

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 101 septembre 2019

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl N° d'entreprise 418.110.283
Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle
www.acqu.be

S O M M A I R E

• CHANGEMENT DE PRESIDENCE	2	• LA MOBILITÉ À BRUXELLES	6
• SOLIDARITE ET CITOYENNETE RESPONSABLE	3	• PLAIDOYER POUR UNE NOUVELLE ALLIANCE DE LA NATURE EN VILLE	10
• LE FLANC ORIENTAL, BOISÉ, D'UCCLE ET SES PMR, PIÉTONS, CYCLISTES	4	• LES BOUCHONS EN LIEGE SE RECYCLENT	15



CHANGEMENT DE PRESIDENCE

L'ACQU a 45 ans ... et Bernard JOURET, notre président, y est remarquablement actif depuis les débuts !

C'est dire quelle connaissance accumulée il a de notre secteur d'activité, de notre association, ainsi que des divers acteurs qui oeuvrent depuis des décennies pour un développement harmonieux de notre environnement ucclois.

Il a présidé notre association pendant de longues années, d'abord en alternance avec Paul ANTOINE, notre mentor à tous, puis de façon ininterrompue depuis une quinzaine d'années.

Il a maintenant décidé de passer la main, de céder la présidence, tout en restant administrateur. Et pour le remercier, le C.A. a décidé de le nommer Président d'Honneur de notre association.

Pour le remplacer, le choix du C.A. de l'ACQU s'est porté sur Michel DEVRIESE, administrateur depuis une dizaine d'années et qui connaît bien notre secteur d'activité.

Bonne route, Capitaine !

D.R.

Lorsqu'il a été question pour moi d'endosser la responsabilité de la Présidence de l'ACQU et la succession de Bernard JOURET, il m'a fallu quelque peu réfléchir. Mais quelques secondes suffirent car c'est une évidence que de se mettre au service d'une association aussi unique et dont l'apport est indéniable.

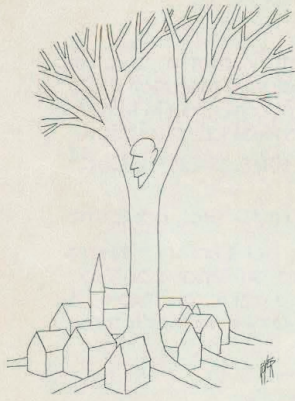
Être Président, c'est surtout accompagner une équipe et favoriser les actions de ses forces vives. L'ACQU fédère en son sein des Comités de quartier qui en sont membres. Mais l'ACQU représente bien plus que la seule juxtaposition de ceux-ci.

Je veillerai à ce que l'ACQU poursuive son travail d'éducation permanente pour des Uccloises et Ucclois toujours plus citoyens. Citoyens de leur Commune et ... du Monde.



Notre nouveau président au travail!

Michel Devriese



BELGIQUE-BELGIE
PP
BRUXELLES BRUSSEL X
10/1570

NOUVELLES DE L'ACQU

n° 4 - septembre 1992

Publication trimestrielle de l'Association des Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl

Ed. resp.: B. Jouret, av. de la Chênaie 79c, 1180 Uccle

Bureau de dépôt: Bxl X - Tirage 4.000 ex.

SOLIDARITE ET CITOYENNETE RESPONSABLE

Nouvelles de l'ACQU n°4-septembre 1992

AVANT-PROPOS

Ce n°4 a pour thème la SOLIDARITE.

Georges Ingber analyse ci-après le problème des droits et devoirs du citoyen. Il précise l'environnement éthique dans lequel l'ACQU puise sa volonté et sa légitimité.

Franz Wolff-Cammaerts, quant à lui, infatigable défenseur des comités de quartier et de l'intérêt général, a réalisé récemment une étude exemplaire sur les problèmes de circulation dans son quartier, le Fond'Roy à Uccle. Ce travail, qui a reçu un chaleureux accueil à la Ligue des familles d'Uccle, montre combien le « local » est intimement lié au « général » et qu'aucune solution satisfaisante à nos problèmes de circulation de quartier ne peut être trouvée sans stratégie globale. Je voudrais au préalable dire quelques mots à propos du **besoin de solidarité** :

Ceux qui pratiquent des métiers dits « de solidarité » (infirmières, assistantes sociales, enseignants, ...etc.) ont le sentiment d'être mésestimés par une société qui fait si peu cas de ceux qui ont pour mission de se consacrer aux autres. Il en résulte le déclin de ces vocations altruistes, voire l'abandon de ces métiers en cours de vie professionnelle.

Dans ce même ordre d'idées, l'ACQU déplore chez trop de nos dirigeants politiques un manque flagrant de respect à l'égard de bénévoles qui consacrent beaucoup de leur temps à la défense d'un environnement social, économique et écologique de qualité. Nous ne contestons pas le rôle des hommes politiques. Ils sont élus et c'est effectivement à eux que revient le pouvoir de décision. Mais la démocratie est l'expression de vues contradictoires et les élus devraient plutôt se réjouir du dynamisme des « contradicteurs d'élus ». Reconnaître ceux-ci loyalement et « jouer le jeu » engendrerait certes chez les électeurs plus de citoyenneté responsable et de convivialité. On est loin du compte !

Or, il ne peut y avoir de bon aménagement du territoire sans la participation des habitants à la gestion de leur milieu de vie. De même, lorsque les habitants d'une ville manquent d'esprit de solidarité (c'est-à-dire, **ne pensent pas aux autres**), cette attitude engendre inévitablement : saleté dans les quartiers ; parking sauvage (et destructeur) sur les trottoirs ; non-respect généralisé du Code de la route ; rejet des eaux usées dans le ruisseau du coin, voire dans la rue elle-même ; ignorance volontaire de la nécessité impérieuse de trier nos déchets ; utilisation privée d'herbicides dangereux, destruction des arbres ou d'espaces verts de grande qualité

biologique, ; arrogance d'un nombre croissant d'individus envers les plus faibles (notamment, les piétons et cyclistes) ; indifférence aux autres, égoïsme matérialiste...etc.

Le citoyen a des droits, certes, mais aussi des devoirs !

En matière de mobilité individuelle, par exemple, nous disons « oui » à la voiture, mais « oui » aussi aux autres moyens de se déplacer. L'espace est **à partager** ! C'est pourquoi, nous luttons notamment pour un transport public efficace depuis la rue de Stalle jusqu'à la place Louise, ou pour le RER sur la ligne 26. Il y va de l'intérêt général de notre ville et de la qualité de vie **pour tous**.

