

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 107 mars 2021

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

• LA SAGA DE LA RUE DU WAGON	2	• PROTÉGEONS LES MOINEAUX !	14
• ABATTAGE ILLÉGAL DE 19 ARBRES AVENUE DES CHALETS	12	• POURQUOI NE PAS PROLONGER LA PISTE CYCLABLE AVENUE LATÉRALE ?	15
• ANNONCE D'UNE ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ DES SENIORS ORGANISÉE PAR LE CONSEIL CONSULTATIF UCCLOIS DES AÎNÉ.E.S	13	• LA MOBILITÉ DANS LE QUARTIER HELLEVELT-DIEWEG : UN CAUCHEMAR !	16
• ENCHANTONS NOS QUARTIERS !		• PLAN DE GESTION DU KAUBERG	18



**La saga de la
Rue du Wagon**

LA SAGA DE LA RUE DU WAGON

Il n'est pas fréquent que notre LETTRE reprenne l'avis que l'ACQU a émis au sujet d'un dossier soumis à enquête publique. Dans le cas de la rue du Wagon, nous avons estimé que cela se justifiait en raison du caractère emblématique de ce dossier vieux de près de 20 ans.

Certes, cette rue est géographiquement circonscrite, mais la terminer et déterminer son usage aura des répercussions bien au-delà.

L'ACQU a toujours soutenu que cette courte voirie devait être réalisée pour permettre, outre le passage des cyclistes et des piétons, celui des transports en commun (les bus), mais en insistant de manière répétée sur la nécessité de le faire avant de permettre juste à côté des constructions immobilières qui, maintenant, créent un problème.

AVIS ADRESSÉ PAR L'ACQU AU COLLEGE ÉCHEVINAL

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevins :

Contexte

L'historique de la création de la rue du Wagon à l'usage des transports en commun et des usagers doux est une histoire ancienne et complexe qui a toujours été soutenue par l'ACQU.

Cette nouvelle liaison permettra de relier en transport en commun, à pied et en vélo, très rapidement, la gare d'Uccle Calevoet à la rue de Stalle.

De plus, elle peut permettre d'éviter le tronçon de la chaussée d'Alsemberg perpétuellement encombré par les voitures.

Elle revitalisera le pôle de la gare actuellement totalement laissé pour compte depuis des années et aménagé au coup par coup en fonction des opportunités qui se sont succédées au cours du temps, et désenclavera les quartiers proches.



Bref historique

L'histoire de la rue du Wagon est un dossier à tiroirs compliqué.

Un rapide retour sur les différents projets et permis demandés, sans rentrer dans les détails de ceux-ci, nous permet de relever deux points importants :

- Le prolongement de rue du Wagon, même si sa réalisation a pu sembler parfois incertaine, a toujours été mentionné d'une manière ou d'une autre, que ce soit graphiquement ou dans les textes, dans l'ensemble des plans et documents produits au cours du temps ;
- Le prolongement de la rue du Wagon relève d'une zone très vaste qui nécessitait très certainement la réalisation d'un PPAS afin de permettre une vision globale où une participation citoyenne pouvait trouver sa place.

Points importants

> PPAS

Dès les premières lignes du Rapport d'Incidences, la nécessité d'une étude globale du site et de la réalisation d'un PPAS saute aux yeux.

Si le délai de réalisation d'un PPAS peut aujourd'hui sembler un obstacle à la réalisation attendue de la rue du Wagon, l'ACQU tient à rappeler que ce PPAS a été demandé depuis de longues années.

Déjà en 2007, lors de l'Enquête publique concernant la demande de certificat d'urbanisme n°0604 et du certificat d'environnement de classe 1 B. pour l'Aménagement du site Schlumberger, l'ACQU en avait fait la demande sous la plume de Thérèse Verteneuil alors administratrice :

*« Étant donné l'impact sur la mobilité générale (ouverture d'un site propre du bus sur la rue du Wagon, RER sur ligne 124, parkings dissuasifs gare de Calevoet, encombrement des voiries de pénétration) et l'ampleur des 2 projets de logements imaginés en intérieur d'îlot (site Schlumberger et site Van Linthout), 199 + 199 parkings rien que pour un projet, soit 398 au total, réaménagement de la gare de Calevoet et du carrefour Dieweg/Alseberg, peut-être du carrefour Stalle/ Gatti de Gamond), **il serait prudent d'envisager la création d'un PPAS** et certainement d'une étude d'incidences de l'ensemble des projets du quartier. D'autant plus que la rue du Wagon (...) servira de dorsale d'accès aux logements et qu'un piétonnier se prolongerait par plan incliné et monterait sur le talus pour atteindre les voies de chemin de fer de la ligne 124 du RER. Le PRAS définit*

les zones de chemin de fer comme étant affectées en priorité aux chemins de fer, moyennant PPAS elles peuvent bénéficier des affectations des zones de forte mixité. » [courrier du 10 février 2007]

A nouveau, en 2008, lors de l'Enquête publique relative à la demande de permis d'urbanisme n°16-38.472-08, « Modifier et prolonger la rue du Wagon. Projet du site Schlumberger », l'ACQU avait à nouveau rappelé l'importance de la réalisation d'un PPAS :

*« Au vu de l'importance de ce projet en termes de mobilité publique future, **ne serait-il pas judicieux de constituer un PPAS, comme le recommande le PRAS, pour permettre de structurer les espaces en fonction de la mobilité durable.** Prévoir un parking de dissuasion et un parking vélo suffisants, proches de la gare de Calevoet, future gare RER. **Une vue globale du quartier permettrait de pouvoir juger de l'ensemble des incidences des projets sur l'environnement et la mobilité.** »* [courrier du 25 juin 2008]

La réalisation d'un PPAS aurait dû étudier plusieurs questions de développement importantes du quartier, voire de cette zone régionale, comme :

- l'incidence de tous les vastes projets immobiliers prévus dans l'îlot compris entre la rue de Stalle, l'avenue Guillaume Herinckx et la chaussée d'Alseberg en termes de mobilité et d'environnement,
- les connexions entre les deux rives de la gare d'Uccle Calevoet au niveau de la gare et l'aménagement de toute la zone de la gare en connexion avec la rue du Wagon,
- le réaménagement de l'ancien Dieweg,
- l'opportunité de développement du projet « clos Calevoet » qui risque de ressurgir des cartons,
- la question du déménagement de la Maison Communale et des incidences en termes de mobilité sur le quartier,
- le réaménagement de la rue Engeland et le passage des transports en commun,
- l'incidence sur le quartier des nombreux logements prévus dans les années à venir (Illochroma, Keyembempt, ...)
- la question de la mobilité de la rue Égide Van Ophem qui reçoit le passage de plusieurs lignes de « de Lijn » et qui subit des encombrements très importants aux heures de pointe ;
- la question de la mobilité de la rue Guillaume Herinckx qui est étroitement liée à celle de la rue du Wagon. Cette rue à double sens sert

de voie de délestage pour les automobilistes entre la rue de Stalle et la chaussée d'Alsemberg. Les habitants subissent un trafic très important, même si le Rapport d'Incidences indique (pg 62) que cette voirie est principalement à caractère résidentiel et que les maisons sont fort proches du passage des véhicules,

- etc

Argumenter aujourd'hui sur le fait que la réalisation d'un PPAS retarderait trop la réalisation de la rue du Wagon tant attendue et annoncée, est compréhensible, mais est-ce acceptable au vu de l'historique du dossier ?

