailleurs, la forte pente du terrain et le revêtement, constitué surtout de surfaces peu perméables (pavés et dolomie) ont aggravé le ruissellement des pluies et l'érosion des terres vers le vallon. La dolomie du cimetière, lessivée par le ruissellement, se retrouve, bien en aval, jusque dans la réserve naturelle humide du Kinsendaal. Le renouvellement du système d'égout-

tage, la pose d'avaloirs supplémentaires, l'adaptation du bassin de décantation existant, la pose de haies, de plantes couvre-sols et surtout l'abandon des pratiques continues d'apport de tonnes de dolomies sur les sentiers vont permettre de freiner l'érosion des sols vers le vallon.

Les arbres morts ou moribonds, suite à une taille inadaptée et à l'utilisation d'herbicides ou de sel à leur pied, seront remplacés par des essences indigènes adaptées à ce type de sol. Les pelouses calcicoles favorables à une flore spécifique intéressante seront maintenues et les pesticides et autres méthodes destructrices d'entretien ont été, dès maintenant, abandonnées. L'intérêt biologique du site sera renforcé en recréant progressivement un paysage de type bocager, c'est-à-dire des espaces ouverts, enclos par des levées de terre, comportant des haies ou rangées d'arbres qui délimitent les parcelles. Le bois mort sera laissé en place, entrelacé en fascines et posé de manière scénographique, tel un décor naturel séparatif, en bordure du vallon, car il est intéressant pour la nourriture des insectes et des oiseaux.

Si vous visitez le cimetière et que certaines parcelles ou chemins vous semblent envahis par des « mauvaises herbes », dites-vous que le cimetière n'est pas du tout abandonné, mais il est géré pour en accroître la vie naturelle et la biodiversité. Dites-vous que les herbes appelées « mauvaises » par les hommes sont souvent fort utiles à la faune, aux insectes, aux oiseaux de nos régions. Grâce à ces touffes d'herbes folles, maintenues volontairement, vous pourrez voir les butineurs à l'œuvre et vous pourrez entendre les oiseaux chanter. La visite à vos disparus vous paraîtra plus douce.

Par leur quiétude et une gestion intelligente et écologique, les cimetières peuvent devenir des refuges pour la faune et la flore qui nous entourent, souvent ils abritent des écosystèmes intéressants pour la conservation de la nature, qui ont disparu ailleurs du fait de l'urbanisation massive de la ville.

Soutenez la gestion écologique initiée par la Commune d'Uccle et, plus particulièrement, les services « Environnement » et « Etat Civil » et écrivez au Bourgmestre, au Collège, ou envoyez un mail à environnement2@uccle.be

Thérèse VERTENEUIL

Administrateur et membre du comité d'accompagnement.

Un plan de gestion est également en cours d'élaboration pour le cimetière du Dieweg.

Soulignons l'initiative communale d'avoir mis sur pied un comité d'accompagnement pluridisciplinaire pour la gestion des deux cimetières, comprenant les différents gestionnaires communaux, des représentants de Bruxelles-Environnement, de l'Administration des Monuments et Sites, de scientifiques, de représentants du monde associatif.

C'est une première pour l'ACQU qui, via l'asbl « SOS Kaulberg-Uccle Natura, participe activement aux comités d'accompagnement.

Un dépôt de trams, chaussée de Ruisbroek, un choix judicieux ?

Le tramway de surface, surtout en site propre, est un moyen de transport en commun rapide, non polluant, qui permet une distribution précise et nombreuse des points d'arrêts et conforte une dynamique conviviale dans la ville. Pour faire face à l'accroissement du nombre de voyageurs, la STIB a opté pour une politique d'achats de trams de long gabarit, plutôt que vers l'achat de trams plus petits et plus nombreux. Cette option nécessite une infrastructure de stockage de plus grande dimension, dont les incidences environnementales seront d'autant plus conséquentes.

La recherche d'un site suffisamment important et propice à la réalisation de ce nouveau dépôt, a fait l'objet d'une étude préalable. Malheureusement, les dossiers soumis récemment à l'enquête publique pour l'obtention des permis d'urbanisme et d'environnement ne contenaient ni les motivations de l'élimination des autres sites potentiels, ni celles qui ont été déterminantes pour le présent choix. Les associations, qui s'interrogeaient sur les alternatives possibles et le bien-fondé du site choisi, n'ont pas vraiment eu d'autre choix que celui de la contestation...

