

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 102 décembre 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

• LES TRAVAUX ET AMÉNAGEMENTS DU TERRITOIRE DANS LA VALLÉE DE SAINT-JOB	2	• LA GRANDE DÉSILLUSION	12
• LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA CHAUSSÉE D'ALSEMBERG : QUE NOUS RÉSERVE LE PROJET PROPOSÉ POUR LE TRONÇON STALLE-SEPT BONNIERS ?	6	• LA RÉGION PRÉPARE-T-ELLE UN NOUVEAU CARROUSEL DE PERMIS POUR DROHME ?	14
• « ÉCOLE PLEIN AIR » AU DIEWEG	8	• L'IRSA DEMANDE 110 EMPLACEMENTS DE PARKING EN LISIÈRE DE LA FORÊT DE SOIGNES	16
• DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE : UNE ACTION DE SENSIBILISATION DES QUARTIERS DURABLES « OXY 15 / OXY DURABLE » ET « SAINT-JOB »	11	• LA NUISANCE DES SOUFFLEURS DE FEUILLES	18
		• AVIJL ET SAINT-JOB EN DEUIL	19



LES TRAVAUX ET AMÉNAGEMENTS DU TERRITOIRE DANS LA VALLÉE DE SAINT-JOB

La vallée de Saint-Job est un chantier permanent depuis quelques mois. Tout cela pour la bonne cause de l'environnement et du maillage vert et bleu. Tous ces travaux concourent à la fois à l'amélioration de la biodiversité, à la gestion des eaux pluviales et à la lutte contre les inondations.

La vallée devenue route saturée aux heures de pointes et dont les égouts ne peuvent pas accueillir les quantités importantes d'eau de ruissellement et débordent, occasionnant de nombreux dégâts, va retrouver de la qualité de vie et de l'humanité. Faisons le point sur la situation des travaux fin 2019

Les travaux en attente au pont de Calevoet

L'aménagement du petit square situé sur le trottoir nord de la chaussée de Saint-Job dans le bas de la rue Engeland descendante était annoncé pour le printemps 2019. Avant cela, il a servi de parking temporaire réservé aux riverains qui ne pouvaient se garer chez eux pendant les travaux du jardin de pluie et a abrité la cabane de chantier.

Ce square devrait être aménagé en espace d'infiltration des eaux des toitures des habitations du côté nord de la chaussée et sera planté d'une végétation typique des milieux humides. Cet espace sera agrémenté de bancs et de caillebotis identiques à ceux du Jardin de pluie et du Kinsendaël. Mais il est apparu, lors des premiers travaux du chantier, qu'une importante conduite d'alimenta-

tion électrique d'Elia passait par là et nécessitait de revoir le projet sans toutefois en modifier fondamentalement l'aménagement initialement prévu et la capacité du (voir photo)...

Les travaux qui se terminent : le bassin d'orage et son parking

L'ACQU, représentée par Enguerrand David, Michel Devriese et Marc De Brouwer a été indirectement acteur de la réalisation du bassin d'orage et du report de l'extension du parking face au magasin Séquoia.

En effet, il résulte d'une rencontre à la mi-octobre 2012 entre trois représentants de l'ACQU, le directeur général d'Hydrobru et l'ingénieur responsable des projets de Vivaqua.

Les responsables de l'intercommunale nous ont alors signalé qu'ils ne trouvaient pas d'emplacement idéal pour l'implantation d'un bassin d'orage dans la vallée du Geleytsbeek proche du plateau Avijl. Connaissant les lieux, nous avons pu leur proposer plusieurs emplacements possibles. L'un d'entre eux a été assez rapidement retenu et une semaine plus tard nous avons été tous ensemble sur le terrain.

La suite a été très rapide puisque fin novembre le Conseil Communal a unanimement pris la décision de modifier partiellement le plan particulier d'affectation du sol n° 55 Saint-Job/Benaets pour cause de travaux d'utilité publique, afin



de permettre la réalisation d'un bassin d'orage sous le parking communal, face à l'établissement « Séquoia ».

Le projet de réaménagement du parking situé Chaussée de Saint-Job 643 à 665 venait de recevoir son permis qui a été suspendu afin de réaliser le bassin d'orage et d'introduire une demande de permis à cet effet qui demandait l'agrandissement du parking de 20 à 57 places, la création d'une zone pour bus scolaires, la construction d'un bassin d'orage de 4000m³ et la réalisation de plantations.

Le permis a été donné en 2015 et les travaux du bassin d'orage et de ses raccordements aux égouts venant de la vieille rue du Moulin et de la descente l'av. Dolez se sont terminés l'été 2019. Le chantier du parking et des autres aménagements a débuté en septembre 2019.

le permis initial prévoyait des replantations de haies et d'arbres, notamment de platanes. Il a depuis été réorienté afin de participer à un maillage vert favorable à la diversité par le choix d'une part de plantations en cohérence avec les espèces présentes au Kawberg et d'autre part, d'arbres fruitiers.

Les travaux en cours au Kawberg, au coin de l'avenue Dolez et de la chaussée de Saint-Job

De nombreuses réactions d'inquiétude nous sont parvenues début septembre 2019, lors de l'abattage de nombreux arbres dégagant la perspective vers le pont du chemin de fer. Beaucoup de passants ont cru assister à la réalisation d'un nouveau chantier de constructions d'immeubles dans la vallée de Saint-Job.

Nous les avons rassuré et leurs avons expliqué qu'il s'agissait de la réhabilitation du Geleytsbeek et de la réalisation d'une zone humide favorable à la biodiversité. Les travaux en cours ont fait l'objet d'un permis octroyé en 2016. Un article favorable à ce projet a été publié dans le Kawberg info n°98 de l'automne 2015. Celui-ci peut être téléchargé depuis la page <http://www.kawberg.be/kinfo.pdf.htm>.

Fin des années soixante, la commune d'Uccle a réalisé le collecteur dans le fond de l'avenue Dolez, entre la Vieille Rue du Moulin et la Chaussée de Saint-Job. Les entreprises qui ont finalisé le projet ont eu de nombreuses surprises quant à la nature du sous-sol lorsque les travaux ont été effectués.

La petite histoire locale (les sources écrites scientifiques font défaut, mais les anciens du quartier ont toujours confirmé ce fait) raconte que la nature du terrain, en fond de vallée, était vraiment médiocre, de sorte que les éboulements de terres



La construction du bassin d'orage et du parking



Les travaux en cours au Kawberg, au coin de l'avenue Dolez et de la chaussée de Saint-Job

et les coulées de sable ont entraîné de nombreux problèmes de stabilité des maisons voisines.

A proximité du Kauwberg, la première maison s'est quasi effondrée. La commune d'Uccle, maître d'œuvre (aujourd'hui la compétence de l'égouttage a été transférée à Vivaqua) a alors acheté le terrain formant le coin avenue Dolez – Chaussée de Saint-Job. Pour que celui-ci ait une utilité publique, et vu les débordements d'égouts avenue Dolez et Chaussée de Saint-Job, les gestionnaires de l'époque ont décidé, en 1971, de créer un bassin d'orage à ciel ouvert à cet endroit.

Ainsi ont disparu les potagers et le terrain horticole dans ce coin du Kauwberg.

Lors de ces travaux d'égouttage, la réalisation du bassin à ciel ouvert dans lequel débordaient les égouts a eu pour conséquence la déviation du ruisseau, dirigé vers un moine le connectant au collecteur. Le lit du ruisseau, n'étant plus alimenté, s'est peu à peu comblé et est devenu un fossé entre le bassin d'orage et le pont du chemin de fer. Ce fond du bassin a reçu les débordements des égouts domestiques et ceux de la chaussée avec pour résultat une forte pollution des terres contaminées par rejets domestiques, les hydrocarbures et les métaux lourds liés à la circulation automobile.

Après 1971, le paysage s'est refermé et spontanément boisé, si ce n'est la parcelle le long de la chaussée, sorte de « petit parc » où promener Mirza.

Les aménagements de la zone humide dans le bas du Kauwberg

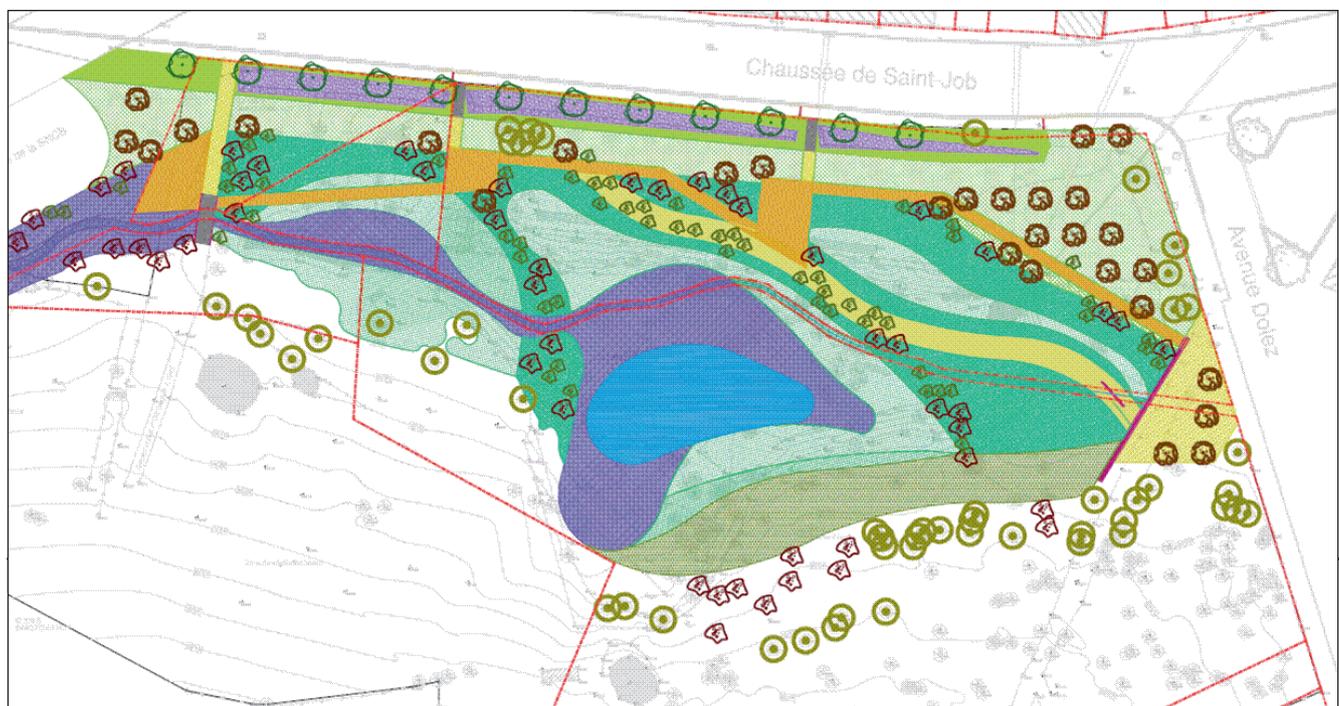
Le projet présenté par la Commune et auquel nous avons été associés via son comité d'accompagnement a pour but : d'assainir les lieux, de lutter contre les inondations, de recréer un lieu riche en biodiversité en ouvrant le paysage et les perspectives et de remettre le Geleytsbeek à ciel ouvert au sein d'une zone humide, et de rendre de la visibilité à l'eau en ville.

