

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 110 Décembre 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

**BONNE ANNÉE
2022 !**

S O M M A I R E

- | | | | |
|---|---|---|----|
| • RÉVISION DU PLAN RÉGIONAL
D'AFFECTATION DU SOL ET PROTECTION
DE LA NATURE : NE PLUS SE FAIRE
ROULER DANS LA FARINE ! | 2 | • TUNNEL CARSOEL – LE PROJET
ALTERNATIF DU CQ OBSERVATOIRE | 10 |
| • PROJET IMMOBILIER VAN OPHEM | 4 | • COMITÉ DE QUARTIER OBSERVATOIRE,
QUI ÊTES-VOUS ? | 16 |
| • DE GRANDS PAS VERS PLUS DE
TRANSPARENCE À UCCLE ! | 6 | • ARBRES REMARQUABLES ET CURIEUX
EN FORÊT DE SOIGNES | 20 |
| • ET REVOILÀ LA BATAILLE DU CIEL...
AU-DESSUS DE BRUXELLES. | 7 | • LES SOURCES DU GELEYTSBEEK | 22 |

RÉVISION DU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL ET PROTECTION DE LA NATURE : NE PLUS SE FAIRE ROULER DANS LA FARINE !

Il y a 20 ans, avec l'adoption du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), la Région de Bruxelles-Capitale promettait monts et merveilles. Finies les innombrables et aléatoires dérogations apportées à cet outil urbanistique réglementaire, dénommé auparavant « Plan de Secteur ». Finie également la prolifération des petits bureaux au sein du tissu résidentiel. La contrepartie à ce tour de vis fut de déterminer des quartiers de la ville où les gros investissements immobiliers étaient les bienvenus. Ainsi sont nées les « Zones d'Intérêt Régional » (il y en a en tout 14).

Au-delà de cette stratégie générale et vu l'urbanisation croissante du territoire, la Région a voulu donner des gages en termes de protection de la nature et de développement du maillage vert. Le problème en un milieu urbain dense, où une écrasante majorité des parcelles de terrain sont réglementairement parlant des « terrains à bâtir », c'est qu'il est très difficile pour les pouvoirs publics de développer de nouveaux espaces verts. Cela a un coût exorbitant (achat, expropriation) ou bien ce n'est concevable que dans le cadre de projets complexes (Tour & Taxis, ancienne gare Josaphat...), où la part du lion reste quand même au développement immobilier.

L'astuce en 2001 fut de concevoir les espaces dédiés à la nature d'une manière beaucoup plus large qu'auparavant. Hormis les espaces verts classiques (Forêt de Soignes, réserves naturelles existantes, parcs publics...), l'idée a été d'y intégrer les « zones de sports en plein air » définies dès 1979 au Plan de Secteur. Ce choix n'était pas innocent, car la centaine de sites bénéficiant de ce statut sont souvent de grande dimension. Intégrer les « zones de sports en plein air » aux zones vertes du PRAS permettait une opération comptable intéressante. Le pourcentage du sol affecté aux espaces verts en a été substantiellement accru. A côté de cet artifice statistique, le législateur de

l'époque promettait que ces zones de terrains de sports et de loisirs en plein air resteraient à l'écart de tous développements immobiliers notables et contribueraient au renforcement du maillage vert. Le cahier officiel expliquant les buts poursuivis par le PRAS parlait alors en ces termes : « *les zones de sports, généralement constituées d'étendues de gazon, doivent conserver un cadre de plantations ou y être intégrées* » ; « *la superficie totale au sol des infrastructures et constructions ne peut excéder 20% de la superficie de la zone* » ; « *les commerces accessoires et usuels participent à l'animation et à l'attractivité de ces zones. Ils peuvent constituer des activités complémentaires (buvettes, vente de vêtement de sports, restauration...)* ».

A l'époque, en 2001, on pouvait croire en ces bonnes intentions. Mais 20 ans plus tard, c'est la soupe à la grimace. Les propriétaires privés de ces domaines de sports n'ont eu cesse de chercher à les valoriser financièrement, quitte à devoir « bunkeriser » de belles propriétés. En définitive, avec la bienveillance d'une autorité régionale estimant après coup « qu'il faut vivre avec son temps », ce sont des projets commerciaux opposés à ce que le législateur avait prévu qui ont vu le jour. Il s'en est suivi plusieurs et longs recours juridiques, des abandons spéculatifs de beaux domaines... En assimilant les zones de sports en plein air à des zones vertes, le législateur ne pouvait qu'en affirmer la faible valeur foncière. Les autorisations délivrées par la suite par les autorités publiques n'ont cependant guère tenu compte de cela, engendrant une inopportune dérégulation foncière.

A ce gâchis, s'ajoute un problème plus important encore. En quoi, au cours de ces vingt dernières années, la centaine de sites en zones de sports et loisirs de plein air a-t-elle contribué au maintien et au renforcement du maillage vert ? Là, au vu des intentions initiales affichées par le législateur, le préjudice pour la nature est complet. Où

sont passées les « *étendues de gazon constituant généralement les zones de sports* », dicit le PRAS ?

En 20 ans, elles ont enregistré une régression des plus spectaculaires, étant remplacées par des surfaces de sport synthétiques et d'autres formes d'imperméabilisations outrancières.

Bien avant 2001, les principaux terrains de hockey étaient passés au revêtement synthétique. Mais la tendance s'est depuis généralisée aux surfaces dédiées aux entraînements ; puis ce sont les terrains de football, victimes de leur surutilisation, qui ont été « plastifiés ».

Ces importantes surfaces synthétiques sont bien sûr des catastrophes sur le plan du maillage vert et du microclimat. Elles sont tout autant dommageables en matière d'imperméabilisation des sols. L'atout d'un terrain de sport synthétique est d'être praticable par tous les temps. Il doit donc être bien drainé, ce qui signifie que les eaux de pluie sont expédiées au plus vite... à l'égout. Tout l'inverse en somme des concepts de temporisation ou d'infiltration des eaux de pluie dont on nous parle aujourd'hui afin de prévenir les inondations. Et ce n'est pas tout : les espaces verts subsistants en ces domaines ne cessent d'être rabotés pour l'installation de plaines de jeux, de terrains de padel, d'aires de parkings...

Le constat aujourd'hui est amer. Il suffit de consulter le site internet régional « BruCiel » pour s'en faire une idée. Il permet de comparer, à l'aide de vues aériennes historiques, ce que sont ces sites

de sports aujourd'hui et ce qu'ils étaient il y a 25 ans. C'est désolant pour ce qui est du maillage vert. Retrouver les « zones de sports en plein air » parmi les zones vertes du PRAS relève aujourd'hui du surréalisme, voire de l'imposture. Pas plus les pouvoirs publics, que les acteurs privés, n'ont accordé la moindre attention « au cadre de plantations à préserver ou à développer ». De participation au maillage vert de la région, plus guère de traces... Bon nombre de ces sites de sports présentent aujourd'hui des imperméabilisations dignes de sites industriels...

Demain se profile la révision du PRAS, outil ô combien fondamental de l'urbanisme bruxellois.

Quelles pistes suivra le législateur ? Entérinera-t-il, au vu des nouvelles situations acquises sur le terrain, deux décennies de laxisme ? Maintiendra-t-il l'hypocrisie de qualifier de « zones vertes » des territoires qui ne le sont plus ? Continuera-t-il à édicter des dispositions littérales apparemment avantageuses pour la nature, mais réinterprétées à la première occasion ? Laissons-lui tenter l'essai avant de juger. Ce qui est certain en revanche, c'est que les acteurs bruxellois de la protection de la nature ont intérêt à redoubler de vigilance. Ils ont été roulés dans la farine il y a 20 ans et il serait inconvenant que « l'histoire repasse les plats ».

