

Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

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

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 79 mars 2014

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

Consultez notre site :
www.acqu.be

Ecrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

Inscrivez-vous en ligne
pour recevoir notre
Lettre d'info électronique.

sommaire

- Les bénéficiaires d'Hydrobru / Vivaqua, une source de financement pour le secteur de l'eau à Uccle ? 2
- Inondations et bassin d'orage de la vallée de l'Ukkelbeek 2
- Vers la sauvegarde du plateau Avijl ? Une procédure de classement partiel des espaces verts a été ouverte par le gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale 4
- Le plateau Avijl : un coeur à sauver, plus que jamais ! 5
- Le projet de PPAS « Groeselenberg » : Beaucoup trop dense selon les habitants 7
- La mobilité à Bruxelles : inventer la ville de demain 12
- Perspectives d'avenir en matière de mobilité à Uccle. Le point de vue du Bourgmestre - les réactions d'habitants 14
- Focus sur quartiers...
« Uccle n'est pas un long fleuve tranquille » 17

LES BÉNÉFICES D'HYDROBRU / VIVAQUA, UNE SOURCE DE FINANCEMENT POUR LE SECTEUR DE L'EAU À UCCLE ?

La question peut sembler impertinente mais le « *Wolvendael* », via la tribune de l'opposition, signale que le budget communal d'Uccle bénéficie de **800.000 € de dividendes** provenant de l'intercommunale Hydrobru.

Ceci suscite quelques réflexions.

Comment une intercommunale - dont on attend qu'elle gère « en bon père de famille » les deniers publics que les Communes adhérentes lui confient et qui ne devrait pas rechercher le profit - peut-elle réaliser des bénéfices à ce point plantureux ? 800.000 € rien que pour Uccle !

Est-ce sa mission de financer les communes membres ?

Si la réponse est oui (?), nous ne pouvons qu'espérer que cette manne financière soit réinvestie dans le domaine qui l'a générée : celui de l'eau, de sa production, de sa consommation et de sa gestion. Nous pouvons formuler quelques souhaits (dont l'un est explicité dans un autre article de cette même Lettre) et espérer que la Commune utilise cet argent pour, par exemple :

- recréer des zones humides dans les vallées du Geleytsbeek (vallée de Saint-Job) et de l'Ukkelbeek (rue du Doyenné, de Stalle et avenue De Fré) ;
- financer la création de bassins d'orages ou de citernes mixtes (à la fois bassin d'orage et réserve d'eau de pluie) permettant de retenir l'eau de pluie à sa source, là où elle tombe ;
- financer des réseaux de double égouttage ;
- etc ...

D'une autre part, de nombreux habitants se sont interrogés sur les montants demandés pour les raccordements aux égouts. Lorsque la Commune d'Uccle a

réalisé, en tant que maître d'ouvrage, l'égouttage de l'avenue de la Chênaie ou de la rue du Repos, les raccordements (depuis l'égout central jusqu'à la limite de la propriété, soit entre 3 et 5 m.) étaient presque gratuits (165 € en 2002) car la Commune bénéficiait d'un subside régional. Ensuite lorsque l'égouttage et les chantiers ont été transférés à Hydrobru (via l'IBDE ou Vivaqua) le prix des raccordements facturés par Hydrobru a explosé. Pour être précis : en 2007 rue Geleytsbeek entre 2.632 et 4.869 € selon les cas, en 2011 rue Engeland coût forfaitaire d'abord de 5.220,74 € refusé par les riverains, ramené ensuite à 4.042 € et finalement à 2.597 € (cf LETTRE n° 71 de mars 2012).

Trois hypothèses viennent à l'esprit pour expliquer ces plantureux bénéfices et savoir s'ils existeront encore à l'avenir :

1. Les montants qui semblaient surfacturés aux personnes concernées par les raccordements ont-ils généré les bénéfices d'aujourd'hui ? Et donc les raccordements aux égouts forment-ils une taxe déguisée au bénéfice indirect de la Commune ?
2. Le montant du m³ d'eau douce est-il surévalué de sorte de créer les dividendes à destination des communes ?
3. Le montant réclamé pour l'assainissement (traduction = les égouts et les stations d'épuration) est-il calculé de manière à produire un petit bénéfice à redistribuer entre les membres de l'intercommunale ?

Quoi qu'il en soit, à quelles fins ces 800 000 euros générés par on se demande quoi seront-ils affectés ? Quelqu'un a-t-il la réponse ?