Une fois de plus, le saucissonnage actuel des projets sans vision d'ensemble, pour des raisons évoquées de temporalité, pourrait avoir pour conséquence le fait que la conjonction entre les différents projets soit inadéquate et ait des répercussions en termes de mobilité et d'environnement pour les habitants. **Le nécessaire n'a pas été fait en temps utile.** A qui en incombe la responsabilité ?

> Proximité des immeubles de l'îlot dit « Schlumberger »

En 2007, l'ACQU avait dénoncé lors de l'Enquête publique concernant la demande de certificat d'urbanisme n°0604 et du certificat d'environnement de classe 1 B. Aménagement du site Schlumberger, l'incompatibilité de ce projet avec l'ouverture d'un site propre pour les transports en commun.

« Le projet présenté par le promoteur est tout à fait incompatible avec l'ouverture d'un site propre pour les bus sur la rue du Wagon. (voir rapport d'incidences page 79 : « Une nouvelle ligne de transport en commun en site propre rue du Wagon comme le prévoit le PCM n'est pas envisageable dans l'état actuel du projet) »

Et conclu de manière claire :

« **La phase prioritaire du projet devrait être l'élargissement de la voirie rue du Wagon et son aménagement pour un accès à l'arrière du site. Construire d'abord les logements et ensuite la voirie d'accès est une aberration.** (...)

Ce projet ne peut être accepté : Il est incompatible avec le plan communal de mobilité et l'ouverture d'un site propre de bus sur la rue du Wagon. »

En 2008 encore, lors de l'Enquête publique relative à la demande de permis d'urbanisme n°16-38.472-08, « Modifier et prolonger la rue du Wagon. Projet du site Schlumberger », l'ACQU avait dénoncé (courrier du 25 juin 2008) le fait que le projet était difficilement compatible avec la prolongation de la rue du Wagon :

« Le demandeur désire ouvrir et élargir la rue du Wagon pour permettre le passage des voitures vers son projet de logements situé à l'arrière du terrain en intérieur d'îlot parce que ce terrain est fort enclavé et n'a pas d'accès direct. Il ne se préoccupe pas de la mobilité générale ni de l'ouverture d'une voie réservée aux transports publics et à la mobilité douce, ni de son aboutissement à la gare de Calevoet. »

Aujourd'hui, le mal est fait. Quatre immeubles de logement ont été construits, dont un est implanté très proche de la future rue du Wagon. Les habitants de ces immeubles Schlumberger, voient donc évidemment d'un très mauvais œil la réalisation de la rue du Wagon qui va longer leurs immeubles et pour certains être mitoyenne et très proche de leurs petits jardins.

De plus, des **vues directes** dans leurs appartements, pour lesquelles une végétation doit être mise en place, seront inévitables depuis le « sentier » prévu pour le cheminement piéton. **Les jardinets seront sans la moindre intimité, les appartements souffriront du même problème.**

On comprend l'inquiétude pour la qualité de vie des habitants : **pouvaient-ils concevoir un trafic de 320 bus par jour ?**

De plus, la proximité des immeubles est telle que la largeur de la rue prévue a été réduite à hauteur du plus proche d'entre eux. Elle passe donc de 6,20 m à 4,65m ne permettant ainsi plus le croisement des bus, ceux-ci ayant une largeur moyenne de 2,55m. Il s'agira donc d'une zone d'attente en cas de croisement, qui permettra de libérer le passage, la reprise de la route se fera en côte, les conducteurs devront donc assurément attendre et redémarrer à cet endroit. **Cette situation aurait pu être évitée avec une implantation des bâtiments différente.**

Il est clair que le projet de de la rue du Wagon figure dans tous les plans antérieurs et dans le PCMU approuvé en 2006. Les propriétaires des logements ont sans doute pour la plupart dû voir ou



entr'apercevoir les plans et projets de la rue s'ils ont acheté sur plan. S'ils ont acquis leur logement plus tard et qu'ils n'en ont pas eu connaissance, c'est un manque d'information soit du vendeur, soit ils auraient dû s'informer auprès de la commune et lire le plan de mobilité. Il y a aussi eu plusieurs réunions de quartier pour les différents projets mis à l'enquête publique pour cet îlot.

Pourtant, à ce stade, rien ne permet d'affirmer que tous les acheteurs aient été avertis, et si oui autrement que par une éventuelle mise en garde plutôt floue d'un hypothétique projet de voirie devant se réaliser.

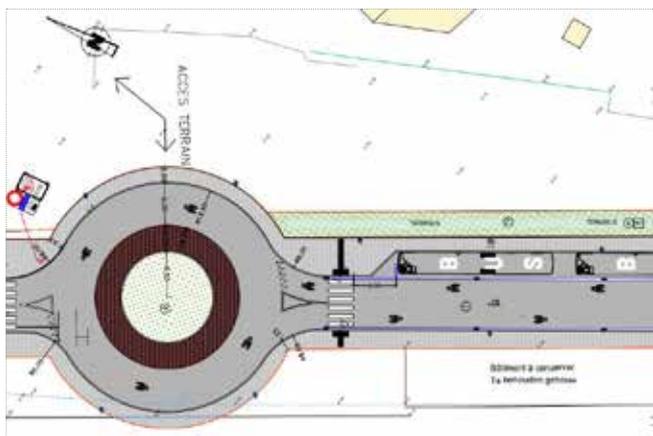
Qui, lorsqu'il achète un appartement va compulsurer les différents plans d'urbanisme ou de mobilité en vigueur, l'historique des permis de bâtir, qui plus est dans un dossier long et compliqué et est à même de comprendre l'enjeu de l'affaire ? Qui aurait acheté un appartement à un prix important en connaissant les tenants et aboutissants de l'actuel projet de la rue du Wagon ?

La situation complexe actuelle était pourtant annoncée. Le projet de la rue du Wagon était dans les cartons. La responsabilité politique est grande.

> **Une voirie réservée aux transports en commun et à la mobilité douce...**

La rue du Wagon, bien que prévue pour être réservée aux usagers doux et aux transports en commun est et sera en réalité une rue utilisée également par les voitures sur plus de 2/3 de sa longueur :

- le premier tiers existant depuis la rue de Stalle est une voie sans issue à l'usage des riverains (bureaux et logements) (note explicative pg 18) à double sens et bordée de stationnement. Elle permet actuellement l'accès aux immeubles Schlumberger et ne sera donc pas réservée aux transports en commun et aux usagers doux ; (« *La nouvelle voirie vient dans le prolongement de la rue du Wagon actuelle, qui dessert quelques entreprises ainsi que le clos Schlumberger* » note explicative pg 25)
- le tronçon « haut » de la rue entre la chaussée d'Alseberg et le rond-point permettra l'accès aux terrains de fond sur lesquels étaient initialement prévus une maison de repos, du logement et des commerces (clos Calevoet). Il ne sera donc pas non plus réservé aux transports en commun et à la mobilité douce, puisqu'il garantira l'accès aux terrains privés enclavés.



Plans joints à la demande de permis



Sans PPAS, la zone est laissée ouverte à tout projet. La demande de mobilité n'y est donc pas connue, mais l'accès se fera de manière certaine via le rond-point.

