

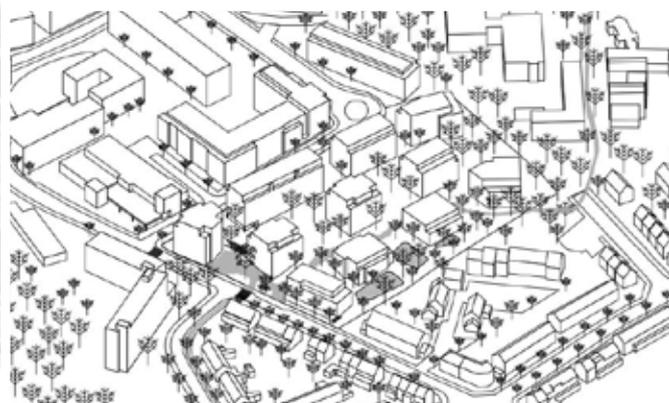
# Lettre aux habitants

## Nouvelles de l'ACQU n° 113 Septembre 2022

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](http://www.acqu.be)

### S O M M A I R E

- **PONT -TUNNEL CARSOEL : UN PROGRÈS MAIS PAS ENCORE SUFFISANT** 2
- **UN SUPERBE TILLEUL D'ALIGNEMENT ABATTU AVENUE CIRCULAIRE** 4
- **LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL DE QUALITE : L'EXEMPLE DE LA VILLA POLAK AVENUE HAMOIR** 6
- **LE PROJET « ASTRA ZENECA » RUE VAN OPHEM** 8
- **STIB - LES ARRÊTS MIXTES DES TRAMS/BUS** 11
- **AVENUE ARNOLD DELVAUX : UNE APPROCHE COLLABORATIVE POUR UNE RÉNOVATION RÉUSSIE** 12
- **« LE SOUFFLEUR DE FEUILLES »** 15
- **PARTEZ À LA DÉCOUVERTE DES SOURCES DU GELEYTESBEEK, GUIDÉ PAR VOTRE SMARTPHONE !** 16
- **PARENTS À VÉLO : ET APRÈS ?** 17
- **IN MEMORIAM ANDRÉ STANER** 18
- **IN MEMORIAM ANDRÉ ROBE** 19



# PONT –TUNNEL CARSOEL : UN PROGRÈS MAIS PAS ENCORE SUFFISANT

## OU : DE L'UTILITÉ DES COMITÉS DE QUARTIER !

En décembre 2021, la LETTRE n°110 expliquait le projet alternatif proposé par le Comité de Quartier Observatoire à INFRABEL, porteur du projet pour la rénovation du Pont – Tunnel/placette Carsoel. Ce projet alternatif tentait de remédier sur certains points à celui d'INFRABEL :

- Par la **création d'un pont à arche métallique** qui s'inscrivait mieux dans le paysage, qui permettait d'éviter une largeur excessive tout en respectant celle nécessaire pour faire passer les trams, les voitures, les piétons et les cyclistes ;
- Par la **suppression des rampes bétonnées** « côté Bois de la Cambre », d'une longueur et d'un dénivelé tels qu'elles devenaient, selon des avis autorisés, trop difficiles à utiliser pour les Personnes à Mobilité Réduite et donc inutilitaires voire insécurisantes de par leur passage de plus de 40 mètres sous le tunnel en vue d'arriver sur les voies (Les rampes n'étaient qu'une réponse inadéquate à la législation en vigueur qui permet à l'auteur de projet de la respecter dans la forme tout en contredisant son but et son esprit). Sans compter que bétonner à outrance en fond de vallée n'est pas une option défendable.

INFRABEL avait commencé par refuser ces propositions pour des raisons « techniques » et de choix d'entreprise en ce qui concernait la suppression des rampes, et s'était concentré uniquement sur la mise en œuvre des conditions émises par la Commission de Concertation.

L'équipe du Comité de Quartier, secondée par des experts, des ingénieurs et des architectes, restait pourtant persuadée que des solutions techniques pouvaient être trouvées pour résoudre l'ambition d'un nœud multimodal plus accueillant mais avec un nouveau projet plus respectueux des habitants et de l'environnement et surtout mieux intégré dans la typologie du quartier (« Vieux Uccle »). Elle n'a donc rien lâché....

Et elle a eu raison puisqu'au final, fin juin, malgré que les dés semblaient jetés, INFRABEL a fini par introduire un nouveau projet à Urban.Brussels qui reprend certaines propositions du projet alternatif, dont une des plus importantes : **la suppression de 2 X 140 mètres de rampes PMR, qui seront remplacées par des ascenseurs.**

INFRABEL a aussi repris la demande du Comité Observatoire concernant **la collecte des eaux pluviales** avec la création de deux bassins de rétention, et 3 puits perdus, ce qui permet d'infiltrer 75% des eaux pluviales, le reste étant envoyé à l'égout.

La nouvelle demande de permis va devoir être avalisée par les autorités compétentes.

### **Le projet reste toutefois encore améliorable :**

➤ L'actuelle demande est silencieuse sur des aspects essentiels exigés par l'étude d'incidence, notamment :

- Le nombre d'arbres abattus
- Le rétablissement de la continuité du maillage vert
- Le taux d'imperméabilisation
- Le taux de biodiversité

➤ L'abri - vélo n'est pas intégré au projet ; il semble avoir été ajouté en désespoir de cause là « où il restait de la place » ... il rallonge le tunnel du **RER vélo** qui fait déjà 80 mètres (alors que la note explicative du premier permis d'urbanisme mentionne : « il faut amener les cyclistes le plus vite possible en dehors du pertuis ») et il imperméabilise le talus de chemin de fer par une dalle de béton supplémentaire totalement inutile.

Il vaudrait mieux placer un parking vélo sur la dalle existante où il y a suffisamment de place. Cet abri - vélo pourrait remplacer les surfaces de végétalisation de la dalle, très peu gérables avec les sécheresses qui s'annoncent.

➤ Les garde-corps du pont sont tout en béton, partiellement ajouré avec des hauteurs qui sont parfois de plus de 2,5 mètres, ce qui dépasse les exigences de la norme. Ils sont beaucoup trop hauts et massifs.

Cette proposition ne correspond pas à la demande d'intégration formulée par les Commissions de Concertation

➤ Les ascenseurs sont également prévus dans un environnement de béton. Une solution plus légère est sans doute possible et préférable : par exemple une structure panoramique, en corrélation avec les exigences électriques, amènerait plus de sécurité en permettant la vue sur les utilisateurs.

➤ La demande d'intégration dans la typologie du quartier, exigence forte contenue dans les Avis rendus en mars 2019 et en juillet 2021 par la Commission de Concertation ainsi que par les membres du comité d'accompagnement du projet, n'est pas rencontrée dans la nouvelle demande de P.U., ni pour les ascenseurs, ni pour les garde-corps, ni pour l'abri - vélo, ni d'une manière générale pour le tunnel RER. Or des idées ne manquent pas !

