

PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

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

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 105 septembre 2020

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

- | | | | |
|---|----|---|----|
| • LE BOIS DE LA CAMBRÉ :
LETTRE OUVERTE AU MONDE POLITIQUE ----- | 2 | • LETTRE DU GRACQ À LA
MINISTRE DE LA MOBILITÉ ----- | 16 |
| • CINQ RECOURS SONT DÉPOSÉS CONTRE LE
LANCEMENT DE LA 5G ----- | 7 | • LE LUCANE CERF-VOLANT A UCCLE ----- | 18 |
| • ROUVRONS LE PARC RASPAIL ----- | 8 | • PROJET DE VILLE 30 : LE BRICOLAGE DE LA
CHAUSSÉE DE WATERLOO ! ----- | 20 |
| • MOBILITÉ : QUELQUES PISTES DE RÉFLEXION -- | 12 | • COURRIER DES LECTEURS ----- | 22 |

LE BOIS DE LA CAMBRE : LETTRE OUVERTE AU MONDE POLITIQUE

LE DOSSIER DU BOIS DE LA CAMBRE : TÉMOIN DE BIEN DES MANQUEMENTS

Le Bois de la Cambre a été créé dès 1862 comme **espace vert** de 123 hectares dans un style paysager à l'anglaise, classé en 1976 et répertorié **Natura 2000**. Il compte quelques **80 arbres remarquables**.

C'est un des plus importants poumons verts de Bruxelles. Sa fonction première est de constituer un **espace de loisirs et de promenade**.

Au fil des années, la circulation automobile a envahi le Bois de la Cambre au point devenir un important « nœud » routier : Il est traversé par différents axes de communication Nord-Sud reliant Uccle au centre de Bruxelles, et Est-Ouest reliant Uccle à Watermael-Boitsfort et Ixelles.

Ces axes permettent la liaison vers l'avenue Louise et le Centre et sont empruntés par de nombreux navetteurs.

Le Bois est souvent ressenti comme une « barrière » entre ses deux côtés, et bien peu d'initiatives ont été prises pour faciliter sa traversée sécurisée pour les cyclistes et piétons, ni même pour faciliter celle-ci par les transports en commun.

Pollution, bruit, vitesse excessive perdurent et s'amplifient depuis des décennies, sans que des mesures efficaces soient prises par nos Autorités :

- Il faut rappeler que le RER, solution pour les navetteurs des Brabant wallon et flamand, est dans un coma prolongé ;
- Il n'y a eu que peu d'investissements pour la chaussée de Waterloo où les bus 41, TEC, De Lijn (trop peu nombreux et non coordonnés) sont ralentis, voire englués dans le trafic automobile.
- Les marquages au sol et les pistes cyclables tracées dans le Bois ces dernières années restent insatisfaisants, les liaisons cyclables



« traversantes » sont compliquées. La situation pour les piétons n'est guère plus réjouissante.

Durant le confinement

Durant le confinement, le Bois a été entièrement fermé au trafic automobile afin d'offrir un véritable espace vert aux Bruxellois confinés.

Depuis le 28 mai 2020, la « boucle Nord » du Bois a été rouverte selon la réglementation qui était antérieurement en vigueur les week-ends et jours fériés. La partie Sud est restée fermée.

L'augmentation du trafic lié à la rentrée de septembre se fait sentir nettement plus modérément cette année, COVID et télétravail obligent. La fermeture de cette partie Sud engendre pourtant d'importantes difficultés, notamment au niveau de la drève de Lorraine et de la chaussée de La Hulpe, en raison des véhicules qui arrivent du Sud d'Uccle et de la périphérie. Avec la reprise d'un trafic « normal », il y aura des encombrements de circulation plus importants sur la chaussée de Waterloo, les avenues De Fré et Roosevelt.

On le sait lors des épisodes venteux, toute fermeture du Bois impacte sévèrement la vitesse de circulation des transports en commun : les bus le long de la chaussée de Waterloo, le tram 7 sur cette même chaussée et avenue Legrand.

Les quartiers proches du Bois subissent déjà un report du trafic de transit qui essaye d'échapper aux encombrements.

Quid de l'avenir ?

Nous pouvons tous être enthousiastes à l'idée que le Bois de la Cambre retrouve un jour pleinement sa fonction première : celle d'un espace vert.

La clef de ce projet est, bien entendu, et comme demandé depuis de nombreuses années, des investissements en transports publics qui doivent être pratiques, efficaces, peu coûteux pour leurs usagers et bien coordonnés entre les différents opérateurs.

Déjà en **2012**, nous écrivions dans notre Lettre aux Habitants n°72 :

« Il convient cependant d'accompagner un tel projet (ndlr : celui de la fermeture partielle du Bois) de mesures très volontaristes et efficaces en faveur du transport collectif et de l'intermodalité. Sans quoi la modification du plan de circulation à l'intérieur du

Bois de la Cambre n'aura pour effet que de reporter plus en amont les encombrements actuels.

Ainsi il est essentiel de renforcer largement les liaisons de transports collectifs autant dans le sens radial (entre la périphérie et l'hypercentre) que dans le sens transversal (liaisons entre les noyaux périphériques eux-mêmes) en vue d'offrir enfin aux navetteurs une alternative efficace au déplacement individuel.... Il est urgent de s'orienter vers une mobilité durable, moins consommatrice d'espace, moins polluante et plus respectueuse de l'environnement et du milieu urbain dans lequel nous vivons »

Pourtant, depuis 2012, quasiment rien n'a été entrepris en ce sens.

Et maintenant ?

Nous avons dû constater cet été que la gestion de ce dossier s'est révélée calamiteuse : PAS de large concertation, PAS de consultation publique, PAS de partage des données objectives, PAS de planification, et surtout PAS de plan global.

Non : « On ferme ». On annonce - sur le tard (en ce début septembre) - un test de 2 mois (du 15 septembre au 15 novembre). On n'étudie pas préalablement l'incidence de la mesure prise. On ne mesure aucun paramètre (ou on ne les rend pas publiques). Et surtout on ne prévoit rien comme dispositions « compensatoires » coulées dans un **plan global**.

A noter que tous les indicateurs montrent que la crise COVID se fait encore durement sentir sur l'activité ainsi que sur ... la mobilité. La fréquentation des bus et tram aurait chuté de 40%. De même à la SNCB. Les trajets en voiture ne sont pas en reste. Seul aurait progressé l'usage du vélo.

Le test de 2 mois se déroule donc dans une période encore influencée par la COVID-19, où le recours au télétravail est important (le restera-t-il ?) et alors que certains secteurs restent avec une activité ralentie.

Il est inconcevable que l'annonce de la fermeture du Bois ne soit pas assortie de la mise en œuvre concomitante de mesures d'accompagnement

dont certaines, comme par exemple l'augmentation des fréquences de la STIB pour certaines lignes, ou la création de pistes cyclables efficaces, lesquelles pourraient être mises en place très rapidement.

L'ACQU demande :

- L'élaboration d'un **plan GLOBAL, phasé**, qui dépasse l'échelle régionale, et qui prend en compte tous les aspects ou paramètres de ce dossier ;
- Une offre de **transport en commun efficace, multiple, coordonnée, qui assure des liaisons rapides**, appuyée notamment sur une amélioration des fréquences ;
- **L'aménagement de la chaussée de Waterloo** (demandée depuis de nombreuses années) qui assure aux transports en commun des liaisons rapides (site propre) et efficaces par la **coordination des différents opérateurs** (STIB, De Lijn, TEC), de quoi inciter et permettre aux navetteurs de laisser leur voiture bien en amont du Bois ;
- La mise en place, au besoin, de **parkings de dissuasion placés aux endroits stratégiques**, en amont de la ville, sur lesquels les navetteurs pourraient abandonner leur véhicule au profit des transports en commun. Ceci suppose bien sûr une concertation et coordination interrégionale ou métropolitaine (Bruxelles, Flandre et Wallonie) ;
- Un projet qui améliore les « traversées » du Bois pour les piétons et les cyclistes ; de par la création de **liaisons cyclables directes**, confortables, larges, et sécurisées, particulièrement dans le sens Ouest-Est (Uccle/Ixelles - Solbosch) ; et par l'aménagement pour les vélos des entrées et sorties du Bois au niveau des avenues De Fré et Churchill (car actuellement, il s'agit clairement de « chaînons manquants » pour les vélos). Dans le sens Nord-Sud, des pistes cyclables doivent être lisibles, tant dans le Bois que sur la chaussée de Waterloo ;
- Une politique très volontariste de **promotion des différentes gares ucloises et de l'usage du train pour les navetteurs** ;
- Une prise en compte de la nécessité de garantir la rapidité d'intervention des **véhicules de secours** (pompiers basés à Delta) ;
- Une prise de position claire sur le **parking automobile** dans le Bois de la Cambre, en cohérence avec les prises de position en matière de trafic automobile, tant la semaine, que le soir ou le week-end ;
- D'envisager **la gestion régionale du Bois de la Cambre** (espace vert et voirie). Les enjeux du Bois de la Cambre dépassent le cadre communal. C'est le rôle de la Région de



Bruxelles-Capitale que de mettre en place les politiques, en défendant l'intérêt général de tous les bruxellois : qualité de vie, sans oublier les importants enjeux économiques et sociaux, la vie culturelle, le secteur Horeca, etc.

L'ACQU appelle à sortir des prises de position actuelles bien trop binaires, caricaturales entre « ouvert » et « fermé », « anti » et « pro », etc. Cherchons la « troisième voie » : celle du bien-vivre ensemble. Le concept de « Participation Citoyenne » peut se concrétiser en travaillant positivement sur ce dossier.

Nous avons encore l'espoir que nos Autorités auront à cœur de remettre l'ouvrage sur le métier, surtout après l'évaluation qui suivra la période de test de deux mois, et qu'elles proposeront des mesures prenant en compte les citoyens fortement impactés par leurs décisions.

Les mesures d'accompagnement liées à la mise en place du plan ne sont pas optionnelles mais obligatoires : elles permettent sa bonne application et l'adhésion des utilisateurs et des habitants. Elles permettent à chacun de trouver une place dans une vision commune d'intérêt général.

Nous croyons utile de reproduire un article paru dans notre LETTRE n° 72 de juin 2012. C'est l'époque où il était question de fermer partiellement le Bois de la Cambre à la circulation automobile. Cet article reste d'actualité.