Face aux défis qui nous attendent, il faut « recycler » les mentalités et les comportements. Il faut oser dire que la ville de demain fonctionnera tout différemment de celle d'aujourd'hui, bientôt frappée d'asphyxie.

Nous regrettons donc qu'il n'y ait pas au niveau de notre commune une volonté de promouvoir des aménagements intégrés **dans une perspective globale**, un plan général de circulation accompagné d'un vrai débat explicatif. C'est le contraire qui se passe : on prend des mesures locales au coup par coup ; ce qui provoque fatalement incompréhension et oppositions en tous genres, et accroît la méfiance.

Il est temps d'inaugurer une véritable politique d'information et de dialogue privilégiant **l'intérêt général**, c'est-à-dire solidarité et convivialité.

Notre vie urbaine doit se construire sur ces idéaux. Si l'on ne respecte pas ces éléments indispensables au jeu démocratique, nous entrerons dans une ère de violence de toutes sortes où prévaudra le droit des plus forts.

Une chose est sûre : le « chacun pour soi » est suicidaire, qu'il y ait Europe ou pas. Le thème de la citoyenneté, si cher aujourd'hui à nos hommes politiques, doit s'élaborer et se gérer quotidiennement sur le terrain. Sinon les discours ne seront jamais que démagogie.

Bernard Jouret, président

PS. : puissent tous ceux qui liront ces textes exprimer leur avis : court ou long, positif ou négatif, celui-ci est sollicité car il contribuera à améliorer notre réflexion et nos actions futures. Merci d'avance.

LE FLANC ORIENTAL, BOISÉ, D'UCCLE ET SES PMR, PIÉTONS, CYCLISTES

A. LE BOIS DE LA CAMBRE, GÉRÉ PAR LA VILLE

Le paysagiste Keilig (1) aménagea le bois pour les piétons, cavaliers et attelages y dépassant sans doute rarement le trot. Il n'avait pas prévu sa transformation en circuit automobile et encore moins le récent regain du vélo et la promotion de la marche à pied au profit de la fluidité du trafic et de la santé.

La hantise des personnes à mobilité réduite (PMR), piétons et cyclistes : les voitures y dépassent largement le trot, emboutissant régulièrement les blocs de bétons et amenant à l'interdiction du parcage dans les virages.

Cette barrière, longue de deux km entre l'avenue Louise à la drève de Lorraine, angoisse les non-motorisés de divers quartiers de Bruxelles, Ixelles et Uccle.

Le 1^{er} Plan régional de Développement (PRD, 1995 bientôt un ¼ de siècle) traçait des itinéraires cyclables régionaux (ICR), et souhaitait que les communes les complètent par des ICC. Au bois,

ni ces ICR promis (2), ni les ICC souhaités n'ont été réalisés à ce jour.

Vers 2004-2006, la crue automobile provoqua diverses initiatives. À Uccle, le Plan communal de Mobilité prévoit, outre les ICR promis par la Région, des ICC (3) menant au bois et signale même deux Voies Vertes promues par l'IBGE (4).

À Bruxelles-Ville, le bois de la Cambre, mal entretenu et subissant les assauts du trafic, fait l'objet d'une enquête publique. Des sections du GRACQ, dont celle d'Uccle, remettent des propositions, comme le projet ICR le prévoit, d'abaissements de trottoirs et – parfois – de boutons poussoirs à des traversées piétonnes mieux réparties entre les chemins joignant ce « 8 » trop rapide. D'autres associations les réclament pour les piétons et PMR (poussettes, chaises roulantes, ...).

Vu la densité de voies, quatre liaisons sont suggérées (5).





Gare aux feuilles
mortes cachant
ce piège.

La restauration par une agence fédérale aurait pu satisfaire ces demandes, mais elle a plutôt produit des résultats déplorables : des chemins ravinés suite à des travaux bâclés et des matériaux inadéquats.

Les doléances récurrentes reçues par le GRACQ régional et par ses sections locales sont répercutées à la Commission vélo de Bruxelles ou aux réunions du Forum du Quartier Louise, organisé par la ville. En mai 2019 encore, un enseignant forestois de l'ULB s'y est plaint du manque de sécurité à la traversée du « circuit ». Voilà qui ne fut pas le dernier à voir notre e-boîte.

Le Plan communal de mobilité bruxellois, PCM (2011) reprend nos demandes (6). Un circuit-vélo de 4,5 km a doublé récemment le circuit automobile. Hourra, les Monuments et Sites l'ont accepté ! Mais, il n'est relié à Roosevelt et Waterloo que par des pertuis sans espace pour le cycliste et rien quant aux traversées Est-Ouest. Cette piste, souvent rétrécie par des autos mal parkées, comporte des pièges tel que l'illustre la photo ci-dessus.

Uccle, Ixelles et Bruxelles, nous dit-on, vont se pencher sur le bois. Qu'elles n'oublient pas les enfants, les femmes enceintes cyclistes ou non, les personnes âgées ou en situation d'handicap qui doivent le traverser.

*Jacques Dekoster
(À suivre : B. La forêt de Soignes)*

(1) Source « Le bois de la Cambre », CRMS, Monuments & Sites http://www.irismonument.be/pdf/fr/1001-bois-cambre-bruxelles-extensions_sud.pdf

P. 7, « le bois de La Cambre s'étend sur 122 hectares 34 ares. Il forme un quadrilatère irrégulier, d'environ 620 m de large sur 2 km de long. »

p. 8, « Dès le départ [1866], Édouard KEILIG prévoit des circulations bien délimitées entre piétons, cavaliers et attelages. En résulte un réseau dense de voies bien séparées les unes des autres, affectant toutes un tracé sinueux et ovoïde.

En 1878-1879, la Ville procède à la dénomination de cette soixantaine d'artères, classées suivant leur affectation en avenue (carrossable, d'une largeur de 20 m et dotée de trottoirs), en allée (de 4 m, cavalière et piétonne), en chemin et en sentier (piétons, de moins de 4 m). »

(2) L'ICR-Rocade-B entre Montjoie et Jeanne, L'ICR-MM entre Montana et Emile Duray.

(3) [a] Brugmann/Piscine/Langeveld/Waterloo-Bib' [b] Observatoire/Vert-Chasseur/Oiseleurs.