➤ Les quais ont une longueur de 270 m, ce qui n'a guère de sens, puisqu'aucun train passant à cet endroit n'atteint cette longueur. Cette longueur de quai a un coût important, demande de l'entretien et pose la question de la récupération des eaux

de pluie. Si par extraordinaire le besoin d'un quai plus long surgissait à l'avenir, il y aurait toujours possibilité de le prolonger de quelques mètres. Une étude pour que les quais soient réalisés en matériaux perméables est aussi nécessaire.

➤ Il manque une étude concernant le maillage vert et la végétalisation du projet.

Le comité de quartier, soutenu par plusieurs centaines de pétitionnaires, informera Urban.Brussels de ces améliorations possibles et continuera de défendre un projet visant à optimiser l'impact environnemental et architectural de cette nouvelle placette publique.

*Dominique Vaes,  
Serge Lederman,  
Jean Callewaert,  
Florence Vanden Eede*



*Illustration du nouveau projet - vue générale aérienne (les images de synthèses sont à titre indicatif)  
(source : Infrabel, Note explicative - 28 juin 2022)*

# UN SUPERBE TILLEUL D'ALIGNEMENT ABATTU AVENUE CIRCULAIRE



Le 29 mars de cette année, le Collège a autorisé l'abattage en urgence d'un tilleul planté sur le trottoir à hauteur du n°104 de l'avenue Circulaire ; l'arbre avait été planté en 1950 et avait une **circonférence de 170 cm**.

Le permis d'abattage délivré par l'Urbanisme a été justifié parce qu'il se trouvait à front de voirie à l'endroit prévu pour accéder à un garage d'un immeuble d'habitation pour lequel un permis d'urbanisme avait déjà été délivré. L'urgence a été justifiée parce que « la période de nidification approchait » ; effectivement l'abattage des arbres est interdit en région bruxelloise du 1er avril au 15 août. L'autorisation s'est assortie d'une obligation de replantation 3 mètres plus à gauche, d'un tilleul en motte de 18/20 cm de circonférence.

Cet arbre faisait partie de l'alignement et de l'esthétique de l'avenue Circulaire ; un arbre jeune mettra des années avant d'atteindre le même port. Notons aussi, l'élagage important de son voisin, pour raison de chantier.

Examinons de plus près les raisons de cet abattage qui va à l'encontre de la politique affirmée de la Commune.

## Le dossier d'urbanisme

Un premier permis d'urbanisme a été délivré en 2017 pour construire une maison principale qui abrite un garage pour deux voitures, et deux logements à l'arrière qui bénéficient d'un carport

accessible via un passage carrossable et piétonnier en façade latérale. L'avis de la Commission de Concertation souligne alors que cette solution permet de **conserver les arbres d'alignement de l'avenue Circulaire**.

S'en suivent plusieurs demandes de permis modificatifs qui changent le nombre de logements soit dans le bâtiment avant, soit dans le bâtiment arrière. Ce qui va évidemment de pair avec des modifications des accès carrossables. La dernière version est un parking en sous-sol dont l'accès se fait via un ascenseur à voiture. La Commune notifie sa décision favorable à cette dernière demande de permis modificatif le 4 juin 2021.

Le 1<sup>er</sup> mars 2022, une demande de permis d'abattage **en urgence** du tilleul est introduite. Elle est accordée le 29 mars et le 31 le tilleul est abattu.



## L'abattage du tilleul, une des conséquences des dernières modifications du projet

Comment se fait-il que cette demande d'abattage n'ait pas été introduite avec le dernier PU modificatif ? Celle-ci doit pourtant contenir un « plan d'implantation » qui doit légalement reprendre tous les éléments importants de l'espace public dans un rayon de 50 mètres autour de la parcelle. Les arbres doivent y figurer, qui plus est un arbre important qu'on ne peut manquer de voir.

Le demandeur a ensuite introduit la demande d'abattage en invoquant l'urgence. Il lui aura donc fallu 9 mois pour se rendre compte qu'un arbre important devait être abattu !

C'est manifestement du **saucissonnage**, pratique contraire à la législation que connaissent bien les promoteurs.

### **Pourquoi avoir accordé un permis d'abattage dans ces conditions ? Des habitants ont contacté les services de l'Environnement et de l'Urbanisme**

Le service de l'Environnement a répondu qu'il n'avait pas eu d'autre choix que de donner un avis favorable à l'abattage en urgence de cet arbre dans la mesure où le service de l'Urbanisme avait déjà octroyé le permis modificatif pour l'immeuble. Quant à la réponse de l'Urbanisme – seul habilité à octroyer le permis - :

*« Le permis actuel est le 3ème dossier sur la parcelle. En effet le projet initial a subi des modifications dues aux erreurs de conception du projet précédent concernant la praticabilité de la rampe d'accès latérale de droite.*

*Un nouveau demandeur et un nouvel architecte ont donc été contraints de revoir le projet initial.*

*Toutefois, aucune des demandes instruites par le service de l'urbanisme ne sollicitait l'abattage de l'arbre en voirie.*

*La présence de l'arbre rendait l'accès à l'ascenseur pour voitures complexe, et aurait dès lors nécessité une modification de la zone de recul.*

*Dans les faits, nous le déplorons, le demandeur a introduit séparément une demande d'abattage auprès du service vert.*

*Nous devons tirer les leçons du résultat et mettre en place les procédures utiles afin que cette situation ne puisse se reproduire. »*

Disons-le tout net, ces deux réponses nous laissent assez dubitatifs...

Tout d'abord, en quoi est-ce qu'un permis d'urbanisme modificatif octroyé ne donne pas d'autre choix que de remettre un avis favorable à l'abattage ? Il suffirait donc d'« oublier » dans sa demande de permis l'élément polémique pour obtenir gain de cause.....

Pourquoi ne pas avoir refusé l'abattage et demandé l'arrêt des travaux, ou la modification des plans ? A savoir, la longueur du trottoir pour cette adresse est de près de 18 mètres. Sur celle-ci, il devait bien avoir une solution alternative que d'abattre l'arbre, même si cela devait nécessiter une modification du projet. A ne pas faire d'exemple, cette pratique de « déjà construit, accepté » risque de continuer à se pratiquer en toute impunité.

D'autre part, en quoi est-ce qu'une éventuelle modification d'une zone de recul, comme l'indique l'urbanisme pose problème ? Effectivement, si l'arbre (pour rappel, planté en 1950 et dont la circonférence est de 170cm...) a été oublié par l'architecte lors de la demande de modification du permis, c'est dommage pour le promoteur, mais ce n'est pas la responsabilité de la Commune... qui doit en revanche prendre action pour le « bien commun ».

Loin de nous de prétendre que les services communaux ne peuvent commettre d'erreurs, qu'ils doivent être parfaits. A leur décharge, précisons qu'ils manquent de personnel pour vérifier le caractère complet et exact de tous les dossiers, et de contrôleurs pour ensuite voir si les permis sont respectés lors de leur mise en œuvre.

Mais en l'espèce, on aurait pu « faire mieux ».

Il suffisait peut-être d'aller sur place pour voir qu'il était possible de faire passer une voiture sans abattre le tilleul, même si cela aurait sans doute nécessité le déplacement de l'ascenseur.

Non, en 2021 on accorde un permis qui ne comporte pas de demande d'abattage d'arbre (ce qui est cohérent avec l'avis émis en 2017 par la Commission de Concertation), puis en 2022 on explique qu'en raison de l'existence de ce permis il faut accorder un permis additionnel d'abattage ! Félicitations quand même pour le tour de passe – passe ... !