Nous réclamions « des mesures très volontaristes et efficaces en faveur du transport collectif ... Sans quoi la modification du plan de circulation à l'intérieur du Bois de la Cambre n'aura pour effet que de reporter plus en amont les encombrements actuels ».

Nous demandions aussi de meilleures liaisons de transports en commun entre la périphérie et le centre ville, ainsi qu'entre les noyaux périphériques.

Nous osions même appuyer le plan communal de mobilité de la ville de Bruxelles en ce qu'il prévoyait le passage d'un bus dans le Bois, chose inacceptable pour certains. Sur ce point, on a avancé, mais sur le reste ... !

Et dans nos LETTRE n° 70 de décembre 2011 et n° 71 de mars 2012 (www.acqu.be), nous avons analysé avec soin la possibilité de réserver une bande bus chaussée de Waterloo, suggestion avancée par la Région flamande mais descendue en flammes à l'époque par les bourgmestres d'Uccle, de Rhode et de Waterloo. Alors que cela aurait diminué le nombre de voitures et donc épargné le Bois...

Lettre aux habitants 72 – avril - mai - juin 2012

LA FERMETURE PARTIELLE DU BOIS DE LA CAMBRE

La polémique liée à la fermeture partielle du Bois de la Cambre est révélatrice d'une problématique bien plus complexe que le sujet tel que répercuté récemment par de nombreux politiques.

Il est en effet bon de rappeler que les difficultés en matière de mobilité résultent avant tout d'une inadéquation des interrelations entre les offres de transport, les localisations de l'habitat et la répartition spatiale des activités. Faire passer les voitures à gauche plutôt qu'à droite d'un bois, constitue en termes de flux automobile une question relativement secondaire qui peut par contre être véritablement bénéfique pour la convivialité et l'écosystème d'une telle zone verte emblématique.

Il convient cependant d'accompagner un tel projet de mesures très volontaristes et efficaces en faveur du transport collectif et de l'inter-modalité. Sans quoi la modification du plan de circulation à l'intérieur du Bois de la Cambre n'aura pour effet que de reporter plus en amont les encombrement actuels.

Ainsi il est essentiel de renforcer largement les liaisons de transports collectifs autant dans le sens radial (entre la périphérie et l'hyper-centre) que dans le sens transversal (liaisons entre les noyaux périphériques eux-mêmes) en vue d'offrir enfin aux navetteurs une alternative efficace au déplacement individuel.

L'axe radiant (de la périphérie vers l'hyper-centre bruxellois).

Il est déplorable de constater à quel point, du côté d'Uccle, l'axe "périphérie<>centre-ville" est sous exploité en matière de dessertes collectives. Seuls des bus de De Lijn et des TEC parcourent la chaussée de

Waterloo à destination du centre ville. La STIB n'y propose quasi aucun service! Par ailleurs, les bus circulant sur cette chaussée sont systématiquement englués dans la circulation. La priorité devrait de toute urgence leur être accordée par un ensemble d'aménagements urbains (priorité aux carrefours, etc.) dont éventuellement la déviation partielle de certaines lignes via le Bois de la Cambre. Les voiries que le Plan communal de Mobilité de Bruxelles prévoit d'y fermer à la circulation automobile pourraient utilement accueillir le passage d'un bus, voire même l'établissement d'une ligne de tram (non polluant pour le Bois). Cette idée, qui semblera iconoclaste à certains, est cependant envisageable, moyennant des conditions strictes d'utilisation (vitesse limitée, véhicules non polluants, site propre bien délimité par rapport à la circulation des piétons et cyclistes...)

L'importance des rocadés !

Force est de constater le sous-développement des lignes de rocade. Celles-ci sont pourtant essentielles. Ainsi, la jonction entre Ixelles et Uccle demeure très mauvaise. Les lignes existantes de la STIB (tram 7, bus 38 et 41) sont peu efficaces et l'offre SNCB sur la ligne 26 est inexistante en soirée et le week-end ! Renforcer l'offre de train sur cette ligne est essentiel : telle une rocade régionale circulant sous le Bois de la Cambre, elle constitue une alternative efficace au métro. Elle permet de relier rapidement Uccle au quartier Schumann. Rappelons que notre asbl, ainsi que le commune d'Uccle, insistent également depuis longtemps pour la création d'un nouvel arrêt le long de la ligne 26 à la hauteur du Lycée Français et du futur lotissement Engeland (300 logements).



Photo Google

Le Bois serait-il devenu un parking ? Voici l'av. de Diane qui montre que la congestion provient en partie des voitures ventouses.

En marge de cette ligne de chemin de fer, Il est tout aussi urgent de créer un connexion transversale (bus ou tram) efficace entre le centre d'Uccle et les campus universitaire du Solbosch et de la Plaine. La traversée du Bois de la Cambre mérite à ce titre d'être également envisagée. Une fois de plus, les voiries du Bois qui seront fermées à la circulation automobile pourraient servir partiellement à établir cette connexion.

Même si le transport individuel et motorisé peut indéniablement être vu comme une source d'émancipation, il faut constater qu'il conduit à des problèmes plus importants que ceux qu'il espère résoudre. C'est d'ailleurs pourquoi les vrais coûts économiques, so-

ciaux et environnementaux en sont souvent niés, sous estimés et mal maîtrisés. L'engorgement du Bois et la controverse qui s'en suit, est un bel exemple qui témoigne à quel point cette logique de déplacement et de comportement individualiste a aujourd'hui atteint ses limites.

Il est urgent de s'orienter vers un mobilité durable, moins consommatrice d'espace, moins polluante et plus respectueuse de l'environnement et du milieu urbain dans lequel nous vivons.

La ville de Bruxelles se donne un large délai de 15 ans pour mettre son plan en œuvre. Osons espérer que ces 15 années suffiront pour accompagner le plan de mesures efficaces en faveur du transport collectif.



Le Bois : disquage des anciens panneaux de signalisation avant la fin du test de circulation modifiée...

CINQ RECOURS SONT DÉPOSÉS CONTRE LE LANCEMENT DE LA 5G



Notre LETTRE de juin comportait une analyse des effets – positifs et négatifs – de l'introduction de la 5G en Belgique. Dans la suite de ce dossier, nous pensons utile d'informer nos lecteurs en publiant le communiqué de presse du 16 septembre du Collectif STOP 5G.

Collectif stop5G.be
Communiqué du 16 septembre 2020

Trois associations membres du Collectif stop5G.be (le GRAPPE, Fin du Nucléaire et l'AREHS) et cinq personnes physiques ont déposé ce 11 septembre 2020 des recours contre les décisions de l'IBPT du 14 juillet 2020 qui octroient à cinq opérateurs (CEGEKA, ENTROPIA, ORANGE, PROXIMUS et TELENET) les droits d'utilisation de la bande de fréquences 3600-3800 MHz, ouvrant la porte au déploiement de la 5G en Belgique.

Le recours est introduit devant la Cour des marchés, juridiction spécialisée créée par une loi du 25 décembre 2016 au sein de la Cour d'appel de Bruxelles. Cette Cour est compétente pour notamment contrôler la légalité et la motivation des décisions.

Les recours sont fondés sur quatre moyens de droit qui invitent la Cour à se pencher sur :

- l'irrespect de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement ;
- l'absence de toute justification des décisions en relation avec les conséquences, principalement sur la santé et l'environnement, du déploiement de la 5G (principe de précaution) ;
- la violation des règles de procédure ;
- le manque d'information substantielle apportée aux destinataires de la consultation publique en lien avec le véritable objet des décisions.

La Cour examinera les recours et fixera une audience de plaidoiries dans les trois mois. Sa décision interviendra à l'issue de la délibération qui suivra l'audience.

Le Collectif stop5G.be et ses membres escomptent, par le biais de ces recours, que l'autorité judiciaire indépendante saisie procède à un examen sans

complaisance des tenants et aboutissants des décisions prises par l'IBPT et annule ces décisions.

Celles-ci ont en effet été adoptées sans égard pour les innombrables objections citoyennes, associatives et scientifiques exprimées depuis plusieurs années sur le déploiement inconsidéré d'une technologie d'intérêt douteux dont l'impact sur la santé, les ressources naturelles, l'environnement et la vie en société est potentiellement dévastateur.

Contact

- Paul Lannoye (Grappe asbl), 081 44 53 64
- Francis Leboutte (Fin du nucléaire asbl), 04 388 39 19
- Colette Devillers (AREHS asbl), 02 772 86 80

info@stop5G.be – www.stop5G.be

Les associations membres du Collectif stop5G.be

Les archives des lettres du Collectif :

stop5g.be/fr/lettre



ROUVRONS LE PARC RASPAIL

Samedi 25 juillet, 30 voisins s'étaient donné rendez-vous à 9 h. dans la jungle du Parc Raspail. Après un premier tour pour tracer les chemins, les courageux volontaires, masqués et gantés se lançaient dans une belle journée de débroussaillage et de nettoyage.

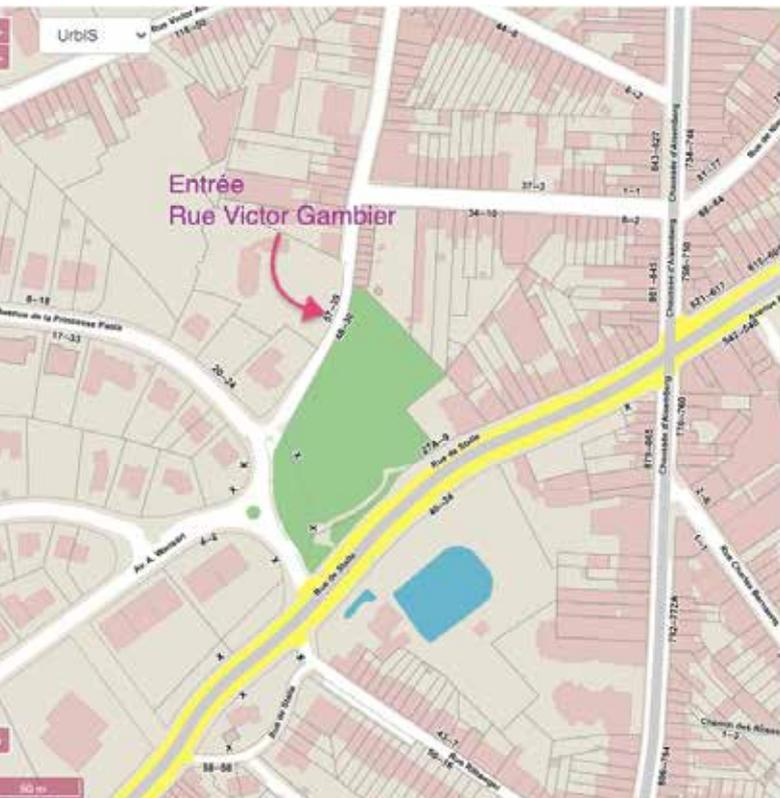
Le Parc Raspail est un petit écrin de verdure de 60 ares, situé dans la portion basse de la rue Victor Gambier, qui relie la rue de Stalle à la rue Victor Gambier.