Que comptent faire les pouvoirs publics qui, rappelons-le, sont les propriétaires de 75% des zones de sports de la région ? A les entendre, il n'est question

que de maillage vert, plan canopée, infiltration des eaux, dés-imperméabilisation des sols... soit beaucoup d'objectifs ambitieux pour le très court terme, à mettre en œuvre dans le cadre des Plans Air Climat Energie. Mais, si au nom d'autres contingences, les zones de sports en plein air n'ont plus à contribuer au maintien et au renforcement du maillage vert, autant le dire clairement. Mais aussi dire quelles seront les autres solutions et compensations concrètement mises en œuvre par les pouvoirs publics. On attend les réponses avec impatience, mais on attend aussi des réponses qui, cette fois-ci, ne soient pas que des illusions...

Didier Recollecte



PROJET IMMOBILIER VAN OPHEM

Notre Lettre de septembre commentait plusieurs dossiers d'urbanisme d'une certaine ampleur et qui avaient été mis à l'enquête publique début juillet. Mais ce n'était pas fini. Un gros projet vise maintenant la rue van Ophem / avenue Nekkersgat ; il est parfois dénommé Astra Zénéca. D'une certaine manière il est emblématique et nous croyons utile de reproduire l'avis rendu par notre association. Et on peut déjà vous dire que c'est loin d'être terminé !

Uccle, le 24 novembre 2021

A : info.urbanisme@uccle.brussels

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins,

Concerne : Rue Egide Van Ophem 108 - 110 - Avenue Nekkersgat 17.

Demande de permis d'urbanisme n°16-46106-2021 et de permis d'environnement° 10585-2021 (article 177) : démolir les deux immeubles de bureaux existants sur le site et construire 11 immeubles de logements pour aménager 243 logements et 199 emplacements de parkings souterrains.

Zone : PRAS : en zone verte, en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, en zone d'habitation et en zone de forte mixité

Motifs principaux de l'enquête :
(ON OMET)

Voici à nouveau un projet de logement dans le Sud de la Commune d'Uccle. Un projet qui, une nouvelle fois, ne prend pas en compte l'environnement dans lequel il s'inscrit et demande une série de dérogations en termes de densité, de hauteur, de stationnement, d'environnement, etc...tout en se présentant sous un aspect écologique vertueux dans l'air du temps. La réalité est différente. Ce projet s'inscrit pourtant dans une transformation générale du quartier, qui en l'espace de quelques dizaines d'années, a totalement changé. C'était un quartier très vert, avec une quantité importante de terrains non bâtis et préservés au niveau environnemental.

C'est aujourd'hui un quartier très dense dans lequel les équipements manquent et dont la « mobilité » est très impactée.

Densité

Le projet est beaucoup trop dense. L'axonométrie est sans appel, il s'agit bien d'une forêt d'im-

meubles avec, entre chaque, un minimum de verdure.

Les cheminements entre les immeubles sont étroits et une réelle étude d'ombrage en hiver montrerait très certainement que certaines façades ne devraient pas voir le soleil de tout l'hiver tellement les façades des immeubles voisins sont proches.

A l'échelle du quartier, l'ajout de 243 logements, ses parkings, les problèmes de mobilité et les questions d'équipements ne sont pas du tout pris en compte.

A ce titre le Résumé non technique du Rapport d'Incidence est édifiant.

Gabarits/implantation

Les gabarits des immeubles sont beaucoup trop importants sur l'ensemble du site, mais particulièrement sur l'av. Van Ophem, face à la cité jardin, où les toutes petites maisons sont de gabarit R+1 ! Les gabarits voisins de la rue François Englert sont également trop importants et devraient être limités à R+4.

Les immeubles R+3 sont directement voisins des maisons unifamiliales du Clos Froidure, qui elles sont R+1. Leur impact visuel sera beaucoup trop important.

Qui plus est, l'immeuble A vient s'implanter à front de voirie sans aucun recul, celui-ci n'étant plus possible vu la densité d'implantation des immeubles.

Logements

Le plan des appartements est dense. La plupart des appartements ont des chambres parentales de juste 14 m² et la seconde chambre fleurte avec les 9 m². C'est le minimum légal, mais ça ne permet pas de vivre agréablement. Dans une chambre au minimum légal de 9 m² on place tout juste un lit, une petite armoire et un minuscule bureau. Le tout ne permettant pas de circuler un minimum. Aucune aisance !

Perméabilité du sol/environnement

Le parking enterré sera recouvert d'un minimum de 1 mètre de terre. Cette épaisseur ne permet aucune plantation et n'apporte très certainement pas une perméabilité au sol qui permet d'écouler l'eau vers les nappes phréatiques.

Or, en même temps, le promoteur justifie par cet artifice pour déroger à la création d'un espace de 500 m² contiguë en pleine terre.

Le projet doit prévoir un minimum de 500 m² en pleine terre.

Le projet fait référence à une forêt dans laquelle on aurait des logements. Il s'agit plutôt d'une forêt d'immeubles dans laquelle viennent se loger quelques plantations. Au vu de la hauteur des immeubles, il est à craindre que les plantations et les quelques arbres ne voient pas souvent la lumière et ne puissent pas se développer réellement.

De plus, le projet nécessite l'abattage d'un grand cèdre du Liban.

Pollution des sols

Le site a servi à partir de 1967 pour un atelier de peinture et de dégraissage. Qu'en est-il de la pollution/dépollution des sols ?

Logements moyens/sociaux

Aucun logement moyen/social n'est prévu sur le site.

Monofonctionnalité

Le projet ne prévoit que du logement, or la zone est déjà très pourvue en logements et pourrait accueillir d'autres activités et équipements.

Rapport d'incidences

Comme déjà mentionné, le Résumé non technique de l'Etude d'Incidences est édifiant :

- aucune incidence ne doit être attendue pour l'urbanisme et le paysage,
- aucune incidence ne doit être attendue sur le patrimoine
- incidence positive sur des équipements sociaux et économiques suffisants qui se trouvent à proximité

- une incidence limitée est attendue sur la mobilité. On parle pourtant de l'ajout de 243 logements !
- pour le promoteur, rien ne change : la mobilité sera relativement comparable....Ceci alors que les rues voisines sont déjà totalement saturées.
- aucune incidence ne doit être attendue sur le sol, ni sur l'eau souterraine et de surface. Et même : un effet positif est attendu sur les eaux souterraines et sur le système des eaux !
- une incidence positive est attendue concernant la faune et la flore grâce à la création de zones verdurisées
- aucune incidence ne doit être attendue sur les nuisances sonores,
- etc....

En bref, le projet n'apporte que des éléments positifs bien gérés et contrôlés !!

Les 199 places de parking permettent évidemment de ne pas devoir faire une étude d'Incidences !

Il est pourtant absolument nécessaire de les étudier car le projet n'est pas sans incidences sur le quartier. Une étude d'incidence permettrait de



prendre en compte l'impact réel du projet sur un périmètre plus large.

Stationnement

Le demandeur reporte le parking visiteur sur l'espace public. Il compte effectivement installer 11 places de parking visiteur sur la rue Egide Van Ophem. Ce faisant il doit abattre des arbres et déplacer un trottoir. Ce n'est évidemment pas acceptable.

Documents fournis

L'axonométrie et les maquettes ont pour but de donner une image réelle du projet. Malheureusement, les vues particulières donnent une impression fausse. L'axonométrie laisse par

exemple deviner des arbres qui atteignent quasi le haut des immeubles, donnant une fausse image de leur hauteur réelle.

Certains immeubles ont pourtant une hauteur équivalente à R+6.

Pour ces différentes raisons, l'ACQU demande que la Commission de concertation tienne compte des remarques formulées et remette un avis défavorable à cette demande de permis.

Veillez ...

*Florence VANDEN EEDE
Chargée de mission ACQU*

DE GRANDS PAS VERS PLUS DE TRANSPARENCE À UCCLE !