Celle-ci est d'autant plus justifiée que les incidences du projet sur l'environnement et les quartiers voisins ne sont pas négligeables :

1° Atteinte à la Zone verte de sports et loisirs, et au maillage vert.

Le projet empiète sur la zone verte de sports et loisirs d'Uccle-Sport, et de nouvelles infrastructures sportives de compensation seront créées, dont le coût va se répercuter sur le budget du projet.

L'abattage d'une petite centaine d'arbres va faire disparaître le peu de nature qui se trouve encore à cet endroit. Le rapport d'incidences sous-estime la valeur de ce dernier espace semi-naturel et son rôle dans le maillage écologique.

La promenade verte actuelle doit être déplacée et réduite, elle sera située sur un talus pour éviter tout risque d'inondation dans la zone marécageuse.

2° Nappe aquifère quasi affleurante. Risque de pollution et d'inondations.

La nappe aquifère se trouve à maximum 1 m de profondeur et, comme elle n'est pas protégée par une couche supérieure imperméable, sa vulnérabilité est jugée « moyenne » dans l'étude.

La construction de sous-sols sur 2.856 m² peut créer une barrière aux flux circulatoires des eaux souterraines, au niveau de la nappe aquifère, où peuvent exister des ruisseaux souterrains ou des sources. Les espaces de pleine terre et les derniers arbres, qui freinent et absorbent actuellement les eaux de ruissellement, seront supprimés, ce qui augmentera le volume de ces eaux en cas d'orage. Le taux d'imperméabilisation du sol passe de 39,6 % à 64,9 %. Le bassin d'orage projeté est sous-dimensionné, d'abord car le terrain est situé en fond de vallée et que le risque d'inondations sur des terrains de débordements naturels des rivières est plus important, ensuite parce que le réchauffement climatique et la modification du régime des précipitations ne sont pas suffisamment pris en compte. Un projet de cette ampleur devrait être envisagé à long terme.

3° Pollution du sol et pas de plan de dépollution

L'étude du sol, effectuée de mai à juillet 2008, a mis en évidence une pollution au cuivre et cadmium. La nappe alluviale est également polluée par du zinc, du cuivre, du cadmium, des huiles minérales et du benzène. Aucune précision ne figure dans le dossier sur les risques présentés par ces problèmes de pollution, ni les moyens de décontamination qui seront mis en œuvre pour protéger l'environnement et les riverains.

4° Mobilité

La traversée de la rue de Stalle prolongée, au Rond-Point des menhirs, par les trams venant du parking de Stalle, va provoquer de lourdes perturbations, jugées significatives, sur le trafic intense d'entrée de ville, rue de Stalle. Aucune solution d'atténuation de cette perturbation n'a été trouvée.

Au vu de l'opposition de nombreux habitants et de deux Communes concernées, et devant l'ampleur des effets négatifs, le choix du site chaussée de Ruisbroek a-t-il été vraiment judicieux ? Nous n'étions pas en mesure de répondre à cette question, par manque de transparence dans les choix de la STIB.

Thérèse VERTENEUIL,
administrateur

PS : L'avis de la commission de concertation du 27 mai n'était pas connu lors de la rédaction de cet article. Au moment de publier, nous apprenons que la Commission de Concertation recommande une étude d'incidences. Les avis des commissions sont consultables en ligne sur le site communal d'Uccle. www.uccle.be

Défi Energie en Région Bruxelloise. Et si chacun y mettait du sien ?

Le « **Défi Energie** », mis en place par la Région Bruxelloise (Bruxelles-Environnement), est dans sa quatrième année. Vous en avez sûrement entendu parler sans connaître nécessairement ses objectifs et les moyens mis en place. **L'idée est d'encourager la population bruxelloise à analyser et modifier son comportement face à sa consommation d'énergie.**

Lorsque l'on sait que 41% de la consommation d'énergie à Bruxelles est due aux logements, on ne peut vraiment plus dire que les efforts individuels sont une goutte dans l'océan. Un des objectifs du défi est de prouver que, par leur action individuelle, les Bruxellois peuvent faire diminuer en moyenne leur consommation énergétique de 20 % en modifiant leurs habitudes de consommation, et cela avec des investissements minimes. De plus, cela va de pair avec une réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre (1 tonne de CO² par an et par ménage !) et évidemment de la facture énergétique. Le slogan « l'énergie la moins chère est celle que l'on ne consomme pas » est omniprésent dans le Défi.