Notre *Lettre* n° 63 de mars 2010 (www.acqu.be) contient un article dû à Bernard Jouret et dans lequel l'histoire du parc est racontée. Rappelons que ce parc doit son nom à François-Vincent Raspail, naturaliste et homme politique français. Ce dernier a passé quelques années à Uccle en tant que réfugié, dans une propriété comprenant une maison (démolie dans les années 70) et le parc lui-même, où - peut-être - il cultivait une partie des essences utiles à faire son fameux élixir. Transformée plus tard en maison d'accueil pour enfants handicapés, la propriété a été vendue à l'État en 1966, et est devenue ensuite propriété de B-Post.

Après que B-Post ait essayé de construire dans le parc et plus tard de le vendre à un particulier (mais sans succès : le parc est classé depuis 1995), le parc a été lentement abandonné. La nature a alors pris le dessus sur les chemins et les bancs, des passants délicats l'ont utilisé pour déverser illégalement leurs déchets, et en 2011 une personne mourante y a même été abandonnée. En 2016, la commune d'Uccle a finalement décidé d'acquérir le parc en bail emphytéotique pour une période de 66 ans, et le nouveau gouvernement communal a intégré la rénovation du parc dans son programme¹

Le Parc Raspail est le seul espace vert public du quartier d'Uccle Centre. Il y a déjà plusieurs années, Bernard Roisin, représentant du comité Parc Raspail, avait commencé à sensibiliser les habitants du quartier, et le coup de pouce décisif a été donné il y a environ un an quand certains d'entre nous l'ont (re)découvert et ont commencé à se demander : comment se fait-il qu'un tel joyau au cœur de notre quartier soit laissé dans

¹ BRUZZ, <https://www.bruzz.be/milieu/deel-raspailpark-ukkel-na-tien-jaar-tijdelijk-weer-open-2020-07-13>



un état aussi misérable ? Comment ce parc peut-il devenir un outil pour améliorer la qualité de vie du quartier et le bien-être de ses habitants ?

Des premiers contacts ont été pris en octobre 2019 avec l'échevine des Espaces Verts, Maëlle De Brouwer. Au début - il faut le reconnaître - la Commune semblait hésiter à s'engager dans un processus participatif pour la restauration du parc et à accélérer les plans de rénovation. Mais ensuite, il y a eu la pandémie et le confinement, et nous avons tous (re)découvert l'importance des espaces verts, à la fois pour faire face aux défis liés à COVID19 , et aussi plus généralement en imaginant la ville que nous souhaitons...²

Et donc, que fait-on du Parc Raspail ?

A court terme

Le court terme, c'est maintenant. Au cours des mois de mai, juin et juillet 2020, nous avons relancé le dialogue avec la Commune, mais aussi avec le Collectif des Riverains Uccle Centre (CRUC), avec l'ACQU et avec toute une série de personnes et de groupes ayant un intérêt et une capacité à rouvrir le parc.

Nous avons deux objectifs en tête : organiser une journée de nettoyage et d'embellissement, et faire en sorte que le parc soit ouvert le plus tôt possible pour que les habitants du quartier puissent en profiter pendant les jours les plus chauds de l'été.

Cette fois, le timing était serré - corona oblige - et tout le monde était enthousiaste : le CRUC a aidé à mobiliser les voisins et amis, la Commune nous a prêté les outils pour le travail, l'ACQU a fourni une petite contribution pour acheter quelques bricoles supplémentaires, et de bonnes suggestions sur la façon de procéder, Natagora a envoyé des experts pour faire le point et enregistrer les voix de la faune nocturne...

Le 25 juillet, une grande journée de travaux a eu lieu. Le parc est une jungle : à l'aide d'une vieille carte et de notre bon sens, nous avons tracé un chemin en forme de 8 à travers le parc et nous avons passé la journée à le débroussailler. Nous avons taillé dans ce qui était devenu une jungle, enlevé le lierre, déblayé les vestiges des sentiers en les délimitant avec des morceaux de

bois. Nous avons aussi ramassé de quoi remplir une douzaine de sacs d'ordures, de canettes de bière, de couches, de boîtes, un cartable, de vieux meubles... Au final, le parc est loin d'être parfait mais nous avons choisi de préserver son côté sauvage, naturel. A la vérité, la tâche était énorme et il a fallu commencer par l'essentiel : rendre le parc accessible et utilisable pour tous ceux qui souhaitent se promener à l'ombre, ou pique-niquer avec des enfants.

Le parc est maintenant ouvert et accessible tous les jours de 9 à 20 heures, les Gardiens de la Paix étant chargés d'ouvrir et de fermer les grilles. Deux tables et quelques chaises (objets de récupération, vous vous en rendez compte) sont disponibles près de l'entrée pour ceux qui souhaitent pique-niquer. Avec la Commune, nous avons convenu d'une phase de test jusqu'à la fin septembre 2020. Si tout se passe bien, le parc sera ouvert jusqu'au début des travaux de rénovation (prévus semble-t-il pour 2022, après les phases de marché public)



² CLEARING HOUSE project, <http://clearinghouseproject.eu/2020/04/30/trees-urban-forests-and-green-space-du-ring-covid-19>

Les voisins ont commencé à profiter du parc. Nous comptons sur leur patience et leur indulgence pour les quelques problèmes qui restent, mais aussi sur la bonne volonté de tous : si vous voyez quelqu'un qui a du mal à descendre les chemins encore tortueux avec une poussette, n'hésitez pas à l'aider ; si vous trouvez des déchets, n'hésitez pas à les ramasser ; si vous avez des amis qui vivent dans le quartier mais ne connaissent pas le parc, invitez-les à une promenade; n'hésitez pas à amener les enfants mais en les surveillant et en vous assurant qu'ils ne se mettent pas en danger....

Dans le futur

La municipalité a budgétisé 2 millions d'euros pour rénover le parc et elle a commencé à élaborer un plan de rénovation pour, dans les prochains mois, ouvrir une enquête publique pour que les travaux puissent ensuite commencer, et le parc être ouvert à l'horizon 2022³. Dans ce contexte, nous suggérons qu'on tienne compte en priorité

3 BX1- <https://bx1.be/ucclle/ucclle-le-parc-raspail-prepare-sa-reouverture-prevue-ce-dimanche/>



de trois points : la protection de l'écosystème, la valorisation du patrimoine et la participation des citoyens.

Les parcs urbains sont un havre pour toute une série de plantes et d'animaux. Dans un parc où la nature a repris ses droits depuis si longtemps, c'est encore plus le cas : au Parc Raspail, vous trouverez des douzaines de grenouilles, d'écrevilles, d'oiseaux, d'insectes, de chauves-souris, de tortues... Il y a aussi des arbres et des plantes de toutes sortes : platane, if, hêtre, laurier cerise, pin, érable sycomore, sureaux noirs et hièbles, houx, noisetiers, frênes, symphorines.... Certaines des plus anciennes et des plus magnifiques sont déjà protégées⁴. Comme pour les autres parcs, cet espace vert fait partie de notre ville : nous sommes tous responsables de son respect et de sa protection. Non seulement pour lui-même, mais aussi parce que la biodiversité animale et végétale, et en général la présence de la nature dans la ville, sont bien connues pour augmenter le bien-être des hommes, améliorer leur résilience, atténuer les dégâts des vagues de chaleur et du changement climatique.

Le Parc Raspail est également un patrimoine culturel qui peut être valorisé. Il est classé depuis 1995: si cela peut paraître aujourd'hui un obstacle pour le rénover au goût du jour, il a été utile pour le mettre à l'abri des privatisations et de la spéculation immobilière. Le Parc Raspail représente la mémoire vivante d'un illustre Ucclois qui a trouvé une place sûre dans notre Commune en période de troubles politiques chez lui. Bien que sa maison ait été démolie dans les années 70, le parc abrite encore quelques vestiges de son époque : une glacière décorée comme une petite tour et une grotte artificielle conçue pour imiter la nature, comme c'était la mode au XIXe siècle. Aujourd'hui, la protection légale ne doit pas être considérée comme un moyen de mettre le parc derrière une vitrine, mais comme un moyen d'apprendre du passé et de comprendre les moyens de l'histoire aujourd'hui.

Enfin, le Parc Raspail est un lieu qui a rassemblé des amis et des voisins. Il est ouvert à la fréquentation et nous espérons qu'il accueillera davantage d'activités à l'avenir. Une telle mobilisation et une

4 Région de Bruxelles Capitale, Inventaire du Patrimoine Naturel, Parc Raspail <https://arbres-inventaire.irisnet.be/sites.php?id=187>

telle participation offrent une grande opportunité pour l'avenir du parc : **plutôt qu'un simple service fourni aux contribuables, le Parc Raspail pourrait être un lieu où les institutions collaborent avec les citoyens pour coproduire le bien commun.** La manière dont a commencé le dialogue avec l'échevine et son responsable des Espaces Verts Fabien Chanteux est prometteuse, et nous espérons que cela pourra aller au-delà du mode d'urgence qui a caractérisé l'été 2020.

Trouver un bon équilibre entre la protection des écosystèmes, la valorisation du patrimoine et la participation citoyenne suppose de nombreux défis à relever et cela ne se fait jamais tout seul. Dans l'ensemble, cela nécessite une volonté d'expérimenter et de prendre le chemin le moins fréquenté. Nous sommes bien sûr conscients que ce n'est qu'une petite tache verte sur la carte de Bruxelles, **mais pourquoi ne pas en faire un terrain d'expérimentation et d'innovation?**

Nicola da Schio & Michel Derville

Prochaines étapes et activités

- Promenade dans l'histoire du Parc Raspail. - [Dimanche 27 septembre 2020 de 14:30 à 16:30 - Inscription requise par email parc.raspail@gmail.com] Une visite guidée du Parc et de son patrimoine culturel (la glacière, les serres, l'ancienne maison Raspail, ses habitants célèbres...), organisée par le Collectif de Riverains d'Uccle Centre et le Cercle d'Histoire, d'Archéologie et de Folklore d'Uccle et Environs.
- Enquête publique sur les travaux d'aménagement. - [Automne 2020, dates à confirmer] Nous suivrons de près le lancement de l'enquête publique par la commune, et espérons

organiser une réflexion in situ sur la portée des travaux d'aménagement qui seraient envisagés.