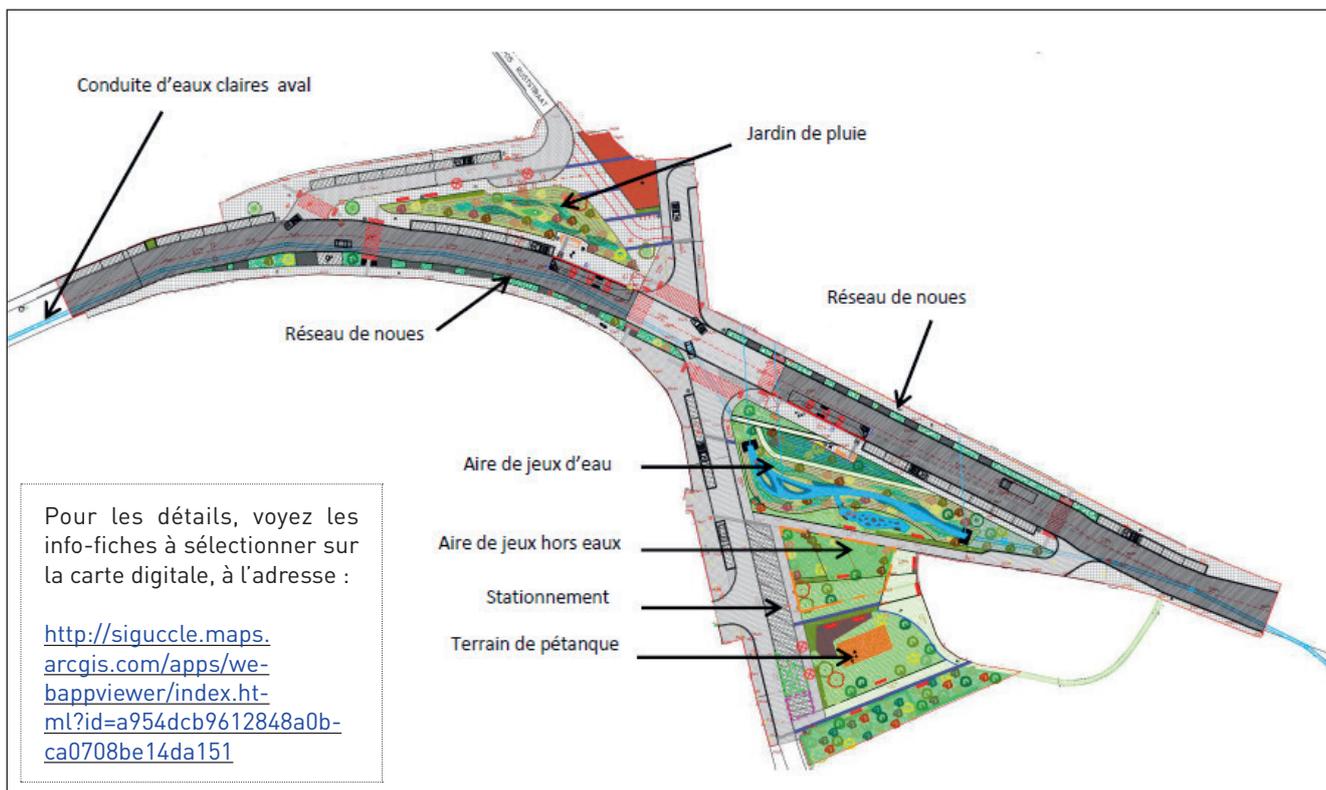
Les aménagements vont augmenter la valeur biologique de cette partie du Kauwberg. La commune d'Uccle n'a pas attendu le rachat du Kauwberg par la Région pour être proactive sur les terrains dont elle est propriétaire !

Le projet a des objectifs d'assainissement et de restauration du ruisseau, consistant à :

- séparer les eaux claires des eaux de voiries (qui s'écoulaient dans le bassin d'orage à ciel ouvert avant d'être envoyées à l'égout) et de les temporiser lors d'orage.
- de reconnecter le Geleytsbeek au pertuis situé sous le point de chemin de fer et de supprimer son rejet à l'égout.
- assurer une grande qualité biotique de la zone humide et de l'étang en l'alimentant avec les eaux suintant des sources et, à terme, les eaux provenant des sources du Geleytsbeek au Parc Fond'Roy.
- recréer un lit du ruisseau et de lui donner une nouvelle visibilité en créant un cheminement piéton en parallèle.

Pour cela, des travaux d'abattages ont dû avoir lieu afin de permettre de retirer les terres polluées par les débordements des égouts et les eaux de voirie ou envahies de Renouée du Japon. L'extraction des terres a surpris plus d'un passant (les riverains ayant été avertis par la Commune) qui ont





cru à des travaux préparatoires pour un nouveau lotissement et au creusement pour réaliser les fondations de nouveaux immeubles...

En fait les terres polluées ont été excavées et seront remplacées par d'autres terres.

L'absence d'une communication claire à ce sujet a ramené les questionnements aux administrateurs de l'ACQU ou de SOS Kauwberg alors qu'un panneau montrant le projet aurait suffi pour apaiser les craintes... Dès 2005 nous avons attiré l'attention sur la nécessité d'une communication tous azimuts !

L'affiche située sous le panneau de chantier à l'angle avec l'avenue Dolez renvoie bien vers une description du projet sur le site de la Commune, mais n'a pas été remarquée par les passants.

Le plan joint (extrait des documents du comité d'accompagnement) donne une idée de la zone après les aménagements : un cheminement arboré en caillebotis (en jaune/brun) longera la zone humide (en violet) et l'étang (en bleu). Le projet définitif n'a subi que peu de modifications.

Les travaux à venir au carrefour Saint-Job/chênaie/Repos

Ceux-ci n'ont pas encore débuté, mais sont annoncés pour le printemps 2020.

Auparavant, un égout a (enfin) été placé rue des pêcheurs, permettant d'assurer une meilleure qualité des eaux du marais du Broek.

De son côté, Vivaqua se devait de rénover le collecteur dans cette zone (des travaux similaires ont déjà eu lieu entre la place et la rue de Wansijn il y a quelques années). C'est un long chantier car toutes les connections des égouts des maisons doivent être remplacées.

Ensuite viendra le réaménagement du carrefour, avec notamment une remise à ciel ouvert du ruisseau et au niveau de l'actuel square au lion, l'aménagement de dispositifs paysagers de gestion des eaux pluviales (réseau de noues), la réalisation d'une aire de jeux d'eau pour visualiser la présence de l'eau ainsi que le placement d'une conduite séparative d'eaux claires pour reconnecter le Geleytsbeek depuis le carrefour Saint-Job/Chênaie/Repos jusqu'au niveau de la rue Hellevelt.

Cette conduite reprendra aussi les eaux descendant du cimetière du Dieweg et celles venant du marais du Broek, du réseau séparatif de l'avenue de la Chênaie, et des sources de la rue Geleytsbeek (image extraite des documents du comité d'accompagnement).

Marc De Brouwer
Administrateur

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA CHAUSSÉE D'ALSEMBERG : QUE NOUS RÉSERVE LE PROJET PROPOSÉ POUR LE TRONÇON STALLE-SEPT BONNIERS ?

Les travaux d'aménagement de la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers étaient à l'enquête jusqu'au 30 octobre.

Leur objectif principal est de remplacer les rails de trams pour permettre la circulation des trams 3000 et 4000, plus confortables. Et de profiter de l'occasion pour réaliser une rénovation de façade à façade : rénover et remplacer les égouts et autres raccordements, réaménager et embellir l'espace public par des trottoirs plus larges, par un nouveau revêtement de voirie et de trottoirs, par des plantations et créer une piste cyclable partielle.

Voilà une rénovation bienvenue et attendue depuis longtemps, dans un quartier central de la commune, en particulier par les commerçants. Elle présente plusieurs points positifs, d'autres méritent d'être améliorés, comme explicité ci-dessous.

Mais le tram, lui, verra-t-il sa vitesse commerciale améliorée ? Nous en doutons sérieusement.