Quels sont les moyens mis en place par le « Défi Energie » ?

D'abord, vous inciter à connaître vos consommations et à identifier les postes importants.

Ensuite, vous présenter des gestes simples qui vous permettent d'économiser de l'énergie en vous incitant à vous engager à respecter quelques-uns de ceux-ci.

Le site du défi vous permet enfin de visualiser l'impact de vos nouveaux gestes sur votre consommation à l'aide de graphiques. Pour cela, il vous suffit de com-

muniquer au préalable vos consommations annuelles (sur base des factures des fournisseurs) et ensuite, une fois par mois, de faire le relevé de vos compteurs.

Le thème de l'énergie et du comportement responsable envers notre planète n'est évidemment pas quelque chose de nouveau pour les lecteurs assidus de la « Lettre aux Habitants », qui ont déjà pu lire de multiples articles relatifs au thème de l'énergie.

Rien que la Lettre n° 59 contenait un article sur les « énergies-mètres », un autre sur l'énergie verte et les panneaux photovoltaïques, et une présentation de l'asbl OXY 15, dont « les défis énergie » sont une des préoccupations. Il y a, bien sûr aussi, le groupe « Mobilité » de l'ACQU, qui prône une mobilité douce, donc économe en énergie. Et toutes les initiatives que je ne connais pas. Il pourrait être intéressant de rassembler toutes ces idées en permettant à chacun d'y mettre du sien, avec l'avantage d'élargir l'horizon des Comités de Quartier en allant plus loin que les « combats de proximité ».

Ce que nous voudrions faire, c'est créer un espace de rencontre et d'échange, des « ateliers de maîtrise de l'énergie », qui permettraient de mettre en commun vos expériences, vos trucs, vos échecs dans le domaine, pour concrétiser tout cela par des actions dans la vie quotidienne.

Marie-Gabrielle DE BROUWER et moi-même (Jean LESEUL) voudrions servir de catalyseurs. Nous avons, pour ce faire, suivi une formation d'« Animateur Energie » organisée par le « Défi Energie ».

Tous les Ucclois seront les bienvenus et les thèmes de réflexion

seront multiples : chauffage, eau chaude sanitaire, éclairage, électroménagers, cuisson, déplacements, énergie verte et grise ...

Dans un premier temps, nous voudrions vous proposer une réunion d'information générale, où nous espérons rencontrer un maximum de représentants des Comités et d'Antennes de quartier ACQU. Nous pourrions à cette occasion déterminer avec vous les modalités pratiques : fréquences des rencontres, thèmes souhaités, endroits où se font ces réunions (cela pourrait être intéressant d'aller chez vous pour réaliser des analyses en situation réelle).

Cependant, étant donné que cette Lettre n° 60 vous parviendra normalement vers la fin du mois de juin, il paraît peu judicieux d'organiser la première rencontre en juillet/août. Nous vous proposerons donc une date à l'occasion de la « Lettre aux Habitants » suivante.

Dans l'attente, nous serions heureux de vous entendre manifester votre intérêt pour cette initiative et, pourquoi pas, d'éventuellement commencer quelques réunions plus rapidement. Vous pouvez donc déjà nous contacter.

Marie-Gabrielle DE BROUWER
Tél : 02 374 85 54
mail : mg.debrouwer@versatel.be

Jean LESEUL
Tél : 02 375 06 29
mail : jean.leseul@belgacom.net

Vous pouvez également déjà vous lancer de manière individuelle dans le « défi énergie », ce qui vous permettra de communiquer aux autres votre expérience lors des réunions suivantes : www.defi-energie.be ou 0800 85 301

Billet d'humeur destiné à la presse 22 mai, journée mondiale de la biodiversité la pub électorale ne l'a pas compris ...

Quelques formations politiques croient toujours qu'il suffit de mettre du bleu et du vert pour paraître « défenseur de l'environnement » et s'accrocher à un wagon porteur.

Ainsi, la publicité électorale du MR, présentant ses candidats aux élections régionales à Bruxelles, est illustrée de jolis papillons qu'aucun Bruxellois ne reconnaîtra. Les graphistes ont utilisé la photo d'un papillon absent de la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit d'un *Morpho*, un beau papillon bleu exotique venant des forêts d'Amérique centrale et du Sud. On peut l'observer dans les serres à papillons, mais pas dans la nature en Europe, et encore moins à Bruxelles ... On a pourtant répertorié une vingtaine de papillons différents en Région de Bruxelles-Capitale. Un inventaire, auquel ont participé de nombreux naturalistes, est en cours de publication.