- Deuxième journée de jardinage - [Automne 2020, dates à confirmer] Nous prévoyons d'organiser une nouvelle journée de travail au début de l'automne. Les objectifs : faire de la place et planter des fruits et légumes sauvages, et préparer les chemins pour l'hiver.
- Cartographie du patrimoine naturel - [dates à confirmer & partenaires recherchés] Nous souhaitons étudier et explorer l'état de la biodiversité présente dans le parc, avec une approche de science citoyenne (par exemple, certains des arbres ont déjà été enregistrés dans la carte du projet Wood Wide Web <https://www.woodwideweb.be/fr/>)

Et vous ?

Le groupe est ouvert et en évolution. Nous accueillons tous ceux qui souhaitent se donner la main à la fois pour continuer les travaux d'entretien et de nettoyage pendant l'utilisation temporaire, mais aussi pour commencer à penser au long terme.

Le parc est aussi l'espace public de tous les citoyens, et ceux qui voudraient organiser toutes sortes d'initiatives dans le parc sont les bienvenus, et nous serions heureux de relayer l'information.

Informations sur les activités dans le parc : <https://www.facebook.com/ParcRaspailUccle/>

Rejoignez le groupe :
Groupe Facebook : <https://www.facebook.com/groups/259150584421414/>
par e-mail : envoyez un courriel à parc.raspail@gmail.com pour être inscrit dans la liste e-mail



MOBILITÉ : QUELQUES PISTES DE RÉFLEXION

VERS UN NOUVEL ÉQUILIBRE TOUJOURS AUSSI CONGESTIONNÉ

Avant le Covid-19, les rues étaient saturées de voitures aux heures de pointe. Au sud d'Uccle, c'est essentiellement aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Puis vint le Covid-19 et les rues désertées pendant le confinement. Beaucoup découvrirent alors le télétravail et le vélo ! Et on espéra que les problèmes de mobilité étaient du coup résolus ! Mais voilà, une fois le déconfinement arrivé, la voiture fut jugée plus sûre que la promiscuité des transports en commun.

En juin, alors que certains continuaient le télétravail, que d'autres étaient à vélo et que moins d'élèves se rendaient à l'école, les bouchons du sud d'Uccle se sont reformés avec la même intensité qu'avant le confinement, retrouvant ainsi un nouvel « équilibre » ! Retour à la case zéro !

Depuis le Covid-19, moins de voyageurs prennent les transports en commun. À se demander s'il est vraiment nécessaire de passer au métro lourd entre Albert et Bordet, s'il n'a jamais été néces-

saire !... Avec ce métro, on n'est sûr que d'une chose : c'est la rupture de charge à Albert pour tous les Ucclois ! Et cela pour un coût astronomique hypothéquant d'autres réalisations moins onéreuses et certainement plus utiles !

SUR LE THÈME « L'ŒUF OU LA POULE », ENFIN LA SOLUTION !

Diminuer le nombre de voitures pour améliorer les transports en commun ? Ou l'inverse ? La réponse est claire : tant qu'il y aura de la place pour les voitures, tant que les automobilistes trouveront leur voiture plus confortable que les bus et les trams, ces derniers n'auront aucune chance de percer. Le déconfinement de juin l'a prouvé (voir ci-dessus). Il faut donc d'abord améliorer les transports en commun.

Mais ce ne sera pas suffisant : rue de Stalle, le tram 4 dépasse allègrement les files de voitures, et pourtant ces files continuent d'exister. Certains préfèrent en effet rester des heures dans leur voiture pour aller d'un point à un autre, de porte à



Arrêt Verrewinkel avec un bus 37-Albert suivi du 43-Vivier-d'Oie. Ces deux bus donnent accès à la **ligne 26** (Hal - Vilvorde) et au **tram 92**. Mais pourquoi sont-ils si souvent l'un derrière l'autre ? Donc on attendra quand même 20 minutes si on en rate un (comme le montre l'afficheur à ce même arrêt)...

porte, plutôt que de marcher 10 minutes et prendre un tram. Il faudra donc des incitants plus percutants. On parle d'augmenter le prix des avions et de diminuer le prix des trains. Augmentons le prix des transports en voitures particulières et accordons des primes pour les transports en commun. Remplaçons les voitures de société par des abonnements STIB ou MTB. Mais pas de gratuité des transports en commun : le contribuable bruxellois n'a pas à payer pour le transport des navetteurs venant des autres régions.

COMMENT AMÉLIORER L'OFFRE DES TRANSPORTS PUBLICS ?

- Améliorer les cadences. Elles sont déjà actuellement assez bonnes sur beaucoup de lignes... sauf peut-être sur celles des bus desservant le sud d'Uccle. Un bus toutes les 15 à 20 minutes¹,

¹ Bus 37 entre la gare de Linkebeek et Albert : normalement toutes les 14 ou 15 minutes sauf week-end et juillet-août avec un bus toutes les 20 minutes. Bus 43 entre Homborch et Vivier d'Oie : toutes les 15 minutes aux heures de pointe en semaine scolaire, sinon toutes les 20 minutes ! Les bus 41 et 60 sont un peu mieux représentés avec un bus toutes les 12 minutes aux heures de pointe, toutes les 20 minutes sinon. Ces faibles fréquences pèsent lourd en cas de correspondances entre ces bus ou quand on descend d'un tram et que l'on rate un de ces bus !

ce n'est pas beaucoup (mais compréhensible vu le nombre de passagers).

- Respecter les horaires ! Depuis le Covid-19, c'est plutôt la pagaille ! Quand les fréquences sont bonnes, ça passe un peu inaperçu, mais quand il n'y a pas beaucoup de bus (donc au sud d'Uccle), on regrette vraiment sa voiture. Si on vient de rater un bus, 20 minutes pour le suivant, c'est très long. Et si un bus manque, ce n'est plus 20 minutes, mais 40 minutes entre deux 37 ou deux 43 !

- Généraliser la présence des afficheurs. Inutile d'annoncer un tram 4 : il y en a toutes les 3 à 6 minutes en pratique. Mais autant savoir combien de temps il faudra attendre un bus 37, 43 ou 98 ! D'où l'importance de mettre un afficheur à tous les arrêts où circule un bus peu fréquent², même si l'arrêt est, lui, peu fréquenté !

- Limiter le nombre de correspondances, surtout avec des lignes peu desservies puisqu'on risque d'attendre longtemps entre deux bus. Est-il normal que les Ucclois du Sud doivent prendre deux bus pour se rendre à l'hôpital Ste-Élisabeth (THE hôpital où les proches se rendent pour visiter un parent emmené par le 112) ? Ou trois bus et trams pour aller à l'ULB juste de l'autre côté du bois de la Cambre ? La future rupture de charge à Albert pour les trams 4, 7 et 51 ne va vraiment pas dans le bon sens !... Par contre, si le bus 43 pouvait prolonger sa course du Vivier d'Oie jusqu'à Legrand, on réduirait fortement le nombre de correspondances (notamment avec un accès direct à l'hôpital Ste-Élisabeth et aux trams 7, 8 et 93 !...).

- Une idée peu onéreuse : avoir des afficheurs à bord des transports en commun qui indiquent le temps d'attente pour les correspondances à l'arrêt en approche (comme sur les afficheurs dans les trains Desiro à l'approche d'une gare). Pour se rendre à Verrewinkel, quand on revient du Midi en tram 51, autant savoir si on aura un bus 37 sans trop attendre à Albert. Sinon, on restera dans le tram jusqu'à la gare de Calevoet pour espérer

² Étonnant pour une gare, il n'y a pas d'afficheur à la gare de Linkebeek dans le sens Vivier d'Oie (bus 43) et Albert (bus 37). Ni aux arrêts Gui et Verrewinkel dans le sens Observatoire (bus 43) et Gare de Linkebeek (bus 37). Il serait pourtant intéressant de savoir quand passent ces bus : à ces deux arrêts, le 37-Albert et le 43-Observatoire sont bons pour rejoindre le tram 4 pour aller à Bruxelles. Autant savoir lequel arrivera le premier puisqu'ils ne roulent pas dans le même sens et qu'il faudra traverser l'avenue Dolez pour passer d'un arrêt à l'autre.



un bus 43. En tram 92 venant de la Porte Louise, autant savoir s'il y aura un bus 43 au square des Héros. Ou un 37 quand on arrive à la gare de St-Job. Sinon, on attendra le 43 au Fort-Jaco. Etc.

- Augmenter les sites propres et créer des liaisons en trams « chrono ». Par exemple à la chaussée de Waterloo. C'est l'une des principales artères d'Uccle, avec de nombreuses écoles et commerces, des centres sportifs et une gare RER (Vivier d'Oie). Et pourtant AUCUN véhicule de la STIB ne relie le Fort-Jaco à la Bascule, ou le Vivier d'Oie à la Barrière de St-Gilles³ ! On pourrait créer une nouvelle ligne de tram qui partirait du Fort Jaco (voire de l'IRSA), qui profiterait du site propre du tram 7 (Bascule) puis de celui des trams 8 et 93 (à partir de Legrand), pour rejoindre rapidement la Porte Louise et le cœur de Bruxelles. Et cela pour un coût infiniment moins élevé qu'un métro lourd ! Cette ligne devrait évidemment être accompagnée d'un parking de dissuasion puisqu'il s'agit aussi d'un passage très important de navetteurs issus de la périphérie sud (Rhode-Saint-Genèse, Waterloo).