Les PV des Conseils communaux d'Uccle n'étaient pas rendus publics depuis ... février 2016 ! Or ces PV sont une mine d'informations, non seulement pour savoir de quoi nos Conseillers discutent quand ils se réunissent et pouvoir suivre l'histoire de certains dossiers importants, mais également pour connaître leurs domaines de prédilection et ... savoir qui sont les plus actifs ! Notre membre (Dominique Vaes, représentant le CQ Observatoire) a insisté à plusieurs reprises pour obtenir cette publication. Sa demande a enfin été entendue. Les 60 derniers PV des Conseils communaux peuvent être maintenant lus et analysés sur le site de la Commune.

De plus, depuis début septembre, la Commune publie quelques jours avant chacun des conseils communaux une (longue) note explicative reprenant le détail de toutes les propositions de décisions, permettant ainsi à tous les habitants de tout d'abord prendre connaissance de la teneur des débats, et d'ensuite de remonter leurs remarques, avant les votes, aux conseillers communaux et aux échevins, afin qu'il en soit tenu compte.

Enfin, depuis le début de la crise sanitaire et l'obligation de tenir les conseils communaux à

distance, les conseils sont transmis en direct via le site FaceBook de la commune, et peuvent être revus par après.

De plus, et vu que la salle du conseil dans la nouvelle maison communale est dotée de moyens d'enregistrement et de diffusion, tous les futurs conseils communaux en présentiel seront diffusés en direct dès la fin du mois de janvier, date prévue du déménagement de l'administration. Cette disposition devrait également permettre à terme d'envisager la retransmission en direct et l'enregistrement des commissions de concertation, comme cela se fait déjà dans d'autres communes bruxelloises.

N'est-ce pas un grand pas vers la transparence des actes politiques de nos élus, bénéfiques pour tous les citoyens ?

Vous trouverez les « registres » des conseils et les « notes explicative » sur : <http://www.uccle.be/les-elus/conseil>

Et vous pouvez accéder « en live ou en différé » aux enregistrements des conseils communaux sur le site FaceBook de la commune : <http://www.uccle.be/les-elus/conseil> (rechercher « conseil »).

ET REVOILÀ LA BATAILLE DU CIEL... AU-DESSUS DE BRUXELLES.

Le COVID et la première période de confinement qui aura duré de mars 2020 à mai 2021, avaient mis en veilleuse la traversée de Bruxelles, au-dessus de nos têtes.

Peu d'avions, peu de bruit, peu de pollution... Nombreux étaient les Bruxellois qui s'étaient habitués à ce grand moment de calme au-dessus de leur tête.

Pendant ce temps, l'arrêt des nuisances n'avait pas mis fin aux demandes et interrogations de certains, comme par exemple :

- Les problèmes de santé pour les riverains directement touchés par les nuisances ;
- Mais aussi, les emplois pour les commerces de la zone aéroportuaire ainsi que la rentabilité des dividendes pour les propriétaires privés de l'aéroport de Zaventem ;
- Sans oublier les engagements des Bourgmestres de la Région Bruxelloise et les problèmes communautaires – flamands et Bruxellois ayant une vision différente quant à la répartition des nuisances sur les populations.

C'est pourquoi, le Ministre fédéral de la mobilité Georges Gilkinet avait réuni, début octobre 2021, à huis clos, près de 80 personnes « directement » concernées, pour tenter de résoudre cette question du survol de Bruxelles et de sa périphérie : Il y avait là, entre autres, les bourgmestres de Bruxelles, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes, et les riverains.

Fin octobre 2021, lors d'une intervention télévisée, sur la RTBF, le Ministre faisait remarquer que le dossier avait déjà été maintes fois traité, que plusieurs Ministres s'y étaient cassés les dents et qu'il était conscient de la difficulté à résoudre tous les problèmes.

Son initiative semble vouloir concilier, à la fois, le survol par un plus grand nombre d'avions tout en diminuant l'impact des nuisances. Il se réfère, pour cela à ce qui a été fait à L'aéroport de Schiphol à Amsterdam ou à l'aéroport d'Heathrow : création de pistes longues qui rejettent les décollages et atterrissages loin des habitations.

Rappelons aussi que la charte des Bourgmestres de la Région Bruxelloise dit ceci :

- *L'aéroport de Bruxelles doit rester un aéroport urbain ;*
- *Il doit fonctionner de manière diurne ;*
- *La période de nuit doit être entre 22 heures et 7 heures du matin ;*
- *Et le survol de zones densément peuplées doit être évité.*

Alors, réussira-t-il, cette fois, à trouver la bonne solution ? Celle qui permettra aux habitants de Bruxelles de ne plus subir les nuisances inacceptables au-dessus de leur tête.

Car, en fait, il s'agit bien, avant tout, de la préservation de la santé des habitants.

Au-delà de l'élément « santé », on le sait, l'avion détruit, petit à petit, notre environnement. On nous dit que l'aviation représente plus de 5 % des émissions de gaz à effet de serre car la combustion de kérosène dans les réacteurs des avions produit principalement du dioxyde de carbone (CO₂).

Par ailleurs, les principaux polluants émis par les moteurs actuels sont nombreux que ce soit : oxydes d'azote (NO_x), monoxyde de carbone (CO) ou hydrocarbures imbrûlés (HC).

Alors, que nous réservent les conclusions de ces réunions ?

Verrons-nous **taxer le kérosène** ? Ce serait probablement une action efficace mais qui devrait être prise au niveau mondial pour couvrir les vols internationaux.

Y aura-t-il augmentation du prix des billets d'avion, avec une taxe qui serait utilisée pour concrétiser une politique sur la transition énergétique ?

Y aura-t-il suppression des courts trajets ? Les vols de nuit seront-ils tous interdits ?

Enfin, devons-nous rester optimistes puisqu'on nous annonce « **zéro** émission nette de **CO₂** » d'ici à 2050 ?

Rappelons quand même que les exigences des uns et des autres ne doivent pas faire oublier que la santé et la sécurité des habitants doivent rester les priorités de ce gros dossier.

Xavier Retailleau



avenue Ilya Prigogine – Venelle Robert Brout

350



250

projet Astra Zeneca



87

projet Alseberg 1091



140

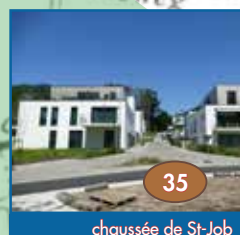
plaine du Bourdon

+150
chambres



170

projet Illochroma



35

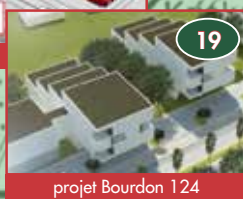
chaussée de St-Job



222

projet Bourdon – Château d'Or

Activités productives Logement



19

projet Bourdon 124

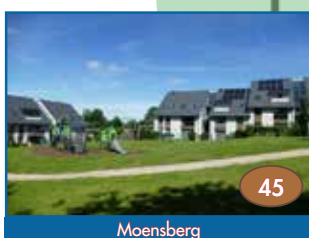


10

rue du Roseau



7

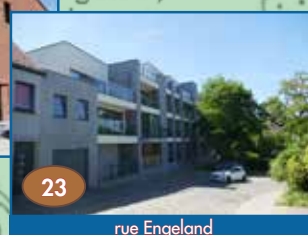


45

Moensberg



5



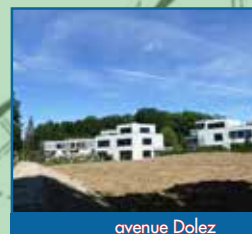
23

rue Engeland



90

projet Homborch



avenue Dolez

Une initiative
du comité Kinsendaal-Kriekenput

Depuis une dizaine d'années, dans la zone du Kinsendael (Uccle),
la densification urbaine pose problème

ÇA POUSSE COMME DES CHAMPIGNONS

Carte non exhaustive !