Ne peut-on attendre des futurs responsables de la Région d'être vigilants et de veiller à ne pas se ridiculiser en s'appropriant maladroitement l'image de la Nature pour illustrer ses propos ? Bien sûr, seuls les naturalistes, soit moins de 0,1 % des électeurs,

peuvent déceler la supercherie

Regardant la pub de plus près, j'observe aussi une perruche à collier, une espèce exotique envahissante qui pose problème à Bruxelles. Cette grande perruche aux allures de perroquet, qui se réunit le soir en dortoir de plusieurs milliers d'individus, est en expansion continue et suscite réflexion au sujet de son impact sur la biodiversité locale.

Ainsi, je constate qu'il y a du pain sur la planche du prochain Ministre bruxellois de l'Environnement. Espérons qu'il s'entourera de conseillers compétents dans le domaine de la biodiversité. Celle-ci, rappelons-le, commence sur le pas de la porte de chaque citoyen, sur son balcon, dans son jardin, en privilégiant les espèces indigènes comme plantes décoratives pour fleurir son environnement.

Marc DE BROUWER,

à titre personnel (*administrateur de*

- SOS Kauwberg-Uccle Natura
- ACQU -
- Bruxelles Nature -
- Entente Nationale pour la Protection de la Nature)



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

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)

Alerte aux invasives : la Renouée du Japon détruit la biodiversité !

Le 22 mai dernier, lors de la journée mondiale de la biodiversité, il a été beaucoup question des plantes invasives, le thème de cette année 2009. Si une plante invasive doit être épinglée, c'est bien la Renouée du Japon, une des invasives des plus préoccupantes, mais vis-à-vis de laquelle chacun peut agir à l'échelle de son jardin ou du parc proche de chez lui.

A Uccle, une action concrète a été menée par « SOS Kauwberg », qui a déjà posé la problématique des Renouées du Japon dans sa revue en 2001. Notre étude avait, entre autres, relevé une liste d'endroits où la Renouée du Japon avait supplanté la végétation naturelle. Malheureusement, cette étude n'a pas débouché sur des actions concrètes au niveau local, mais nous espérons que la journée mondiale de la biodiversité et l'Agenda 21 ucclois entraînent la prise de conscience de la part des pouvoirs publics locaux.

Introduite à des fins ornementales hors de son environnement naturel, la Renouée du Japon se révèle dangereuse et est qualifiée de plante « invasive ».

En effet, une espèce exotique envahissante ou invasive est une espèce d'origine étrangère,

- déplacée par l'homme en dehors de son aire de distribution naturelle,
- acclimatée à son nouvel environnement,
- se propage facilement d'un milieu à l'autre,
- occasionne des dommages à l'environnement et à l'économie.



Pourquoi la renouée est-elle nuisible ?

Une fois installé, un peuplement de Renouées du Japon élimine rapidement toutes les autres espèces, même les plus courantes, contribuant ainsi à appauvrir et banaliser la flore naturelle ou introduite (celle des parcs et jardins). La situation est d'autant plus préoccupante que les biotopes colonisés recèlent des espèces rares ou caractéristiques de flore naturelle.

La plante n'est pratiquement d'aucune utilité pour les oiseaux qui n'y accrochent que rarement leurs nids.

Seuls, certains insectes butineurs y trouvent quelque nourriture durant la floraison (août – septembre).

Sa croissance rapide pose de nombreux problèmes aux gestionnaires d'espaces publics, qui n'arrivent pas à la maîtriser.

La Renouée du Japon porte une atteinte grave à l'environnement et à la biodiversité en perturbant les écosystèmes, en occupant la niche écologique d'autres espèces de plantes qu'elle menace parfois d'extinction. En effet, plus rien ne pousse sous les renouées. Son feuillage est dense et haut du printemps jusqu'à l'automne ; les rhizomes monopolisent le sol et ses ressources. En empêchant tout autre végétal de pousser, les Renouées bloquent littéralement l'évolution naturelle des formations végétales en place. De plus, la « biodiversité faunistique » étant directement liée à la « biodiversité floristique », mises à part les espèces animales pouvant se nourrir du pollen des Renouées, les autres sont condamnées à disparaître de ce milieu. On constate donc rapidement une dramatique chute de la biodiversité là où les Renouées s'installent.