- Diminuer les prix exorbitants de la SNCB à Bruxelles et en proche périphérie. Si la STIB n'a pas modifié ses prix depuis plusieurs années, est-il normal que ceux de la SNCB aient augmenté de 25% en 5 ans⁴ ? Est-il normal d'avoir un doublement, voire un triplement du prix si on prend un train en gare de Linkebeek (gare RER bruxelloise par excellence) puis un bus au Vivier d'Oie pour l'hôpital Ste-Élisabeth⁵ ? Est-il normal que les seniors, les jeunes et les BIM, qui bénéficient d'un abonnement STIB à prix modéré, ne puissent

3 Seuls les bus vicinaux parcourent la chaussée de Waterloo de part en part. Des bus sans coordination et sans cadence régulière puisqu'ils appartiennent à deux sociétés différentes (TEC et De Lijn)... Des bus qui ne sont pas faits pour relier Uccle à Bruxelles puisqu'ils vont à Charleroi, Braine-l'Alleud et Waterloo. D'où des horaires des plus aléatoires.

4 Le prix du trajet minimum (7 km) et celui de la Zone de Bruxelles est passé de 2€ en 2015 à 2,5€ en 2020. Et dans le même laps de temps, le prix de la Key Card (10 voyages de courtes distances, l'idéal pour se rendre en train à Bruxelles depuis Waterloo ou Braine l'Alleud) a augmenté de 20 à 27€, soit une augmentation de 35% en 5 ans !...

5 Le prix Linkebeek - Bruxelles (SNCB + bus et tram STIB, TEC et De Lijn à Bruxelles) dépend fortement du nombre de voyages. Par rapport au prix en Zone de Bruxelles, on a : - pour un voyage : 4,9€ au lieu de 2,1€ (SNCB + Jump = +133%, largement plus de deux fois plus cher) - pour 10 voyages : 41€ au lieu de 14€ (Key Card + Jump = +193%, quasiment trois fois plus cher !...) - pour l'abonnement d'un an : 1.216€ au lieu de 583€ (SNCB + MTB = +109%, donc plus du double)

monter dans un train ou dans les bus des TEC et De Lijn en région bruxelloise (par exemple chaussée de Waterloo entre le Fort-Jaco et la Barrière de St-Gilles) ? Est-il normal que l'achat d'un billet à bord d'un train soit surtaxé de 7 euros ?

- Adapter les transports en commun au Covid-19. Comme cette pandémie semble vouloir rester parmi nous, il faudra bien vivre avec elle. L'idée serait que tous les anciens usagers puissent reprendre leur bus, tram, métro ou train avec confiance. Et même si nous ne voyons pas encore de solutions en dehors du port obligatoire du masque, il serait bon d'y penser sérieusement. Si des ingénieurs et des virologues nous lisent, qu'ils nous donnent des idées !

Le Covid-19 aura eu l'avantage de nous faire réfléchir et de modifier (un peu) nos habitudes. C'est d'ailleurs l'un des principes de l'évolution depuis le début de l'Univers : s'adapter aux cataclysmes pour survivre. Espérons que ce soit dans le bon sens et avec bon sens

MOBILITÉ : UN NOUVEAU BUS À UCCLE, LE N° 70

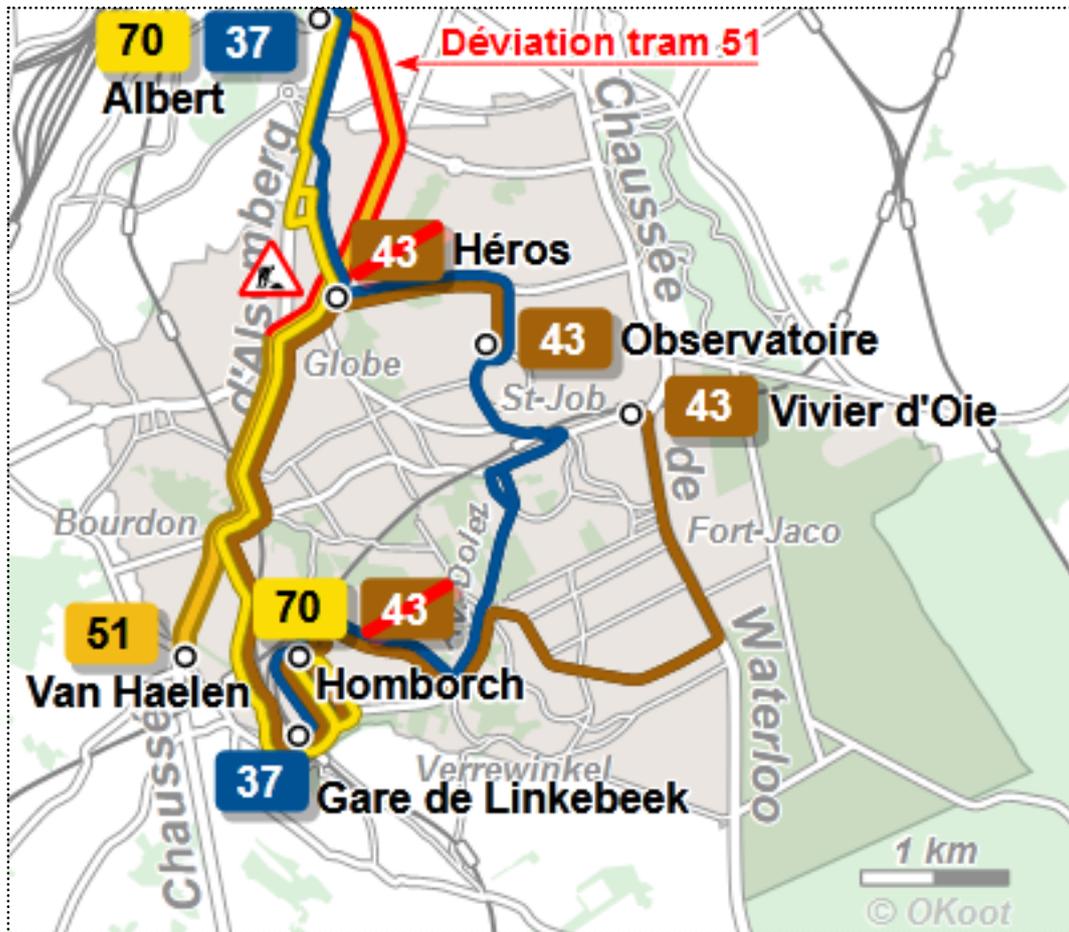
Depuis ce lundi 31 août 2020, le bus 70 assure la liaison entre le Homborch et Albert via Linkebeek, le Bourdon, le Globe, le square des Héros, une partie de l'avenue Coghen et de la chaussée d'Alseberg. Un nouveau bus ? Pas vraiment. Il s'agit tout simplement du bus 43 barré (Homborch - Héros) prolongé jusqu'à Albert. Cela, uniquement en période scolaire du lundi au vendredi. Lors des vacances scolaires, le 43 barré roulera à nouveau en alternance avec le 43 normal (Vivier d'Oie - Observatoire).

Ce bus roulera pendant deux ans, le temps des travaux à la chaussée d'Alseberg et de la déviation du tram 51 entre le Globe et Albert via la ligne du tram 4 (av. Brugmann et av. Albert). Avec le bus 37 on a ainsi deux bus pour Albert. Mais avec quelques curiosités : à la gare de Linkebeek, ils roulent en sens opposés, et à Homborch, les arrêts sont sur le même trottoir mais pas à la même place !

Domage que ce bus ne puisse toujours pas emprunter la rue du Wagon, une rue promise depuis de nombreuses années aux cyclistes et aux transports en commun.

Remercions ici, les chauffeurs et le personnel de la STIB qui font en sorte que les bus et les trams circulent malgré cette pandémie.

O. Koot



Homborch, avec l'arrêt du 70-Albert à l'avant-plan, celui du 37-Albert à l'arrière-plan, et, entre les deux, les bus au repos.



LETTRE DU GRACQ À LA MINISTRE DE LA MOBILITÉ

GRACQ
Les Cyclistes Quotidiens
Locale d'Uccle



Avec l'aimable autorisation de la locale uccloise du GRACQ, nous reproduisons la lettre que ces « cyclistes au quotidien » ont récemment adressée à la Ministre de la Mobilité. Globalement, l'ACQU souscrit aux suggestions formulées.

Madame la Ministre,

Nous nous réjouissons et soutenons pleinement la décision de la Région d'aménager les 40 km de pistes corona. Nous suivons avec attention l'idée qu'une deuxième série d'aménagements soient proposés dans le même esprit, et demandons qu'Uccle, dont aucune voirie régionale n'est mentionnée dans votre liste des 40 km, soit incluse dans ce deuxième lot de mesures, notamment les :

- Rocades : alors que la moyenne ceinture était prévue, nous voyons un trou couvrant cette ceinture, sur Forest et Uccle, dans votre liste entre (12) Kongolaan et (14) Veeweyde.
- Pénétrantes : sur le même espace, rien n'est prévu au contraire des 8 pénétrantes citées à l'ouest, au nord et à l'est de la région. Pourtant la rue de Stalle, l'avenue Brugmann et surtout la chaussée de Waterloo, toutes voiries sursaturées aux heures de pointe, mériteraient des pistes cyclables.

Nous avons le plaisir de formuler quelques suggestions concrètes à cet égard.

1. Chaussée de Waterloo

Cette voie est fondamentale, surtout dans la perspective d'une meilleure circulation dans le Bois de la Cambre, fameuse barrière pour les cyclistes entre Forest et Uccle d'une part et l'ULB et la VUB d'autre part. Plusieurs écoles se trouvent à proximité, ainsi que des commerces desservis par les transports publics, et cette chaussée doit donc accommoder circulation automobile, piétons, cyclistes et autres modes actifs.

Nous proposons :

- Une bande cyclable suggérée (BCS), dans la descente du Fort Jaco vers le Vivier d'Oie et

une piste cyclable marquée, dans la montée vers le Vert Chasseur. Dans le sens inverse, une bande cyclable suggérée dans la descente du Vert Chasseur vers le Vivier d'Oie et une piste cyclable marquée du Vivier d'Oie, dans la montée vers le Fort Jaco ;

- Des bandes cyclables suggérées là où la largeur de la chaussée ne permet pas d'avoir des pistes cyclables marquées ou séparées ;
- De l'espace pourrait être libéré pour les cyclistes en supprimant une des bandes de circulation devant certains carrefours : avenues Prince de Ligne, Latérale, Montana, et chaussée de la Hulpe... ;
- Mettre des rues perpendiculaires, comme l'avenue Latérale et l'avenue du Prince de Ligne, entre autres, en sens unique, créant ainsi des boucles de circulation. Une telle solution libérerait pas mal d'espace, dont une partie pourrait être utilisée pour remplacer du parking supprimé chaussée de Waterloo ;
- Assurer la continuité avec la piste cyclable qui démarre en région flamande jusqu'au moins aux pistes cyclables de l'avenue Van Bever ;
- Permettre aux cyclistes de passer le premier des deux feux rouges au croisement de l'avenue Winston Churchill et de la chaussée de Waterloo (devant les Brasseries Georges) par un B23.