Tout le monde le sait, arrivé dans la chaussée d'Alseberg, le tram 51 devient bien souvent un tortillard englué dans la circulation, alors qu'il s'agit d'une ligne particulièrement utilisée, en particulier par les ucclois du sud de la commune, pour rejoindre le centre de la ville, et par la clientèle des nombreux commerces.

A l'analyse, ce projet de requalification de l'espace public semble au final rester un compromis bancal qui ne modifie pas, ou si peu, la situation actuelle sur le point principal : il n'y aura aucune modification du trafic automobile, comme le projet présenté le signale lui-même : le tram en restera tributaire et continuera donc à se traîner aux endroits particulièrement compliqués.

Seule consolation pour les passagers, ils seront plus confortablement installés !

Belle contradiction avec les intentions et les choix émis par la Région et par la Commune : la Région, avec le plan de mobilité Good Move en cours d'élaboration entend vouloir donner une priorité aux modes actifs de déplacement (transports en commun, piétons, cyclistes) par rapport à l'usage de la voiture ; une volonté politique et d'aménagement urbain que nous ne retrouvons pourtant pas ou si peu dans l'aménagement proposé.

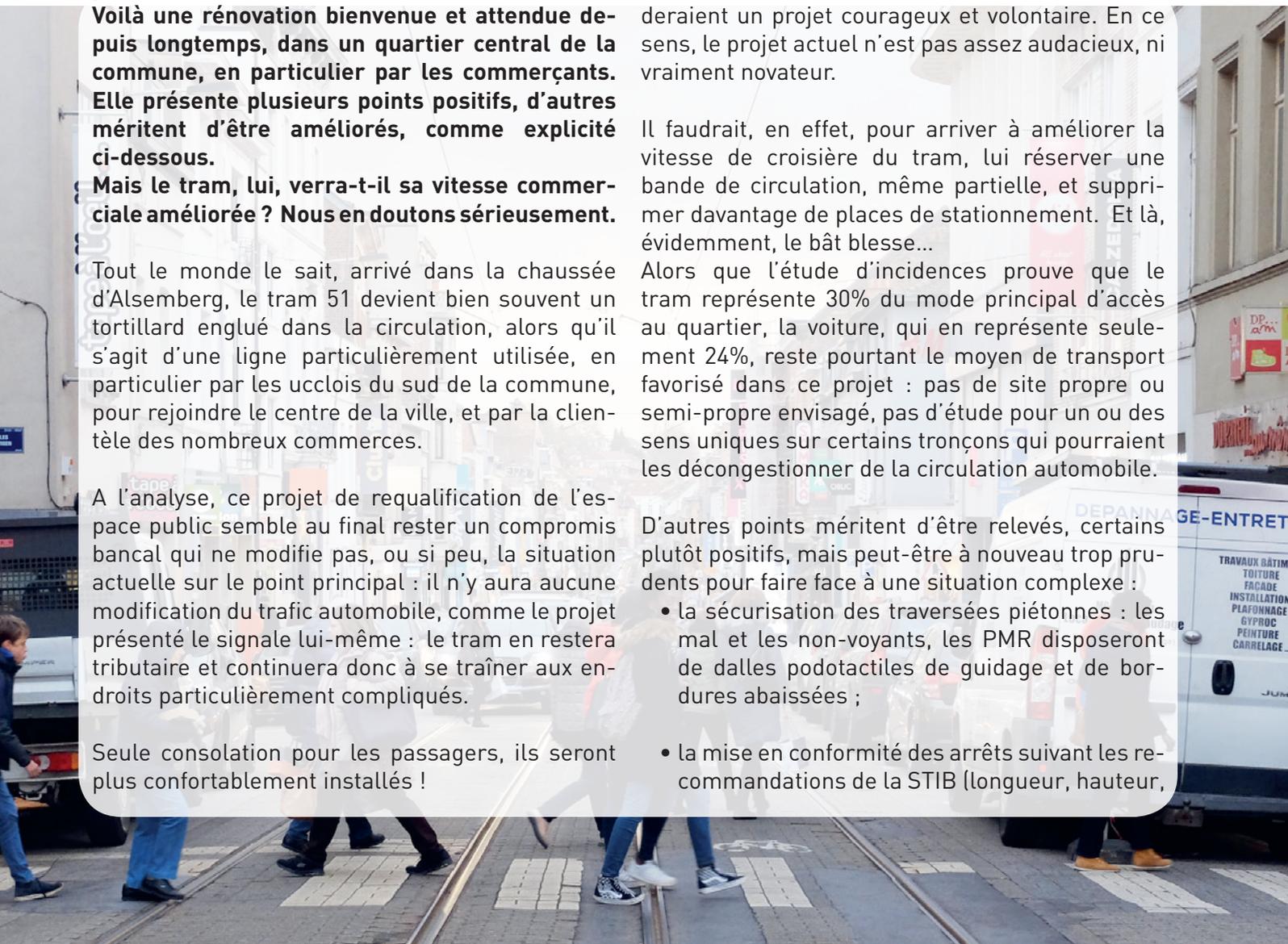
Il est vrai que la situation est complexe. Sur le tronçon étudié, c'est-à-dire entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers, la chaussée est à certains endroits très étroite et les solutions pour mettre le tram en dehors de la circulation demanderaient un projet courageux et volontaire. En ce sens, le projet actuel n'est pas assez audacieux, ni vraiment novateur.

Il faudrait, en effet, pour arriver à améliorer la vitesse de croisière du tram, lui réserver une bande de circulation, même partielle, et supprimer davantage de places de stationnement. Et là, évidemment, le bât blesse...

Alors que l'étude d'incidences prouve que le tram représente 30% du mode principal d'accès au quartier, la voiture, qui en représente seulement 24%, reste pourtant le moyen de transport favorisé dans ce projet : pas de site propre ou semi-propre envisagé, pas d'étude pour un ou des sens uniques sur certains tronçons qui pourraient les décongestionner de la circulation automobile.

D'autres points méritent d'être relevés, certains plutôt positifs, mais peut-être à nouveau trop prudents pour faire face à une situation complexe :

- la sécurisation des traversées piétonnes : les mal et les non-voyants, les PMR disposeront de dalles podotactiles de guidage et de bordures abaissées ;
- la mise en conformité des arrêts suivant les recommandations de la STIB (longueur, hauteur,



mobilier, dalles de guidage, lacune minimalisée, ...) assurera un meilleur confort, une plus grande sécurité et une meilleure accessibilité. Le second tronçon de l'étude conservera néanmoins des trottoirs d'une largeur de 1,5 mètres, ce qui est beaucoup trop étroit pour assurer une mobilité confortable. Une largeur de 2 mètres est un minimum pour une voirie principale où les modes doux doivent être prioritaires sur le stationnement.

- la réalisation d'une piste cyclable, mais uniquement dans le dernier tronçon étudié, le plus pentu, vu le manque de place. Pourtant, les conditions de circulation pour les cyclistes sont actuellement déplorables sur l'entièreté du tronçon : *le confort et la sécurité du cycliste sont fortement affectés par l'étroitesse de la voirie, la présence des rails, la densité, la pression du trafic automobile, les gaz d'échappement et l'état très dégradé du revêtement*. Le projet présenté propose aussi l'aménagement d'itinéraires cyclables, via les rues du Doyenné et de Nieuwenhove. Si cette alternative semble intéressante à étudier, elle ne règle évidemment pas l'entièreté du problème et demande une attention particulière au raccord de cet itinéraire avec la chaussée d'Alsemberg : le cycliste devra alors se remettre dans la circulation, en montée, dans une circulation dense et entre les rails du tram !
- l'étude de la réalisation d'un parking couvert sous la place Vander Elst n'est pas envisagée. Cette alternative, envisagée uniquement pour compenser les places de parking supprimées par une mise en site propre du tram 51, aurait sans doute permis de trouver une solution à la problématique des parkings dans le quartier et permis de supprimer davantage de places sur la chaussée.
- les « tourne à gauche » de la chaussée d'Alsemberg ne sont pas supprimés : cette mesure permettrait pourtant de faciliter la circulation du tram.
- Au Globe, le croisement de la chaussée d'Alsemberg et la rue de Stalle demande un aménagement spécifique par une télécommande efficace pour y donner la priorité réelle aux trams 51 et 4 qui s'y croisent. D'autre part, autre problématique qui vient s'ajouter aux inconvénients décrits ci-dessus

et subis par les usagers du tram 51 : celui-ci sera amputé d'une bonne partie de son tracé, dès 2020. Le métro 3, dont les travaux débiteront à ce moment et qui devrait être terminé en 2024, reliera alors la gare du Nord à la station Albert. De ce fait, le tram 51, tout comme le 4, y auront leur terminus. Les usagers qui voudront alors rejoindre la gare du Midi, ou aller au-delà, devront subir une rupture de charge à Albert et prendre une correspondance.

La commission de concertation, tenue au terme de l'enquête publique a eu lieu ce 14 novembre. Les réactions des intervenants ont été nombreuses et parfois contradictoires.

Les remarques portaient sur :

- Pour les commerçants : la diminution des places de stationnement pour leur clientèle et la bonne adéquation de certains aménagements techniques avec la mobilité douce, comme l'emprise et la hauteur des quais d'embarquement sur les trottoirs.
- Pour les habitants :
 - * une amélioration du cadre de vie et privilégier les mobilités douces.
 - * une attention accrue à la sécurisation des déplacements des personnes à mobilité réduite, en particulier sur les quais d'embarquement du tram,
 - * la nécessité d'améliorer la vitesse de circulation du tram 51
 - * l'étude d'alternatives pour les trajets proposés pour les cyclistes et le manque d'emplacements pour vélos.
 - * la réelle participation des habitants : l'impression partagée par plusieurs que le projet est de toute manière déjà bouclé et qu'on ne peut plus rien modifier.