En région bruxelloise, la Renouée est en expansion continue depuis cinquante ans. Il est au minimum nécessaire de limiter au minimum leur densité et leur propagation. Mais cela ne sera certainement pas suffisant.

Reconnaître la Renouée du Japon

Une haie de bambou aux larges feuilles, aux petites fleurs blanches formant des grappes tombantes ? Un mur végétal touffu faisant penser à une jungle ? Non, ... c'est la Renouée du Japon !

Les fleurs de la Renouée du Japon apparaissent fin de l'été, sont décoratives (c'est une des raisons de son introduction en Europe). Ce sont de belles grappes de petites fleurs blanches, pleines de vie, car elles attirent abeilles, bourdons et mouches, qui viennent se délecter de son nectar.

La Renouée du Japon (*Fallopia japonica*) est une plante spectaculaire, tant par sa taille (jusqu'à 3m) que par la rapidité de son développement (un peuplement peut progresser de plusieurs mètres par an) et sa croissance à vue d'œil, plusieurs centimètres par jour !

C'est une plante vivace, dont les parties aériennes meurent chaque année dès les premières gelées. Les parties souterraines de la plante (rhizomes et racines) passent l'hiver au repos. Ce sont ces vigoureux rhizomes, sortes de tiges souterraines qui lui permettent de s'étendre rapidement tant en profondeur qu'en longueur, colonisant tout le sous-sol. Ces rhizomes produisent de nouveaux bourgeons chaque printemps.

Un morceau de rhizome de quelques centimètres, abandonné sur le sol ou après transport et dépôt de terres contaminées, suffit au développement

rapide d'une nouvelle colonie de plusieurs m² après quelques années.

Les tiges segmentées, qui peuvent atteindre 3 mètres de hauteur dès le mois de juin, et 2 cm d'épaisseur, sont creuses et cassantes. Elles sont de couleur verte piquetée de petites taches rougeâtres. Les grandes feuilles vertes (15 à 20 cm), alternent le long de la tige et ont une forme ovale à triangulaire, qui évoque celle d'un cœur allongé. Leur taille est d'environ 15 cm (jusqu'à 20 cm). La Renouée du Japon se présente sous forme de fourrés denses et impénétrables.

Un envahisseur qui a échappé à tout contrôle

Originaire de l'est de l'Asie (Chine, Taiwan, Japon), où elle est une des premières plantes à coloniser les sols volcaniques après éruption, la Renouée du Japon s'est acclimatée à toutes sortes d'habitats grâce à ses formidables facultés d'adaptation et sa résistance à l'air et aux sols pollués. Introduite au XIX^{ème} siècle dans différents jardins botaniques d'Europe, elle s'est rapidement " échappée " et s'est propagée par les travaux routiers et le déplacement de terres contaminées sur le continent, en suivant les axes routiers, les voies ferrées, les canaux et les rivières, pour aboutir dans les terrains vagues, les terrains industriels, etc. De là, elle a progressivement colonisé les forêts, talus, marais et autres biotopes naturels.

Elle est largement naturalisée en Belgique sur des sols pauvres en calcaire, sur les berges des rivières, dans les terrains vagues et en lisières forestières. En maints endroits, elle a supplanté la végétation indigène, qui a disparu. Elle semble apprécier les sols pollués riches en minéraux. C'est le cas des différentes stations de *Fallopia* au Kauwberg.



La lutte contre la Renouée

La Renouée est un adversaire coriace. Deux solutions efficaces existent à ce jour, l'une et l'autre permettant d'arrêter l'invasion et même de faire disparaître l'espèce à long terme (de plusieurs années jusqu'à 10 ans, variant selon le milieu et la vitalité initiale des peuplements).

La première méthode a été, entre autres, expérimentée par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (ex-IBGE, devenu « Bruxelles-Environnement ») dans les réserves naturelles. Elle consiste à arracher manuellement les plantes deux fois par an : une première fois, vers la mi-juin peu

avant le pic de végétation, et une deuxième fois, début octobre après la repousse. Les plantes arrachées doivent être soigneusement laissées sur le lieu de l'arrachage en tas compacts pour éviter tout risque de dispersion. Cette méthode a permis de stabiliser les peuplements existants et, après 3 à 5 ans, d'épuiser

et faire disparaître quelques peuplements à faible vitalité (notamment, en sous-bois). Elle est aussi pratiquée, avec d'excellents résultats, par les Amis du Scheutbos à Molenbeek, qui gèrent efficacement, par arrachage manuel toutes les 3 semaines. Les premiers résultats sont spectaculaires, puisque, au bout de deux ans, les premières stations traitées ont quasi disparu, cédant la place à la végétation indigène : ronces, prêles, benoîtes, épilobes, lierre, chêne,...