En attendant, l'arbre n'est plus...

Et, à savoir, le 15 août, fin de la période d'interdiction d'abattage à Bruxelles, alors que c'est cet argument qui justifiait la demande en « urgence », le chantier est à l'arrêt depuis de longues semaines, rien ne s'est fait entre avril et fin août, rien n'est construit...

**Il n'y avait donc aucune urgence !**

*Florence Vanden Eede*



# LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL DE QUALITE: L'EXEMPLE DE LA VILLA POLAK AVENUE HAMOIR

La villa construite par Michel Polak au 45 avenue Hamoir en 1935 est reprise dans l'œuvre de l'architecte exposée actuellement à la Fondation Boghossian (Villa Empain). Cette villa a été construite pour Monsieur Bourtembourg, Theo Fleischman ayant commandé à Michel Polak la villa voisine. Des œuvres de Michel Polak on connaît le Résidence Palace, les Galeries Anspach, la Villa Empain et le cinéma Plaza. On connaît moins ses maisons unifamiliales dont deux au moins se trouvaient avenue Hamoir.

Au numéro 39 il y avait la villa Mautsch, attribuée à Michel Polak, copie presque conforme de la Villa Empain, et qui fut abattue dans les années 1970. Les villas aux numéros 43 et 45 formaient jusqu'il y a peu un ensemble construit pour Monsieur Bourtembourg et pour Monsieur Théo Fleischmann, journaliste, écrivain, et pionnier de la radiodiffusion (on lui doit le premier journal parlé radiophonique dans le monde en 1926 !). Aujourd'hui seule la villa construite pour Monsieur Bourtembourg au numéro 45 est encore existante, mais pour combien de temps ?

Malgré une décision de refus de permis d'urbanisme prise par le Collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Uccle sur proposition unanime de la Commission de Concertation dans un dossier qui proposait la démolition de la dernière villa et la construction de 5 appartements, celle-ci reste **menacée**.

En effet le promoteur est en appel à la Région bruxelloise malgré l'avis unanime de la Commission de Concertation, et après un avis négatif de la Commission Royale des Monuments et Sites et malgré l'opinion très négative émise par l'administration de la Région bruxelloise lors de la Commission de Concertation.

En outre, le dossier de recours à la Région bruxelloise semble à l'arrêt car incomplet selon l'information reprise sur le site web [https://openpermits.brussels/fr/enquetes\\_publicques](https://openpermits.brussels/fr/enquetes_publicques). Depuis plus de 8 mois qu'un manquement a été notifié au promoteur !

**Qu'est-ce sinon une stratégie du fait accompli de pourrissement de la villa car entre-temps le promoteur a ouvert la villa à tous vents pour laisser les intempéries faire leur ouvrage.** Les photos sont éloquentes. Il espère ainsi que la Commune – qui est l'autorité qui peut délivrer le permis – se résignera à l'octroyer malgré son refus antérieur.

\* \* \*

Ce dossier reflète une fois de plus la **difficulté** à Bruxelles **de préserver le patrimoine remarquable**, même dans un cas où à la fois la Commune et la Commission Royale des Monuments et Sites demandent au promoteur, de « préserver et de remettre la maison en valeur » (Avis de la C.C. du 5 mai 2021).

Ce dossier est aussi emblématique de **l'évolution de l'avenue Hamoir**, où d'anciennes belles villas sont progressivement remplacées par des immeubles à appartements, changeant de ce fait la typicité du quartier. Dans ce contexte, il est intéressant de noter que la Commission de Concertation demande à la Commune « ...afin de ne pas voir disparaître les éléments les plus intéressants de ce patrimoine bâti, il semble urgent d'élaborer un **inventaire** des immeubles de ce quartier et de prendre des dispositions pour en préserver les exemples les plus remarquables ».

Les habitants et les comités de quartier demandent dès lors (a) à leur Commune d'initier l'inventaire des immeubles à préserver (avenue Hamoir et même dans tout Uccle), et (b) aux autorités régionales de proposer une législation qui impose sous peine d'amende aux propriétaires et promoteurs de respecter les demandes de remise en valeur de biens remarquables.

*André Claes, Eric de Béco,  
Dominique Vaes, Inge Peumans*

*Plus d'infos ?*

Contactez-nous à [comitéquartier@observatoireuccle.be](mailto:comitéquartier@observatoireuccle.be)



*Participez à l'inventaire du patrimoine architectural uclois construit entre 1939 et 1999 !*

L'inventaire du patrimoine architectural 1939-1999 en Région Bruxelloise est en cours d'élaboration et **vous pouvez y contribuer !**

Depuis le début de l'année, URBAN a chargé la faculté d'Architecture de l'ULB de cartographier ce patrimoine et de le soumettre à des critères objectifs.

*Les immeubles les plus intéressants vont donc être repris dans l'inventaire. Une sélection qui ne signifie nullement un classement comme patrimoine. « Ce sont deux procédures distinctes », précise le professeur Géry Leloutre de l'ULB « Un bien inscrit dans l'inventaire n'est pas protégé, au contraire d'un bien classé. Il est seulement décrit comme ayant une certaine valeur. A partir de là, une procédure de classement peut être initiée ou non. Tout reste ouvert. »*

*L'inventaire se veut donc un outil scientifique permettant de se positionner. (source : Le Soir)*

Chaque citoyen peut proposer des bâtiments ou sites datant de cette période au moyen du formulaire en ligne sur le site de l'inventaire du patrimoine architectural : <https://monument.heritage.brussels/fr/1939-1999/96/>

Selon Urban.Brussels : « *Toutes les propositions seront évaluées selon des critères objectifs. Une meilleure connaissance de ce parc immobilier devient en effet une question majeure vu qu'un grand nombre de bâtiments de cette période sont actuellement l'objet d'une rénovation importante ou le seront dans un avenir proche.*

*Chaque proposition, sera analysée avec attention. Ce processus vise notamment à regrouper l'ensemble des recensements du patrimoine bâti remarquable, toute proposition est donc éligible ! »*

L'ACQU encourage dès lors chaque citoyen uclois à participer à l'élaboration de cet inventaire !

# LE PROJET « ASTRA ZENECA » RUE VAN OPHEM

## C'EST REPARTI POUR UN NOUVEAU TOUR DE PISTE !

On se souviendra qu'un projet avait été introduit pour ce site fin 2021, consistant en la démolition de deux immeubles de bureaux et la construction de 11 immeubles pour aménager 243 logements et 199 emplacements de parkings souterrains.

Le 22 décembre 2021, la Commission de concertation avait remis un avis favorable assorti de plus de 3 pages de conditions.

En août 2022, un nouveau dossier a été introduit, toujours pour la construction de 11 immeubles, mais cette fois pour 229 logements et des fonctions mixtes.