« PARVIS DE LA GARE Face à la gare SNCB d'Uccle-Calevoet, l'actuelle voie sans issue, principalement utilisée par des véhicules en stationnement, va donc connecter la prolongation de la rue du Wagon à la Chaussée d'Alseberg/rue Engeland. Celle-ci est à double sens et va permettre aux bus de pouvoir faire demi-tour au rond-point ainsi que d'avoir 2 quais d'embarquement/débarquement et 4 positions de terminus pour les bus de la STIB ainsi que du TEC.

Cette voie pourra également rejoindre un futur projet du Clos Calevoet dont l'accès se ferait au niveau de ce rond-point. » (pg 25 de la note explicative)

De plus, alors que ce tronçon de voirie devait être pris en charge par le promoteur du projet puisqu'il lui en garantissait l'accès, il sera maintenant réalisé par des deniers publics. De là à imaginer que le promoteur attend la réalisation de la rue pour reprendre son projet...



Ce projet du « clos de Calevoet » a été détaillé, à l'époque, dans le Schéma de Développement Calevoet-Moensberg :

« *Projet « Clos de Calevoet » Le site, déserté il y a peu par un commerce de matériaux de construction, fait l'objet d'un projet consistant en la construction de :*

- une maison de repos (200 chambres),
- de 3 surfaces commerciales en RDC (1148m²),
- de 12 logements,
- de surfaces de productions de biens immatériels
- d'un parking souterrain de 108 places (SNCB + commerces et logements).

Le projet prévoit aussi la rénovation d'un bâtiment appartenant à la SNCB. »

Schéma de développement Calevoet-Moensberg pg 22.

La note explicative et le rapport d'incidences de la demande actuelle auraient dû reprendre le projet actuel du « clos Calevoet » et faire référence au nombre de véhicules qui passeront par ce rond-point et la gare et pourraient gêner la fluidité des bus si ces véhicules étaient nombreux.

Par ailleurs ce clos de Calevoet, ne sera de toute manière pas en conformité avec le PCM qui pré-

voyait un accès seul pour les bus et la mobilité douce.

> Stationnement

La note explicative indique une perte de 50 emplacements dont 44 uniquement réservés aux clients SNCB devant le parvis de la gare au profit de terminus bus nécessaire pour les nouvelles lignes (...)

Si on ne peut qu'apprécier le fait de consacrer l'espace devant la gare aux transports en commun, il est cependant nécessaire de proposer une solution pour le stationnement privé. Ceci même si le nombre d'emplacements retenus peut éventuellement, en fonction de la stratégie, être diminué, voire être faible. Ici, rien n'est prévu si ce n'est une référence floue au projet de « clos Calevoet » :

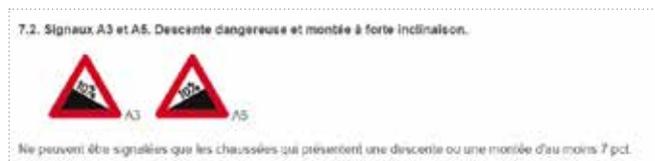
« Pour info, un projet est en cours au « Clos Calevoet » (entre le parvis de la gare et le rond-point) avec notamment une emprise qui sera réservée pour du stationnement public ce qui permettra de retrouver du stationnement à proximité de la gare pour les usagers SNCB. » pg 27 NE

Ce projet de « Clos Calevoet » qui permettra aux voitures d'emprunter la rue du Wagon autorisera donc du stationnement pour les usagers de la SNCB. Malheureusement, pour le moment rien n'est prévu, le promoteur avisera.

> Pente

Aucune indication de la note explicative ni du rapport d'incidence ne fait référence à la question de la pente de 7% prévue pour la rue du Wagon.

Le code de la route impose pourtant la pose de panneaux A3 et A5 indicatifs de la pente à partir



de 7%.

Pour information, un audit de sécurité des sections de route à forte pente en France réalisé par le Conseil général des Ponts et Chaussées en octobre 2007 reprend différents tableaux récapitulatifs des routes en question. Or, la section des routes classées en « rouge » c'est à dire ayant fait l'objet de plusieurs accidents importants, est re-

lativement en dessous de 7%, même si certaines ont des portions à pente bien plus élevées. Mais ce n'est pas le cas de toutes, et la valeur moyenne de la pente tourne en général plus bas que 7%. 7% est donc une pente conséquente.

https://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0004938/005446-02_Rapport.pdf

Pour information encore, il est recommandé que le dénivelé de la dernière portion d'une pente de garage ne soit pas supérieure à 5%. Une inclinaison supérieure risque de provoquer un frottement au sol du véhicule.

Or la rue du Wagon a une déclivité prévue de 7%, suivie d'une déclivité de 1%, ce qui revient à une différence de déclivité de 6%, supérieure à la norme recommandée.

Qu'en est-il de l'accessibilité pour les bus et qui plus est pour les bus articulés ?

La montée des bus nécessitera aussi une puissance de moteur importante.

> Insertion des bus dans le trafic de la rue de Stalle

L'insertion du trafic des bus dans la rue de Stalle, même uniquement pour rejoindre le site propre, sera très certainement problématique, certainement aux heures de pointe, du fait que la rue de Stalle est sujette à des encombrements importants. Malheureusement, la demande se cantonne à la réalisation de la prolongation de la rue sans prendre en compte cette question qui risque pourtant de voir des bus contrariés dans leur cheminement aux heures de pointe.



> Fréquence estimée des bus

La fréquence des bus envisagée est de 165 bus par jour et par sens.

Aux heures de pointe 13 bus sont prévus par sens et par heure lignes 41 et 74 confondues. Soit 26 bus par heure de pointe, ce qui correspond à un bus toutes les 2,30 minutes qui doivent passer par le tronçon à voie unique alternée (4,65 m de large à hauteur de la coupe BB des plans) dans un sens ou dans un autre.

Cela signifierait qu'à l'heure de pointe, un bus soit quasi toujours en attente pour passer lorsqu'un autre emprunte cette « écluse à bus ». Ce scénario est-il réaliste et envisageable ?

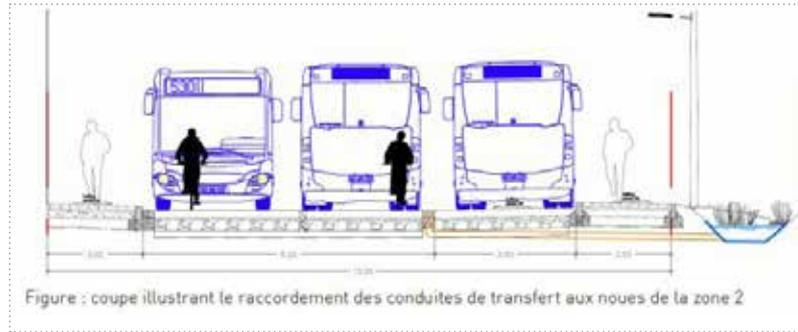
> Gestion des eaux pluviales

L'infiltration des eaux pluviales n'est pas possible dans la partie basse de la voirie. En effet dans cette partie de la voirie, la distance minimale de 1 m à respecter entre le sommet de la nappe et la base du système d'infiltration ne peut pas être garantie. L'infiltration des eaux pluviales est néanmoins possible pour le reste de la voirie. (pg 28 de la Note explicative)

Une question se pose pour la gestion de la noue en zone 1 (entre le rond-point et la zone basse), avec une pente de 7% entre le point haut et le point bas, du fait que le talus de chemin de fer soit revu et diminué pour la création de la route. On peut craindre, malgré les calculs l'accumulation des eaux au pied des immeubles du clos Schlumberger :

« Dans un scénario extrême (période de retour de 100 ans ou au-delà), la voirie servira partout de voie d'écoulement de secours jusqu'à la rue de Stalle. Il n'y a pas de situation ou d'obstacles générant une augmentation de risque pour les personnes et les biens dans les espaces utilisés par le public. La vitesse d'écoulement dans la noue de la zone 1 pourrait toutefois se révéler assez élevée et présenter un danger en cas de chute dans la noue. » pg 39

Une question supplémentaire se pose quant aux canalisations d'apport d'eau pluviale dans les noues en zone 2 qui se situent en partie sous des zones de stationnement des bus. Qu'en est-il des pollutions éventuelles de la nappe dues aux infiltrations des eaux via la noue ?