(4) Devenue Bruxelles Environnement, et ces Voies vertes sont devenues les itinéraires RER-vélo des lignes ferrées 26 et 124.

(5) Entre Langeveld et Orée ; De Fré (Ukkelbeek) et Boendael ; Vert-Chasseur et Brésil ; Montana et Colombie.

(6) Source : « Plan communal de mobilité de la ville de Bruxelles PHASE 3: Plan d'actions / 24 octobre 2011 » p. 59 : « Aménager les liaisons pour vélos et piétons dans la direction est-ouest, reliant la chaussée de Waterloo à l'avenue F. Roosevelt (ULB notamment).

Sécuriser les traversées de chaussée (feux à bouton poussoir) ; » ...

p. 62 : « Sécuriser les traversées piétonnes + cyclistes est-ouest dans le Bois de la Cambre »

LA MOBILITÉ À BRUXELLES

Trop souvent, les études sur la mobilité ne prennent pas en compte un principe essentiel : la mobilité ne doit pas être considérée comme un but en soi, mais bien comme un moyen d'améliorer notre vie quotidienne.

En d'autres termes, il faut éviter qu'une priorité donnée à un mode quelconque de déplacement n'induisse, directement ou indirectement, une dégradation de l'environnement et des conditions de vie. Les vols de nuit en sont un exemple criant. Mais c'est également le cas, à des degrés variables, pour tous les modes de transport mécanisés de surface.

Pour les voitures, évidemment. Mais aussi pour les transports en commun, à commencer par le tram, trop souvent présenté comme une solution de choix.

Or, pour qu'une ligne de tram soit performante, il faut nécessairement qu'elle soit implantée en site propre, et prioritaire non seulement vis-à-vis des automobilistes mais aussi vis-à-vis des piétons, cyclistes, etc. En pratique, cela entraîne (trop) souvent une coupure dans le tissu urbain : un exemple, certes extrême, se trouve avenue Van Volxem, à Forest, où des barrières de sécurité, placées de part et d'autre du site propre du tram, séparent hermétiquement le côté pair du côté impair de l'avenue (sauf aux carrefours munis de feux tricolores), aboutissant à une déstructuration du tissu urbain avoisinant.

C'est sur ces bases qu'il convient d'analyser la problématique de la mobilité à Bruxelles. Si toute amélioration notable passe par une réduction importante de la pression automobile au profit de modalités alternatives, je suis frappé par la timidité

*Avenue Van Volxem à Forest :
barrières de sécurité placées
de part et d'autre du site
propre du tram.*



des pouvoirs publics à mettre en œuvre des solutions peu coûteuses, implantables en quelques mois, ne nécessitant qu'un peu d'imagination, ... et de courage politique.

1. Coordonner les transports en commun : obliger les quatre opérateurs de transports en commun de la Région (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) à coordonner leurs réseaux et leurs horaires et à délivrer des titres de transport uniques valables chez tous indistinctement.

2. Augmenter la fréquence et la rapidité des transports en commun.

Accorder systématiquement une priorité inconditionnelle aux trams circulant en site propre à tous les carrefours munis de feux tricolores ; Augmenter l'offre de transports en commun en augmentant la fréquence de certaines lignes de tram (et peut-être aussi de bus) sans devoir investir dans l'achat de matériel supplémentaire, en aménageant à leurs terminus un local où le machiniste pourrait se poser pendant son temps de repos. La fréquence est un élément primordial dans un domaine où l'offre conditionne en bonne partie la demande.

À titre d'exemple, le temps normal d'immobilisation du tram 92 à son terminus du Fort Jaco (et

aussi à l'autre terminus à Schaerbeek) est de 15 minutes, réduit à 7 minutes aux heures de pointe. Certes, les machinistes ont besoin de ce repos, tant pour eux-mêmes que pour la sécurité des voyageurs, mais peut-être pas les machines.

Cela permettrait de faire repartir chaque véhicule immédiatement après son arrivée, le conducteur d'un véhicule précédent reprenant les commandes à l'issue de son temps de repos, ce qui impliquerait évidemment l'engagement de personnel supplémentaire, mais ce ne serait peut-être pas une si mauvaise idée eu égard au taux de chômage à Bruxelles.

3. Réduire la pollution automobile en adaptant la fiscalité :

Adapter la taxe de mise en circulation des véhicules à leur impact environnemental sur la Région, en incluant de multiples facteurs liés à la pollution climatique, sanitaire et environnementale au sens large du terme : impact carbone, émission de substances nocives (à commencer par les particules fines), bruit, encombrement, etc.

Rappelons qu'en Flandre, les performances environnementales du véhicule déterminent le montant de la taxe ;

- Adapter progressivement la taxe annuelle de circulation des véhicules aux mêmes critères environnementaux ;
- Instaurer une taxe kilométrique sur les déplacements dans les secteurs les plus tendus de l'agglomération, en réduisant d'autant les taxes de stationnement. Il est absurde de ne taxer les voitures que lorsqu'elles stationnent et non quand elles roulent, alors que les voitures immobiles ne polluent pas. La mise en œuvre des taxes de stationnement a été rendue possible en son temps par l'installation de parcmètres.

Les techniques actuelles permettraient de taxer certains déplacements en modulant les montants en fonction de multiples critères (secteurs, jours, heures, types de véhicules, profession, etc.). Certes, cela accroîtrait les risques de fichages, mais pas plus que les horodateurs qui enregistrent les numéros des plaques d'immatriculation ou que les abonnements nominatifs aux transports en commun.

4. Sécuriser et encadrer les mobilités douces (vélo, trottinette, etc.).

La situation actuelle est anarchique, source de dangers et de dérives multiples : en pratique, les



Le dernier tronçon de la Chaussée de la Hulpe à Boitsfort, dans le quartier du Coin du Balai, aménagé en rue cyclable. Sensibiliser les automobilistes à une conduite plus conviviale est encore nécessaire pour en permettre le bon usage !

vélos et les trottinettes électriques zigzaguent entre les voitures et/ou entre les piétons, de préférence sans casque, sans respecter les réglementations en vigueur du code de la route, notamment les feux tricolores de signalisation, et en abandonnant les engins en libre service n'importe où et n'importe comment.