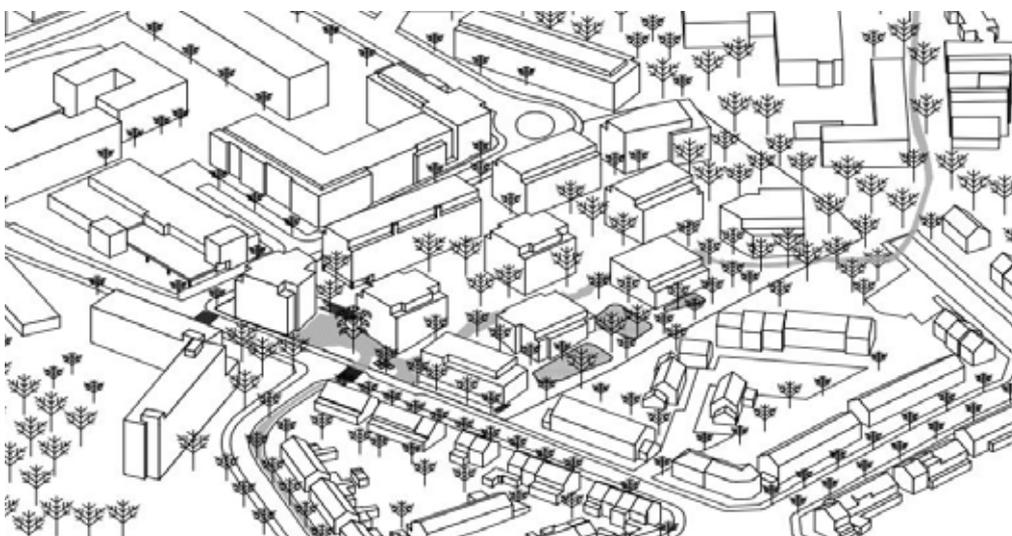
A l'heure d'écrire ces lignes, le projet est encore à l'enquête publique jusqu'au 23 septembre et la réunion de la Commission de Concertation est prévue pour le 05 octobre.

Force est de constater que les modifications sont vraiment minimales et qu'une majorité des conditions émises par les différentes instances publiques n'ont pas été suivies :

- **Le plan d'implantation est IDENTIQUE** : Ceci alors que URBAN avait demandé de supprimer un bâtiment, le « J ». Et que la Commune et Bruxelles Environnement avaient demandé la suppression d'un bâtiment supplémentaire, le « G » !

- Un étage a été enlevé sur 2 bâtiments (E et I) côté clos de l'Abbé Froidure
- La hauteur des bâtiments F et B qui devait être ramenée de R+5+recul à R+3+ recul n'a pas été diminuée.
- La hauteur des bâtiments C2 et H n'a pas non plus été diminuée.
- Le nombre de logements n'est diminué que de 6 %. **La densité du projet reste donc totalement exagérée.**
- Le nombre de places de parkings n'a pas été modifié : il y a toujours **199 places de parking prévues**, ce qui permet d'éviter l'étude d'incidence (obligatoire à partir de 200 emplacements) ; c'est insuffisant et en dérogation avec le Règlement Régional d'Urbanisme.
- L'aménagement paysager a été quelque peu revu (intégrant quelques places de parkings visiteurs)
- Comme précédemment, le projet fait fi de l'environnement qui le borde.

La typologie des immeubles, les gabarits et leur implantation ne s'accordent toujours pas aux constructions environnantes. Tous ces éléments sont inchangés, le traitement des façades est identique et en totale inéquation avec l'environnement existant.



*Le nouveau projet introduit.*

**Dès lors, l'avis que l'ACQU avait envoyé en novembre 2021 reste d'actualité. Nous le publions ici en demandant à nouveau et pour les mêmes motifs que la Commission de concertation émette un avis négatif :**

*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 pourtant 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'immeubles 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.*

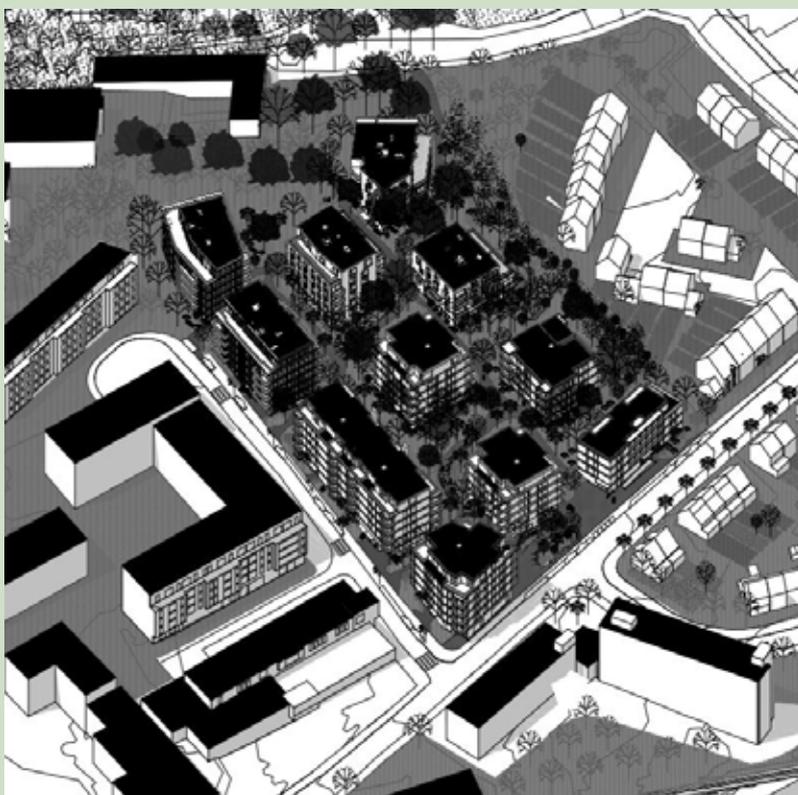
*Qui plus est, l'immeuble A vient s'implanter à front de voirie sans aucun recul, celui-ci n'étant plus possible vu la densité d'implantation des immeubles.*

### **Logements**

*Le plan des appartements est dense. La plupart des appartements ont des chambres parentales de juste 14 m<sup>2</sup> et la seconde chambre fleurte avec les 9 m<sup>2</sup>. C'est le minimum légal, mais ça ne permet pas de vivre agréablement. Dans une chambre au minimum légal de 9 m<sup>2</sup> on place tout juste un lit, une petite armoire et un minuscule bureau. Le tout ne permettant pas de circuler un minimum. Aucune aisance !*

### **Permeabilité 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.*



*Le premier projet introduit.*

Or, en même temps, le promoteur justifie par cet artifice pour déroger à la création d'un espace de 500 m<sup>2</sup> contiguë en pleine terre.

Le projet doit prévoir un minimum de 500 m<sup>2</sup> en pleine terre.

Le projet fait référence à une forêt dans laquelle viendrait se loger des logements. Il s'agit plutôt d'une forêt d'immeubles dans laquelle vient 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'une grande 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 avoir à 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 fautive. L'axonométrie laisse par exemple deviner des arbres qui atteignent quasi le haut des immeubles, donnant une fautive 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.

Pour l'ACQU  
Florence Vanden Eede

# STIB – LES ARRÊTS MIXTES DES TRAMS/BUS

Nouvelle mode à la STIB : décomposer les arrêts de trams et bus en deux parties (à la place Danco, à la gare de Calevoet, etc.).