Marc De Brouwer

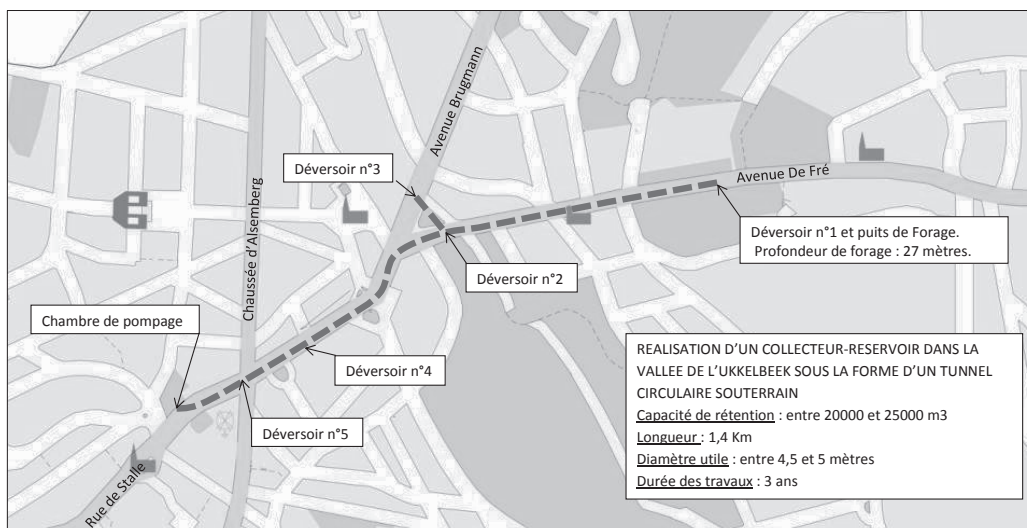
INONDATIONS ET BASSIN D'ORAGE DE LA VALLÉE DE L'UKKELBEEK

Le constat :

Les inondations récurrentes dans les fonds de vallées uccloises sont provoquées par divers facteurs : - l'urbanisation des fonds qui a entraîné la disparition des zones inondables tampons,

- le tout à l'égout des eaux pluviales,
- l'absence de politique communale et régionale, dans le passé, pour retenir temporairement l'eau là où elle tombe,
- probablement une évolution de notre climat.

L'évolution du climat dans nos régions a pour conséquence prévisible des événements pluvieux plus importants que dans le passé. En effet, le réchauffement global du climat provoque une évaporation plus importante et donc une plus grande quantité de pluies, parfois fort localisées. Ceci implique que les chiffres sur lesquels se basent des études de pluviométrie ne sont que pures spéculations sur l'avenir de notre climat. Une seule certitude : il pleuvra plus ... mais on ne peut prédire dans quelle mesure ni où. Cette réflexion



ournée vers le futur nous incite à être prudent et à ne pas conclure trop vite à l'aspect définitif des solutions proposées pour se prémunir des pluies exceptionnelles.

Les solutions :

La situation décrite ci-dessus étant malheureusement irréversible, la solution proposée d'un bassin d'orage - tunnel dans le haut de l'Ukkelbeek est une réponse technologique qui évitera que ne se reproduisent les drames des années antérieures. Mais est-ce suffisant ? Notre association connaît la réalité du terrain uclois ; elle attire l'attention du monde politique depuis plus de 20 ans via ses publications (voir son dossier de 1992 « Pour un retour aux sources », et celui de décembre 2012 « Plaidoyer pour une commune eau admise » qui a passé en revue les différentes possibilités d'aménagement du territoire qui permettent de limiter les écoulements pluvieux).

Certes, le bassin tunnel va résoudre les problèmes d'inondations du centre d'Uccle, mais les derniers épisodes orageux ont provoqué des dégâts en amont du lieu d'implantation de l'entrée du bassin d'orage, notamment au carrefour des avenues De Fré et Houzeau. Le haut de l'avenue De Fré ne bénéficiera pas de cette réalisation et subira de nouvelles inondations. Nous demandons que tous les citoyens uclois puissent bénéficier de la même protection et souhaitons que la Commune et la Région, en agissant au sein de leurs administrations et intercommunales, veillent à répondre à cette situation. Des projets pharaoniques, comme celui qu'on va réaliser, ne sont donc que des solutions partielles nécessitant des aménagements complémentaires dans les zones situées en amont de la vallée.

Quels que soient les choix des responsables politiques, le financement émane toujours de la société civile, par l'intermédiaire de sa contribution financière qui s'exprime par le paiement de ses impôts.

Les citoyens ne sont-ils dès lors pas en droit d'émettre quelques souhaits et recommandations afin que leur

argent soit utilisé au mieux et au bénéfice de tous ? C'est à ce titre que nous réclamons des solutions moins coûteuses que les projets de bassins d'orages géants. Nous songeons notamment à la réalisation de citernes à eaux de pluie à deux niveaux, dont le niveau supérieur fait fonction de bassin d'orage. La construction d'un ensemble formant un maillage de bassins de retenue des eaux pluviales équivalant à bassin d'orage devrait être financé par l'autorité publique. En effet, les primes incitatives ne suffisent pas à convaincre chacun à mettre son sous-sol, et donc une partie de sa propriété, à disposition de la collectivité... La réalisation de ces citernes dans le haut des vallées, empêchant que les eaux ne dévalent, devrait donc être totalement subsidiée à défaut d'être directement financée. A cet égard, les plantureux dividendes versés à la Commune par HYDROBRU (voir l'article publié à ce sujet dans la présente Lettre) pourraient parfaitement servir.

Un tel maillage de citernes permettrait l'assainissement de la vallée et donc la remise en place d'un réseau hydrique de surface. L'Ukkelbeek doit pouvoir réapparaître dans le paysage urbain partout où c'est possible.