Les pseudo-pistes cyclables simplement matérialisées par des marquages au sol dans des artères à grand trafic, où les limitations de vitesse sont trop souvent ignorées par les automobilistes, représentent certes une première étape importante, mais ne constituent malheureusement pas une protection suffisante. Il faudrait :

- Créer partout où c'est possible de véritables pistes cyclables matériellement séparées du trafic automobile ;
- Multiplier les *rues cyclables*. Pour rappel, la *rue cyclable* est une voie dans laquelle la place est insuffisante pour installer une piste cyclable. Les cyclistes y ont priorité absolue sur le trafic automobile, le passage des voitures n'y est autorisé qu'à une vitesse inférieure à 30 km/h. Le dernier tronçon de la chaussée de la Hulpe à Boitsfort, dans le quartier du Coin du Balai, en est un bon exemple : l'étroite chaussée suit, à quelques dizaines de mètres de distance, un tracé parallèle à celui d'une voie à grand trafic, l'avenue de la Foresterie.
- Créer un véritable maillage de pistes et rues cyclables couvrant tout le territoire de la Région ;
- Définir et promulguer d'urgence une réglementation (cohérente sur l'ensemble de la Région) relative à la circulation des trottinettes électriques. Imposer à leurs utilisateurs le port du casque, le respect des feux de signalisation, leur interdire de rouler sur les trottoirs, limiter la vitesse autorisée (à 20 km/h ?).
- Créer pour les vélos, trottinettes, etc. des zones de stationnement obligatoires clairement délimitées (comme la ville de Paris vient de le décider) ;
- Faire respecter rigoureusement par les cyclistes et utilisateurs de trottinettes électriques les réglementations du code de la route qui les concernent.
- Définir et promulguer des dispositions légales (assurance obligatoire ?) en vue de garantir que les victimes d'accidents causés par les vélos et trottinettes électriques soient correctement indemnisées.

5. Prévoir des délais courts d'achèvement dans tous les appels d'offres pour les travaux d'aménagement des voiries, et les faire rigoureusement respecter.

À titre d'exemple, l'aménagement du boulevard de la Woluwe sur une longueur de 2 km entre le musée du tram et Roodebeek a pris 3 ans !

De toute évidence cependant, des investissements lourds seront néanmoins nécessaires, afin de développer des moyens de transport de haute capacité, fiables et rapides, tram en site propre ou métro. Il est clair que la solution idéale sera une combinaison des deux, à déterminer en fonction d'un ensemble complexe de critères, tant techniques que politiques et budgétaires.

Je n'ai certainement pas la compétence pour décider s'il faut dans l'immédiat un métro pour Uccle, et encore moins pour en déterminer le tracé. Je me limiterai donc à quelques réflexions d'ordre général.

- Le choix du métro ne constitue en rien un soutien du tout à l'automobile. Ce ne serait vrai que si les espaces ainsi libérés en surface étaient aménagés au profit de la circulation automobile. Il n'en est évidemment pas question. L'espace dégagé en surface par des lignes de métro devra être reconverti de manière irréversible en espace vert piétonnier et/ou en voie cyclable. Il n'est pas inutile de rappeler que pendant des décennies, c'est bien la mise en site propre de lignes de tram qui a entraîné la disparition d'espaces piétonniers arborés tout en facilitant le trafic automobile, comme on peut encore le constater aujourd'hui avenue Louise, avenue Churchill, avenue de Tervuren, boulevard Général Jacques, Il y a à peine une dizaine d'années, avait germé le projet d'aménager une ligne de tram en site propre avenue F.D. Roosevelt, en détruisant la superbe pelouse centrale, et en se gardant bien d'empiéter sur la circulation automobile.
- Prévisions de trafic. Je reste dubitatif quant aux prévisions de trafic du métro à Bruxelles, telles qu'elles ressortent des études réalisées. Au risque de me répéter, je suis persuadé que dans ce domaine, c'est le plus souvent l'offre qui crée la demande, et non l'inverse, Rappelons qu'en 1987, lorsque la création d'une ligne à grande vitesse entre Paris et Bruxelles avait été décidée, 6 TEE assuraient quotidiennement la liaison dans chaque sens

en 2h30 environ. Aujourd'hui, plus de 20 Thalys circulent quotidiennement dans chaque sens en moins de 1h30. Je doute fort qu'une augmentation aussi considérable du trafic avait réellement été anticipée il y a plus de 30 ans.

- Impact du métro sur la circulation automobile. Une étude prédit que le métro Sud ne permettrait que 0,55% de réduction des km parcourus par an à Bruxelles. Outre l'imprécision inhérente à un tel calcul prévisionnel, ce critère n'est guère pertinent. C'est comme si on déterminait l'impact du TGV Paris-Lille sur la circulation automobile, non pas entre ces deux villes, mais sur l'ensemble de toutes les autoroutes, routes nationales et routes départementales de France !
- Confort. Un métro bien conçu offre la possibilité d'améliorer notablement confort et sécurité : escalators, ascenseurs, portes palières sur les quais, accessibilité en chaise roulante, etc. Les distances séparant les stations de métro sont un faux problème : elles dépendent essentiellement d'un arbitrage entre l'objectif de rapidité et le souci de proximité (et accessoirement du coût propre à la station). À titre d'illustration, la distance moyenne entre deux arrêts est de 618 mètres sur la ligne de métro

5 et de 352 mètres sur la ligne de tram 92, ce qui signifie que le métro entraîne en moyenne une augmentation maximale de moins de 150 mètres des distances à parcourir à pied.

- Capacité. Le métro permet une fréquence très élevée, jusqu'à un train toutes les 90 secondes, ce qui est impossible avec un pré-métro.
- Délais de livraison. C'est une question de volonté et de moyens mis en œuvre : comme l'indiquait *Le Monde* ce 30 avril, la livraison des 200 km du Grand Paris Express (métro circulaire autour du grand Paris), dont la construction vient de débuter, est prévue pour 2030. Mais 15 tunneliers seront simultanément à l'ouvrage, jusqu'à 50 mètres de profondeur ...
- Vision à long terme. Il faut se garder d'avoir l'œil braqué sur des objectifs immédiats. Privilégions une vision à long terme !

Georges Copinschi



Une coordination des transports en commun est plus que nécessaire.

PLAIDOYER POUR UNE NOUVELLE ALLIANCE DE LA NATURE EN VILLE

QUEL SENS DONNE-T-ON AU MOT « NATURE » ... ?

Lorsque nous employons le mot « nature », qu'entend-on par cela ?

Voici, de façon caricaturale, différentes perceptions qu'on peut en avoir.

L'occasion de réfléchir à notre propre perception.