> Cheminement piéton et PMR

Le fort dénivelé de la rue (7%) nécessite des aménagements importants pour la rendre accessible aux PMR.

« Le sentier est dès lors composé de 7 séquences complètes comprenant chacune un chemin linéaire avec des paliers d'environ 20m de long et d'une « zone de rampe » essentielle pour récupérer le niveau de la voirie (ayant, elle, une pente constante de 7%). 2 zones de repos de +/-10m² sont systéma-



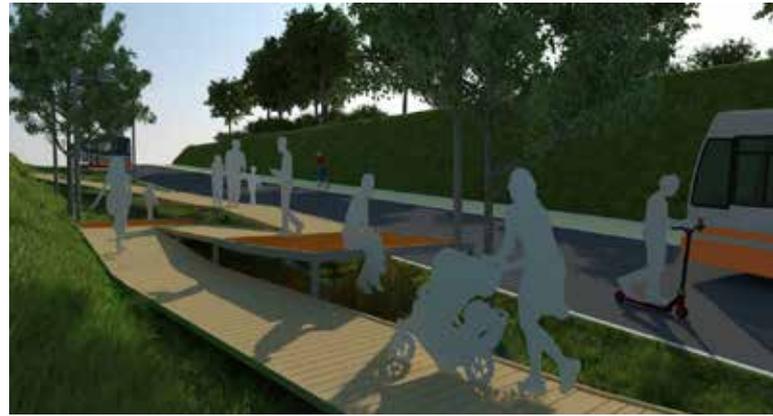
tiquement couplées aux rampes. Le sentier est de largeur variable de 1,50m à 2,00m. Il se détache de la noue paysagère qu'il surplombe en moyenne de 20cm avec 45cm maximum et zigzague de manière à profiter de l'ensemble de l'aménagement paysager et de ne pas longer la voirie sur toute sa longueur. » (pg 44 Note explicative)

Le sentier est réalisé en bois, mise en œuvre d'anti-dérapant en matière minérale sur toute la longueur des sections droites de sentier. Tout le sentier de bois sera pourvu d'un rebord d'une hauteur minimale de 5cm de part et d'autre afin de faciliter et sécuriser les déplacements notamment des PMR.

Les zones de repos sont quant à elles réalisées en caillebotis métalliques peint...

Le talus est en effet planté afin d'éviter les vues directes et de maintenir l'intimité des habitations des étages les plus bas. » Pg 46 note explicative
Plusieurs questions se posent :

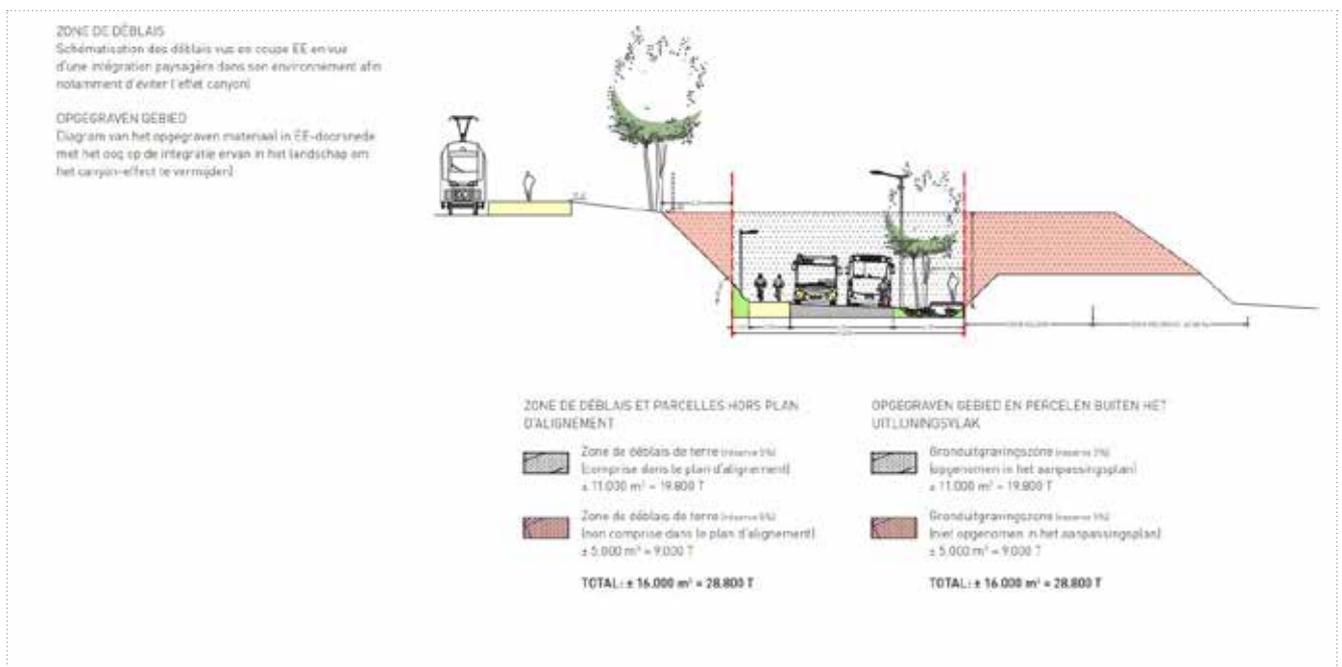
- Le sentier est-il un accès sécurisé pour les PMR au vu de l'usage du bois, des caillebotis métalliques, de la pente, du manque de sécurité dans la pente (le rebord de 5 cm prévu est-il suffisant ?).
- Les enfants utiliseront évidemment ce sentier et vu la fréquence élevée des bus aux heures de pointe, on peut même imaginer que certains enfants pour éviter d'utiliser la voirie y rouleront en trottinette ou en vélo. Quid des chutes possibles ?



- Si l'idée d'un cheminement pour tous (PMR inclus) est bienvenue, elle risque bien de ne pas être du tout confortable pour les piétons éventuellement pressés qui sauteront d'une partie sur une autre pour éviter la chicane. Il faut donc sans doute prévoir une ligne directe pour les personnes valides et les enfants.
- Le risque de tomber dans la noue ou sur la voirie est réel pour des enfants, des PMR ou même des personnes valides. La hauteur entre le cheminement et la voirie semble très élevé et dangereux pour certains paliers.
- Qu'en est-il des plantations censées éviter les vues directes l'hiver ?