PLUS D'HABITATIONS

= PLUS DE VOITURES

= MOINS DE QUALITÉ DE VIE



plateau Engeland



298



62



avenue Dolez



87



Dans notre Lettre de septembre, sous le titre « *C'était au temps où Bruxelles « densait »* », Marc Schmitz (du comité Kinsendael – Kriekenput) s'inquiète du nombre impressionnant de projets urbanistiques qui, pour des motifs parfois contestables, sont acceptés et mettent la pression sur le sud d'Uccle. C'est comme si on devait se débarrasser de la nature en ville. Avec pour résultats une perte de la qualité de vie, une forte diminution du couvert végétal, une mobilité dont on se souciera plus tard... Le projet van Ophem ici commenté va dans le même sens. Et tout ceci sans même avoir des logements sociaux alors qu'il en manque tellement à Uccle ! La carte que ce comité a dressée illustre bien le propos.

1 000

nouveaux logements
déjà aujourd'hui !

Et demain,
2 000 ?

TUNNEL CARSOEL

PROJET ALTERNATIF PROPOSE PAR LE CQ OBSERVATOIRE

La LETTRE de septembre 2021 contenait les grandes lignes du projet du futur noeud multimodal du pont enjambant le chemin de fer avenue Carsoel tel qu'accepté par la Commission de Concertation mais avec un certain nombre d'observations des habitants proches.

Le Comité de Quartier OBSERVATOIRE, assisté par des experts, a eu des réunions avec les différents porteurs du projet (Infrabel – Stib – Urban Brussels – Commune d'Uccle) et leur a proposé un projet alternatif ici sommairement décrit.



Contexte

Le comité de quartier Uccle Observatoire, assisté par l'ACQU (Association de comités de quartier d'Uccle) et une série d'autres comités de quartier ucclois ont constaté que les conditions émises lors de la commission de concertation du 27 mars 2019 n'ont pas été respectées par le demandeur du projet, notamment en terme « d'implication des riverains et les associations de quartier » et en terme « d'analyse de la qualité urbanistique du projet, de l'intégration harmonieuse de l'ouvrage dans son environnement urbanistique et de son impact visuel ».

De plus, ils ne sont pas satisfaits par la « décision favorable sous conditions » émise lors de la seconde commission de concertation du 20 juillet 2021. Ces conditions ne reflètent pas les demandes faites par les habitants (pétitions de 150 personnes) et les diverses associations de quartier qui se sont manifestés lors de cette cc.

Ils ont donc constitué un groupe de travail composé d'habitants, d'ingénieurs en ponts et chaussées et d'architectes afin de proposer un **projet alternatif** au demandeur (Infrabel).

Celui-ci **reprend toutes les exigences des demandeurs** en termes de multimodalité du lieu (*gestions des flux de passagers des trains, trams, bus, vélos, voitures et piétons*), est techniquement réalisable, et ce probablement à un moindre coût.

Ce nouveau projet apporte de plus les **améliorations suivantes** :

- meilleure intégration dans la typologie du quartier «Uccle village»,
- moindre emprise au sol (abandon du projet de tunnel ferroviaire et remplacement par un pont),
- moindre bétonisation des accès et des talus (diminution de l'imperméabilisation des sols et moindre risque d'écoulement des eaux vers la chaussée de St Job (point bas)),
- meilleure sécurité pour les vélos sur le pont,
- moindre sentiment d'insécurité pour les PMR (abandon du passage des personnes PMR sous le tunnel ferroviaire pour accéder aux quais),
- proposition de travailler sur une revalorisation végétale, vu l'abattage de 80 arbres sur une superficie de 1000m² exigé pour le chantier et pour respecter la loi sur la police des chemins de fer du 27/04/2018
- restauration de la continuité actuelle du maillage vert entre les deux côtés du pont, continuité supprimée avec le projet initial du tunnel, véritable coupure en béton pour le cheminement de la faune.

Ce projet alternatif (en annexe) a été présenté par le groupe de travail dans les bureaux d'Infrabel le 23/11/2021, en présence de l'équipe du projet Infrabel et de la STIB.

• **Décisions lors de la réunion chez Infrabel le 23/11/2021:**

- Infrabel s'engage à :
 - analyser les propositions du groupe de travail, et à le convoquer -à la mi-janvier 2022 pour lui présenter le résultat de cette analyse ;
 - travailler conjointement avec BXL-Environnement afin de proposer un plan de plantations et de reverdurisation du site ;
 - transmettre au groupe de travail la norme en vigueur contre les risques électriques
- La STIB procèdera à un nouveau comptage de la fréquentation bus/tram, nécessaire pour dimensionner le nouveau pont

• **Points de discussion (détails) :**

- Le groupe d'experts rassemblé par le CdQ expose le projet alternatif(détails en annexe) :
 - Abandonner le projet de pont-tunnel, et le remplacer par un pont plus étroit, limité à la diagonale directe ;
 - Remplacer les rampes PMR par des ascenseurs ;
 - Si ce n'est pas possible, placer les rampes PMR du côté «Halle» ;
 - Absence de pistes cyclables séparées derrière les trottoirs ;
 - Repenser le passage RER vélo sous le pont ;
 - Réduction des abattages des arbres ;
 - Réinstaurer la continuité du maillage vert (non discuté) ;
 - Intégrer l'abri vélo dans le paysage
- Infrabel et la STIB répondent aux différents points :
 - Etude de comptage de trafics actuel et projeté pour adapter les largeurs de trottoirs n'a pas été faite, les chiffres de fréquentation sont donc sujet à interprétation.
 - Pont vs Tunnel :
 - Confirmation que les «triangles» (les espaces dépassant les trottoirs sur la place rectangulaire) sont inutiles ;
 - Confirmation qu'il y a moyen de placer un pont à structure à arche, à la place d'une placette et du tunnel ferroviaire ;
 - La politique actuelle est d'utiliser le béton, car les ponts métalliques engendrent un coût de maintenance trop élevé ;

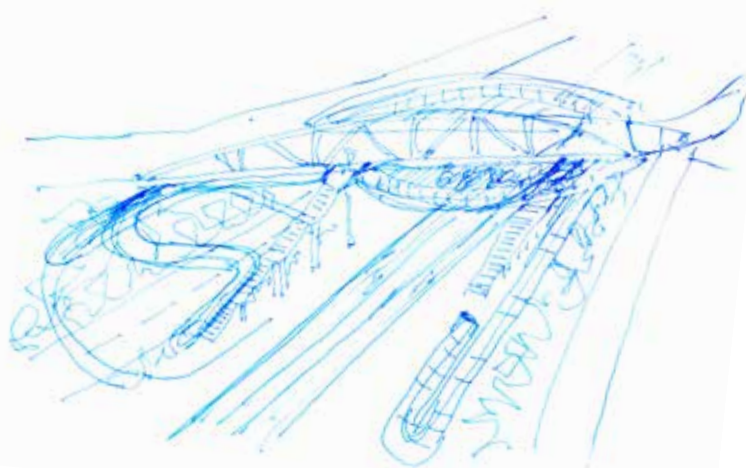
- Une Analyse technique est nécessaire de pour vérifier la faisabilité d'un pont de minimum 16 m de large (à vérifier), sur 24 m de long (accès par la route, grue, manipulation, etc.) ;
- Le Head of Assets estime que la manipulation d'une structure de pont à arche risque d'être compliquée. Celle-ci sera néanmoins vérifiée. Les documents d'analyse seront soumis au groupe de travail.