- Le citoyen lambda considère que la nature c'est tout ce qui est vert : les parcs, les zoos, les prairies, les bois, alors que la nature c'est ce qui vit, que ce soit façonné par l'homme ou non.
- Le consommateur, dans la société du même nom, ne voit dans la nature que ce qu'il peut exploiter, utiliser à ses propres fins. La nature est une ressource qui est à sa disposition et que l'homme peut consommer à sa guise, presque sans limite jusqu'à son épuisement total. Par ses achats guidés par la publicité, il participe inconsciemment à la destruction de la nature (agriculture intensive, déforestation, ...)
- Le sportif voit dans la nature un environnement vert qui lui offre des possibilités d'exercer ses qualités athlétiques de coureur, de grimpeur (dans les arbres, sur les falaises), de sauteur en parapente, de kayakiste, etc. Il se rapproche du précédent par une vision assez consumériste de la nature.
- L'urbaniste aménageur du territoire, voit la nature comme un élément qui agrmente les paysages et permet des perspectives visuelles. Pour lui, la nature est trop souvent synonyme de parcs, d'espaces verts, de paysages, etc.
- Le citadin ne connaît souvent qu'une nature domestiquée, jardinée, transformée, bien ordonnée et rassurante. Elle lui apporte un sentiment de quiétude et de bien-être.
- Le bobo aime la nature et voit dans celle-ci une source de plaisirs, de loisirs, d'inspiration, de détente. La nature est un environnement important pour lui ; il considère qu'il faut la protéger, mais sans qu'il ne soit pleinement conscient de la réalité de sa complexité biologique. Il est tenté par un retour à la nature, entendant par là une prise de distance vis-à-vis du monde technologique, mais en revient

souvent, surpris par une complexité qu'il ne percevait pas.

- Le naturaliste considère la nature comme l'ensemble du réel ignorant les modifications apportées par l'homme, elles-mêmes qualifiées d'artificielles. On peut aussi l'appeler plus simplement la « nature sauvage ».

Cette énumération est loin d'être exhaustive ; il y a aussi l'agriculteur, le chasseur, etc...

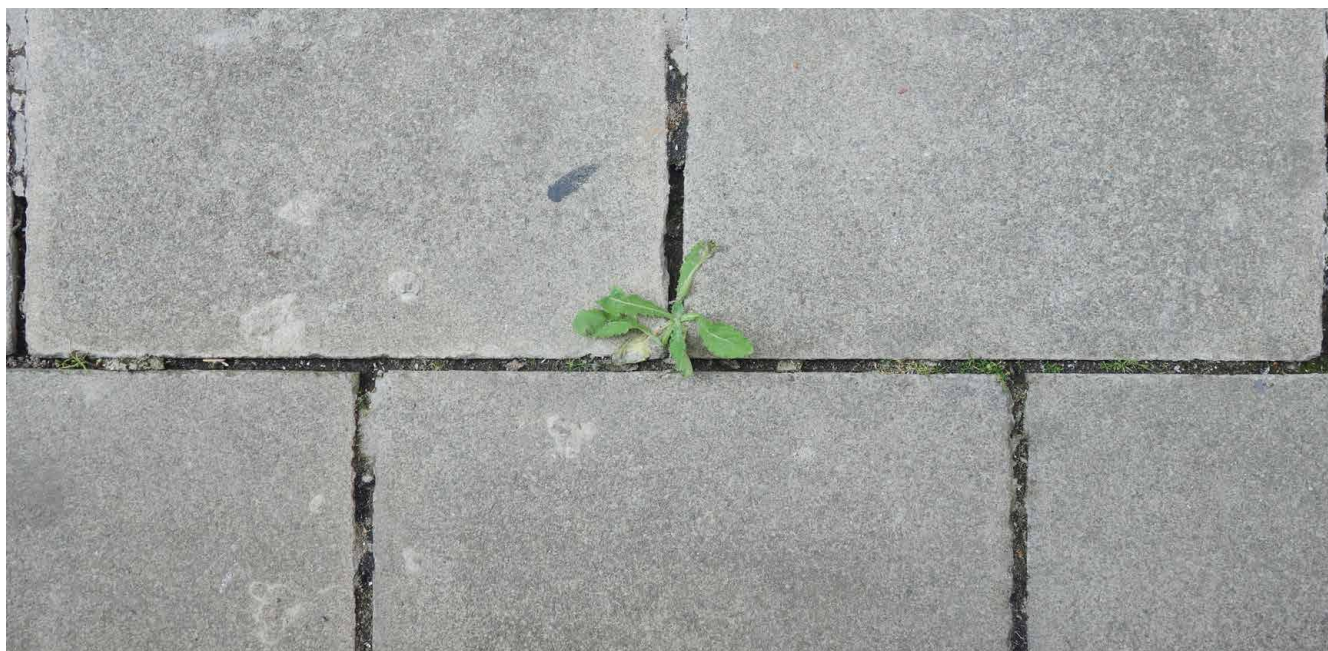
Les visions anthropocentriques qui précèdent s'opposent à celle du naturaliste. En effet, pour le naturaliste, l'approche de la nature est écosystémique (un terme que les sciences humaines, psychologie et sociologie se sont appropriées). Son regard est exigeant car il est conscient qu'il défend une position ferme et tranchée, il ne fait que peu de concessions car chacune de celles-ci peut perturber l'écosystème et entraîner une diminution de la biodiversité. Il est souvent qualifié d'intégriste par ceux qui ont une vision différente de la nature, dans le seul but de stigmatiser son attitude tranchée et de le discréditer. Mais il assume cette étiquette car elle exprime le fait qu'il est au service de la nature avant d'être au service de l'homme et de sa société consumériste. Et surtout il est conscient qu'il fait partie de la nature et que la préserver est indispensable à sa survie.

Quelle place pour la nature en ville ?

Ces différents regards sur la nature m'ont amené à réfléchir à la place de la nature en ville.

Comme la perception de la nature est plurielle, les politiques en faveur de la nature sont à l'image de la perception qu'en ont les décideurs...

Regarder la nature sans anthropocentrisme est difficile car cette approche fait partie d'une éducation dispensée par une société productiviste et consumériste. Cette éducation ne laisse d'ailleurs que peu de place à l'ERE (éducation relative à l'environnement) de sorte que peu de citoyens ont une perception correcte de ce qu'est la nature. Pourtant, comprendre la nature pour elle-même



est une nécessité si nous voulons la protéger et la conserver

Dans l'écosystème urbain, force est de constater que l'homme, pièce du puzzle, agit comme élément fortement perturbateur.