A noter que l'échevinat de la mobilité mettra en chantier une vaste étude sur la mobilité dans le quartier De Bue-Alsemberg. Ce sera l'occasion de revenir avec de nombreux souhaits.

A l'heure de boucler cette édition de la Lettre, nous n'avons pas encore connaissance de l'avis de la Commission de concertation, celui-ci ayant été reporté.

Nous ne manquerons pas de vous en informer dans un prochain numéro.

François Glorie et Florence Vanden Eede

« ÉCOLE PLEIN AIR » AU DIEWEG

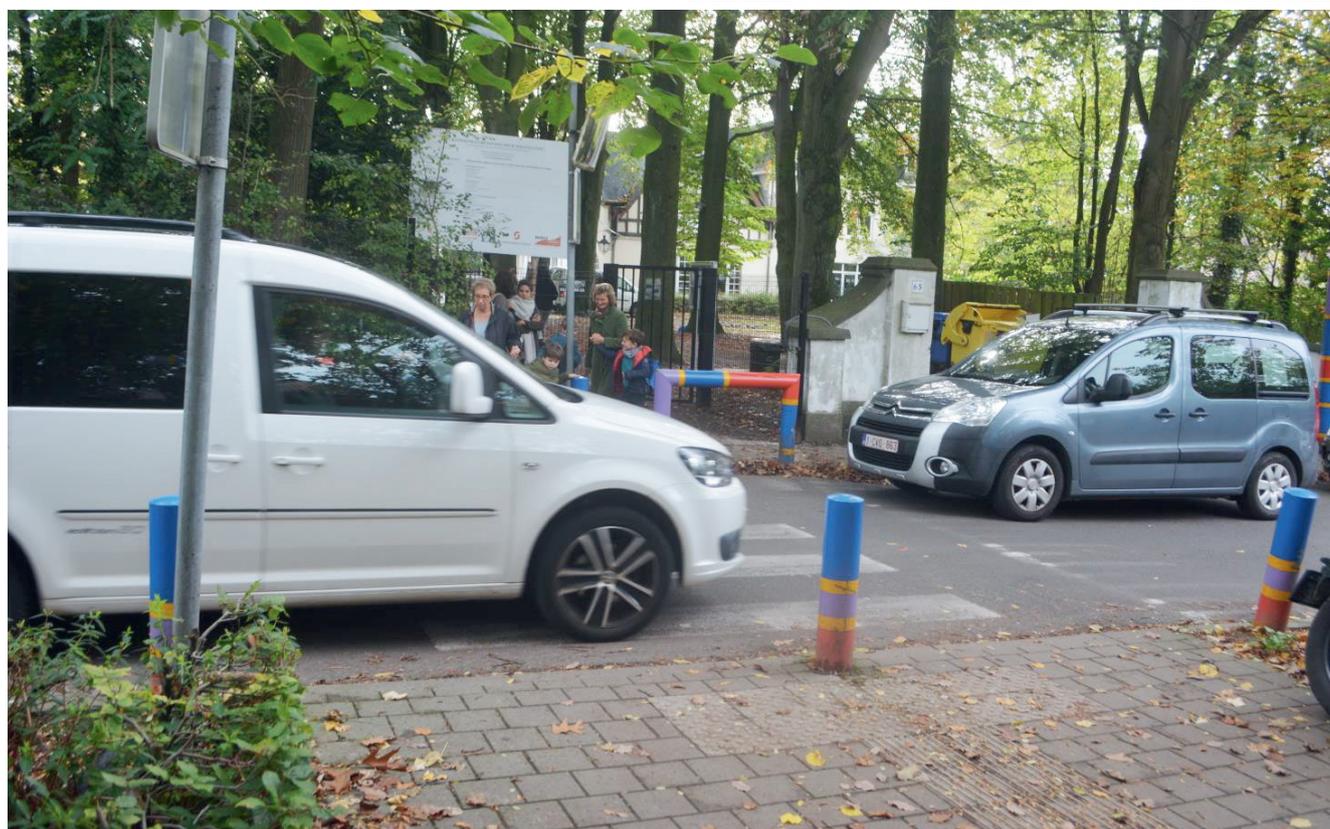


DES PARENTS MOTIVÉS A PROVOQUER UN CHANGEMENT DE MOBILITÉ

Depuis plusieurs années déjà, le trafic automobile sur le Dieweg ne cesse d'augmenter. Cette petite route « champêtre » dans les années 80 est devenue, au fil des temps, l'un des axes les plus fréquentés de la Commune d'Uccle. Elle est devenue la route de délestage des grands axes régionaux. Et les nombreux chantiers qui prolifèrent actuellement dans Uccle participent à l'augmentation incessante d'un trafic automobile excessif et dangereux.

Concernant le Dieweg, il s'agit notamment de :

- La fermeture, par tronçons, de la chaussée d'Alsemberg, (durant encore plusieurs années pour remplacement des rails du tram 51) ;
- La fermeture par tronçons de la chaussée de Saint-Job, pour des aménagements visant à sécuriser les quartiers environnants ;



- La fermeture prochaine de la rue du Repos pour des travaux d'aménagement autour du restaurant le Guignol.

Toute cette circulation automobile croissante engendre de nombreuses préoccupations pour les parents d'élèves de l'école Plein Air qui s'inquiètent pour la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école d'une part, et qui se voient limités, d'autre part, dans les changements de mobilité qu'ils souhaiteraient opérer par manque d'aménagements raisonnables et nécessaires pour le faire.

- En effet, au Dieweg les trottoirs ne sont pas assez larges et exposent directement, à de nombreux endroits, les piétons, les enfants et les parents, aux dangers de la circulation automobile ;
- La limitation de vitesse à 30 km sur un petit tronçon englobant les deux écoles du Dieweg (Blés d'Or et Plein Air) n'est pas respectée ;
- Le dos d'âne situé en face de l'école n'est pas suffisamment élevé pour provoquer un réel ralentissement des véhicules qui s'engagent au niveau du passage piétons de l'école ;
- La signalisation d'entrée dans une zone scolaire et de limitation de vitesse à 30 km, au sol et par l'intermédiaire de poteaux n'est pas assez visible des automobilistes ;
- Les réverbères publics sont rares sur cet axe et la luminosité n'est pas suffisante au niveau des passages piétons qui le traversent ; Les nombreux carrefours (Dieweg / Château d'Eau - Dieweg / Helleveld - Dieweg / Vanderaey - Dieweg / Colonel Chaltin / Dieweg - Repos) font de cet axe l'un des plus dangereux aux heures de pointe ;
- La traversée du Dieweg, devant l'école est devenue une véritable gageure pour les enfants.

Et faute d'espace réservé aux cyclistes sur le Dieweg et de sécurité suffisante sur les trottoirs, nombreux sont les parents qui regrettent ne pas pouvoir envoyer leurs enfants à pied ou à vélo, seuls, pour rejoindre cette école.

C'est pour trouver des solutions à toutes ces difficultés et retrouver le plaisir de rejoindre leur école en toute sécurité et sérénité que des parents d'élèves ont créé, d'abord sous forme d'association de fait en décembre 2018 et ensuite dans le cadre de l'Association des Parents de l'école Plein



Air (APEPA), au début de cette année scolaire, « **le comité Mobilité * Plein Air** ».

Leurs démarches s'articulent autour de projets à développer à l'intérieur et à l'extérieur de l'école afin de provoquer un changement de mobilité global depuis et vers l'école.

Leurs initiatives s'adressent donc d'une part à la Commune et aux services au départ desquels des changements structurels sont attendus en vue de sécuriser l'accès à l'école (services mobilité, voirie, prévention) ainsi que d'autre part à l'école elle-même, aux enseignants, aux élèves et aux parents en vue d'inclure ces changements dans des projets de nature pédagogique.

Après une première descente sur les lieux des services mobilité et voirie en février 2019, le comité Mobilité * Plein Air a fait venir l'échevin de la Mobilité d'Uccle, M. Thibaud Wyngaard, le mercredi 9 octobre à 8h30, avec deux de ses collaborateurs. La réunion s'est tenue devant l'école, en présence d'une dizaine de parents.

Monsieur l'échevin a ainsi pu constater, ce matin-là :

1. Que les trottoirs étaient très étroits à de nombreux endroits, tout le long de la rue.
2. Que les automobilistes ne respectaient pas la vitesse autorisée (zone 30) ;
3. Que le casse-vitesse devant l'école n'avait pas l'effet sécurisant escompté ;
4. Que les personnes à vélo étaient en grand danger lorsqu'elles arrivaient à hauteur de l'entrée de l'école ;
5. Que les enfants ne pouvaient traverser seuls le Dieweg sans se mettre en grand danger ;

6. Qu'aucune personne de la Commune (gardien de la paix) n'était présente ce matin-là pour assurer le ralentissement de la circulation ;
7. Qu'un lampadaire public renversé par une voiture et hors d'usage depuis l'été n'avait toujours pas été remplacé ;
8. Que des barrières parisiennes avaient également été endommagées lors de cet incident et toujours pas remplacées.

Il a aussi été rappelé à Monsieur l'échevin qu'une jeune élève avait failli se faire renverser sur le passage pour piéton devant l'école par un 4 x 4 roulant trop vite et dépassant un vélo.

L'échevin a alors présenté un « projet de plan » réalisé par un agent du service voirie consistant en une avancée de trottoir et une chicane qui seraient réalisées à hauteur et du côté de l'entrée de l'école. Ceci aurait pour effet de casser la ligne droite et de forcer les véhicules à réduire leur vitesse.

Le Comité a formulé des propositions complémentaires le jour-même ainsi que par le biais de plans dessinés par l'un des parents et transmis ultérieurement à l'échevin et à ses services.