Généralement on aura d'un côté la partie consacrée aux trams avec aubette et afficheur. De l'autre, la partie consacrée aux bus, sans aubette ni afficheur.

Un indice pour savoir si votre arrêt est en deux parties : chacune d'elles possède son propre poteau, l'un avec le n° des trams, l'autre avec celui des bus.

On oubliera un deuxième indice très peu visible : le quai dans la partie bus est très légèrement plus bas. On oubliera aussi un troisième indice, une inscription « BUS-STOP » peinte sur la chaussée mais qui n'est pas visible quand un tram stationne à l'arrêt ni par toutes les personnes pas trop observatrices !

Or, si on peut monter dans les trams par n'importe quelle porte (donc toute la longueur du quai donne accès au tram), à l'inverse, il faut monter dans les bus par la porte avant.

Il s'agit donc de bien viser et d'attendre le bus au bon endroit si on ne veut pas le rater. C'est-à-dire, debout, dans le vent, la pluie, ou en plein soleil lors des canicules estivales. Et loin de l'afficheur !



L'arrêt « **Globe** » à la place Danco. À gauche, l'aubette, l'afficheur et le poteau des trams 4 et 97 (et provisoirement, le 51 pendant la durée des travaux chaussée d'Alsemberg). À droite, à l'autre extrémité du quai, le poteau des bus 43, 70 (provisoire) et 75.

Certains diront qu'il suffit d'attendre dans l'aubette, de consulter l'afficheur et à quelques minutes de l'arrivée du bus de se présenter à la bonne place. Oui. Mais les afficheurs ne sont pas toujours fiables. Les personnes âgées et les malvoyants ne peuvent pas toujours les lire. Et ces mêmes personnes âgées ainsi que les PMR ne peuvent pas toujours se déplacer suffisamment vite quand le bus approche, surtout quand il y a du monde à l'arrêt comme au Globe.

Donc, pour ne pas être stressés, et sachant il n'y a qu'un bus toutes les 15 à 20 minutes (comme c'est le cas des bus 43 à destination du Vivier d'Oie), ils attendront à la bonne place, donc debout, dans la pluie, etc.

On pourrait se demander POURQUOI il est si intéressant de diviser les quais en deux parties. Au Square des Héros où plusieurs bus stationnent à leur terminus (bus 38, 41, 43-barré et 75), c'est normal. Mais ici ? Ou à la place St-Job ? Là c'est encore plus loufoque puisque le bus Noctis N10, par définition, ne circulera jamais en même temps que le tram 92 !...

On se demandera surtout pourquoi les arrêts de bus n'ont pas été placés à proximité des aubettes et des afficheurs. Ainsi il n'y aurait eu aucun problème, ni pour les usagers des trams qui peuvent choisir leur porte, ni pour ceux des bus qui n'ont pas le choix !...



L'arrêt du tram 92 à la « **Place St-Job** ». À gauche, à bonne distance de l'aubette et de l'afficheur, l'arrêt du bus N10 Gare Centrale – Fort Jaco. Remarquez le trottoir formant de jolies «vagues» en face des garages. Un danger pour les PMR !

Olivier KOOT

# AVENUE ARNOLD DELVAUX : UNE APPROCHE COLLABORATIVE POUR UNE RÉNOVATION RÉUSSIE

Une joyeuse fête de quartier s'est déroulée sous un soleil radieux le dimanche 8 mai 2022 avenue **Arnold Delvaux**, fermée à la circulation pour l'occasion, en présence des habitants, de nombreux enfants, de l'échevin des Travaux Publics, de l'échevine de l'Environnement et des Espaces Verts, et d'employés du service de l'Urbanisme de la Commune.

Au menu : resserrer les liens entre voisins et avec la commune, en partageant un barbecue bien de saison autour d'un verre de l'amitié.

L'objet des réjouissances ? Nous y fêtons **la fin des travaux de rénovation de notre avenue**, étalés sur 7 mois, couronnement d'une **coopération réussie** entre les habitants et les services communaux initiée dès la fin de 2018.

C'était aussi l'occasion de se remémorer, sans amertume mais avec fierté, le très long trajet (combat ?) parcouru par les habitants depuis exactement **10 ans**, habitants qui se sont mobilisés pour être entendus quant à leur volonté de respecter la typicité, la sécurité et l'environnement de leur avenue.

## Un bel exemple de coopération entre la Commune et les habitants

La rénovation d'une avenue est un projet bien plus complexe qu'il n'y paraît. De très **nombreux paramètres** doivent être pris en compte, qu'ils soient, entre autres, **d'ordre juridique** (*largeur des trottoirs, largeur de la voie carrossable, respect du RRU, respect du Règlement des Bâtisses d'Uccle de 1948, respect des normes pompiers, normes d'éclairage, etc*), **d'ordre architectural** (choix des revêtements des trottoirs, écoulements des eaux, parcours piétons et vélos, etc), ou **d'ordre environnemental** (préservation ou remplacement des arbres, essences, nombre d'arbres, etc).

La tentation est donc grande pour l'autorité communale ou régionale d'"imposer" une vision d'une rénovation d'avenue sans expliquer et dialoguer avec les habitants.

Nous avons eu la chance de pouvoir **mettre en place ce dialogue de manière très constructive entre les services communaux des travaux publics et de l'environnement d'une part, et les habitants d'autre part**, via le comité de soutien de l'avenue A. Delvaux, agissant comme une courroie de transmission entre les parties.

Il s'agissait en effet de comprendre les paramètres expliqués ci-dessus, de recevoir les explications et contraintes de la Commune, de les expliquer aux habitants, de discuter des alternatives pour chacun de ces paramètres avec la Commune, et de 'sonder' l'opinion des habitants par de nombreux sondages pour dégager des majorités pour chacun des choix et pour les communiquer à la Commune.

**Comprendre, Expliquer, Choisir, Argumenter, Sonder ...** telle a été la démarche utilisée dans un excellent esprit d'écoute et de collaboration avec la Commune, pour essayer de maximiser les résultats de l'équation présentée ci-dessus.

## Une question de compromis

Mais quels ont donc été les sujets susceptibles de choix permettant aux habitants de donner leurs avis sans impacter l'enveloppe budgétaire attribuée au projet et en respectant les contraintes juridiques, architecturales et environnementales ?

Ils sont de plusieurs ordres :

- La préservation du **nombre d'arbres** : depuis le début du projet, les habitants se sont opposés à la volonté de la Commune de ne préserver que 50% des arbres de l'avenue (soit 22 sur 44), et de dès lors modifier drastiquement la typicité de l'avenue; le nombre d'arbres a été maintenu dans le projet final;
- **L'essence des arbres** : vu qu'une analyse phytosanitaire a confirmé que les robiniers faux acacias âgés d'une soixantaine d'années devaient être abattus, la Commune et les habitants ont décidé (via un sondage) de les remplacer par une alternance d'arbres fruitiers

(des poiriers callery) et d'érables champêtres, et de placer des charmes multi-troncs à l'entrée et à la sortie de l'avenue. Cette alternance apporte de nombreux avantages en termes de coloris, de biodiversité, de feuillages, etc ;

- Une légère réduction de la largeur des trottoirs avec un placement différent des nouveaux arbres permet d'élargir la voirie de la chaussée et y indiquer un passage clair et sécurisé pour les vélos tout en plaçant des arceaux de stationnement vélos et en rendant ces trottoirs bien plus agréables ;
- Le choix du type de luminaires parmi ceux proposés par Sibelga ; le choix de la majorité des habitants s'est porté sur des luminaires caractéristiques [Valentino] qui se réfèrent au type de luminaires initialement placés dans les années 20 du siècle dernier.