2. Aménager un accès cyclable sur la **petite drève du Maréchal**, entre la drève des Gendarmes et la drève de Lorraine, ce qui peut permettre aux cyclistes d'éviter la chaussée de Waterloo.
3. Rénover la piste cyclable de la **drève de Lorraine**, très dangereuse en l'état, vu la dégradation du revêtement.
4. Aménager une piste cyclable bidirectionnelle **chaussée de la Hulpe**, ou plus particulièrement **chemin des Joubarbes**, là où se trouve actuellement un chemin extrêmement dan-

gereux (terre ravinée, pierres qui affleurent et grands trous).

La piste cyclable devrait être aménagée à flanc de chaussée afin de permettre une ascension (ou descente) progressive et d'éviter ainsi des montées et descentes successives. Cela devrait être fait dès maintenant, car c'est indispensable quelle que soit l'issue des négociations concernant le Bois de la Cambre.

5. **Rue de Stalle**, entre le carrefour Stalle et le rond-point Nemo 33 : transformer la double voie auto en simple voie ou supprimer la rangée de parking ne correspondant à aucun commerce ni habitation pour permettre un accès sécurisé vers la promenade verte ou la piste cyclable séparée menant au canal, à Drogenbos ou à Ruysbroek. Etant donné que toute la rue de Stalle est en voie unique, il n'y a aucune raison de laisser deux bandes à la circulation automobile sur ce tronçon, qui est justement assez large pour permettre une piste cyclable. Des plots en béton pourraient être utilisés, comme à la rue de la Loi.

6. **Avenue Brugmann**, nous demandons des logos vélos au milieu de la chaussée, particulièrement, à la hauteur des arrêts de tram, pour éviter que les automobiles ne tentent de dépasser les cyclistes à ces endroits où l'étroitesse de la chaussée ne le permet pas sans les mettre en danger.

7. **Square des Héros**, nous souhaitons des marquages au sol pour les vélos, qui pourraient éventuellement permettre de tester et préfigurer le square des Héros du futur, que nous souhaitons voir devenir un carrefour de rencontre vert, agréable et convivial, notamment pour les jeunes vu le nombre d'écoles et d'arrêts de transports publics à proximité.

8. Nous souhaitons que l'ensemble des voiries régionales qui passent par Uccle :

- Soient limitées au 30 km/h dès à présent, en attendant une décision définitive concernant les voiries qui resteront à 50 km/h à partir de janvier 2021. Cela concerne en particulier, l'avenue De Fré, la chaussée d'Alseberg, l'avenue du Château d'Or et la liaison par la rue Engeland, la rue de Stalle et l'avenue Brugmann ;

- Que l'interdiction de stationner, devant les passages pour piétons (au croisement avec l'avenue Hamoir notamment) soient mis en évidence, par des logos ou des arceaux à vélo.

Par ailleurs, nous demandons une nouvelle fois le retrait immédiat des dispositifs **Zoomoa** qui sont placés à des endroits qui restreignent l'espace disponible pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, sur les trottoirs. A Uccle, c'est notamment le cas Square Marlow et chaussée de Neerstalle (voir photo ci-jointe). L'entreprise qui déploie ces dispositifs s'est par ailleurs semble-t-il engagée à retirer les arceaux qui ne correspondent pas au Vademecum « stationnement vélo ».

Nous restons à votre entière disposition pour appuyer les efforts de la région en faveur d'une ville plus agréable, un air plus sain, et une mobilité active permettant la distanciation physique en cette période où le virus continue de tuer chaque jour, et la menace d'une deuxième vague n'est pas à écarter.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre considération distinguée, Pour le Gracq Uccle,

Patricia Duvieusart & Quentin Guinand



Dispositif vélo inadéquat Zoomoa

LE LUCANE CERF-VOLANT A UCCLE

Une chaude et orageuse fin d'après-midi, en juin 2008: je me prélassais gentiment sur ma chaise longue. Tout à coup, un étrange vrombissement me fait dresser la tête. Là, à 1m 20 du sol, un animal « énorme » vole paresseusement en décrivant un large S au travers du jardin ! Cet énorme coléoptère bruyant arborait de superbes « pinces » (en fait : des mandibules), comme des pare-chocs de combat, presque aussi longues que son corps : une bête splendide et impressionnante de près de 6 cm de long ! C'était ma première rencontre avec un mâle de lucane à Uccle.

Quelle était cette bestiole qui se promenait ainsi dans le quartier ? J'étais vraiment étonnée, cela faisait 19 ans que j'y habitais et c'était une découverte de taille ! Il était beaucoup plus impressionnant que tout ce que j'avais rencontré comme coléoptère jusqu'alors.

Un an plus tard, j'eus l'occasion de faire plus ample connaissance avec l'espèce. Un projet immobilier démesuré menaçait « notre » Coba Pauwels, deux hectares et demi de terrain sauvage, en bordure de la chaussée d'Alsemberg, et inaccessible au public. Un refuge providentiel pour toute la biodiversité du coin. Le Comité de Quartier s'est alors mobilisé pour le préserver des promoteurs. A cette occasion, j'ai effectué dans l'urgence un recensement non exhaustif des richesses du Coba Pauwels, et ainsi rencontré une grande quantité de scientifiques qui ont accepté de prendre le temps de sillonner le site et de témoigner de ses ressources.

C'est lors d'une de ces rencontres que j'ai eu le privilège de faire la connaissance, entre autres, de deux personnes extrêmement qualifiées et sympathiques : Léon Méganck et Roger Cammaerts,

ce dernier étant à l'époque LE spécialiste en Belgique du lucane cerf-volant, et autorité en la matière. Mon gros « scarabée » fut très vite identifié comme étant un mâle de lucane, espèce extrêmement rare à Bruxelles ! J'appris à ce moment que l'animal était *protégé*. Et pas pour n'importe quelle raison : il a le privilège de figurer sur la liste « Natura 2000 ».

Grâce aux conseils de Roger Cammaerts, nous avons entamé la 1^{ère} campagne d'information avec recueil de données dans le sud d'Uccle : nous



désirions savoir si l'insecte était réellement implanté dans le coin. J'en avais vu un moi-même, et je connaissais une voisine (rue du Bourdon) qui en avait elle-même rencontré dans son jardin naturel (reconnu par Natagora) ; je pouvais donc y croire. Or, si un lucane était arrivé dans notre jardin, il ne pouvait pas venir de bien loin car ce coléoptère a un rayon d'action d'environ 600 m. La possibilité qu'il loge autour ou dans le Coba Pauwels était parfaitement plausible.

La mobilisation fut bien suivie, et nous avons reçu de nombreux témoignages, et même des trouvailles. Mais beaucoup de gros insectes ressemblent aux lucanes, surtout les femelles entre elles. C'est ainsi que nous avons fait la connaissance du « rhinocéros », autre coléoptère de même gabarit, dont le mâle est pourvu d'une grosse corne, comme un minuscule tricératops. Mais aussi d'autres témoignages extrêmement précis, plus troublants, et la découverte de trous d'émergence qui pouvaient être ceux de lucanes à leur sortie de terre. Cependant, aucune preuve tangible, telle la découverte d'une tête ou d'un élytre (les corneilles et les pies, qui sont les prédateurs des lucanes n'en consomment pas les têtes et les élytres).

La campagne d'affichage s'acheva et les recherches aussi, même si des indices certains existaient. Par la suite, le projet immobilier fut d'abord suspendu, puis le permis d'urbanisme fut annulé après un recours auprès du Conseil d'Etat. Le terrain était (provisoirement) sauvé. Nous avons recommencé une 2^e campagne de recherche, la saison suivante, puis la vie quotidienne nous a de

nouveau happés et nous avons peu à peu oublié de nous y remettre.

Les années se sont écoulées, la population du quartier s'est fortement rajeunie. Le confinement a permis aux riverains d'être plus sensibilisés à leur environnement proche. Pour certains, cela aura été l'occasion de découvrir le bois du Keyembempt où le nombre de joggeurs, de cyclistes et de promeneurs a littéralement explosé lors de la période de confinement. Face à ce nouvel engouement (et disposant de temps, suite aux mesures sanitaires), nous avons proposé aux riverains de lancer une nouvelle campagne d'affichage afin de repartir à la recherche du Lucane Cerf-Volant. Les habitants du quartier et des alentours ont été nombreux à nous téléphoner, à se renseigner, bref à manifester un intérêt certain pour cette recherche. Au passage, avons pu identifier deux foyers de Dorcus (la 'Petite Biche'), coléoptère plus petit et plus râblé que les lucanes, plus sombre et moins brillant, mais présentant également de petites « pinces » (mandibules).

Cette fois encore, la population a répondu présent. Et puisque, parfois, les histoires finissent bien, une habitante du quartier a fini par découvrir *un couple*, lors de la soirée chaude et orageuse du vendredi 26 juin, un contexte particulièrement propice à la sortie des lucanes.

Nous les avons observés, photographiés, filmés, pendant des heures ; placés en « garde à vue » dans une boîte à chaussure, ils ont mené à grand bruit leur vie de couple, empêchant même de dormir mes voisins, qui détenaient le trésor.

Excités et tétanisés par la découverte, nous avons réussi à patienter pour attendre l'expertise de Roger Cammaerts avant d'en aviser tous les organismes que nous connaissions : l'ACQU, la Commune, Bruxelles Environnement, Natagora. Et c'est seulement au bout de 48 heures que nous avons relâché les lucanes, en grande pompe, et dans l'allégresse du quartier !

A présent, la détermination à trouver les « nids » nous poursuit, et nous rêvons tous par nuits chaudes de ces gros animaux, dotés eux aussi de « pouvoirs spéciaux » : préserver la vie sauvage d'un quartier.