Par ailleurs, l'échevin a confirmé que le Collège avait marqué son accord sur un projet d'extension des zones 30.

Ce projet prévoit notamment le passage de l'intégralité du Dieweg en zone 30. Mais rien de bien concret puisque les Uc clois seront consultés

avant la fin de l'année à ce sujet, notamment via un toutes - boîtes.

Mais à quand la concrétisation de ces aménagements, ont demandé les parents d'élèves ? Des délais surréalistes dus à des procédures administratives diverses, des travaux annoncés par Vivaqua, les intempéries inhérentes aux saisons ... sont avancés de manière peu crédible.

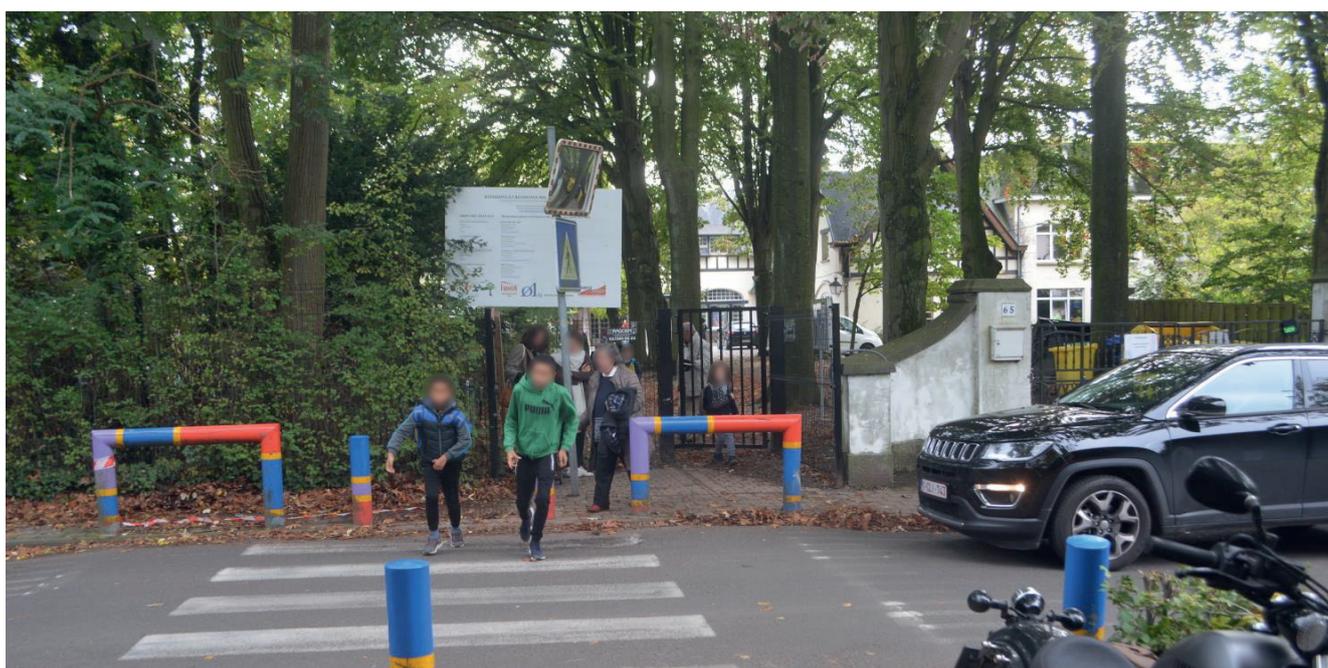
L'échevin a par ailleurs annoncé que des marquages avec des logos vélos seraient réalisés au printemps prochain (...) sur cette artère. Pour la partie du Dieweg située entre Wolvendael et Circulaire – qui est plus large –, une piste cyclable marquée serait dessinée.

Enfin, les passages pour piétons seront repeints dans les jours / semaines à venir, dès que les conditions météorologiques le permettront...

Rien de bien ambitieux ni de concret donc à ce stade ... mais les citoyens – parents - riverains restent déterminés à poursuivre leurs démarches et à tout mettre en œuvre pour promouvoir et aboutir au changement de mobilité escompté.

Pour des informations supplémentaires : Sarah (sgrandfils@hotmail.com), Boris (najman.boris@gmail.com) Laurent (lhublet@gmail.com) et Steve (stevesabatto@iika.com) .

Xavier Retailleau
Asbl Oxy 15, Mon quartier, ma vie



DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE : UNE ACTION DE SENSIBILISATION DES QUARTIERS DURABLES « OXY 15 / OXY DURABLE » ET « SAINT-JOB »



Audits énergétiques avec le concours des animateurs du « défi énergie uclois »

Depuis sept ans déjà, les quartiers durables Oxy 15 et St Job, avec l'aide des animateurs du « défi énergie uclois » que sont Catherine Toussaint, Marie-Gabrielle De Brouwer, et Jean Leseul, organisent des visites chez les habitants uclois afin de traquer les déperditions de chaleur dans leurs habitations.

Toujours accompagnés des outils du « **kit énergie** » et d'un **questionnaire** adapté, ils font le tour des différentes pièces du logement avec le propriétaire et observent, analysent, discutent...

Le matériel utilisé permet un audit rapide :



L'**hygro-thermomètre d'ambiance** mesure à la fois la *température ambiante* et le *taux d'humidité* d'une pièce.

La **caméra thermique**, d'utilisation simple, *visualise les zones plus froides*, (la toiture, les châssis, les ponts thermiques), ou les zones plus chaudes (passage d'un tuyau de chauffage, ou d'un conduit de cheminée) : une image rapide des déperditions de chaleur qui devront alors être confirmées par un *professionnel*.

Le **thermomètre à infrarouge**, facile à manipuler, est son complément. Il mesure à distance et avec une grande précision la température d'une surface visée ; grâce à cet outil, il est possible d'observer les différences de température entre le haut et le bas d'un mur, en changeant de surface également, ou en s'éloignant d'une porte ou d'une fenêtre

Le **protimètre** mesure le taux d'humidité d'une surface solide, il permet de détecter de l'humidité ascensionnelle d'un mur de cave par exemple.

Le **Wattmètre** enfin, donne de bonnes informations sur la *consommation des appareils électriques* (électroménager, consoles, TV...) et les *consommations cachées* dont les « veilles ».

A la demande du propriétaire, cet outil peut être laissé sur place après la visite.

Une expérience que les animateurs du défi énergie continue à mettre bénévolement au service des Uclois. Les audits reprennent cet hiver.

Pour en savoir plus, ou fixer un rendez-vous, contactez-les :

Animateurs du défi énergie uclois :

Catherine Toussaint

tél : 02 374 02 60

mail : kther@belgacom.net

Marie-Gabrielle De Brouwer

tél : 02 437 79 81

mail : mgdb62@gmail.com

Jean Leseul

tél : 02 375 06 29

mail : jean.leseul@belgacom.net

Pour les quartiers durables

Susan Wild

Saint-Job

Xavier Retailleau

Oxy 15 /Oxy durable

LA GRANDE DÉSILLUSION

LA JUSTICE, DERNIER RECOURS POUR SAUVER NOTRE CADRE DE VIE ?

A quoi nos élus rêvent-ils ?

La charge de travail et l'investissement des responsables locaux pour mener à bien les objectifs auxquels ils se sont engagés vis à vis des citoyens nécessitent assurément que leur sommeil soit réparateur.

Pour les y aider, le poème de Bertolt Brecht intitulé « La Solution » pourrait leur venir en songe. Dans ce texte écrit en 1953, l'auteur dramatique demande : « *Ne serait-il pas plus simple pour le gouvernement de dissoudre le peuple et d'en élire un autre ?* ».

Ironie mise à part, on peut se demander pourquoi il est si difficile pour les citoyens de se faire entendre et pourquoi les politiques annoncées électoralement peinent tant à se mettre en place concrètement.