A noter que la Commune a décidé, pour la première fois lors d'une rénovation d'avenue, et malgré l'opposition des habitants, d'appliquer à la lettre une règle datant du « règlement des bâtisses de 1948 » interdisant le stationnement des voitures devant les maisons, en **zone de recul**, sauf si c'est devant un garage. De nombreux habitants de l'avenue ont donc « perdu » leur emplacement de parking (bordures hautes, bollards, etc). Cette règle sera dorénavant appliquée lors des futures rénovations d'avenues à Uccle.

## Un long engagement citoyen

Ces trois dernières années ont donc été très constructives et ont permis de débloquer un dossier initié il y a exactement ... 10 ans. En effet, le dialogue de ces trois dernières années n'a malheureusement pas pu être mis en place par les différentes parties depuis 2011, date des premières études autour de la rénovation de l'avenue. De nombreuses actions ont dû être entreprises par les habitants pour faire entendre leurs avis. Le court rappel historique repris dans l'encadré énumère les étapes et les efforts qui ont été nécessaires pour persévérer dans ce dossier.

*Qu'en retenir ?* Cette saga montre qu'avec de la patience, du temps, de l'engagement, du dialogue, de la ténacité et de la participation citoyenne active, il est possible d'influencer son environnement immédiat. Comme le disait l'échevin des travaux publics en 2014 : « **La rue appartient aussi à ses habitants** », et l'implication citoyenne porte ses fruits quand les conditions de dialogue sont présentes. Nous espérons que cet article inspirera d'autres habitants.

*Le comité de soutien Arnold Delvaux :  
Joost, Philippe, Nadine, Dominique, Victor, Olivier*

*Plus d'info ?  
Contactez-nous à [defensedelvaux@yahoo.com](mailto:defensedelvaux@yahoo.com)*





### Rappel de l'historique du dossier

La commune de Uccle a introduit un plan pour la reconstruction de l'avenue Delvaux en **2011** contre lesquels les habitants se sont immédiatement opposés parce qu'il affecterait le caractère résidentiel de l'avenue de par la réduction drastique du nombre d'arbres et l'élargissement de la chaussée au détriment des trottoirs.

Cela a donné lieu à une **première pétition** en octobre 2011.

En juin 2013, la Commune propose un nouveau plan de restructuration qui sera mis à l'enquête publique en février 2014, pour passage en commission de concertation le 13 mars 2014. Ce projet confirme la *réduction de moitié du nombre d'arbres (de 40 à 20) et la mise en place de bandes de stationnement des deux côtés de la voie, un rétrécissement des trottoirs et un élargissement de la chaussée.*

Le comité de soutien Arnold Delvaux organise une **deuxième pétition** auprès des riverains qui se prononcent à **93% contre les plans communaux**. Cette pétition est remise à la commission de concertation du 13 mars 2014, en présence de plus de 50 habitants de l'avenue. La Commune décide cependant de donner un **AVIS FAVORABLE**, en indiquant néanmoins que les contre-propositions faites par les habitants pourraient être « examinées ».

Les habitants prennent contact avec **Urban.Brussels** pour attirer l'attention sur le décalage entre la volonté des habitants et les plans communaux, et décident de se faire assister par un avocat. Urban.Brussels **refuse** alors en janvier 2015 l'octroi du **permis** à la commune d'Uccle qui a proposé des plans légèrement modifiés, mais la commune **d'Uccle** décide en février 2015 de **faire appel** de cette décision !

En juillet 2015, le ministre président de la Région Bruxelloise **rejette l'appel** de la commune d'Uccle **et refuse une seconde fois d'octroyer le permis d'urbanisme**, mais le Conseil communal d'Uccle décide encore une fois de **faire appel** de cette décision en introduisant cette fois un **recours au Conseil d'Etat** ! Les habitants se constituent « partie intervenante ».

Les habitants soumettent une troisième pétition au service des travaux publics de la Commune, rassemblant 97% d'avis favorable, pour remettre en état les trottoirs de notre avenue qui se détériorent et sont devenus dangereux. La Commune n'y répond pas.

Enfin, en février 2019, le Conseil d'Etat décide que le **recours de la commune d'Uccle est irrecevable**, mettant un arrêt définitif à la demande de permis de rénovation de l'avenue Arnold Delvaux par la commune d'Uccle, et ouvrant la porte à une autre approche.

# « LE SOUFFLEUR DE FEUILLES »

C'est un ouvrage assez court (125 p. en petit format), écrit à plusieurs mains, de lecture aisée, que nous recommandons vivement à nos lecteurs.

Au départ de la situation actuelle de la réserve naturelle du KINSENDÆL, au sud d'Uccle, une dizaine d'auteurs expliquent pourquoi la préservation des espaces verts en ville n'est pas une préoccupation d'amoureux de la nature et que la biodiversité n'est pas un luxe de botanistes. Non, c'est bien plus sérieux : il s'agit de questions vitales pour nous, les humains !

Songez à l'air que nous respirons, à l'eau que nous buvons, aux combustibles qui nous chauffent et permettent nos déplacements, aux produits de la terre qui nous nourrissent, ...

Voici à peu près 50 ans que le monde scientifique et le monde associatif alertent les décideurs politiques et le grand public sur l'urgence d'en prendre conscience.

On en est de plus en plus convaincu, mais de là à changer nos habitudes ...

Impossible de résumer ici les diverses contributions. Certaines rappellent que la faune humaine est une espèce parmi d'autres, qu'elle doit cohabiter et se montrer solidaire à l'égard du vivant ; d'autres expliquent combien la pollution lumineuse et la pollution sonore sont néfastes.

Un chapitre montre à quel point le combat pour la préservation de notre nature crée des liens entre les habitants : ils apprennent à se connaître, ensemble ils posent des questions pertinentes, ils alertent l'opinion, ... C'est cela la participation populaire.