L'homme est-il conscient qu'en provoquant la disparition d'autres espèces par son action directe sur la nature (prédation, destruction des milieux, fragmentation) ou indirectes (pollution, modification de la composition atmosphérique et conséquences climatiques), il s'autodétruit, que s'il fait disparaître la nature qui lui est nécessaire, il disparaîtra avec elle ?

L'homme a occulté la nature sauvage dans la ville.

Au cours du dernier siècle, l'homme a profondément transformé la ville en rendant invisible la nature « sauvage » qu'il a domestiquée afin de la rendre rassurante, ordonnée et sécurisante. La nature lui faisait peur ... ; en réalité il avait peur de lui-même ! La découverte des microbes et la peur des maladies ont eu raison de la nature, dans une vision hygiéniste de celle-ci.

Les herbes ont été qualifiées de « mauvaises » dès lors qu'elles quittaient les prés. Les herbicides, faciles à appliquer étaient là pour les détruire. Les trottoirs et leurs dallages étaient ainsi rendus « propres ». Propres pour l'homme, mais impropres à la vie végétale...

Les pelouses devaient être nettes, bien rases, d'une couleur régulière et uniforme suite à l'apport d'engrais et de l'utilisation de pesticides :

herbicides, fongicides pour protéger l'herbe des rouilles et autres champignons responsables des jaunisses. La chimie faisait le bonheur d'un jardin bien ordonné.

L'homme a pollué la nature de ses déchets.

Les déchets devaient être éloignés de la proximité de l'homme, cachés, brûlés ou enterrés dans des dépotoirs. Jusque dans les années 1950 les déchets ménagers étaient essentiellement minéraux – les cendrées des poêles en constituaient la plus grande part -, ensuite ils se sont enrichis de matières plastiques, de détergents et de nombreuses autres substances produites par la pétrochimie, les rendant de plus en plus polluants.

Avant la création de l'Agglomération Bruxelloise en 1971 et de ses services, chaque commune se chargeait de la récolte des immondices. Les anciennes carrières, des vallons encaissés, ont servi de lieux de décharge.

Ainsi à Uccle la dernière décharge (le *stet* pour les Bruxellois) longeait l'avenue Dolez au Kauwberg, alors que la Commune se débarrassait de ses encombrants en remblayant une carrière au plateau Avijl. Lors des démolitions des bâtiments existants, l'usage était de laisser les décombres sur place de sorte que peintures, riches en métaux lourds et canalisations de plomb polluent encore nos sous-sols. Il a fallu ainsi plusieurs années et le remplacement des terres contaminées aux métaux lourds pour aménager les potagers du Keyenbempt le long de la chaussée de Drogenbos.

Ailleurs, on a préféré créer des bacs en hauteur pour y cultiver...

Les ruisseaux ont servi à évacuer les déchets, non seulement ceux liés aux excréments organiques humaines, mais aussi chimiques. Les ruisseaux et rivières devenus nauséabonds, vecteurs de maladies ont été transformés en égouts et enterrés. Le mouvement hygiéniste a ainsi conduit au voûtement des ruisseaux alors que les raccordements des fosses septiques à ceux-ci se sont poursuivis jusque dans les années 1970 et qu'enfin la perception d'une action négative sur l'environnement voie le jour et soit suivie de la prise de conscience des réalités de l'écologie.

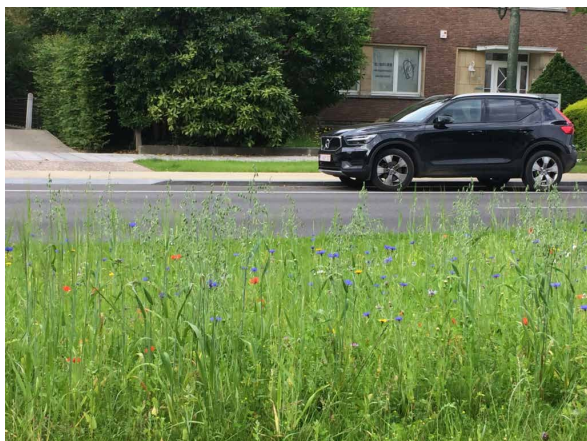
L'homme a remplacé la nature sauvage dans la ville par une nature artificielle.

Le besoin de nature, symbole de nourriture provenant de nos ancêtres chasseurs et cueilleurs ou des premiers cultivateurs est enfoui dans la mémoire instinctive du cerveau humain. Tant en ville qu'à la campagne, l'humain se sent mieux physiquement et psychologiquement dans un cadre verdoyant et il recherche ce type d'environnement. Dans l'espace urbain, la nature sauvage a fait place à une nature jardinée, artificielle,

dominée et contrôlée par l'homme. La ville est plantée d'arbres sélectionnés pour leur résistance aux pollutions ou pour leur aspect esthétique ou pratique, les rues et les jardins sont décorés de plantes fleuries, principalement exotiques horticoles peu utiles à notre faune sauvage. Les architectes paysagistes façonnent des jardins bien ordonnés et qui ne laissent pas de place à la nature sauvage et libre.

Pourtant, une flore spontanée riche de plus de deux cents espèces, peut coloniser les joints entre dalles, les bords de murs, les pieds d'arbres en voirie, les toitures, sans compter les plantes des terrains vagues ou de friches. La ville offre un refuge aux plantes opportunistes, tout comme aux animaux (voir le film « *Bruxelles, ville sauvage* » qui traite de ce sujet).

Dans cette perception domestiquée de la nature urbaine, même la forêt de Soignes n'échappe pas totalement à cette appropriation humaine : la hêtraie cathédrale, plantée artificiellement au départ, est une projection mentale d'une nature ordonnée, imposante, quoique rassurante. Gardons - nous de nous réfugier dans une attitude passéiste en feignant d'ignorer que la forêt est un être vivant qui naît, vit et meurt, un milieu qui évolue, se modifie et devra aussi s'adapter aux changements climatiques.



Nature sauvage, nature urbaine ? Entre la prairie fleurie av. Franklin Roosevelt et le bac à fleurs...



L'homme peut rendre sa place à la nature sauvage dans la ville.