> Travaux de nivellement

La zone de déblai (+ traitement) de terres prévues est d'environ 16.000 m³ (dont 11.000 m³ dans le plan d'alignement et 5.000 m³ hors plan d'alignement (terrains SNCB). (Coupe EE pg 43)



A certains endroits particuliers (voir coupe EE) le scénario semble techniquement assez compliqué et nécessite un nivellement très important du talus de chemin de fer. Des essais de sols en suffisance ont-ils déjà été réalisés. Quid des terres certainement polluées ?

« La suppression de la végétation, en particulier de son développement racinaire, et le raidissement de la pente du talus nécessite une étude géotechnique détaillée des mesures de confortement du talus pour ne pas le déstabiliser. Surtout compte tenu de la faiblesse géomécanique du sous-sol concerné par les travaux. » pg 88 Rapport d'Incidences

> Itinéraires cyclables régionaux

La jonction ou le croisement avec les itinéraires cyclables régionaux ICR 7 (Ixelles/Uccle) et C (rocade) qui traversent tous deux le périmètre d'interventions au niveau du carrefour Alsemberg / Engeland / Dieweg et Ancien Dieweg en empruntant pour l'un, la chaussée d'Alsemberg et pour l'autre la rue Egide Van Ophem et le Dieweg n'est pas étudiée. Ni la connexion avec un éventuel passage sous voies afin de connecter aisément les 2 « rives » et par la même occasion l'ensemble du quartier et de manière plus large la Commune d'Uccle.

La situation n'est pas non plus étudiée en ce qui concerne la connexion avec le tracé du projet RER- vélo censé passer le long de la ligne de chemin de fer n°124.

De même pour les stations Villo! à proximité du projet : Station n°246 située rue de Stalle - 20 vélos Station n°290 située gare d'Uccle Calevoet - 24 vélos pour lesquelles aucun emplacement judicieux n'est proposé. On se contentera donc, sans doute, et une fois de plus, des rebus de l'espace public non attribué pour les installer.

> Environnement - Végétation

Le talus de chemin de fer est un terrain très vallonné et verdurisé tandis que les abords de la gare et le carrefour présentent des caractéristiques très urbaines et minéralisées avec moins de plantations. 6 arbres seront abattus dans l'espace autour de la gare. Il représente un couloir écologique, particulièrement pour



une grande variété d'oiseaux sur le flanc Est du talus de la ligne de chemin de fer 124, et dans une moindre mesure pour les mammifères (renard) sur le flanc Ouest puisqu'il se connecte à la réserve naturelle du Kinsendael-Kriekkenput et au parc du Keyenbempt.

Le rapport d'incidence indique que durant la phase de chantier, la végétalisation existante sera complètement éliminée pour les besoins des travaux.

Au vu de la surface rendue imperméable par l'asphalte de la rue et des aménagements réalisés, et malgré que le projet veillera à la reconstitution du couvert végétal, on peut redouter que le solde des terres plantées soit insuffisant pour assurer la continuité de ce corridor écologique.

> Avis SIAMU

Le SIAMU a remis un avis défavorable sur l'aménagement de la voirie car le passage des véhicules légers tels que les ambulances n'est pas garanti dans la zone entre les écluses à bus.

Ceci alors que l'aménagement de la rue du Wagon pourrait évidemment, en cas d'urgence être une voirie de passage au vu des encombrements récurrents de la chaussée d'Alseberg.

Le projet pourrait être revu afin d'assurer ce passage.

Conclusion

Le projet de la création de la rue du Wagon **est emblématique du développement de la mobilité douce et des transports en commun.** L'ACQU le soutenait déjà il y a 15 ans.

La prolongation de la rue du Wagon, telle que demandée permettra aux bus de circuler en site propre depuis le Globe jusqu'à, au minimum, la gare d'Uccle Calevoet, voire plus loin si la rue Engeland est réaménagée. Ne perdons pourtant pas de vue que la réalisation d'une telle voirie ne peut s'inscrire comme solution qu'en étant incluse dans une réflexion générale veillant à diminuer la pression automobile à Bruxelles et à Uccle en particulier.

Contourner le problème des encombrements, particulièrement sur la chaussée d'Alseberg n'est en soi qu'un pis-aller. La question de fond restant comment résoudre les dits encombrements et recréer une qualité de vie acceptable pour les habitants de ces quartiers et pour tous les Bruxellois.

Toutefois, au vu de l'analyse des différents points repris dans cet avis, l'ACQU regrette et condamne fermement la situation inextricable d'un point de vue technique et humain pourtant annoncée de longue date dans laquelle le projet se retrouve aujourd'hui.

Un PPAS reprenant une réflexion sur l'ensemble de la zone et des sujets concernés, demandé depuis au moins 2007, aurait eu tout le temps d'être réalisé et d'aboutir à des solutions coordonnées qui auraient sans doute permis d'éviter la complexité de la situation actuelle.

Les immeubles de l'îlot Schlumberger n'auraient pas été implantés là où ils le sont aujourd'hui, les appartements n'auraient pas été vendus sans que les acheteurs n'aient une connaissance claire et approfondie du dossier. La rue du Wagon aurait pu être implantée préalablement aux constructions, à l'endroit le plus adéquat pour que les transports en commun puissent la gravir de la meilleure manière sans problème technique et sans causer des nuisances excessives pour les habitants.

Un PPAS aurait aussi permis de connaître davantage certains tenants et aboutissements de l'aménagement de la zone qui restent aujourd'hui complètement flous (par ex le « clos Calevoet ») et à la merci, pour les habitants, de la volonté d'un promoteur privé.

La réalisation d'un PPAS aurait également permis un contrôle démocratique et une participation citoyenne, pourtant gage d'un succès certain.

La construction de la rue du Wagon sur le site en priorité avant tout autre projet, ce qui se fait très régulièrement dans beaucoup de lotissements, aurait aussi pu éviter la situation actuelle.

Que le pouvoir politique assume ses responsabilités et démêle maintenant une situation qu'il a lui-même créée !

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevins, l'assurance de notre parfaite considération.

L' A.C.Q.U. asbl

*Contributions : Florence VANDEN EEDE,
Chargée de Mission et Conseil de l'asbl*

ABATTAGE ILLÉGAL DE 19 ARBRES AVENUE DES CHALETS

Le 7 avril 2020, un permis d'urbanisme a été accordé à la société Comentri (dirigée par Monsieur Philippe Gillion), pour la construction d'un immeuble de 5 appartements sur un terrain situé 22 avenue des Chalets à Uccle (quartier Fort-Jaco).

Le vendredi 8 janvier au matin, une entreprise de jardin, sous-traitante de la société Comentri, a abattu 19 grands arbres sur ce terrain de 28 ares.

Illégalement car le permis avait été accordé à la condition de « *conserver la végétation existante de manière à intégrer le bâtiment à son environnement direct* ». Sur les plans des architectes, il était bien mentionné que la végétation allait être conservée.

Cet abattage a été réalisé par un «commando» de choc car en moins de 2h15, les 19 arbres ont été sectionnés à la tronçonneuse (avec l'aide d'une pelleteuse) et tous les troncs ont été broyés par un engin spécial. Toutes les souches ont été ensuite rapidement enlevées afin de ne pas laisser de traces du forfait.