➤ **Rampes PMR :**

- Obligation légale de placer soit des rampes PMR, soit des ascenseurs, soit les deux solutions,
- En cas de placement de rampes PMR, difficulté mais pas impossibilité de placer les rampes PMR côté Halle car peu de foncier disponible,

➤ **Végétalisation et continuité du maillage vert**

- Obligation d'abattre tous les arbres sur le talus (de la route à la voie), non seulement pour le chantier, mais en vue de respecter la législation chemin de fer (danger d'accidents de feuilles sur les voies) ;
- Compréhension que l'abattage à blanc crée des vis-à-vis dommageables entre habitations ;
- Infrabel explique qu'un rideau d'arbres n'améliore pas l'isolation sonore ;
- Possibilité néanmoins de réfléchir avec BXL Environnement à un plan de replantation après chantier ;
- (non discuté) Nécessité de réinstaurer la continuité du maillage vert entre les deux côtés du pont



Tunnel Ferroviaire Carsoel

Projet alternatif proposé par les comités de quartier

- Intégration urbanistique

Considérant que la placette proposée surplombe le nouveau tunnel ferroviaire sur 16 m de long et 46m de large (soit 736m², selon l'Annexe 1), avec une structure en béton de 2,5m de haut,

- que cette dalle de béton a une emprise au sol 4 fois supérieure au pont actuel (1935 m² par rapport au 530m² du pont actuel) ;

- sachant qu'il est techniquement possible de construire un pont plus esthétique tout en respectant strictement le tracé STIB (cfr les réalisations suivantes : [passerelle Beliris "Suzan Daniel"](#); <https://ney.partners/projects/> & <http://www.metalbb.be/>);

- que l'Etude d'Incidence considère que la création d'une large « zone de rencontre » n'est pas justifiée à cet endroit, pour plusieurs raisons : proximité d'espace public structurant (Place St Job), fréquentation faible, donc qu'il s'agit d'un simple croisement de trois transports en commun ;

- que la commission de concertation du 27 mars 2019 demandait explicitement au requérant d'éviter une bétonisation, une dé-verdurisation et des fresques urbaines, pour ne pas répéter la mauvaise intégration paysagère de l'arrêt (Vivier d'Oie) et pour intégrer le projet dans la typologie du quartier « Uccle Village » ;

- qu'il est possible de prévoir une extension esthétique de ce pont pour y intégrer les installations pour vélos ;

- Qu'une structure de pont moins large permettrait de supprimer le tunnel-boyau de 30m du RER-vélos, et de le remplacer par un court passage sous tablier, sans superstructure supplémentaire ;

Nous demandons de supprimer le projet de placette multimodale, qui est hors scope (suivant avis CC) et de concevoir un pont de passage avec une emprise au sol minimale

- Emprise, esthétique et difficulté d'utilisation des rampes d'accès

Considérant que :

- les quais sont situés à 6,5 mètres en-dessous de la rue, soit l'équivalent de 2 étages d'un bâtiment ;

- qu'il faut 60 marches et cinq paliers d'escalier pour accéder aux quais (cf. Ann. 1 : 2 x 18 m pour les escaliers en béton) ;

- que les rampes projetées (140 m selon Annexe 1) imperméabilisent 440 m² de sols, contre 18 m² pour deux ascenseurs ;

- que l'utilisation de rampes est peu pratique sur une telle dénivelée, avec les inconvénients tels que : longueur excessive à parcourir pour les vélos, les poussettes et les usagers en situation de handicap, risque d'accident entre des vélos en descente rapide et les piétons ou usagers faibles ;

- sachant que l'étude d'incidence met à égalité l'ascenseur et la rampe ;

- que la maintenance des ascenseurs est parfaitement assurée par la SNCB dans les métros et les gares, que c'est une solution fiable et éprouvée par Infrabel même, ainsi que par la STIB ;

- à budget quasi-égal le léger avantage des rampes est contrebalancé par un meilleur accès multimodal des ascenseurs, tout en diminuant l'imperméabilisation de 95% ;

Tunnel Ferroviaire Carsoel

Projet alternatif proposé par les comités de quartier

Nous demandons l'installation de deux ascenseurs à la place des rampes d'accès, pour le meilleur bénéfice de tous les utilisateurs PMR, vélos, trottinettes et poussettes.

- Imperméabilisation et abattages d'arbres

Considérant que les rampes couvrent entièrement les deux talus de voies côté Schaerbeek,

- Vu que le projet imperméabilise plus de 3.000m² (placette, rampes et les contreforts) ;
- que la dalle du tunnel projeté imperméabilise 736 m² de sols, alors que seuls 180 m² sont utiles et nécessaires au projet, ce qui laisse 75% de surfaces superflues ;
- que cette imperméabilisation va à l'encontre de toutes les recommandations récentes belges et internationales (COP26, etc)
- que le projet supprime la "continuité verte" permettant le passage de la faune terrestre le long de la voie de chemin de fer, et telle que définie précisément à cet endroit considéré comme une "zone de développement à bon potentiel écologique" du maillage vert régional, et de plus à proximité d'un « renforcement de la connectivité du réseau écologique » ;
- que la perméabilité des sols est une obligation reprise en Commission de Concertation, et la perméabilité des sols est indispensable pour résister aux pluies torrentielles répétitives et inéluctables, dues au réchauffement climatique
- que le projet augmente de plus de 600% le taux d'imperméabilisation actuel du lieu avec un effet immédiat sur l'écoulement des eaux ;
- que l'abattage de 80 arbres sans compensation accroît le ravinage ;
- que le remplacement des talus par un glacis en béton augmente les nuisances sonores des trains ;
- que la tranchée de voies de train est le point bas, et que la Chaussée de St Job en contrebas de la gare est déjà sujette à des inondations régulières, même après placement du bassin d'orage en 2020 ;
- que créer des murs en béton couverts de graffitis (« Street art »....) n'est pas adapté à la typologie du quartier « Village St Job », et est considéré comme un cache-misère (comme à Vivier d'Oie)
- que les rampes superposées et contiguës rendent impossible les plantations, mêmes grimpantes, comme demandé par la CC. du 20/07/21 ;

Nous demandons de garder les talus côté Schaerbeek naturel intacts, de ne pas étendre la gare de ce côté, et d'allonger les quais côté Hal uniquement, de préserver la couverture végétale ailleurs et de restaurer la continuité du maillage vert des deux côtés du pont

- Garder les quais du côté existant (Schaerbeek)

- Considérant que le projet prévoit une prolongation des quais de l'autre côté du pont « côté Schaerbeek » ;
- que le projet de doubler la longueur des quais à 270m (aujourd'hui) afin de respecter les normes en vigueur- la présence de quartiers de logements sur l'avenue Latérale et côté Place St Job ;
- qu'il y a beaucoup moins d'habitations du côté Hal de la ligne, donc moins de vis-à-vis ;

Nous demandons de prévoir l'extension de quais vers le côté Sud uniquement, y compris les ascenseurs/rampes PMR, pour une diminution des abattages des arbres, un plus faible

Tunnel Ferroviaire Carsoel

Projet alternatif proposé par les comités de quartier

impact visuel entre la Place St Job et l'Avenue Latérale, et une meilleure intégration dans le quartier

- Pistes cyclables

- Considérant l'absence de pistes cyclables alors qu'il y a une école à 50 mètres, et que c'est le principal point de passage entre deux quartiers, le pont suivant se trouvant à un kilomètre;
- Considérant que le projet prévoit que les pistes s'arrêtent au début et à la fin du pont, obligeant les vélos à circuler sur la route entre les voies de tram, occasionnant lenteurs et dangers, embouteillage derrière les vélos, sécurité dans le virage, etc.) ;
- Vu le plan Good Move et la carte des Itinéraires Cyclables Régionaux ;
- Vu que rien ne justifie l'interruptions des pistes cyclables des rues environnantes au droit du pont ;
- Vu l'utilisation importante de vélos pour déposer les enfants, assis dans des sièges ou pédalant eux-mêmes ;
- afin de préserver la sécurité des cyclistes à cet endroit

Nous demandons l'ajout au pont de deux pistes cyclables séparées, en continuité avec l'ICR

- Aménagement des quais et accès,

- que les quais devraient être protégés, dans un pays où il pleut 199 jours/an (stat. Météobelgique 2020)
- que les fréquences de passage des trains s'allongent, et que la gare est relativement peu desservie par les trains, ce qui nécessite des aménagements pour les attentes ;
- Qu'à terme cet arrêt sera utilisé par le RER
- que les quais n'ont actuellement peu d'équipement : 1 abri de 3m², un banc et une poubelle, peu entretenue ;
- que tout arrêt doit bénéficier d'équipements minimaux : panneau informatif, borne de secours, éclairage réglementaire, bancs, etc...