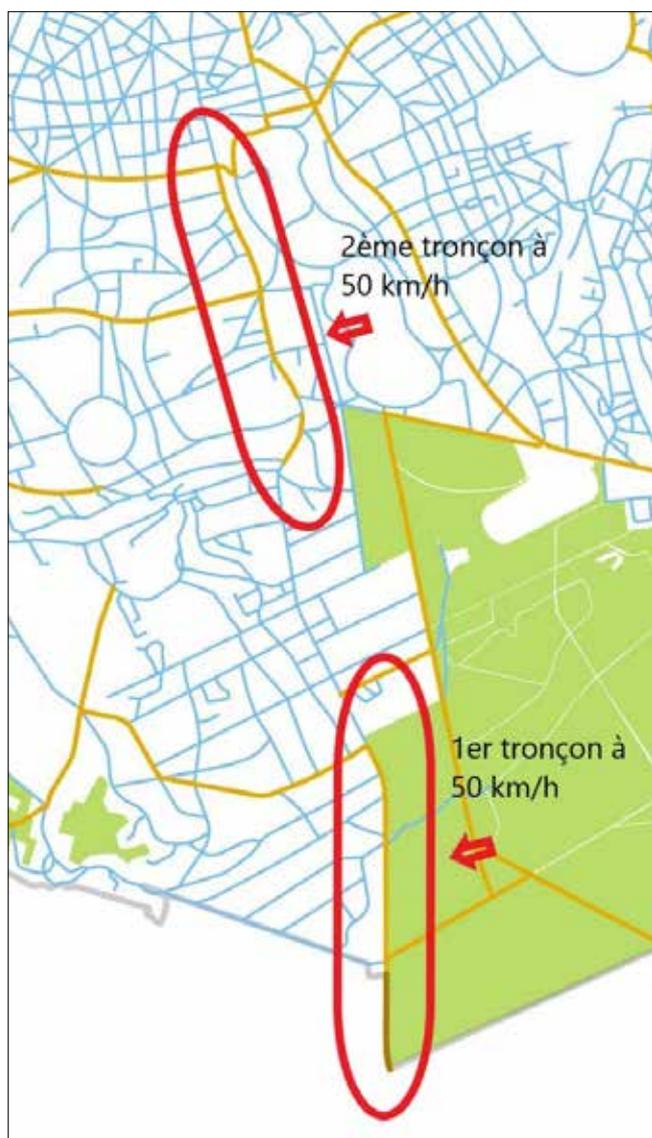
Martine De Backer (martinedebacker@gmail.com)
et Sylvie Boucheny (sylvie.boucheny@gmail.com)



PROJET DE VILLE 30 : LE BRICOLAGE DE LA CHAUSSÉE DE WATERLOO !

Le 1^{er} janvier 2021, une grande partie des voiries de Bruxelles, soit 85% d'entre elles, verront leur vitesse limitée à 30 km/h, les « axes structurants » resteront à 50km/H.

Parmi ceux-ci, la chaussée de Waterloo sera principalement en zone 30, si ce n'est sur deux tronçons :

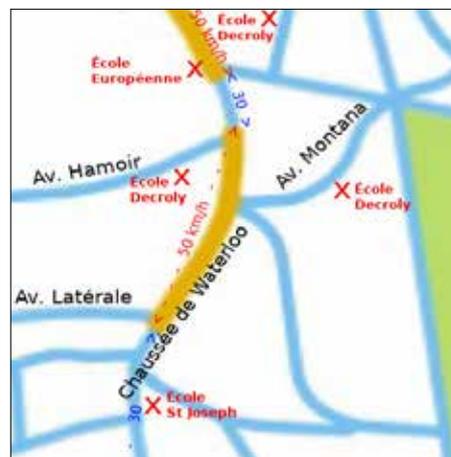


- Le premier tronçon à 50 km/h est situé, en venant de Waterloo, entre la limite régionale et l'avenue du Prince d'Orange. Il s'arrête donc juste pour laisser l'entrée de l'IRSA en zone 30.

- Le second tronçon en zone 50 km/h est situé entre l'avenue Latérale et l'avenue Winston Churchill.

Sauf que... le second tronçon est interrompu par une courte zone 30 d'une centaine de mètres entre l'av. Hamoir et la chaussée de La Hulpe !

En cherchant à élucider le pourquoi de l'affaire, on peut imaginer que cette zone 30 est due à la présence de l'Ecole Européenne et ses 2.600 élèves et



éventuellement de l'Ecole Decroly quoique l'école possède plusieurs implantations et que la zone 30 ne les couvre pas toutes.

Reste que ce schéma laisse un tronçon de plus ou moins 300 mètres à 50 km/h entre les avenues Hamoir et Latérale qui est intensément parcouru par les élèves des écoles Saint-Joseph (au Vivier d'Oie), des différentes implantations de l'école Decroly, ainsi que de l'Ecole Européenne : tous les jours de semaine, sur cette partie de la chaussée, des milliers d'élèves transitent, dont bon nombre à pied ou à vélo.

À ceux-ci se rajoutent, tous les matins, ceux qui sont déposés à la volée sur la chaussée même, par leurs parents.

Bien sûr, les abords de ces écoles sont limités à 30 km/h, mais n'est-t-il pas paradoxal de se contenter de passer à 30 km/h quelques mètres seulement autour des écoles, alors que le risque se concentre à la croisée des chemins empruntés

par nos enfants, soit précisément sur les 300 mètres de la chaussée de Waterloo laissés à 50 km/h.

De plus, avec 36 commerces sur ces 300 mètres, nous sommes ici sur l'une des parties les plus commerçantes de la chaussée de Waterloo qui est aussi une des plus étroites. Les trottoirs n'y sont pas généreux et les aménagements cyclables y font cruellement défaut.

Par ailleurs, sur les 2/3 du bas de la portion, le bâti est continu, haut et espacé de seulement 19 mètres de part et d'autre. Cette configuration exacerbe les problèmes de pollution en retenant l'air vicié par les gaz d'échappement ainsi que le bruit produit par la circulation qui se réverbère entre les deux façades enserrant la chaussée, induisant ainsi une forte résonance sonore.

Le fait que la chaussée grimpe depuis le Vivier d'Oie vient parachever ce sombre tableau en augmentant les émissions.

Reste à évaluer la confusion dans le chef des conducteurs quand ils se retrouveront pour 300 mètres dans une zone 50, puis pour 100 mètres dans une zone 30, puis à nouveau en zone 50 pour finir en zone 30... Tout ça pour leur permettre dans le meilleur des cas, de gagner quelques secondes ! Ceci à condition qu'ils n'aient pas perdu le fil de la vitesse à laquelle ils peuvent rouler, avec la multiplication des panneaux de signalisation ...

Ce genre de bricolage ne risque-t-il pas de desservir la cause portée par le Projet « Ville 30 » ?

Sur moins de 3 kilomètres d'un des principaux axes de pénétration dans notre ville, la limitation de vitesse change 5 fois (50/30/50/30/50/30). Les négociations ont dû être ardues !

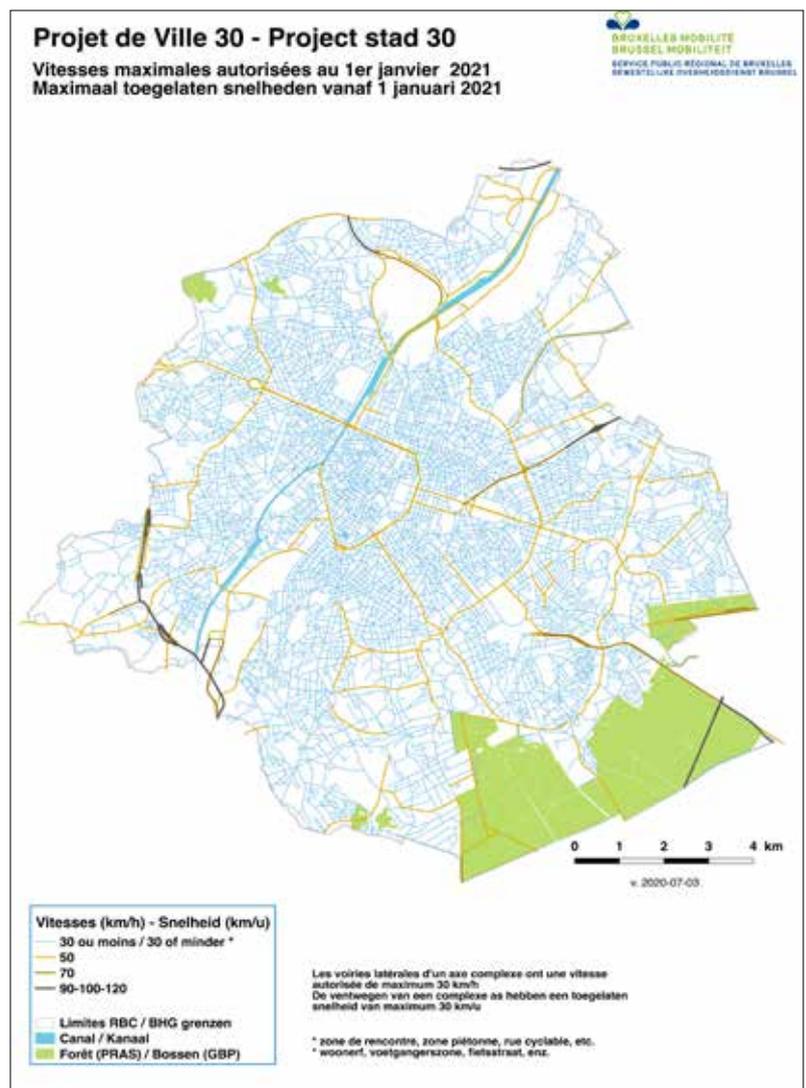
Un des arguments de Bruxelles Mobilité pour justifier la VILLE 30 est que le temps gagné à 50 km/h finit par être perdu au prochain ralentissement. Ainsi, glisser de courts tronçons à 50 km/h dans un réseau routier limité à 30 km/h, n'a que peu de chance de faire gagner du temps. Les conducteurs de véhicules motorisés n'ont donc rien à gagner dans ce compromis.

Par ailleurs, pour obtenir l'adhésion du plus grand nombre à une nouvelle règle, sa lisibilité est essentielle. Et ici, avec une limitation de vitesse qui bégaye, le projet VILLE 30 ne marquera pas beaucoup de points auprès des conducteurs de véhicules motorisés. Cette initiative en faveur de la mobilité douce n'a donc elle aussi rien à gagner dans ce compromis.

Enfin, si certains citoyens doivent bénéficier des effets positifs de cette politique, ce sont bien nos enfants. En permettant de rouler une vitesse anormalement élevée là où ils se concentrent, on passe complètement à côté de l'objectif. Nos enfants seront les premières victimes de ce compromis.