Le bureau d'architecture Archi 2000, qui ignorait ce méfait, a rompu sa collaboration avec Comentri pour des raisons éthiques et déontologiques. C'est tout à son honneur

Le dossier a été traité en priorité par le service des Espaces Verts et celui de l'Urbanisme de la Commune. Le Collège a pris rapidement les choses en main et a décidé d'une part, d'entamer une



Photos avant l'abattage des arbres :



Photos après le « massacre à la tronçonneuse » des arbres

action en justice contre Comentri et son entreprise de jardin et d'autre part, de conditionner le démarrage du chantier à la replantation en pristin état de tous les arbres qui ont été abattus. Nous ne pouvons que les féliciter pour leur détermination.

Lors du Conseil communal du 28 janvier, plusieurs interpellations ont été faites au sujet de cet acte illégal et c'est à l'unanimité que les conseillers communaux ont soutenu le Collège.

Il est encourageant de voir la démocratie locale en action et de se sentir entendu en tant que citoyen.

Le 22 janvier (soit 2 semaines après les faits) Monsieur Philippe Gillion a envoyé une lettre aux habitants de l'avenue des Chalets présentant ses « *plus sincères excuses à la suite de l'abattage (regrettable) des arbres* » en expliquant qu'il « *est le résultat d'un très regrettable incident (non-intentionnel et non-planifié) dont les causes et responsabilités ne sont pas encore précisément définies.* »

Il ajoute que ce type d'incident exceptionnel ne se reproduira pas et il assure les habitants de sa volonté de remettre la situation en état en collaboration avec les services de la Commune.

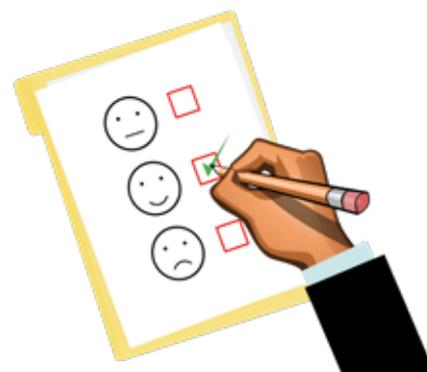
Mais le mal est fait ...

Heureusement, dans une lettre du 22 janvier distribuée avenue des Chalets, la Commune et son Collège ont décidé de mettre en place une politique de « Tolérance zéro » pour ce type d'acte sauvage perpétré en toute illégalité. Si les promoteurs font ce qu'ils veulent, c'est le bon fonctionnement de nos institutions qui est menacé. La Commune souhaite que les promoteurs, les entrepreneurs et autres entreprises de jardin prennent conscience qu'ils ne sont pas au-dessus des lois et doivent respecter, comme tout citoyen, les règlements en vigueur et/ou les permis d'urbanisme qui leur sont accordés.

Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Didier Waterkeyn, habitant avenue des Chalets

ANNONCE D'UNE ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ DES SENIORS ORGANISÉE PAR LE CONSEIL CONSULTATIF UCCLLOIS DES AÎNÉ.E.S



Le Conseil Consultatif Ucclois des Aîné.e.s (CCUA) a été mis en place fin de l'année 2019. Il a pour mission de rendre des avis et des propositions sur les politiques d'intérêt communal concernant les seniors. Les 65-79 ans représentent 12,6 % de la population uccloise et les +79 ans 6,5%. Les seniors 65+ totalisent donc 19% de notre population et représenteront 25% à l'horizon 2050.

Du passage à la retraite à l'entrée dans le grand âge, les besoins et défis des aîné.e.s sont fort variables à tous les niveaux : santé plus fragile, mobilité fonctionnelle affectée, inadéquation de

l'espace public, recours moins faciles aux modes actifs, isolement social accru.

Afin de répondre aux besoins spécifiques de mobilité des seniors, notre espace public doit être adapté en conséquence : c'est un enjeu primordial pour les communes dans les années à venir.

C'est pourquoi le CCUA lance en avril une enquête, sur base d'un questionnaire largement diffusé à Uccle, relatif à la mobilité des seniors valides ou moins valides, avec réponses attendues avant le 30 juin 2021. Le CCAU vous remercie déjà pour vos réponses : le questionnaire sera court et respectera le RGPD.

ENCHANTONS NOS QUARTIERS ! PROTÉGEONS LES MOINEAUX !

Où sont les moineaux dans nos quartiers ucclois ?

Le Moineau domestique, qui enchantait notre ville jadis, est en régression de 95 % depuis trente ans. Les causes en sont le manque de cavités pour nidifier, la minéralisation des sols qui entraîne le manque d'alimentation végétale et dans la foulée une diminution du nombre d'insectes qui sont indispensables pour nourrir les jeunes durant la saison de nidification d'avril à septembre.

Dernièrement également, les scientifiques ont mis en évidence l'effet délétère de la pollution atmosphérique et lumineuse ainsi que des ondes électromagnétiques sur les oiseaux en général et les moineaux en particulier qui sont également atteints par le paludisme aviaire et les perturbateurs endocriniens.

Comment les soutenir et réenchanter nos rues et nos jardins ?

Nous pouvons remédier à certains de ces problèmes en leur offrant des endroits pour nicher, en plantant des arbustes, haies, plantes grimpantes et graminées, qui leur offriront des abris et de la nourriture : des baies et des insectes pour leurs jeunes.

Il est important de placer les nichoirs assez haut, hors de portée des prédateurs comme le chat, et lorsque c'est possible adapter le bâti lors des rénovations. Lorsque les anciennes maisons possèdent des trous de boulins (place Saint-Job), on peut les ouvrir afin de leur donner la possibilité d'y nidifier.



Des aménagements sous les tuiles et dans les corniches peuvent également être très utiles aux moineaux qui sont cavernicoles et nichent donc le plus souvent dans le bâti.

Au cœur de l'hiver, nous pouvons leur apporter une nourriture adaptée : graines de tournesol noires et celles destinées aux poules qui leur conviennent parfaitement. De l'eau fraîche est également précieuse pour leur hydratation et leur bain.

Une action citoyenne

Les groupes « moineaux citoyens » ont pour but de conscientiser la population au sujet du Moineau domestique et d'encourager toutes les bonnes volontés pour parvenir à ramener dans nos quartiers ces piafs qui enchantent nos matinales par leurs cris joyeux et insistants. Dans la commune d'Uccle, les membres sont très actifs et recherchent les lieux de nidification des colonies de moineaux encore existantes dans le but de les soutenir. Plusieurs aménagements (végétalisation, nichoirs et mangeoires) ont été faits chez des habitants de différents quartiers (Saint-Job, Myosotis, Bourdon...).

En collaboration avec la commune d'Uccle, plusieurs nichoirs ont été placés sur le territoire public : des plantes aromatiques et des haies vives ont été plantées dans le quartier Saint-Job.

Le projet se poursuit maintenant dans le quartier Oxy 15 où vit une importante colonie. C'est également dans ce quartier que la Commune va planter des arbres rue de la Fauvette et rue du Château d'Eau.

Vous avez vu des moineaux dans votre quartier et vous souhaitez aménager votre environnement ?



N'hésitez pas à contacter notre groupe via e-mail moineaux1180@gmail.com

Toute l'équipe se tient à votre disposition pour répondre à vos questions et vous conseiller.

*Sabine Jennes et Christiane Moulou
Groupe « Moineaux Citoyens 1180 »*

POURQUOI NE PAS PROLONGER LA PISTE CYCLABLE AVENUE LATÉRALE ?

Depuis quelques années, l'avenue Latérale dispose d'une courte piste cyclable – une partie d'un ICR –, au départ du pont de chemin de fer de l'avenue Carsoel pour se terminer à hauteur de l'avenue Copernic, soit après 150 m. Et ce alors qu'elle pourrait être prolongée jusqu'à la chaussée de Waterloo, soit sur encore 650 m.