Nous demandons un réel aménagement des quais : couverture, bancs d'attente, avec les équipements et la signalétique requis.

- Abris vélos

- Vu l'abri vélo projeté, une simple toiture métallique ;
- sans recherche esthétique ou architecturale, et non sécurisé ;
- sans souci d'intégration architecturale ;
- sans plantation autour, ni pour le cacher, ni pour le mettre en valeur, alors qu'il se trouve au milieu d'un environnement très verduré ;

Nous demandons un abri-vélos esthétique et intégré au paysage

Tableau récapitulatif projet Infrabel/Comite de quartier "Observatoire"

THÈMES	REF	PROJET INFRABEL	ALTERNATIVE CDQ
Imperméabilisation des		Dalle de béton et revêtements de 736 m²	Surface utile = 180m2
Centre multimodal non justifié		Centre multimodal déconseillé dans l'étude d'impact, concurrence avec les espaces publics alentour -> aménagement "flou"	Simple arrêt et transit entre moyens de transports, sans autre modification (Espace de rencontre et place publiques à 100m)
Imperméabilisation des sols Accès PMR et vélos, poussettes		440m² de rampes et escaliers	Remplacement rampes par ascenseurs = 18 m² couverts. Meilleur accès de tous les usagers (vélos, poussettes, etc...)
Intégration paysagère du pont		Pont-poids sur poutres, apparence lourde et épaisse, impact visuel massif de 400m³ de béton (poutres et parapets)	Pont à arche(s), haute ou à mi-tablier, pont métallique en résille, etc... Passages latéraux en surplomb, et balustrades légères
Intégration paysagère des accès		Escaliers en béton massif, non plantables, pente raide Graffitis sur les murs en béton, et sur les parois intérieures du tunnel	Escaliers extérieurs de type "Parc", balustrades métalliques légères, aménagement paysagé Moins de béton, pas de tunnel, pas de <i>street-art</i>
Verdurisation Nuisances sonores Imperméabilisation des sols Vis-à-vis		Abattage à blanc de 1.000 m² d'arbres et de talus endémiques, et 80 arbres sans compensation et dès lors faible isolation acoustique et forte réverbération sonore des bruits des trains Pas de charge d'urbanisme de replantations Rampe avec contreforts béton = 440 m² non-plantables	Constructions côté Hal uniquement Talus laissés naturels (côté Schaerbeek), pas d'abattage, Conserver la couverture végétale, pour limiter les vis-à-vis et abaisser les nuisances sonores
Abri vélos		Abris à vélos massif, inesthétique, non intégré et non sécurisé	Abris architectural, intégré au paysage, haies environnantes, etc...
Aménagement des quais		Abri vitré type "halte" existant (3m²), banc, 1 poubelle, 1 totem informatif	Couverture des quais (type semi-transparent), bancs, borne d'information, éclairage intelligent des quais et des accès, signalétique sur trottoirs (totems)
Sécurité tunnel RER-vélos		Quai prolongé par un tunnel sous le pont : entretien ? Surveillance ?	Passage raccourci sous pont
Mobilité		Pistes cyclables interrompues et passage entre les voies de trams	Good Move : pistes cyclables en sites propres connectées aux Itinéraires Cyclables Régionaux à cet endroit, éventuellement accrochées latéralement au nouveau pont

Vue 3D aérienne du nouveau pont depuis le nord-est (source : INFRABEL)



COMITÉ DE QUARTIER OBSERVATOIRE, QUI ÊTES-VOUS ?

Dominique VAES, vous êtes le nouveau président du Comité de quartier OBSERVATOIRE.

- Alors, pourquoi un comité de quartier Observatoire ?

Il y avait un vide à combler car il n'y avait pas de Comité sur ce territoire, or il y a toute une série de dossiers impactant pour le quartier qui sont apparus dans les deux dernières années et qui nécessitaient une implication des habitants.

Une série d'habitants ont donc décidé de prendre à bras le corps le suivi de ces dossiers et d'essayer de faire des propositions.

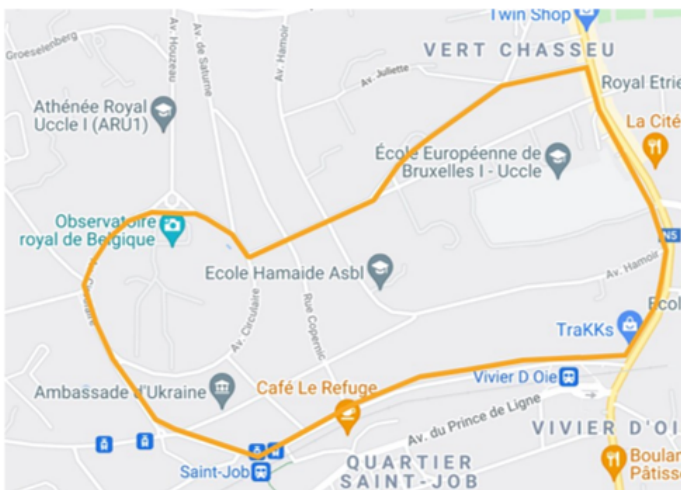
Un de ces projets concerne le **bâtiment Proximus** qui est situé avenue de l'Equateur, 45 (au coin de l'avenue Lancaster) pour lequel, dans le cadre de la mise en œuvre de la fibre optique, Proximus voulait placer une cabine d'une superficie de 20m² et de 3 mètres de haut sur le terrain adjacent au bâtiment (avenue Lancaster 66), terrain qui se situe en fait dans une zone de protection d'arbres sur laquelle il est totalement interdit de construire autre chose qu'un abri de jardin de 6m²... Ce type de cabine génère non seulement un risque d'in-

cendie, un passage régulier pour la maintenance en zone de jardin, et un bruit continu.

En s'intéressant au dossier, nous nous sommes rendu compte que Proximus avait, il y a quelques années déjà, remplacé cette zone de protection d'arbres par un parking d'une quinzaine de places. La construction d'une telle cabine allait donc totalement à l'encontre du PPAS 50 qui régit le quartier et où les zones de protection d'arbres sont définies comme jouant un rôle important dans la protection de l'environnement, pour limiter le bruit et les vis-à-vis et pour protéger la faune et flore.

Après avoir mobilisé une cinquantaine d'habitants, nous avons été défendre cette position aux deux Commissions de Concertation sur ce projet. Nous avons également eu confirmation que la technologie de la fibre optique pouvait être placée soit dans les caves du bâtiment, ou sur leur parking « officiel » », ou de manière semi-enterrée sur la parcelle du bâtiment. Malgré l'insistance de Proximus, la Commune a suivi nos arguments et, après visite sur place, elle a constaté la situation

Comité de Quartier Observatoire : scope géographique



- 0,7 km²
- Zone délimitée par les avenues : *Observatoire, Astronomes, Waterloo (côté ouest), Latérale, JP Carsoel, Circulaire*

Zone du CdQ

de la zone de protection d'arbres qui a disparu non seulement sur le parking aménagé par Proximus mais également dans le fond des jardins de toute une série de propriétés. Les arbres n'ont pas nécessairement été coupés mais ils étaient âgés et lorsqu'ils sont tombés, ils n'ont, pour la plupart, pas été remplacés. Actuellement, nous travaillons avec le service vert de la commune et avec le service de l'Urbanisme à la reconstitution de cette zone de protection d'arbres.

Avant ce projet, un autre projet avait aussi été à l'enquête sur un sujet sensible. Il y a quatre ans, les opérateurs télécom ont triplé le nombre des antennes sur les toits du bâtiment. Nous avons demandé le passage de Bruxelles-Environnement afin de vérifier les champs magnétiques dans quelques maisons environnantes, notamment des chambres d'enfants, et nous avons été rassurés. Le troisième grand dossier qui nous intéresse est le projet actuel du tunnel ferroviaire Carsoel.