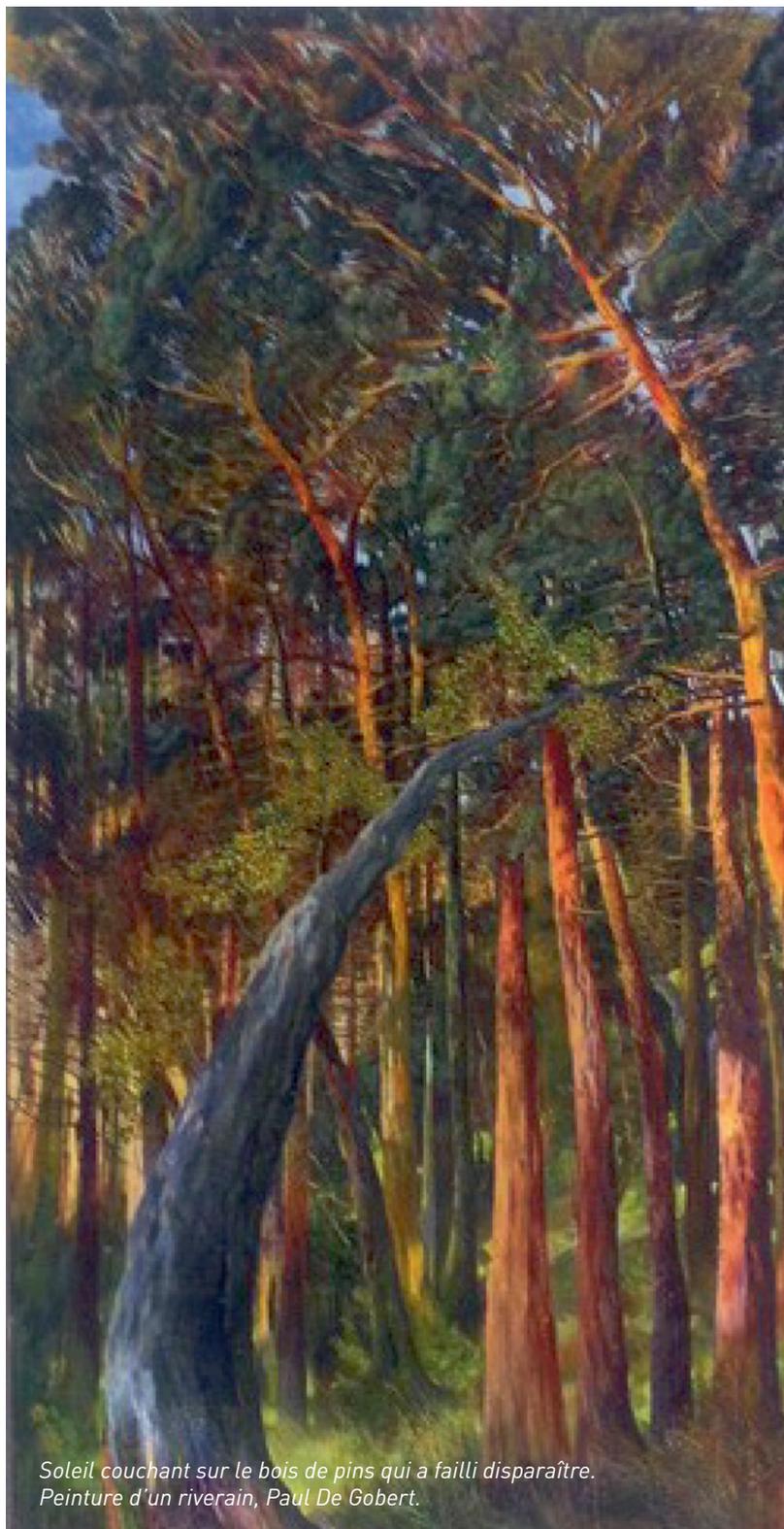
A titre d'exemple, il aura fallu que le Comité de quartier Kinsendaël-Kriekenput en arrive à agir juridiquement pour que la Commune retire le permis d'Urbanisme qu'elle avait accordé au centre sportif « le Roseau ».

Un permis qui autorisait l'abattage de dizaines d'arbres et la construction de nouveaux terrains synthétiques détériorant ainsi davantage encore l'environnement et la qualité de vie du quartier, sans avoir procédé à une enquête publique et une analyse des incidences environnementales comme le prévoit cependant la législation.

Rétroactes

Il y a quelques mois, les riverains de la rue du Roseau découvraient le projet de construction de quatre terrains de paddle en lieu et place d'un petit bois de pins qui jouxte la réserve Natura 2000 située au cœur du quartier.

Les demandes adressées aux autorités par le Comité de Quartier n'ont obtenu en réponse qu'une déclaration d'impuissance : un permis d'urbanisme ayant reçu l'aval du fonctionnaire



*Soleil couchant sur le bois de pins qui a failli disparaître.
Peinture d'un riverain, Paul De Gobert.*

délégué régional, il n'était pas possible de faire marche-arrière dans la procédure.

Pourtant plusieurs éléments objectifs permettaient de revoir cette décision mais les responsables communaux ne semblaient pas l'entendre de cette oreille.



Le Comité Kinsendael-Kriekenput a dès lors décidé d'entamer une action juridique contre la commune d'Uccle devant le Conseil d'Etat. Cette action a conduit la Commune à retirer son permis d'urbanisme.

Dorénavant, si une nouvelle demande était déposée, elle devrait être effectuée dans le respect de la procédure légale et la Commune devrait, notamment, procéder à une enquête publique. Sans la persévérance des habitants, une étape de plus dans la dégradation du quartier aurait été franchie. Les arbres auraient été abattus et les terrains construits.

Ceci amène deux questions. La première est de savoir s'il faut désormais que les habitants passent par la justice pour faire entendre leurs demandes.

Les responsables politiques devraient pourtant être les interlocuteurs privilégiés des citoyens sans qu'il soit nécessaire à ces derniers de faire appel à d'autres instances, qu'elles soient administratives ou juridiques.

La deuxième question consiste à se demander si nos responsables politiques veulent réellement mener à bien les objectifs qu'ils déclarent vouloir atteindre quand ils sont en campagne.

Cette capacité d'action serait-elle une notion à géométrie variable selon qu'elle concerne des projets privés ou la qualité de vie dans les quartiers ?

Sœur Anne ?

L'épisode du permis d'urbanisme délivré puis retiré au centre le Roseau n'est qu'un exemple des nombreux combats que le Comité Kinsendael-Kriekenput mène pour préserver la qualité de vie des habitants et l'environnement. Parmi ces combats, l'augmentation de la fréquentation sportive au Centre Sportif Deridder et les nuisances que celle-ci engendre, la construction de parkings provisoires (sans doute suivis d'habitations) par la SNCB au niveau du Moensberg, préoccupent et retiennent toute l'attention des riverains et du Comité.

Il ne s'agit bien entendu pas pour le comité de quartier d'être systématiquement hostile aux initiatives communales. Mais, outre les questions légales, il nous semble crucial de joindre actions locales et réponses globales face aux défis climatiques.

Notre quartier ne peut se développer sans limites et en dépit du bon sens, à l'encontre de la préservation de son environnement naturel constitué par la réserve naturelle du Kinsendael et la qualité de vie de ses habitants.

Ces défis dépassent de loin le seul environnement direct des citoyens mais les actions locales, additionnées entre-elles, permettront de préserver la qualité de vie dans un monde devenu particulièrement fragile.

Les villes sont responsables de près de **70 % des émissions globales** de gaz à effet de serre, consommant **2/3 de l'énergie mondiale**. La planification urbaine, le logement et les transports sont les secteurs les plus énergivores et la proportion des surfaces imperméabilisées au détriment de la végétation et de l'eau favorise la formation d'îlots de chaleur. C'est pourquoi la préservation d'espaces verts est essentielle.

Les actions locales sont au cœur des compétences communales. En acceptant, par exemple la construction des terrains synthétiques dans les clubs de sports, la commune d'Uccle perd une occasion, pourtant urgente, de participer au mouvement global qui vise à changer radicalement de cap dans la gestion des projets.

C'est ce changement de cap que nous aimerions voir venir. Autrement qu'en rêve.

Le Comité de Quartier Kinsendael-Kriekenput.

LA RÉGION PRÉPARE-T-ELLE UN NOUVEAU CARROUSEL DE PERMIS POUR DROHME ?

Le texte qui suit a été écrit (et publié dans la lettre informatique d'IEB) entre l'annulation par le Conseil d'Etat du permis d'urbanisme (le 4 octobre 2019) et l'octroi par le Gouvernement bruxellois d'un nouveau permis (le 18 octobre), comme si ce permis était déjà tout prêt. Le titre de l'article est donc prémonitoire...

Dans ce nouveau permis, le nombre de places de parking est réduit à environ 300.

Mais la saga va continuer : le Gouvernement a entamé une procédure pour sortir ce parking de la zone forestière, ce qui lui permettrait d'octroyer à nouveau plus de 400 places ! Et cela bien que l'Accord de majorité du Gouvernement pour la période 2019 – 2024 contienne le point 87 suivant : « Sur le site de l'hippodrome de Boitsfort, le Gouvernement poursuivra l'objectif de finaliser le développement d'un pôle didactique et familial, respectueux de son environnement Natura 2000 et des riverains, et ouvert à tous les Bruxellois. » (C'est nous qui soulignons.)

Afin de réhabiliter l'Hippodrome de Boitsfort, le Gouvernement bruxellois a lancé en 2014 un partenariat public-privé avec Drohme/VO Group en tant que partenaire privé. Ce projet suscite des protestations de la part des habitants et des associations environnementales depuis de nombreuses années. Différents recours ont été lancés auprès du Conseil d'État à la fois contre le permis d'environnement et contre le permis d'urbanisme. Avec l'arrêt du 4 octobre 2019, l'un des recours a abouti à l'annulation du permis d'urbanisme.

Le principal argument invoqué contre le permis est qu'il est contraire au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). En effet le parking prévu par Drohme, inclus dans le périmètre de la Forêt de Soignes, est situé en zone forestière au PRAS. C'est sur cette base que le Conseil d'État avait déjà décidé en janvier 2019 de suspendre le permis en extrême urgence.

Ce n'est pas la première fois que le Conseil d'État se prononce en défaveur des permis pour des activités sur le site de l'ancien Hippodrome. Par

exemple, l'événement La Terrasse O2 que Drohme organise en collaboration avec la société Simply Better a vu plusieurs de ses permis suspendus par le Conseil d'État en 2018 et 2019. A chaque suspension par le Conseil d'Etat, un nouveau permis était rapidement délivré par l'administration, donnant ainsi lieu à un véritable carrousel d'autorisations.

L'arrêt du 4 octobre est déjà le septième (!) arrêt défavorable à Drohme mais l'expérience a donc montré qu'un nouveau permis risque d'être rapidement délivré à Drohme.

En tout état de cause, lors de la législature précédente, le Gouvernement bruxellois a pris des mesures pour rendre possible l'activité voulue par Drohme. Plus précisément, le 16 mai 2019, juste avant les élections, la décision de principe a été prise d'entamer la modification du PRAS afin que le parking prévu par Drohme ne soit plus repris comme zone forestière.

Une telle initiative ne manque pas de surprendre.

Cela signifie essentiellement qu'une zone forestière, affectation urbanistique qui caractérise la Forêt de Soignes – une zone naturelle protégée –, sera réduite au profit d'un énorme parking privé et polluant. Le gouvernement Vervoort II pense apparemment que les règlements d'urbanisme doivent s'adapter aux projets qu'il souhaite mettre en œuvre, plutôt que de mettre ses projets en œuvre dans le cadre juridique existant.