L'homme peut limiter ses effets néfastes sur la nature en ayant une approche de l'aménagement de la ville qui crée des conditions pour que la nature puisse s'y développer aux côtés des humains. Mais cela impose à l'homme d'être humble et d'être à l'écoute des autres êtres vivants et de repenser la ville et ses aménagements en laissant de la place à la nature indigène. Partout : dans les cimetières, sur les trottoirs, en façade des maisons, sur les bermes des voiries, les squares et en réintégrant la visibilité de l'eau dans l'espace public.

Il doit revoir certains règlements communaux d'urbanisme, par exemple ceux qui ne permettent pas toujours d'installer une plante grimpante sur sa façade ou encourager l'intégration de cavité de nidification pour les oiseaux (moineaux, martinets, etc.) et pour les chiroptères (chauves-souris) accrochés aux façades ou intégrés dans les toitures.

L'homme doit prendre en compte les changements climatiques liés aux pollutions gazeuses. Les modifications climatiques et environnementales sont tellement rapides qu'elles ne sont pas

sans conséquence sur les facultés d'adaptation des espèces à l'évolution de leur milieu (par exemple l'abondance de nourriture survient avant le retour des oiseaux migrateurs). Les études scientifiques ont montré que plus la diversité des espèces est grande plus elles pourront s'adapter et résister aux modifications climatiques.

N'est-ce pas une évidence de **bannir les pesticides** de la ville, ces poisons qui tuent directement et surtout indirectement ... ?

De nombreuses espèces ont besoin d'eau pour accomplir leur cycle de reproduction : par exemple, le nombre de libellules et batraciens est en lien étroit avec la qualité de leur habitat ; il est par conséquent indispensable d'associer un maillage bleu de qualité au maillage vert.

La lumière en ville, est également une source de pollution pour beaucoup d'espèces. L'éclairage doit être réfléchi pour limiter ses effets néfastes pour les insectes, les chiroptères. Les insectes nocturnes dont de nombreux papillons de nuit sont attirés par les lampadaires et ne peuvent plus quitter cette source de lumière. Le problème est qu'ils ne se nourrissent et ne se reproduisent plus, ce qui entraîne leur diminution..



Mais l'homme ne doit pas se laisser gagner par le greenwashing ou écoblanchiment ou verdissement de la ville. Les exemples bruxellois ne manquent malheureusement pas :

- **le projet Drohlme** que soutient le Gouvernement de la Région Bruxelloise : un parc d'attraction coloré de vert et prétendument écologique qui transformera une lisière de la Forêt de Soignes et fragilisera celle-ci ;
- **la promenade (dite) verte** a de multiples facettes. Si elle se fait discrète et s'intègre parfois dans certains lieux, elle a aussi par endroits des allures de route de campagne bétonnée et a grignoté des zones vertes à haute valeur biologique. Des projets voudraient y associer des zones de loisir dans des milieux fragiles et sensibles à l'intrusion humaine, faisant passer l'humain avant la protection de la biodiversité ;
- **les belles toitures végétales** sont certainement efficaces pour tamponner les pluies d'orage, mais constituent-elles des biotopes enrichissant pour la biodiversité ? Peut-être qu'à la longue, lorsque des plantes locales amenées par le vent et les oiseaux viendront enrichir la flore, ces pelouses sèches deviendront-elles attractives pour les insectes ;
- **les murs verticaux végétalisés** sont à la mode. Ils demandent une irrigation régulière et technologiquement régulée. Mais ont-ils autant d'intérêt pour la faune qu'un mur envahi de lierre, une des plantes parmi les plus accueillantes et qui se passe de toute forme d'irrigation ?
- une forme à la mode agriculture urbaine est **la culture en bacs surélevés et irrigués**, demandant un entretien presque quotidien. N'est-elle pas en contradiction avec les principes de la permaculture, une agriculture qui tente de s'intégrer à la nature ?

Les cours d'architecture ou d'aménagement du territoire ne devraient-ils pas intégrer la préservation de la biodiversité en évaluant l'impact de certains choix peu judicieux (espèces ornementales peu utiles à la faune sauvage indigène, préservation de la terre arable pour les cultures potagères urbaines en priorité, vergers de fruitiers pour les arbres d'alignement, intégration dans l'architecture d'aménagements favorables à la nidification de certaines espèces d'oiseaux qui se raréfient, ne pas intro-

duire des espèces invasives ...) ? La plupart du temps, le choix des espèces végétales plantées se fait sur des critères esthétiques ou pratiques sans intégration à la vie sauvage indigène. Comment maintenir certaines espèces d'insectes, de papillons, etc... s'ils ne trouvent pas de plantes hôtes où pondre leurs œufs, même si, comme l'ortie, elles ne correspondent pas au goût esthétique humain ?

Conclusion.

La **nature est indispensable à la survie de l'être humain** : l'homme, au centre des écosystèmes, ne dispose que d'une seule planète qu'il continue à appauvrir, à en modifier le climat et peut-être à la détruire ; autrement dit, l'homme risque de faire disparaître sa propre espèce en provoquant son extinction.

Des apiculteurs français ont mis dans la bouche d'Einstein une fausse « vraie » citation qui a fait le tour du web : « *si l'abeille disparaît, l'humanité en a pour quatre ans à vivre* ». L'affirmation est pertinente même si sa paternité est discutable.

Fin 2015, j'entendais la personne interviewée au sujet du climat et la COP21 au JT conclure très justement : « Ce n'est pas la nature qui doit s'adapter à l'homme, c'est l'homme qui doit s'adapter à la nature ». Je la compléteraï de la sorte : « **Ce n'est pas la nature qui doit s'adapter à l'homme, c'est l'homme qui doit s'adapter à la nature, la respecter, la protéger, la favoriser, y compris aussi dans la ville.** »

Marc De Brouwer



LES BOUCHONS EN LIEGE SE RECYCLENT

NE LES JETEZ PAS !

Récupérer et recycler le liège, tel est le défi de l'asbl « *De Vlaspit* » (qui a repris l'asbl « *Le Petit Liège* ») pour l'emploi et l'environnement.

L'écorce du chêne – liège est un matériau naturel peu abondant. Il faut attendre que l'arbre ait environ 40 ans pour avoir une vraie 1^{ère} récolte, et ensuite il faut 10 ans pour que l'écorce se reconstitue.

Jeter les bouchons est donc un énorme gaspillage quand on sait que le liège broyé en granulés peut être recyclé pour ses remarquables propriétés d'**isolant thermique et acoustique** (dans les toitures, les murs, les sols, les plafonds, ...)