• Quels sont vos objectifs ?

Les objectifs du Comité de Quartier sont assez similaires à ceux des autres comités de quartier. Ils visent avant tout à trouver les meilleurs compromis entre l'intérêt collectif et la préservation de notre magnifique commune. Voici nos principaux objectifs :

- o Préserver l'environnement :
 - Encourager la biodiversité de la flore, de la faune (oiseaux : faucon, moineaux de St-Job, ...), et conserver le maillage vert régional
 - Protéger ou reconstituer des zones de protection des arbres
 - Prévenir, avec l'aide de la commune, les abatages illégaux notamment des arbres remarquables et protégés (les amendes ne sont pas dissuasives)
 - Prévenir la pollution électromagnétique : antenne sur bâtiments, etc.
- o Sauvegarder le patrimoine historique, culturel, ...
- o Réfléchir à une meilleure mobilité dans le quartier
- o Représenter les quartiers en Commissions de Concertation
- o Faire le lien avec la Commune pour tout dossier touchant le quartier

Notre Comité désire se positionner de manière constructive et participative dans les débats, en trouvant les bons compromis sur les aspects importants (et cela demande de passer énormément de temps pour comprendre les dossiers, les légis-

lations en vigueur, etc.), en mettant tous les sujets importants sur la table, sans éviter les sujets qui fâchent et en toute transparence.

• Quel est le périmètre de votre Comité ? Comment l'avez-vous délimité ?

Le périmètre est délimité en partie par le PPAS 50 (Sud) qui représente approximativement 60% de la superficie du Comité de Quartier Observatoire. Ce qui est assez logique et cohérent puisque ce territoire doit répondre aux mêmes règles urbanistiques inscrites dans le PPAS.

Le périmètre est aussi agrandi à une petite surface de l'autre PPAS 50 (au Nord).

Il reprend *en gros*, la superficie comprise entre l'avenue Latérale, la chaussée de Waterloo (côté Observatoire), l'avenue de l'Observatoire, l'avenue de Mercure, redescend ensuite sur l'avenue Carsoel et remonte sur l'avenue Latérale. *Voir la Carte* Ce périmètre pourrait, à partir du moment où nous serons plus structurés, être éventuellement agrandi du côté de la rue de la Pêcherie et du haut de l'avenue du Wolvendaal où il n'y a pas de Comité de Quartier.

• Quels sont les membres ? Etes-vous nombreux ?

Songez-vous à une structure, c'est-à-dire avoir une répartition des tâches ?

L'idée est de structurer le Comité de la même manière que d'autres comités avec lesquels nous avons eu de nombreuses discussions, et d'avoir un petit nombre de personnes clefs par domaine : urbanisme, mobilité, événements, communication. Pour l'instant nous avons eu 50 personnes qui se sont mobilisées pour le dossier Proximus et presque 200 personnes pour le projet du pont Carsoel. Il y a évidemment dans ces personnes un certain nombre qui pourraient être des personnes ressources et qui se proposent pour aider sur des sujets précis.

Nous nous donnons quelques mois pour nous structurer davantage, éventuellement en asbl.

L'idée principale est de favoriser un quartier participatif où les habitants peuvent donner leur avis et où on essaye de garder la tête froide dans les avis qui vont être émis.

Le but est d'avoir un noyau de 5 ou 6 personnes qui sont capables de voir l'intérêt collectif, de choisir les combats, de faire des compromis, de discuter avec la Commune et les acteurs régionaux, y inclut les sociétés publiques (Infrabel, STIB, ...), et des membres qui peuvent être mobilisés au besoin avec pétition ou porte à porte quand on a des

dossiers plus complexes. Appel est donc fait aux candidats !

- **Quels sont les sujets qui vous occupent et en quelles matières ? Quels sont les dossiers emblématiques du Comité ?**

Les sujets que nous suivons actuellement sont :

- o Le tunnel ferroviaire Carsoel et la placette publique en remplacement du pont actuel : même si nous sommes tout à fait favorables à une meilleure gestion des flux piétons/vélos/voitures/passagers trains-trams-bus à cet endroit, nous déplorons le projet soumis par Infrabel, et approuvé par la commission de concertation et donc par la commune (même si « sous condition »).

Ce projet d'un tunnel ferroviaire sur lequel est construite une place publique de 800 m² (à 200 m de la place St Job), qui imperméabilise plus de 3000m² de surface au sol, qui coupe le maillage vert entre les deux parties des voies de trains, qui prévoit l'abattage de 80 arbres (sur 1000m²) sans aucune compensation, qui dégrade l'indice de biodiversité, et qui, in fine reproduit le chancre bétonné avec « fresques murales » (pardon : « street art » ...) de la gare du Vivier d'Oie n'a pas sa place à Uccle et ne respecte aucun des objectifs environnementaux actuels.

De plus, les associations de quartier devaient être impliquées dans l'élaboration de l'étude d'incidence, ce qui n'a pas été fait, et permet donc aux CdQs de contester la procédure.

Notre CdQ, assisté par l'ACQU et par des ingénieurs en ponts et chaussées, a proposé un projet alternatif à Infrabel fin novembre 2021 (voir article dans cette LAH), qui, tout en gardant un nœud multimodal à cet endroit, propose un impact visuel, environnement et sociétal (sécurité des passants sous le tunnel ferroviaire) bien moindre, et probablement à un moindre coût.

- o Nous avons participé à l'élaboration du **Plan Communal de Mobilité** en donnant une série de recommandations pour le quartier, validées par les habitants
- o Plusieurs habitants du quartier ont également participé « **Etats Généraux Ucclois** » (4 soirées de 3 heures, rassemblant plus de 80 habitants), qui visaient à identifier les besoins des habitants et à les intégrer dans les actions de la commune
- o Nous sommes aussi ouverts à d'autres dossiers, comme la re-végétalisation de l'avenue Latérale du côté du chemin de fer. Les arbres ont été coupés, il s'agit d'une obligation d'exploitation d'Infrabel pour respecter la « loi chemin de fer », mais des arbustes pourraient y être plantés.

- **Alors, nouveau Comité ou déjà ancien dans la bataille ? Et l'ACQU dans tout ça ? Pourquoi avoir demandé à en faire partie ?**

Le Comité de Quartier Observatoire a été créé sur base du travail déjà effectué par les habitants.



copyright ArnaudGhys



Photo DVA

Nous avons ainsi profité d'un contact avec l'ACQU pour officialiser une organisation dont les prémisses étaient déjà en place depuis deux ou trois ans.

Il existait déjà une antenne de quartier qui faisait partie de l'ACQU, dont la personne de contact était Eric de Beco, par ailleurs ravi de rejoindre la nouvelle organisation.

Depuis que le Comité Observatoire a été créé de manière officielle en mai 2021 et qu'il fait partie de l'ACQU, nous avons eu énormément d'échanges, de partage de l'expérience des autres en matière d'urbanisme, d'environnement, ...ce qui est très stimulant.

L'idée est donc de partager les dossiers, de profiter de l'expérience des autres Comités de Quartier de l'ACQU, de réfléchir et agir ensemble.

• **Avez-vous des moyens de communication prévus ? Manifestement une page Facebook et/ou un site web ?**

Effectivement, pour le moment il y a une page Facebook fermée pour les habitants du quartier ou ceux qui y auraient un intérêt. En parallèle on a une mailing liste pour les communications importantes car il y a beaucoup de personnes âgées qui habitent le quartier et qui n'utilisent pas Facebook.