Par ailleurs, force est de constater que dans le domaine de la mobilité, des mesures assez draconiennes sont en cours d'élaboration par le nouveau Gouvernement. En effet, il a été annoncé récemment que pas moins de 65 000 places de stationnement à Bruxelles seraient supprimées, qu'il ne serait plus possible de réserver une place de stationnement dans un parking et que les voies d'accès à la Région de Bruxelles-Capitale seraient rétrécies. Même l'idée d'un péage urbain a surgi. Il est donc clair que le nouveau Gouvernement bruxellois est déterminé à réduire l'importance de

la voiture, compte tenu du problème climatique et de la mauvaise qualité de l'air.

Il n'est donc guère logique que ce même Gouvernement ait en même temps l'intention de sacrifier une zone forestière au profit d'un terrain de stationnement... Il convient de noter que la Forêt de Soignes est protégée depuis 1959 en tant que site classé. Au fil des ans, la protection par la législation de l'UE (Natura 2000) a été ajoutée et, en 2017, certaines parties de la Forêt ont été inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO.

De plus, c'est aussi un parking qui sera payant et ne profitera donc qu'à l'entreprise privée Drohme et non à l'intérêt public.

En outre, Drohme avait été initialement sollicitée en tant que partenaire privé pour élaborer un projet **familial** sur l'Hippodrome de Boitsfort. Jusqu'à présent toutefois, les activités de Drohme visent plutôt l'organisation de divers événements d'entreprise ; bien peu peut être qualifié de familial. La question se pose de savoir comment il est possible que Drohme puisse développer un projet qui ne répond pas du tout aux objectifs de la Région... En plus, ces initiatives constituent souvent une surexploitation du site et donc sont excessivement nuisibles pour les riverains et pour la Forêt.

La publicité de l'administration pose aussi des graves problèmes dans ce dossier. Certains documents administratifs n'ont jamais été publiés, même malgré l'avis de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA). Il s'agit du contrat de concession conclu avec Drohme, ou encore du contrat relatif à la subvention FEDER de 3,15 millions d'euros allouée à Drohme. Cela montre une fois de plus que dans ce dossier la législation en vigueur est prise à la légère et considérée comme négligeable.

Depuis 2004 le politique travaille à la réhabilitation de l'Hippodrome. Si le nouveau Gouvernement bruxellois entend poursuivre la politique des carrousels de permis et ne pas respecter la législation et les décisions de justice, la bataille est loin d'être terminée.

Des riverains de l'Hippodrome



L'IRSA DEMANDE 110 EMPLACEMENTS DE PARKING EN LISIÈRE DE LA FORÊT DE SOIGNES

Depuis plusieurs années la Forêt de Soignes est sans cesse attaquée par des projets qui petit à petit grignotent ses lisières de toutes parts. C'est malheureusement à nouveau le cas avec la demande de l'IRSA, l'Institut Royal pour Sourds et Aveugles, situé chaussée de Waterloo 1504-1510 à Uccle, qui souhaite construire en intérieur d'îlot un parking de 110 places destiné au personnel et un dépôt minute de 10 places pour les visiteurs avec accès depuis la chaussée de Waterloo, en zone de lisière de la forêt de Soignes, classée ZSC Natura 2000 et inscrite au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Pour sa réalisation, le projet prévoit **l'abattage de 95 arbres à haute tige**, la réinfiltration des eaux de pluie sur site et un aménagement paysager en lisière de la zone Natura 2000.

Le projet demandé

L'IRSA est constitué de plusieurs bâtiments organisés en ordre ouvert au milieu d'un parc qui occupe l'intérieur d'îlot. La demande de construction

pour plus de 110 places de parking porte sur la zone de lisière de la forêt de Soignes côté Petite Drève de Groenendael.

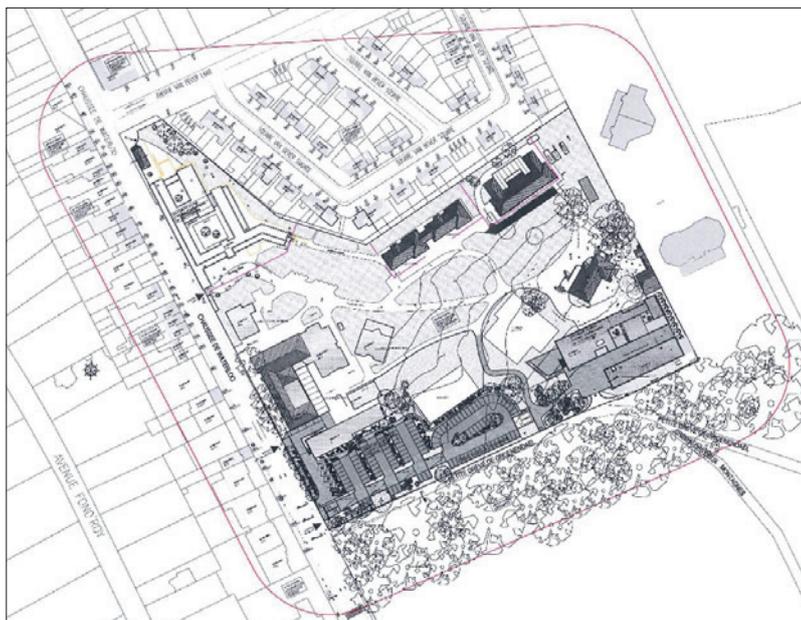
La forêt de Soignes dans sa partie bruxelloise, avec ses lisières et domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe, est désignée depuis le 14 avril 2016 comme site Natura 2000.

La zone concernée par le parking est donc en grande partie située dans une zone non aedificandi (bande de 30 mètres en limite de propriété) à proximité de la forêt de Soignes et l'étude d'incidence relève la perte directe, par destruction du boisement (d'une zone) jouant le rôle de « zone relais » et de « zone tampon » vis-à-vis du site Natura 2000.

Le code forestier définit également une zone non aedificandi de 100 mètres autour des forêts. Le plan de secteur a ramené cette zone à 60 mètres ; le PRAS l'a réduite à 60 mètres, et même à 30 mètres sous conditions. Malgré l'existence de cette zone, de nombreuses maisons sont bâties à proximité de la forêt. La limite de la forêt avec ses riverains n'est pas clairement matérialisée, et les emprises insidieuses sur ces limites sont fréquentes.

Effectivement, une quinzaine de projets sont actuellement ou seront à l'enquête dans les zones de lisières de la forêt de Soignes, et s'ils se réalisent, l'encerclement du massif forestier par les constructions risque d'entraîner peu à peu, par érosion de la diversité génétique, la fin de l'écosystème de cette forêt remarquable.

L'évaluation appropriée des incidences indique aussi qu'une **nappe phréatique** sous-jacente (profonde) existe à l'endroit du parking prévu et que la partie du site concernée par le parking est occupée par une zone boisée composée d'arbres âgés, certains de belle dimension.



Le site de l'IRSA avec, entouré en rouge, le nouveau parking demandé lors de l'enquête. L'accès se fait par la chaussée de Waterloo.

De plus, le **Plan de Gestion de la Forêt de Soignes** précise que la partie limitrophe avec la Petite drève de Groenendael reprend plusieurs **arbres remarquables** et un alignement d'arbres d'intérêt paysager.

Raison de la demande

La raison évoquée par l'IRSA pour la construction de ce parking est la difficulté de stationnement dans le quartier de son personnel spécialisé qui vient pour 80% de l'extérieur de la Région.

Le site de l'IRSA est pourtant desservi par les transports en commun suivants, non mentionnés dans l'étude d'incidence :

- Tram 92 à Fort Jaco
- Bus 43 reliant l'IRSA au Vivier d'Oie, Globe et square des Héros, et au réseau SNCB (Vivier d'Oie, Gare de Linkebeek et Uccle Calveot)
- Bus TEC et De Lijn, reliant le site au centre-ville et à Waterloo.

Différentes possibilités de stationnement existent aussi dans le quartier car les zones de stationnement proches de l'IRSA se partagent en **zones vertes et bleues**, et les autres rues voisines ne sont soumises à aucune restriction.

Les quartiers avoisinants permettent un stationnement assez aisé moyennant il est vrai quelques pas de marche. Les stationnements de l'av. Van Bever, côté stationnement payants, sont souvent peu utilisés.

L'avis de la Commission de Concertation

Par son AVIS rendu le 20 novembre, la Commission de Concertation regrette l'artificialisation de cette zone et considère que le nombre de places de parking demandé est excessif et que l'implantation de ce parking ne correspond pas au bon aménagement des lieux.

L'avis réduit la demande à la construction d'une cinquantaine de places de stationnement: celles perpendiculaires au bâtiment « CHS », la moitié donc du nombre d'emplacements demandé, mpiuyètres et impose de conserver un maximum d'arbres dans la zone tampon préservée.

L'IRSA devra également suivre les recommandations de l'évaluation appropriée des incidences sur un site Natura 2000 en termes d'éclairage, de revêtement de sol, de gestion des eaux de pluie, de plantations, de pose de nichoirs et tas de bois,...