Cette gestion par arrachage est intéressante lorsque l'on doit faire face à des populations importantes. Il faut la répéter chaque année jusqu'à disparition complète de la plante, ce qui peut prendre une dizaine d'années. Pour que l'épuisement de la plante soit plus rapide, on peut procéder à un arrachage à fréquence plus élevée, par exemple, une fois par mois, toujours en veillant à laisser les plantes extirpées sur place. Cette méthode est parfaitement réalisable sur de petites surfaces, par exemple dans les jardins et les parcs, et sera d'autant plus efficace que le peuplement est au départ peu développé. Elle doit aussi être répétée d'année en année jusqu'à disparition complète de la plante.

L'autre méthode que « SOS Kauwberg-Uccle Natura » ne recommande évidemment pas, est l'utilisation des pesticides, par traitement herbicides spécifiques, principalement le Roundup (glyphosate). La législation bruxelloise interdisant l'utilisation de pesticides dans les espaces publics, cette technique n'est pas utilisée.

Au Kauwberg, nous avons fait le choix d'arracher la renouée et de former un tas laissé sur place, sur une bâche formant barrière au bouturage, à l'endroit même où les Renouées se sont dévelop-

pées. Nous ne nous hasardons pas à transporter les fanes et leurs morceaux de rhizomes, ce qui entraînerait leur dissémination ... Nous ne tentons pas plus de les composter, car les fragments de rhizome ne seront pas tous détruits par le compostage et pourront propager la plante là où le composte sera étendu, tout le contraire de l'objectif visé ...

Une alternative au compostage pourrait être d'utiliser la plante dans le cadre d'une bio-méthanisation, mais celle-ci n'est pas encore développée dans la région. Il y aurait en tout cas là une piste à étudier au vu de la matière végétale disponible.

Il faut stopper la dynamique d'invasion

La vitalité et l'agressivité de la Renouée du Japon en font une espèce nuisible à éliminer. Nous recommandons donc fortement aux propriétaires publics et privés et aux entrepreneurs d'éviter d'introduire accidentellement (transport de terres) ou volontairement (pour l'ornement) cette espèce, et de mettre en œuvre les moyens de lutte proposés dans cet article.

Cette gestion est indispensable, car il s'agit en effet de protection et de conservation de patrimoine naturel et paysager et donc de la qualité de notre environnement en général.

L'avenir

Sans intervention de chacun, particuliers, associations, collectivités, pouvoirs publics, etc., l'expansion se poursuivra inexorablement. Pour venir à bout de cette invasive, un arrêté régional sera nécessaire afin d'obliger à la gestion des Renouées du Japon tant par les propriétaires publics que privés. Il impliquera un budget régional d'aide à la lutte. Mais il faut aussi que « Bruxelles-Environnement » montre l'exemple et fasse la chasse à la Renouée sur ses propriétés

Quelques lieux ucclois envahis par la Renouée du Japon

Plusieurs lieux sont des terrains publics, régionaux ou communaux, pour lesquels une gestion adaptée pourrait être entreprise par les services verts compétents, avec des emplois à la clef. D'autres sont des espaces et propriétés privées :

- Vallée de Saint-Job : très présente à partir du plateau Avijl, la plante devient réellement envahissante entre l'av. Dolez et le pont de Calevoet ;
- Kauwberg (chée de Saint-Job, le long du chemin de fer, au bord du chemin 36 près de l'av. Dolez) et à proximité (chemin des Pâturins) ;
- Plateau Engeland, le long du cimetière, le long du chemin du Puits et du chemin de fer, en bordure du Kriekenput ;
- Vallée de l'Ukkelbeek: avenue De Fré, environs de la piscine Longchamp et de la Ferme Rose (où elle constitue l'espèce botanique dominante...), talus est du Crabbegat, rue Kamerdelle ;
- Keyenbempt : le long de la promenade verte au Bourdon
- Rond-point de Stalle, promenade verte le long du Zandbeek, aux alentours d'Uccle-Sport et de l'Institut horticole.