• **Vous avez repris cette citation dans votre courrier adressé aux membres de l'Assemblée Générale de l'ACQU lors de votre demande d'adhésion. Pourriez-vous nous en dire quelques mots et nous expliquer la raison de ce choix ?**

« J'estime que les hommes accomplis sont ceux qui se montrent capables d'unir la philosophie à la capacité politique, en tempérant la seconde par la première ; je pense qu'ils accèdent aux deux plus grands de tous les biens, se rendre utile à la communauté en participant à la vie publique, et jouir en même temps du calme et de la sérénité que confère l'exercice de la philosophie » (De Lib. Educ., Plutarque)

Cette phrase me touche effectivement : c'est le fait de participer à la gestion de la Cité, mais avec philosophie. Plutarque disait que toute personne devrait pouvoir s'impliquer, donner un peu de ce qu'il a appris, avec philosophie, bon sens et honnêteté, à la communauté.

Une deuxième phrase me parle aussi énormément : « *The greatest threat to our planet is the belief that someone else will save it* » (Robert Swan).

Elle nous correspond parfaitement : si vous ne prenez pas vous-même des initiatives pour préserver l'environnement, si vous ne défendez pas vous-même la qualité de vie, ne croyez pas que quelqu'un d'autre va le faire à votre place !

Nous avons tous un rôle actif à jouer (et je ne parle pas de déverser des conseils sur les réseaux sociaux) pour préserver notre environnement proche, notre commune, notre région ... et notre planète.

Ces deux phrases sont porteuses des valeurs que je souhaite intégrer dans le Comité de quartier Observatoire et dans mon implication personnelle.

Si vous faites partie de la zone reprise dans le Comité de Quartier, n'hésitez pas à rejoindre le groupe Facebook <https://www.facebook.com/groups/quartierobservatoireuccle> ou à envoyer un mail à l'adresse suivante : comitequartier@observatoireuccle.be. Vous pouvez également scanner ce QR code pour accéder au groupe Facebook du quartier.



ARBRES REMARQUABLES ET CURIEUX EN FORÊT DE SOIGNES

BRUXELLOISE.

Carré ou triangle bleu sur un arbre à 1,50m du sol ... Connaissez-vous leur signification ?

Il s'agit d'arbres REMARQUABLES : carré bleu
Et d'arbres CURIEUX : triangle bleu.

Qu'est-ce qu'un ARBRE REMARQUABLE ?
« L'arbre remarquable sort de l'ordinaire, de l'anonymat, il est remarqué, personnifié » (1)

Il est impressionnant, et pour lequel vous ressentez un coup de cœur, un choc émotionnel dû à sa stature, ou sa droiture, sa taille exceptionnelle, son bel houppier, son bel équilibre.

Qu'est-ce qu'un ARBRE CURIEUX ? c'est un arbre étonnant de par son aspect, comme par exemple qui se divise en plusieurs troncs à partir de la même base (cépée) qui se colle à un autre arbre, ou fenêtré, dextrogyre, lévogyre, bas branchu, fastigié (port des branches uniquement vers le haut) .

Déjà l'ancien plan de gestion de la Forêt de Soignes bruxelloise, prévoyait de faire l'inventaire de ces arbres. Ce fut réalisé, dans les années 2010 à 2015. Dans un premier temps l'association APAFS

(Association protectrice des arbres en Forêt de Soignes, qui est membre de l'ACQU) avait été chargée d'entreprendre ce travail. Ensuite celui-ci fut soumis aux gestionnaires de la forêt. Finalement les forestiers en charge de chaque triage furent consultés sur le choix de ces arbres et sur place, décidèrent avec l'APAFS de retenir les plus impressionnants. Ainsi, 91 arbres remarquables et 53 curieux furent retenus. Mais depuis lors, un certain nombre d'arbres ont été déracinés ou abattus pour cause de sécurité. Pour le moment il en reste 70 pour les remarquables et 44 pour les curieux.

Venez les découvrir le long des voiries forestières.

(1) ALLAIN Y.M. (2010)

André STANER





AUDIT ENERGETIQUE

l'ACQU, les quartiers durables OXY 15 et Saint Job, avec la contribution d'animateurs et animatrices du Défi énergie ucclois se mettent à la disposition des habitants de notre commune, et organisent, bénévolement, des visites permettant de déceler et identifier les différentes déperditions de chaleur dans leurs habitations.

N'hésitez pas à faire appel à notre équipe de bénévoles pour réaliser un audit énergétique chez vous. Pour en savoir plus ou fixer un rendez-vous, contactez-les :

Jean Leseul :
jean.leseul@gmail.com
 02/375 06 29

Catherine Toussaint :
kther@belgacom.net
 02/374 02 60

François Glorie :
info@francoisglorie.be
 0478/78 44 71

Plus d'informations à l'adresse :
<https://www.acqu.be/>



LES SOURCES DU GELEYTSBEEK

RECHERCHE D'INFORMATIONS

Depuis 2015, l'asbl Coordination Senne travaille sur un projet visant à recenser et à mieux faire connaître les sources bruxelloises, entre autres pour une meilleure protection et valorisation de celles-ci.

Dans ce cadre, Coordination Senne est pour le moment à la recherche d'informations diverses en lien avec **les sources de la vallée du Geleytsbeek** à Uccle : anecdotes, historiettes, témoignages en rapport avec ces sources (usages, traditions,...), situation, qualité de l'eau, toponymie,...

Sur base de ces informations, une promenade guidée via une application sur smartphone (avec des explications audios, des vidéos et photos) sera préparée pour le printemps prochain.

Si vous avez des connaissances à partager en rapport avec ces sources, n'hésitez pas à contacter cette association (qui est bilingue): contact@coordinationssenne.be 02/206 12 07. www.coordinationssenne.be

La thématique de l'eau a toujours été au centre des préoccupations de l'ACQU depuis 1975.

Pour prendre des publications récentes, il suffit de lire sur le site www.acqu.be (rubrique Archives) notre LETTRE n° 42 de décembre 2004 « Gestion durable du Geleytsbeek et du Kinsensbeek », ou encore notre LETTRE n° 74 de mars 2013 entièrement consacrée aux terribles inondations d'août 2011 « Plaidoyer pour une ville « eau admise », ou Prévention des inondations à Uccle »



LES BOUCHONS EN LIEGE SE RECYCLENT

NE LES JETEZ PAS !

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

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

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

2 centimètres de liège isolent du froid aussi bien que 7 cm de bois de pin ou que 43 cm de briques. Récupérer les bouchons concourt donc d'une part à protéger **l'environnement** et d'autre part à donner **du travail à des personnes peu qualifiées** (chômeurs, handicapés légers, ...)

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

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

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



L'Association de Comités de Quartier Ucclois

Les Comités membres effectifs

Andrimont

Sébastien DE PAUW, av. d'Andrimont 37
sebdepauw@yahoo.fr - 0476.80 29 45

Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

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

Bascule - Rivoli

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

Bosveldweg asbl

Anne DEL MARMOL, av. Montjoie 92
cqbosveldweg@gmail.com - 0497.57 00 43

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

Jean LESEUL (cf administrateur)

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

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

Observatoire

Dominique VAES, av. Lancaster 70
comitequartier@observatoireuccle.be
GSM : 0475.51 34 10

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20
Tél./fax : 02.376 61 71
yvettelahaut@yahoo.fr

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

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

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

Protection et avenir d'Avijl

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

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)

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Gelechtsbeek, 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

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)

Le conseil d'administration

Président d'honneur : **BERNARD JOURET**

Président

Denys RYELANDT - av. du Maréchal, 20 A
Tél. : Bureau 02.375 78 84 - Privé 02.374 97 03
d.ryelandt@gmail.com

Michel DEVRIESE - av. De Fré, 29

Tél. : 02.374 85 80 - michel.devriese@skynet.be

Xavier RETAILLEAU - rue du Château d'Eau, 97

Tél. fax 02.374 32 95 - xavier.retailleau@skynet.be

Marc DE BROUWER - rue Gelechtsbeek, 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

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 - chubin346@gmail.com

Chantal DE BRAUWERE - av. Gobert, 38

Tél. 0477 29 12 70 - chantaldebrauwere@hotmail.com

Jean Paul WOUTERS - av. de Foestraets, 4

Tél. 0497 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 : Denys RYELANDT

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 :

9.000 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.