2 centimètres de liège isolent du froid aussi bien que 7 cm de bois de pin ou que 43 cm de briques.

Récupérer les bouchons concourt donc d'une part à protéger **l'environnement** et d'autre part à donner **du travail à des personnes peu qualifiées** (chômeurs, handicapés légers, ...)

Pour en savoir plus, consultez le site De Vlaspit (www.recycork.be).

Merci d'amener vos bouchons (en liège naturel et depuis peu en synthétique) à l'une des adresses suivantes :

- Parc du Wolvendael (à 30 m. de l'entrée au carrefour rue Rouge / av. du Wolvendael)
- Liliane Staner, rue des Moutons, 23
- Jacqueline Niffle, av. Bel-Air, 25 (déposer dans le hall d'entrée)
- Galerie de la Bascule, ch. de Waterloo, 715 (entrée intérieure du GB-Carrefour)
- Cécile Charles, av. Wellington, 13
- Denys Ryelandt, av. du Maréchal, 20 A
- Notre Dame des Champs, rue Cavell, 143 (déposer dans le hall d'entrée)
- Collège St Pierre, av. Coghén, 213 (déposer dans le hall d'entrée)
- Espace Photo, place St Job, 32
- 20 / vin sprl, rue Vanderkindre, 478
- Mme Elias, rue du Framboisier, 35 (mardi de 10 à 20 h)

* * * * *



L'Association de Comités de Quartier Ucclois

Les Comités membres effectifs

Andrimont

Georges COPINSCHI, av. d'Andrimont 43
tél. : 02.375.12.87

Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

André STANER, rue des Moutons, 23
02.375 00 52 staner.debvmb@skynet.be

Bosveldweg asbl

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

Calevoet - Bourdon

Didier GOSSET, Dieweg, 20
GSM : 0475.96.13.57
info@calevoet.org - www.calevoet.org

Carrés Pauwels et Stevens

Clara BLAZQUEZ, carré Pauwels 35
tél. : 02.347 39 62 et GSM : 0471.22 14 12
blazquez.clara@live.be

Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE 0477.291.270
chantaldebrauwere@hotmail.com

Fond'Roy, asbl

av. Fond' Roy, 147 - Kathleen STAQUET
GSM : 0477.35 86 86
comite@fondroy.org

Gracq Uccle

Thierry WYNSDAU, av. G. Herinckx 36
GSM : 0498.54.05.90
uccle@gracq.org -www.gracq.org
Groeselenberg
Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73
www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,
av. W. Churchill 39/9 – anys@arcadis.be
www.longchamp-messidor.be

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis 20
tél./fax : 02.376.61.71
yvettelahaut@yahoo.fr

Parc Brugmann

Emmy STRUYVEN,
av. de la Ferme Rose, 12 (b.3)
02.345.71.07
struyven.brochart@gmail.com

Parc Raspail

Bernard ROISIN, rue Victor Allard 31
tél. : 02.534.77.89

Plateau Engeland-Puits

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

Protection et avenir d'Avijl

Catherine TOUSSAINT
(Cf Administrateur) - www.avijl.org

Kinsendael – Kriekenput

Martine DE BECKER, rue des Bigarreux, 34
02. 375 78 88 et 0479.95 17 28
martine.de-becker@basf.com

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, av. Berlaimont 7 à
1160 Bruxelles - tél. (B) : 02.373.57.01
stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

Denys RYELANDT - (Cf Administrateur)

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU
(Cf Administrateur) - www.oxy15.be

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Geleytsbeek 29
Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51
www.kauwberg.be

Uccle n'est pas un long fleuve tranquille (UPFT)

Bertrand CHARLIER, ch. St Job 317
tél. 02.374.90.27

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31
tél. : 02.374.13.53
www.valleedulinkebeek.be

Vivier d'Oie – Place St Job

Kamal CHEHAB, av. du Prince de Ligne, 82
kamalchehab@hotmail.com
tél. : 02.537.39.69

Vanderkindere – Bascule

Christella DI FIORE
Tél. 0479.612 440
comitevdkbascule@gmail.com et
www.comitevdkbascule.com

Bascule - Rivoli

Damien ANGELET rue Stanley, 37 (b.1)
0483. 485 433
damien.angelet@diplobel.fed.be

PERSONNES DE CONTACT

Geleytsbeek

Bernard JOURET
(Cf Administrateur)

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,
chemin de la Truite, 31
02.332.23.99 et 0498.540.560
j.hirschbuhler@gmail.com

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273
tél. (P) : 02.332.22.23
tél. (B) : 02.211.78.53

De Fré – Echevinage

Michel DEVRIESE
(Cf Administrateur)

Observatoire

Eric de BECO, av. de l'Observatoire, 39
02.374.27.44

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'honneur : **BERNARD JOURET**

Président

MICHEL DEVRIESE – av. De Fré 29
tél. : 02.374 85 80 – michel.devriese@skynet.be

Vice-Président

DENYS RYELANDT – av. du Maréchal 20 A
tél. : Bureau 02.375 78 84 – Privé 02.374 97 03

Trésorier

XAVIER RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97
tél. / fax 02.374 32 95 – xavier.retailleau@skynet.be

BERNARD JOURET – av. de la Chênaie 79 C
tél. : 02.375 28 48 – ab.jouret@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67
tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

François GLORIE – av. de Floréal 35
tél. : 02.344.48.88 – info@francoisglorie.be

Pierre GOBLET – rue Edouard Michiels 13
tél. : 02.376.57.02 – pierregoblet@skynet.be

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

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10
GSM : 0498.56 00 12 – ben.maldague@gmail.com

Catherine TOUSSAINT – Montagne de St Job 139
tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

Christian HUBIN – Rue du Repos, 128
tél. : 02.375 15 10 – mireilledemuyter@skynet.be

Susan WILD - rue Benaets, 75
tél. 0477.47.18.17 – susan.e.wild@gmail.com

Chargée de mission :

Florence VANDEN EEDE
florence.acqu@gmail.com
GSM : 0476. 927 980

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable : Michel DEVRIESE

Coordination : Denys RYELANDT

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

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : acqu.asbl@gmail.com

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé
N° de compte de l'ACQU : BE61 3100 7343 1817

La LETTRE est publiée avec le soutien de la
Fédération Wallonie-Bruxelles et de la
Région de Bruxelles-Capitale.