Bien mieux, cette prolongation serait aisée à réaliser puisque d'une part il y a là un semblant de trottoir mais tellement envahi par la végétation qu'on ne peut s'en servir pour marcher, et d'autre part aucune artère et aucune habitation n'existent sur la droite puisqu'on longe la voie ferrée ; tout au plus y a-t-il près de la chaussée quelques emplacements de parking. Les 200 derniers mètres ont d'ailleurs un vrai trottoir.

Si la piste existante est si vite interrompue, c'est parce qu'on a considéré que les cyclistes allaient « évidemment » vers le centre – ville et pouvaient donc monter vers l'Observatoire, comme le suggère l'ICR. C'est très loin d'être vrai car la plupart vont jusqu'à la chaussée de Waterloo.

Cette avenue Latérale – voirie communale – est dangereuse pour les cyclistes car elle est étroite et le trafic est intense. Terminer la piste cyclable par un simple nettoyage de la végétation, serait donc une excellente initiative. A réaliser dès à présent, si possible en piste bi-directionnelle, sans attendre le RER vélo prévu pour longer la ligne de chemin de fer n° 26.

Denys Ryelandt



LA MOBILITÉ DANS LE QUARTIER HELLEVELT-DIEWEG : UN CAUCHEMAR !

La mobilité dans notre quartier est de plus en plus difficile : vacarme, pollution, danger et difficultés de déplacement sont devenus notre quotidien.

De 7h30 à 9h30 et de 16h à 18h les avenues Hellevelt et Dieweg se transforment en défilé incessant de véhicules, camions, cars scolaires et bus.

Est-ce que le caractère d'avenue résidentielle tel qu'agréé dans le plan communal de mobilité est respecté ? Clairement non.

Est-ce problématique ?

Quand plusieurs fois par semaine des ambulances mettent plus de 10 minutes à remonter l'avenue, on peut clairement commencer à penser que oui.

Est-ce que les usagers faibles peuvent circuler sereinement ?

Non, les dangers sont réels. Essayez de descendre l'avenue Hellevelt à cette heure-là en vélo, et vous le comprendrez. Allez chez les commerçants du Dieweg à pied, et vous remarquerez des poteaux en bois régulièrement cassés par des véhicules ayant fait des écarts alors que ces trottoirs sont également empruntés par de nombreux enfants allant à l'école ou aux clubs sportifs. Nous avons malheureusement tous en mémoire le décès de notre voisine l'été passé au Dieweg.

Pour les riverains, les embouteillages quotidiens occasionnent concert de klaxons, pollution très nette, diminution du bien-être et difficultés à se déplacer quel que soit le mode de transport, y compris les bus qui restent régulièrement bloqués en haut de l'avenue lorsqu'une voiture y est mal stationnée.

Est-ce nouveau ?

Non. Cela fait des années que le trafic dans ces rues s'intensifie sous l'effet des navetteurs, des nouvelles constructions aux alentours et des choix d'aménagement de la maille communale n° 5





(pour rappel la commune d'Uccle a été divisée en 14 mailles qui ont servi de base pour l'élaboration des plans de la circulation au niveau local) qui concentre principalement le trafic de liaison entre Saint-Job et Dieweg, dans l'avenue Hellevelt. Ce phénomène est en plus exacerbé en période de travaux (nombreux ces trois dernières années).

Le plan communal de mobilité (PCM) de 2006 devait entre autre, diminuer le trafic dans les avenues résidentielles.

Quelques mesures ont bien été prises comme l'installation de bacs à fleurs et l'instauration de limitation de la vitesse à 30 km/heure. Dans ce même plan, il était prévu, dans le cas où le trafic n'aurait pas diminué, qu'en 2020 au plus tard nos rues résidentielles seraient modifiées en «circulation locale excepté véhicules d'urgence» ou que des interdictions « tourne-à-gauche » depuis les grands axes (chaussée de Saint-Job) vers les mailles résidentielles seraient mises en place.

Nous pouvons comprendre que dans la période actuelle certains projets d'aménagement aient pu être retardés, et attendons maintenant la confirmation par la Commune que ces mesures

planifiées seront rapidement mises en place pour pallier à l'urgence de la situation actuelle.

Il faut également résoudre durablement les problèmes de mobilité du quartier dans leur globalité en tenant compte du bien-être de tous les habitants.

Pour trouver une solution acceptable et équitable pour tous, nous comptons sur le service de la mobilité de notre Commune et nous, une quarantaine d'habitants de l'avenue Hellevelt et du Dieweg, tenons à être force de propositions.

Place aux propositions donc :

Dans notre quartier non seulement nous avons beaucoup d'écoles mais aussi d'espaces sportifs. Dès lors la multiplication des pistes cyclables dans toutes les rues résidentielles seraient vraiment une bonne chose et en phase avec les limitations à 30km/h, les parents ne seraient plus obligés de conduire les enfants pour les protéger du danger que sont nos rues, ce qui diminuerait le trafic. Après tout, on avance beaucoup plus vite à vélo ou à pied qu'en voiture dans notre quartier !

Ne pourrait-on pas aussi mettre la circulation automobile dans un seul sens au Dieweg ? Au moins par tronçons comme cela est envisagé dans le PCM pour ne pas impacter les commerçants ? Les rues perpendiculaires redeviendraient alors naturellement résidentielles, une bande cyclable pourrait facilement être créée en direction de l'Observatoire à moindre frais, et le trottoir sans même être élargi pourrait devenir plus sûr de par l'éloignement des voitures.

Nous sommes convaincus que de nombreux habitants dans le quartier souhaitent participer à la recherche de solutions et qu'ils sont désireux d'améliorer notre vie quotidienne.

...Chers voisins, toutes vos suggestions, solutions inventives et judicieuses sont les bienvenues et pour que la Commune puisse les prendre en compte, il faut que l'on s'organise en comité de quartier.

Lettre soutenue par une quarantaine d'habitants du Dieweg et de l'avenue Hellevelt, qui seront sûrement plus nombreux d'ici peu.

*Anne-Claude Stulemeijer
Lucie Lagrange
Emmanuelle Coze
Cyril Leroy*

PLAN DE GESTION DU KAUWBERG

Le 25 juin 2020, au cours du Conseil Communal tenu de manière virtuelle, le conseiller communal Marc Cools a interpellé l'échevine de l'Environnement Maëlle De Brouwer. Nous pensons intéressant de reproduire cet échange, même si son style se ressent un peu de l'aspect virtuel. Il a déjà été publié dans le n° 118 de la brochure KAUWBERG INFO.