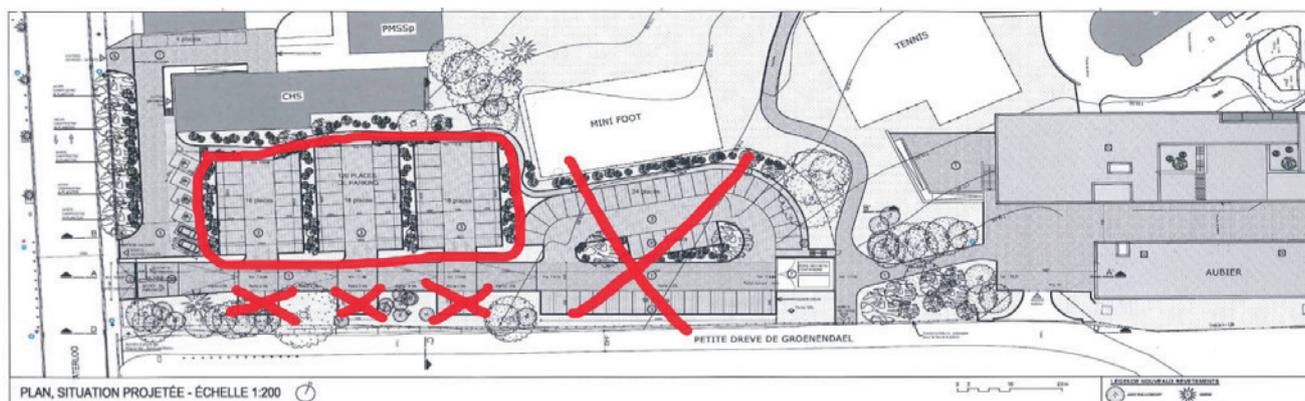
Et pour les mesures les plus importantes à suivre :

- aménager 30 emplacements vélos de qualité, munis de poteaux anti-stationnement,
- rendre la zone de parking étanche, récolter les eaux de pluie et après un passage par un séparateur d'hydrocarbure les diriger vers le réseau d'assainissement et veiller à ce que toutes les eaux ruisselantes sur le parking ne soient pas dirigées vers la zone de captage de Vivaqua,
- poser une barrière forestière standard fermant la Petite drève de Groenendael au niveau de la chaussée de Waterloo afin de régler définitivement le problème du stationnement sauvage,
- maintenir un écran végétal entre le parking et la clôture le long de la Petite drève de Groenendael sur toute la longueur du parking afin d'éviter les effets négatifs du bruit et des phares des véhicules sur la zone Natura 2000 adjacente,
- atténuer le défrichement de la parcelle boisée en créant une superficie équivalente de lisières étagées à gestion écologique à d'autres endroits dans le parc de l'école.

En bref, une décision mi-figue, mi-raisin, qui protège quelque peu la zone de lisière tout en permettant au demandeur d'augmenter son nombre d'emplacements de stationnement.

Florence Vanden Eede

Schéma des places de stationnement autorisées par l'avis de la Commission de concertation



LA NUISANCE DES SOUFFLEURS DE FEUILLES

Avec l'automne est revenue la chasse aux feuilles mortes et le bruit assourdissant des souffleurs de feuilles...à moteur.

L'ACQU reçoit régulièrement des plaintes à propos de cet usage, lequel sévit bien entendu surtout dans les communes boisées.

Alors qu'autrefois le ramassage des feuilles mortes se faisait au râteau, même par le personnel communal, depuis quelques années **ce sont les particuliers qui ont adopté les outils à moteur !** Il est vrai qu'on a développé des appareils pratiques pour souffler et / ou aspirer les feuilles. C'est bon pour le commerce, mais encore plus pour les entrepreneurs de jardins. Pour les jardiniers professionnels, les feuilles mortes sont du pain béni !

Cela se développe comme ceci : quelqu'un fait entretenir son jardin régulièrement et son jardinier lui propose de débarrasser son jardin et son trottoir des feuilles mortes. Ce que voyant, son voisin demande à cet entrepreneur de faire la même chose chez lui, puis c'est celui d'en face, etc... De telle sorte qu'en octobre et novembre, parfois aussi en septembre et décembre, il y a des rues où on doit subir ces appareils plusieurs fois par semaine.

On comprend que les communes doivent recourir à des engins motorisés étant donné l'étendue de la voirie et des parcs publics ; au surplus le nettoyage n'a lieu que deux ou trois fois l'an. Par contre, **on a l'impression que certains habitants ne peuvent plus supporter la vue des feuilles mortes, et qu'ils sont incapables de les balayer.**

Or, ces appareils souffleurs sont très bruyants et ceux qui sont équipés d'un moteur à deux-temps sont très nocifs car ils émettent des quantités très élevées de particules fines ; ce sont des catastrophes écologiques. Ils disséminent des poussières avec une grande puissance, ce qui peut avoir des conséquences pour la santé : danger pour les yeux – diffusion de pollens – toux – risques pour les asthmatiques...



Les souffleurs électriques sont un pis-aller : ils sont moins bruyants et moins polluants que les thermiques (quoique...), mais ils ne sont pratiques que pour les petites surfaces.

Quoiqu'il en soit, on ne peut que se réjouir d'apprendre que le Gouvernement Flamand vient d'interdire l'usage des souffleurs de feuilles, taille-haie, etc... équipés d'un moteur à deux-temps par les pouvoirs publics. Mieux encore, à Knokke leur utilisation est même interdite aux particuliers (De Standaard 4/10/2019 « Gemeenten moeten bladblazers met tweetakmotor afdanken ».) Ce n'est pas suffisant mais c'est déjà un pas dans la bonne direction.

A saluer aussi l'initiative de notre échevine de la propreté d'installer à certains endroits des **silos de stockage** : les habitants proches d'un silo sont invités à ratisser les feuilles mortes sur leur trottoir et à les mettre dans le silo, et ensuite la Commune récupère les feuilles mortes et les composte. Il ne s'agit actuellement que d'un test local mais s'il est concluant le projet sera étendu à d'autres quartiers (cf. Wolvendael novembre 2019 p.56)

Au moment où le Gouvernement Bruxellois met au point une législation « **QUIET BRUSSELS** », il serait bon qu'il s'inspire de cet exemple. Car c'est le bruit qui est ce qu'il y a de plus irritant : il dépasse aisément les 90 décibels, ce qui met le système auditif en danger et explique que ceux qui manient ces appareils se protègent les oreilles. Mais les riverains ? On dira qu'il s'agit d'un bruit de voisinage et qu'ils peuvent donc recourir à la médiation en demandant aux utilisateurs d'avoir égard au voisinage, mais cela semble illusoire sans compter qu'on risquerait de se mettre les voisins à dos ! Non, c'est aux pouvoirs publics d'intervenir et si la Région ne le fait pas, la Commune peut le faire.

D.R.



AVIJL ET SAINT-JOB EN DEUIL

JACQUES GALAND NOUS A QUITTÉS



Jacques, je voulais écrire ton nom sur un pavé de la Montagne de Saint-Job ou sur la terre du plateau Avijl, mais je sais que le vent et la pluie l'effaceront.

Jacques, je voulais graver ton nom sur l'écorce du plus bel arbre de Saint-Job ou sur une bonne vieille brique qui est la fierté de notre quartier. Mais nous savons que les arbres et les briques de Saint-Job ne sont pas éternels et qu'ils sont à la merci de prédateurs et de promoteurs, que nous avons sans relâche combattus.

Je préfère garder ton nom dans mon esprit et mon cœur. Il est synonyme de grandeur d'âme, d'intelligence et d'amitié. Toujours tu resteras dans mes pensées comme une magnifique personne.

Tu es arrivé sur la Montagne de Saint-Job au début des années 70, un quartier avec de petites maisons ouvrières, pour la plupart en ruine ou à l'abandon. Avec quelques amis, tu as rénové de vieilles maisons appartenant à la Commune pour y loger des personnes handicapées. La Communauté de la Montagne de Saint-Job était née. Sans relâche et au fil des années tu t'es investi dans ce projet, d'abord pour le mettre sur les rails, puis pour le pérenniser. Pari réussi.

Ensuite tu as acheté une maison dans le quartier et tu as débuté ta carrière d'architecte. Tu t'es toujours donné à fond dans ton métier, réussissant le pari difficile pour un indépendant de concilier travail et famille. Tu l'as brillamment réussi, tant sur le plan architectural que sur le plan humain. Toujours en accord avec l'époque et l'environnement, tes projets ont gardé ce visage humain auquel tu tenais tant.

Dès ton arrivée, tu t'es impliqué dans le Comité de quartier de Saint-Job. À la fin des années 90, nous avons repris ensemble le flambeau des comités existants pour préserver ce vieux quartier face à des projets qui l'auraient dénaturé. Notre coopération s'est naturellement prolongée avec la

PLATEAU AVIJL
un cœur triste...

AU REVOIR JACQUES

et merci



© Laure Hassel

© Laure Hassel, 2019

défense du plateau Avijl, qui jouxte la Montagne de Saint-Job, contre des projets d'urbanisation qui auraient saccagé ce site semi-rural d'exception. Avec quelques riverains particulièrement motivés, nous avons fondé l'Association Protection et Avenir d'Avijl, avec l'objectif de toujours rassembler, toujours inviter, toujours dialoguer, toujours débattre, toujours partager. Tu me répétais sans cesse « Être divisés, c'est perdre le combat ».

Nous avons suivi ce dossier pendant quinze ans, multipliant les entretiens avec les politiques, essayant chaque fois d'influencer ou de retarder leurs décisions. Cela nous a permis de discuter pied-à-pied, de soulever et de combattre les nombreuses irrégularités et anomalies des projets de la Commune. Nous avons élaboré un projet alternatif, qui nous a permis de gagner ce combat et d'obtenir, il y a quelques mois, un résultat que nous espérons pérenne : il n'y aura pas de constructions sur le plateau Avijl.

Tu nous a transmis le sens de ce combat citoyen et tu nous a rendus solidaires. Merci Jacques.

Stéphane Davidts

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
chantaldebrauwer@hotmaill.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
yvettelaha@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

Marc DE BROUWER

- rue Geleytsbeek 29
tél. & fax : 02.374.60.34
GSM : 0472.719 790 - cepvdqa@skynet.be

BERNARD JOURET

- av. de la Chênaie 9 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.