Si d'autres lieux que nous n'avons pas répertoriés, vous sont connus, veuillez nous le faire savoir pour que nous transmettions l'information aux personnes pouvant agir pour gérer et contenir le développement de la plante, afin d'éviter toute nouvelle propagation.

Marc DE BROUWER,
administrateur

LETTRES DE LECTEURS

Ci-après une réflexion de Madame Jocelyne MASCAUX d'Uccle, concernant un article paru le 13 avril 2009 dans La Libre Belgique :

Réflexion sur le stationnement illicite dans la Région bruxelloise, et comment y remédier

L'Association des Villes et Communes de la Région bruxelloise a décidé de passer à l'action pour une protection plus efficace des zones de chargement et déchargement en transformant l'amende, rarement infligée aux contrevenants, en une taxe communale équivalente confiée aux stewards communaux.

L'idée est sans doute bonne, car les agents communaux seront plus motivés pour taxer les automobilistes en stationnement gênant, que ne l'est actuellement la police, laquelle a beaucoup d'autres tâches.

Pourquoi ne pas étendre cette bonne initiative au stationnement illicite et incivique sur les trottoirs ? Non seulement ce parking sauvage met en danger les piétons et autres usagers faibles, nuit à l'esthétique des rues qui perdent ainsi leur aspect convivial, mais ces voitures défoncent les trottoirs, lesquels sont réparés aux frais de la commune, c'est-à-dire les contribuables.

Il serait donc judicieux et juste que cette incivilité fort répandue soit sanctionnée d'une taxe communale au même titre que le stationnement sur les zones de chargement.

En effet, si la Commune est responsable de la mobilité automobile sur son territoire, elle est aussi responsable de celle des piétons gênés ou mis en danger par des automobilistes inciviques et méprisants des autres.

NDLR : Il y a lieu de faire remarquer que la réparation des trottoirs, dans les cas cités, est à charge du riverain concerné, et non à celle de la Commune !

Monsieur M.-L. VAN DAM d'Uccle a écrit le 7 mai 2009 à notre administrateur, X. RETAILLEAU, suite à son article « La mobilité durable », paru en notre numéro 59. Ci-après copie de sa lettre.

Monsieur,

Je vous adresse ce courrier simplement pour vous témoigner ma totale adhésion aux arguments de votre article susvisé. Quand vous écrivez « *Le bon sens n'est pas de croire que la prolongation du métro va permettre la fin des nuisances automobiles* », je suis complètement en phase avec vous.

Mes priorités se trouvent être les vôtres : développer le RER et augmenter toutes les sortes de transport en commun de surface.

Quand j'entends que le Ministre Pascal SMET projette d'étendre encore notre réseau souterrain de transport public, je crie casse-cou. Oublierait-il que nous allons au-devant d'une récession, que nombre d'allocataires sociaux crient famine, que la croissance ne sera plus ce qu'elle était et que le déficit budgétaire va à nouveau se creuser ?

Comme vous, je suis partisan d'améliorer les transports de surface qui sont loin d'être performants. Exemple : le tronçonnage des lignes n'a apporté que des désagréments et n'a en rien modifié le respect des horaires. Si encore les transits se faisaient en douceur, mais c'est plutôt le contraire.

J'ai lu par ailleurs dans le dernier numéro du magazine « Le Wolvendael », que la SNCB aurait l'intention de faire dévier le futur RER vers la gare de l'Ouest et non plus vers la gare du Midi. Si l'on veut désengorger Bruxelles, voilà bien une décision à ne pas prendre. Je suis moi-même un familier de cette ligne et je peux vous assurer qu'elle constitue un outil privilégié à la disposition des Bruxellois pour qu'ils donnent la préférence au train plutôt qu'à la voiture. Où allons-nous si, demain, le RER desservira Bruxelles par la tangente et plus par le centre ?

Je livre ces considérations à vos réflexions et vous présente, Monsieur,...

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 Uccle

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

Plateau Engeland-Puits

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

Protection et avenir d'Avijl

Stéphane DAVIDTS,
tél. (B, direct) : 02.373.57.01
E-mail : stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

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

"ASBL OXY 15, Mon quartier, Ma vie",

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

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

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.cmee@swing.be

Président honoraire

Paul ANTOINE – av. J. & P. Carsoel 34, 1180

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

Georges INGBER – av d'Andrimont 5, 1180
tél. : 02.374.95.83 – georges.ingber@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

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

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

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.