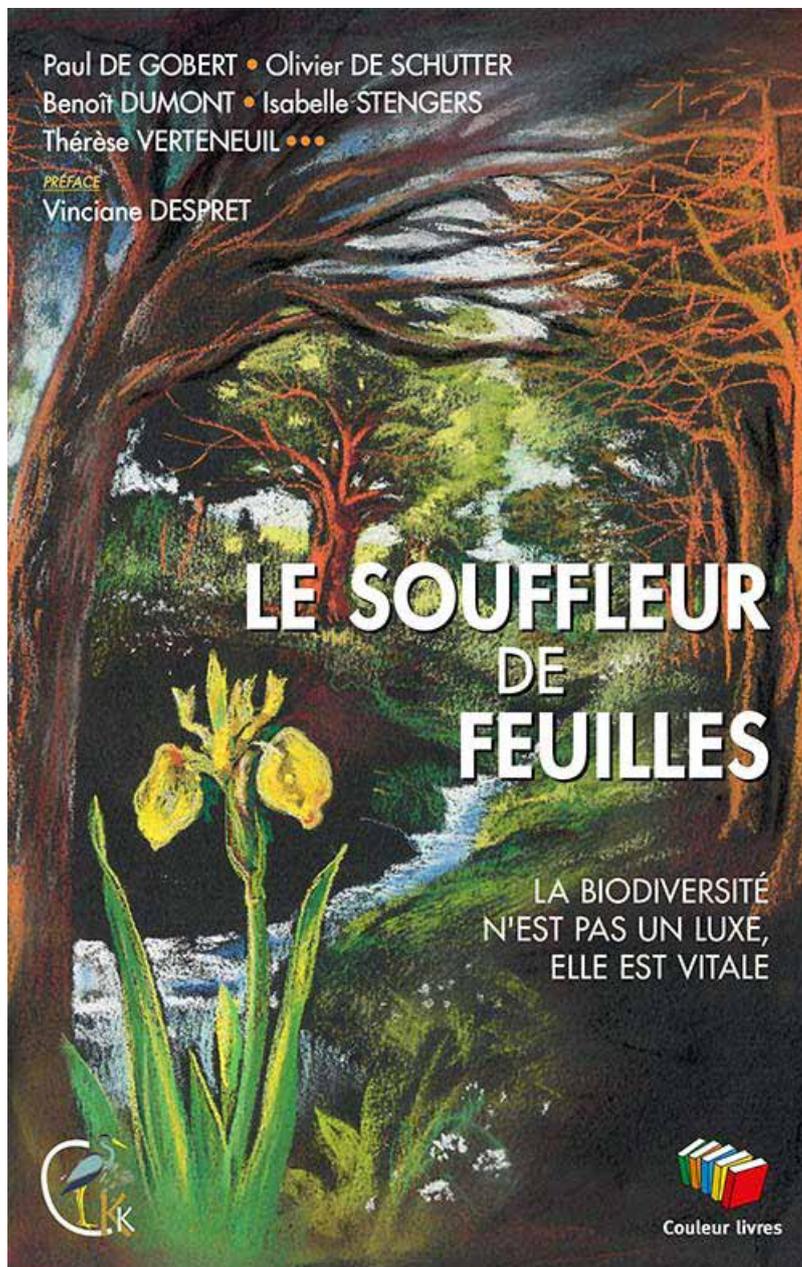
Le Kinsendaël a servi de point de départ, mais cette « Amazonie » est emblématique d'une situation qui existe à de multiples endroits.

La Fédération Wallonie Bruxelles et la commune d'Uccle ont vu clair en subventionnant la publication de cet ouvrage qui peut être acquis en librairie (12 €) ou à [marcschmitz2804@outlook.com](mailto:marcschmitz2804@outlook.com).

« C'est dès à présent, et d'abord par des mobilisations locales, que la redéfinition de notre rapport à la nature doit commencer. »

Puisse ce livre susciter de nouvelles vocations !

Denys Ryelandt



# PARTEZ À LA DÉCOUVERTE DES SOURCES DU GELEYTESBEEK, GUIDÉ PAR VOTRE SMARTPHONE !

Pour cela, rien de plus simple : téléchargez [l'application 'Patrimoine'](#), scannez avec celle-ci le QR-code ci-dessous, puis rendez-vous au point de départ de la promenade, situé sur l'espace vert de la plaine du Bourdon. Cette promenade guidée vous est proposée par [l'asbl Coordination Senne](#), une association qui fait de l'information et de la sensibilisation sur le thème de l'eau dans la vallée de la Senne.

Nous tenons aussi à remercier, pour leur contribution à ce projet, le Cercle d'histoire, d'archéologie et de folklore d'Uccle (Ucclesia), ainsi que l'Association des Comités de Quartier Ucclois (ACQU) et la Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC).

Le parcours pédestre fait un peu plus de 8km (ou 5km, avec un retour rapide en bus jusqu'au point de départ). Il vous mènera à la découverte d'un petit patrimoine naturel peu connu des citoyens bruxellois : les sources.

Vous découvrirez aussi les ruisseaux que ces sources alimentent, le Geleytsbeek et ses affluents, ainsi que les lieux où leur eau sort de terre, au sein de paysages variés (parcs, réserves naturelles, prairies, bois et vieux quartiers d'Uccle). Sur la **carte** du parcours, vous remarquerez des **points d'arrêts** numérotés.

A ces endroits, vous recevrez des explications sous format écrit et audio. Leur présence sera chaque

fois signalée par l'application, une trentaine de mètres avant d'atteindre le point d'arrêt.

Les sources et les espaces verts que vous traverserez constituent un patrimoine naturel riche mais fragile, qu'il faut respecter et protéger. Bonne découverte, et profitez bien de ces coins de nature et lieux pittoresques !

Départ et arrivée : plaine du Bourdon (espace vert délimité par la rue du Château d'Or et les chaussées d'Alseberg et de Saint-Job)

Accessibilité : bus et tram (arrêt Engeland) - train (arrêt Uccle-Calevoet)

Distance : 8,5 km (ou 5 km, retour avec le bus 60)

Application téléchargeable sur : [www.apppatrimoine.be](http://www.apppatrimoine.be)



# PARENTS À VÉLO : ET APRÈS ?

Plus personne ne peut nier l'engouement grandissant pour la petite reine et la mobilité douce et intelligente, qu'elle soit électrique ou non, ceci sans parler des trottinettes.

Invisibles il y a peine quelques années, les vélos cargos, transport de famille fleurissent sur nos routes. Cargo à l'avant pour les enfants et les courses, fauteuils rallongés pour deux enfants à l'arrière ...

Quelles que soient les raisons de cet changement : écologique (choix d'une mobilité moins émettrice de CO2), économique (un vélo cargo avec assistance électrique coûtera toujours moins cher qu'une voiture et nécessite moins d'énergie), pratique (place limitée dans la maison, pas de places pour deux voitures dans le garage voiture) ... ou une combinaison de plusieurs raisons.

Cependant, il faut bien reconnaître que cette augmentation ne relève pas spécialement de politiques volontaristes en terme de mobilité et de sécurité, et ce particulièrement à Uccle. Car si gouverner c'est prévoir, on peut déjà prédire que les enfants qui sont actuellement conduits à l'école et à leurs autres activités par leurs parents en vélo, souhaiteront rapidement acquérir leur autonomie sur deux roues. Annonçant la mobilité du futur.

Or, la faible implication de la Commune dans la mobilité douce et la sécurité risquent d'en refroidir plus d'un : sans infrastructures sécurisées qui donnent la priorité aux usagers les plus vulnérables, ces futurs jeunes cyclistes, adultes de demain, se voient déjà niés leur droit à l'autonomie.

Le passage à une ville 30 km/h est déjà un pas en avant. Mais il trébuche sans arrêt sur le manque d'infrastructures forçant les automobilistes à ralentir et respecter les limitations de vitesse. Quand les politiciens comprendront-ils qu'un coup de peinture sur la chaussée ne représente pas la moindre sécurité ?