Marc Cools : « **Le Kauwberg est un poumon vert de 55 hectares et un site semi-naturel exceptionnel qui a été sauvé au début des années 90 de l'appétit des promoteurs qui voulaient urbaniser son pourtour et créer en son centre un golf. J'ai été parmi ceux qui ont combattu ce projet et qui ont agi pour la préservation du site. Aujourd'hui, après une longue saga juridique, la Région est devenue propriétaire de la plus grande partie du site et Bruxelles Environnement en est pour son compte responsable de la gestion et prépare un plan de gestion de celui-ci.**

J'interrogerai la semaine prochaine le Collège sur la manière dont la Commune, les associations et citoyens intéressés sont ou seront associés aux réflexions sur ce plan. Celui-ci est important pour l'avenir du site et à mon sens ne doit pas concerner uniquement les terrains propriétés de la Région mais l'ensemble du site. Le site du Kauwberg est classé en zone Natura 2000, il n'y a donc plus aucun danger qu'il soit urbanisé ; par contre, comme tout site vert il doit être géré. Ne fut-ce que pour éviter la disparition des prairies et leur transformation en sous-bois,... »

Maëlle De Brouwer : « Bruxelles Environnement (BE) développe deux plans parallèles et convergents :

- Un plan de gestion relatif aux statuts *Natura 2000* et *classé* du site. Celui-ci est une obligation légale liée à l'Ordonnance Nature. Il devrait être finalisé et adopté par le Gouvernement à l'automne 2021. Il définit ce qui est impératif et ce qui est accessoire eu égard à la gestion écologique du site, milieu par milieu, habitat par habitat.
- Un schéma d'orientations. Il s'agit d'un document qui décrit le développement de projet sur site, les fonctions qui seront développées, dans le respect des statuts bien entendu.

Celui-ci a été développé durant l'année 2019 et approuvé par le ministre Alain Maron en mars 2020.

Il est maintenant soumis à Urban Brussels pour avis de principe.

Il veille à maintenir un bon équilibre entre objectif (premier) de conservation de la nature et objectif de ludicité/service au citoyen. »

M.C. : « **La Commune est-elle associée aux réflexions sur ce plan de gestion ?** »

M. D. B. : « Il faut tenir compte de 3 éléments :

- BE a consulté la Commune en amont (2019) du processus de rédaction des 2 plans (= MDB et Service Environnement et Service Vert) dans le cadre de la réalisation de l'inventaire complet de la situation existante.
- En ce qui concerne le *schéma d'orientations*, celui-ci a été présenté à des représentants du Collège le 30 janvier dernier. Il a été discuté plus techniquement entre administrations début juin, le confinement a chamboulé le planning de rencontres. BE – EV, voirie et SE d'Uccle, l'objectif étant d'avancer sur les interactions possibles entre administrations.
- Quant au *plan de gestion Natura 2000*, il devra être présenté aux différents propriétaires et pourrait être modifié en conséquence. Dans ce cadre, les discussions BE-Commune devraient avoir lieu encore en 2020. L'étape suivante sera la mise à enquête publique. Pour rappel, Uccle possède deux parcelles dans le périmètre de 55 ha. BE est par ailleurs présent lors des réunions de chantier du bas du Kauwberg. Nous œuvrons déjà à la mise en œuvre des mêmes objectifs de préservation du site. »

M.C. : « **Les associations et citoyens sont-ils associés et comment ?** »

M.D.B. : « BE a rencontré l'association SOS Kauwberg – Uccle Natura dans le cadre de l'inventaire ainsi qu'en février dernier pour échanger sur les visions et la reprise en gestion par BE en tant que tel. Les grands principes ont été présentés. BE continue régulièrement d'informer l'asbl des avancées, surtout sur les actions de terrain.

Il y a aussi eu un échange avec les scouts, pour faire perdurer les activités des jeunes.

BE a lancé un marché d'accompagnement à la reprise en gestion des potagers familiaux. Ce marché a pris quelques semaines de retard suite à la crise covid mais une association devrait arriver sur le terrain courant de l'été pour rencontrer les potagistes, entendre leurs besoins et leurs craintes, et les inviter à donner leur avis dans le cadre du réaménagement des potagers.

Il est à noter que grâce à leur présence permanente sur site au contact de ses usagers, BE entend les craintes et demandes de ceux-ci, et les inclut dans sa programmation dans la mesure du possible. BE a notamment eu plusieurs échanges avec les jeunes qui ont créé le dirtbik (Kauwberg II), que j'ai également rencontré l'été 2019.

BE fait son possible pour inclure et au moins informer les riverains et citoyens. Toutefois, il faut se rendre compte que la marge de manœuvre quant à une co-création est limitée à cause des statuts :

- Zone verte au pras
- Classement pour site semi-naturel
- Zone natura 2000 avec des habitats d'intérêt communautaire qui nécessitent une gestion spécifique, obligatoire.

Quoi qu'il en soit, BE veille à trouver le meilleur compromis entre écologie et accueil récréatif sur le site (scouts, familles, promeneurs de chiens...). Une réunion d'information aux riverains est planifiée après la rentrée.

M. C. : « **Quels terrains ?** »

M.D.B. : « Le Plan de gestion couvre l'ensemble de la zone Natura 2000. Il en définit les objectifs écologiques que chaque propriétaire se doit de respecter et mettre en œuvre.

Le schéma d'orientations couvre les parcelles régionales et envisage une option sur certaines parcelles actuellement privées.

M. C. : « **Contacts propriétaires ?** »

Des contacts plus ou moins soutenus ont été entrepris en fonction des parcelles entre la Région et ces propriétaires privés. Ces échanges sont confidentiels et la Commune n'y est pas liée, au moins pour le moment.

Nous savons que des échanges liés au plan de gestion Natura 2000 sont faits pour encourager les propriétaires privés ou leurs locataires à déjà

mettre en œuvre la gestion écologique appropriée au statut Natura 2000. »

M. C. : « **Pour conclure ?** »

M.D.B. : « La volonté de BE et du ministre Alain Maron est de faire du Kauwberg un site exemplaire en terme d'écogestion, la priorité étant la préservation de la biodiversité conformément à son classement et sa désignation Natura 2000. L'agriculture urbaine devrait faire sa (ré)apparition : écopâturage, potagers familiaux et, peut-être, maraîchage biologique professionnel. BE veillera également à l'inscrire dans le maillage bleu de la RBC et dans un souci de canaliser le public à certains endroits pour préserver au maximum le site à d'autres endroits.

L'équipe de jardiniers est déjà très active et veille à remplir autant que possible l'objectif écologique avant même que n'ait été officiellement adopté le plan de gestion car il leur faut palier à l'urgence environnementale (placement de fascines, protection des abeilles solitaires de la sablière, réouverture du site et recréation de prairie maigre, nettoyage quotidien et important de déchets, analyse de l'état phytosanitaire des arbres...). Ce travail n'a pas été évident en raison du confinement et des mesures de limitation de la propagation du covid-19 : travail en équipe réduite, forte affluence à gérer, destruction des fascines et piétinement des nids de guêpes et abeilles... car le site a été très fréquenté. »



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.debvmb@skynet.be

Bosveldweg asbl

Francis ROGER FRANCE, av. Brunard, 11
Tél. : 02.375 37 48.

Calevoet - Bourdon

Ann-Mary FRANCKEN, Ancien Dieweg, 46
GSM : 0475 22 24 51
amfrancken@skynet.be

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

Patricia DUVIEUSART, rue du Merlo, 8 B (b.9)
GSM : 0478 33 38 72
uccle@gracq.org - www.gracq.org

Groeselenberg

Vincent SCORIELS,
rue Groeselenberg, 130
Tél. : 02.376 25 52

Les amis des bois de Buysdelle et de Verrewinkel

Olivier KOOT, av. de Buysdelle 52
olivier.koot@scarlet.be
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. : 02.375 88 88 et GSM : 0479 95 17 28
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 Geleystsbeek, 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

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 Geleystsbeek, 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 - jpwouters@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 : Drifosett Printing - www.drifosett.com

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