À ménager la chèvre et le chou, toutes les parties seront perdantes.

David Bergot



1567

2

Commune du pays

plan

ment

la propriété

1969 ou en 1970

Bois

la

mbre

WATERM BOITSFORT

jeté qui pourraient être

ouest, depuis l'échangeur de l'hippodrome de Boitsfort, continuera parallèlement à la dièze de Lorraine; au sud, avenue des Hospitiers parallèlement à l'avenue du Général Jacques

2) la radiale dédoublant la chaussée de Waterloo, abordera la commune par le sud, avenue des Hospitiers, croquera le ring sur le plateau entre le cimetière et l'avenue Dolez, courra parallèlement à l'avenue de la Chénale et débouchera dans le haut de l'avenue de Wolvendael.

— une « AUTOROUTE URBAINE »

empruntera le parcours de l'avenue Churchill pour se raccorder d'une part au boulevard Général Jacques à travers le bois de la Cambre et, d'autre part, à la barrière de Saint-Gilles par l'avenue Albert et la chaussée d'Alsemberg.

— deux « ROUTES EXPRESS » :

1) l'une dédoublera la chaussée d'Alsemberg à partir de Calevoet par la rue Egide Van Ophem et la rue Gatti de Gamond, vers l'avenue du Globe et l'avenue du Domaine;
2) l'autre empruntera la rue de Stalle qui se prolongera jusqu'à Ruybroeck.

Située au sud de l'agglomération bruxelloise, s'étendant sur 2.300 ha, peuplée par 75.000 habitants, Uccle est en importance la huitième commune du pays. Trois décisions majeures viennent d'être prises pour assurer l'avenir et l'essor de la commune.

Sous l'égide du dynamique échevin des Travaux publics, M. Lesmareaux, le collège échevinal et le conseil communal ont approuvé à l'unanimité un plan directeur d'urbanisme pour l'ensemble de la commune. Par ailleurs, un problème vieux de quinze ans, le sort de la propriété Brugmann, a été résolu, tandis que le ministère de la Santé publique a enfin accordé son visa — et ses subides... — à la construction d'un bassin de natation.

le ring de l'agglomération bruxelloise qui devait primitivement emprunter un tracé traversant des quartiers résidentiels. Selon ces projets communaux, le ring devrait utiliser des assiettes et des coupures existantes, à savoir la vallée de Saint-Job et le chemin de fer Hal-Schaerbeek.

La commune, par ailleurs, tente d'obtenir que la « radiale » destinée à dédoubler la chaussée de Waterloo évite le centre d'Uccle.

Il entre en outre dans l'intention des urbanistes ucclois de créer des îlots où la circulation serait sinon interdite, du moins limitée.

125.000 habitants

Le plan général d'aménagement couvre ainsi d'une réglementation urbanistique l'ensemble de la commune. Des règles ont été établies qui doivent éviter une densification exagérée de la commune qui ne devra pas compter plus de 125.000 habitants en l'an 2.000 et qui devra conserver son caractère aéré et arboré.

C'est dans cet esprit que le plan prévoit, de manière impérative, le respect de sites particuliers. Il en sera ainsi notamment d'espaces verts comme la propriété Brugmann, le couvent de la Rosevalle, le parc de Wolvendael, le « Papenkasteel » et de terrains de sports comme le Léopold Club, le Racing et le Wellington.

Le plan d'aménagement prévoit, enfin, les équipements communautaires (écoles, église, établissements sportifs, etc.) qui s'avèreront nécessaires dans le sud de la commune à la suite de l'accroissement de la population.

Un caractère résidentiel

Le plan général d'aménagement — le premier qui soit mis au point sur cette échelle dans l'agglomération bruxelloise — prévoit pour les vingt prochaines années un programme d'action urbanistique sur l'ensemble du territoire de la commune. Son but est de garder à Uccle son caractère d'oasis résidentielle, tout en tenant compte du fait que la commune fait partie du « grand-Bruxelles », c'est-à-dire de l'ensemble urbain que constitue l'agglomération bruxelloise. En outre, les propriétaires privés auront dorénavant à quel sort leurs terrains sont destinés.

En matière de voiries — voir la carte ci-jointe — le plan d'aménagement définit les vues uccloises par rapport aux grands axes routiers qui doivent emprunter le territoire de la commune. Un nouveau parcours ucclois est préconisé pour

Le bassin de natation

Après quinze ans de négociations, la commune d'Uccle et les héritiers de la propriété Brugmann viennent d'aboutir à un accord qui scelle le sort de ce qui devient le « domaine de Boetendael et de Bellevue ».

Six des 35 ha du domaine seront remis à la commune qui créera un parc public de 5 ha et érigera un bassin de natation. La « ferme rose » sera restaurée et consacrée aux arts. Le Léopold Club sera bien entendu maintenu. Les lotissements assureront une urbanisation de l'ex-propriété Brugmann où l'on retrouvera des immeubles à étages mais aussi des villas isolées (voir la carte ci-jointe).

Enfin, le « serpent de mer » ucclois, le bassin de natation promis par le P.S.C. au cours de la campagne électorale de 1958, voit enfin le jour. Les travaux — qui bénéficient d'un subside de 60 p.c. de l'Etat — vont être entamés et le bassin pourrait être ouvert à la fin de 1969 ou au début de 1970. Situé au domaine de Boetendael, à l'arrière de la ferme rose et à proximité de l'avenue Deffré, le bassin, de type couvert, sera éclairé par de larges verrières. Il comprendra deux piscines, une, aux normes olympiques, de 33 m et une autre, plus petite pour les enfants et les leçons de natation.

AU MONITEUR

Le « Moniteur » de ce 6 juillet publie :

Un arrêté royal relatif à la déclaration de stocks de céréales.

JUSTICE. — Sont nommés : juge suppléant au tribunal de première instance de Tournai, M. H. Van Biesen, avocat à Mouscron; juge suppléant à la justice de paix du canton de Péruwelz, M. A. Lecoq, avocat à Boussu; juge suppléant à la justice de paix du canton de Seraing, M. H. Toussaint, avocat près la Cour d'appel de Liège.

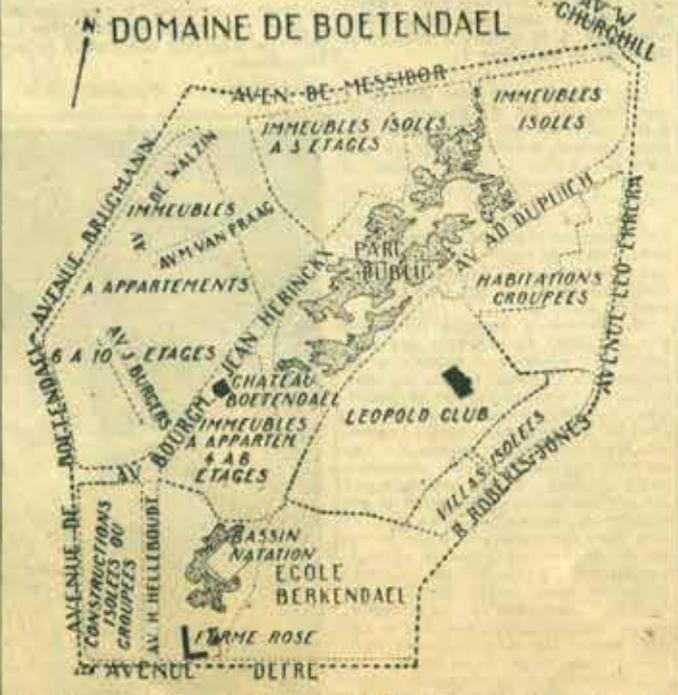
Est institué juge au tribunal de commerce de Tournai, M. A. Detimberman, juge suppléant à ce tribunal.

Sont délégués aux fonctions de greffier au tribunal de première instance de Bruges, M. J. Janssens, commis-greffier à ce tribunal, et au tribunal de première instance de Gand, MM. A. Debbaut et A. Maltais, commis-greffiers principaux à ce tribunal.

Sont promus au grade de directeur de deuxième classe : à la prison de Verviers, M. G. Lastrate, directeur de troisième classe à la prison d'Arlon, et à la prison de Mons, M. G. De Smedt, directeur de troisième classe à cet établissement.

NOMINATIONS DE BOURGMESTRES

Sont nommés bourgmestre : à Heldergem (Alost), M. F. De Cooman, en remplacement de M. G. Van Caster, décédé; à Natoye (Dinant), M. J. Petit, en remplacement du comte H. d'Aspremont Lynden, décédé; à Robelmont (Virton), M. A. Bernard, en remplacement de M. C. Naess, décédé; à Offagne (Neufchâteau), M. E. Leclerc, en remplacement de M. M. Mazay, décédé; à Sivry (Thuin), M. M. Deroyer, en remplacement de M. V. Pierson, décédé.



Le plan urbanistique de l'ex-propriété Brugmann où l'on retrouvera des lotissements, un parc public, une école normale, un bassin de natation et l'antique « ferme rose ».

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

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
Tél. : 02.375 00 52 - staner.debmb@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

Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE
(Cf Administrateur)

Fond'Roy, asbl

Kathleen STAQUET, av. Fond' Roy, 147
GSM : 0477 35 86 86
comite@fondroy.org

Gracq Uccle

Thierry WYNDAU, 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

Jean D'HAVE,
av. du Château de Walzin, 7 (22)
GSM : 0471 22 15 43
jean.dhave@gmail.com

Parc Raspail

Nicola da Schio, rue V.Allard, 77 (b.28)
GSM : 0485.75 62 27

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
Tél. : 02.375 78 88 et GSM : 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, GSM. : 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)
GSM : 0483 485 433
damien.angelet@diplobel.fed.be

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 (préféré) : 0472 719 790 – cepvdqa@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 – jean.leseul@gmail.com

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

Chantal DE BRAUWERE - av. Gobert, 38
Tél. 0477 29 12 70 – chantaldebrauwere@hotmail.com

Jean Paul WOUTERS - av. de Foestraets, 4
Tél. 0479 59 95 06 – jpwouter@gmail.com

Karin STEVENS - 130 ch.de Boitsfort, 1170 Bruxelles
Tél. 0479 82 93 60 – karinstevens@skynet.be

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.

PERSONNES DE CONTACT

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,
chemin de la Truite, 31
Tél. 02.332 23 99 et GSM : 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
Tél. 02.374 27 44