A t'on jamais vu une vie sauvée par un dessin sur le sol ? Non, il faut des aménagements qui forcent le respect de la personne sur la voie publique, qu'il



s'agisse d'un piéton ou d'un cycliste et ce quel que soit son âge.

Forcer, imposer voilà des mots qui sonnent comme des insultes pour les défenseurs des soi-disant libertés. Les permis de conduire sont-ils des permis de tuer ? Nous vivons une époque où d'aucuns considèrent qu'un véhicule de deux tonnes avec cinq cents kilos de batterie est un véhicule écologique, prouvant ainsi que raison et voiture sont souvent deux notions peu compatibles. L'oxymoron « voiture propre » permet de se donner bonne conscience. Quelles sont les chances d'une personne à pied ou en vélo de survivre à une rencontre involontaire avec un véhicule écolo de ce gabarit ?

Favoriser la mobilité douce par des mesures qui assurent la sécurité des usagers faibles est une condition sine qua non si on veut impulser un changement dans les habitudes de mobilité. Non seulement les citoyens sont demandeurs, mais ils en seront reconnaissants aux politiciens qui oseront sortir de sentiers battus (devrait-on dire « auto-routes urbaines asphaltées ») ?

D'autant plus que nous vivons une période où les prix de l'énergie s'envolent. Permettre aux citoyens de s'affranchir d'une dispendieuse mobilité sur quatre roues, ne représente pas une utopie mais une étape d'une indispensable nécessité.

Nombre de parents montrent l'exemple, il serait temps que la Commune le suive et impulse un changement. Cela passe par une politique volontariste qui limite et interdit le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et les rues où se situent les écoles. Seules ce type de mesures permettra à la mobilité douce et intelligente de se développer.

Pour l'Association pour la Sécurité des Enfants à Vélo (ASEV).

*Thierry Wynsdau*

# IN MEMORIAM ANDRÉ STANER

Nous sommes tristes car un ami nous a quittés : André est décédé le 4 mai de cette année 2022.

Après une carrière administrative de 38 ans passée à la Commission Européenne, il avait donné de son temps pour défendre la qualité de vie des citoyens.

En 1998, il fut actif, avec son épouse Liliane, dans la lutte contre le permis d'urbanisme demandant de bâtir et d'exploiter un incinérateur sur le territoire de Drogenbos.

Il participa activement à la préservation de la forêt de Soignes qui fait maintenant partie du patrimoine mondial de l'Unesco. Il aimait tant cette forêt de Soignes qu'il s'était engagé à faire l'inventaire de ce patrimoine naturel bruxellois. Il y passait des heures à identifier les arbres, à les marquer d'un logo différent, selon leur âge, leur taille ou autre caractéristique. Au sein de notre association ACQU, il était devenu le représentant de « l'Association Protectrice des arbres en Forêt de Soignes » (APAFS), comme membre effectif.

Il était aussi administrateur dans l'asbl « Oxy 15, Mon quartier, ma vie », partageant son temps, d'une manière discrète et conviviale, avec les habitants de son quartier proche du parc de Wolvendael. Il avait d'ailleurs été le « maître d'œuvre » de la mise en place du centre de compostage collectif dont il avait lui-même fabriqué les cinq compostières.

Enfin, nous ne pouvons oublier sa passion pour la peinture, ayant été diplômé de l'Enseignement Artistique Supérieur de l'Académie d'Uccle. Deux de ses aquarelles figurent d'ailleurs dans la brochure « le Réveil de la Lou(d)tse », répertoriant le patrimoine « social, culturel, urbanistique et environnemental » de son quartier.

Encore merci, André, au nom de tes nombreux amis, pour ton engagement citoyen, ta joie de vivre, ta disponibilité et ta gentillesse. Nous ne t'oublierons jamais.

*Xavier Retailleau*



*Carrefour rue des Moutons /Rue du Château d'Eau à Uccle  
Aquarelle d'André Staner.*



*Carrefour rue des Moutons/rue du Château d'Eau à Uccle  
Aquarelle d'André Staner.*



*André avec sa casquette, lors d'une séance de tamisage au  
centre collectif de compostage, Parc de Wolvendael*

# IN MEMORIAM ANDRÉ ROBE

Notre ami, André Robe, nous a quitté le 29 juin. Il est parti comme il a vécu, au milieu d'une séance de travail avec les citoyens.

Car il les aimait, les Bruxellois. Toujours à l'écoute de leurs soucis.

Né en 1938, cet ingénieur de formation avait intégralement consacré ses 20 dernières années à sensibiliser les Bruxellois au respect de la nature, spécialement ceux de Forest, d'Uccle et de St Gilles, et il était toujours prêt à mettre ses compétences à leur service.

Il avait été administrateur de notre association ACQU et portait haut la défense d'une biodiversité souvent mise à mal par des décisions parfois difficiles à comprendre.

Il préparait ses dossiers avec minutie, le crayon à la main et notait ce qu'il allait expliquer.

Il invoquait souvent et avec raison la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur « l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. »

André était avant tout un humaniste qui se battait pour des valeurs ; c'est ce qui le rendait si attachant. Il avait le contact aisé et on aimait l'écouter. Sa gentillesse était à la mesure de sa ténacité. « Il ne faut rien abandonner ; si nécessaire il faut aller en recours. »

Sa dernière bataille fut vouée à la protection des arbres et sa dernière pensée avait été de créer une « charte de l'arbre ». Espérons que cette dernière volonté soit suivie d'effet par les associations de protection de la nature.

Merci André pour tout cela.

Tu vas nous manquer.

*Ses amis*



# L'Association de Comités de Quartier Ucclois

## Les Comités membres

### Andrimont

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

### Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

#### 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

#### Bourdon – Horzel

Benoît LIMBOS, rue du Bourdon 67  
0474 47 65 32 benoit.limbos@skynet.be

#### Calevoet

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@outlook.com

#### Les amis des bois de Buysdelle et de Verrewinkel

Olivier KOOT, av. de Buysdelle 52  
olivier.koot@scarlet.be  
www.buysdelle.be/abbv/

#### Observatoire

Dominique VAES  
comitequartier@observatoireuccle.be  
(Cf Administrateur)

### 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

### Collectif de Riverains d'Uccle Centre (CRUC)

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 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

## 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

**François GLORIE** – av. de Floréal, 35

Tél. : 02.344 48 88 – info@francoisglorie.be

**Pierre GOBLET** – rue Edouard Michiels, 13

GSM 0476 60 24 80 – 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 – jpwouter@gmail.com

**Karin STEVENS** – 130 ch.de Boitsfort, 1170 Bruxelles

Tél. 0497 82 93 60 – karinstevens@skynet.be

**Dominique VAES** – av. Lancaster 70

GSM 0475.51 34 10

## 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](http://www.acqu.be)

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : [acqu.asbl@gmail.com](mailto:acqu.asbl@gmail.com)

Impression : Drifosett Printing - [www.drifosett.com](http://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

### De Fré – Echevinage

Michel DEVRIESE  
(Cf Administrateur)

### Gare d'Uccle-Stalle

Michel Hubert, rue V. Allard, 273  
Tél. (P) : 02.332 22 23  
Tél. (B) : 02.211 78 53