Voici quelques suggestions :

- réalisation d'un petit étang alimenté par le ruisseau au bas de l'avenue des Statuaires,
- raccordement des sources et remise en état de l'étang au bas du parc Raspail,
- reconnexion de l'Ukkelbeek à l'étang de la propriété Pauwels (clipmolenvijver),
- création d'un étang entre le bas de la rue Guillaume Hérinckx et le chemin de fer, ...

Terminons en signalant que la commission de concertation a rendu, le 27 février dernier, un avis favorable à la construction du bassin tunnel en relevant au passage certaines des suggestions que nous avons émises.

Marc De Brouwer

VERS LA SAUVEGARDE DU PLATEAU AVIJL ?

UNE PROCÉDURE DE CLASSEMENT PARTIEL DES ESPACES VERTS A ÉTÉ OUVERTE PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Le 13 février 2014, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'ouvrir une procédure de classement partiel du site du plateau Avijl. Un arrêté en ce sens a été pris le 19 février. Dans les lignes qui suivent, nous rappelons les rétroactes de cette procédure et en analysons les conséquences, immédiates et à terme. Un historique détaillé des combats menés depuis les années 1970 pour la préservation de ce site et du quartier avoisinant de Saint Job est rappelé dans l'article *Le plateau Avijl : un cœur à sauver, plus que jamais !*, dans ce même numéro.

Préparation et introduction d'une demande de classement du plateau

Pendant de longues années, l'*Association Protection et Avenir d'Avijl* a tenté en vain d'obtenir des autorités communales d'être associée à la procédure de révision du PPAS (plan particulier d'affectation du sol) du plateau Avijl, afin de parvenir à ce que le programme d'urbanisation projeté par les pouvoirs publics préserve véritablement le cœur vert du plateau. Dans un *Livre Blanc* paru en 2006, nous avons recensé en périphérie du plateau trois zones sans véritable intérêt environnemental pouvant faire l'objet d'une urbanisation, en insistant sur la nécessité d'une mixité sociale et intergénérationnelle. Devant le blocage persistant et en vue de préserver l'avenir, l'*Association* a décidé d'élaborer simultanément un projet de classement du site. Ce projet est notamment basé sur l'intérêt paysager exceptionnel du plateau, la préservation de la biodiversité, le maintien et le développement d'une agriculture urbaine et d'un élevage de loisir, les jardins pédagogiques, la proximité aux zones Natura 2000, la connectivité au maillage vert et à la promenade verte de l'agglomération, l'intégration au vieux quartier historique de Saint-Job.

Ce dossier remarquablement documenté a pu être constitué grâce à l'énergie et au dévouement d'un groupe de citoyens, entouré d'une équipe multidisciplinaire de spécialistes de la biodiversité végétale et animale, de l'analyse et de l'aménagement des paysages et des questions d'ordre juridique.

Lorsqu'en février 2009, la Commission de concertation a avalisé le PPAS 28ter qui ne tenait pas compte des observations et suggestions des habitants, qui s'étaient pourtant mobilisés en masse pour faire entendre leur voix, l'*Association* a décidé de demander le classement du site. Le dossier a été introduit en mai 2009 par l'asbl Bruxelles Nature auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale, qui l'a soumis pour avis à la Commission royale des Monuments et Sites de la Région. Au terme de ses travaux, la Commission a émis un avis favorable à un classement partiel du site.

Ouverture d'une procédure de classement du plateau.

Suivant en cela les recommandations de la Commission des Monuments et Sites, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a ouvert le 13 février 2014 une procédure de classement. Conformément aux dispositions légales, cette procédure prévoit deux zones :

- d'une part une *zone de classement* proprement dit, au cœur du plateau. Cette zone englobe la plus grande partie, mais non la totalité, des espaces verts inconstructibles du PPAS, ainsi que le chemin Avijl.
- d'autre part une *zone de protection* autour de la zone à classer, qui englobe les espaces verts inconstructibles non inclus dans la zone de classement, et aussi l'intégralité des parcelles à bâtir du PPAS.

Les plans détaillés sont consultables sur www.avijl.org

Le cheminement légal d'une procédure de classement prévoit notamment que le collège des bourgmestre et échevins de la commune concernée est appelé à donner son avis sur le projet. Le collège dispose pour ce faire d'un délai de quarante-cinq jours suivant la notification qui lui est faite ; passé ce délai, la procédure est poursuivie. C'est à l'issue de cette procédure que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prendra, ou pas, une décision définitive de classement. Cet arrêté de classement devra être pris dans un délai de deux ans.

Point important, tous les effets du classement s'appliquent pendant la durée de la procédure.

Quels sont les effets du classement ?

- *dans la zone de classement* : toute intervention nécessite une autorisation de la Région. Dans la plupart des cas, cette autorisation ne peut être délivrée que sur avis conforme de la Commission royale des Monuments et Sites de la Région. Cet avis est donc contraignant.

- *dans la zone de protection* : les actes et travaux susceptibles de modifier les perspectives vers et à partir de ce site (par exemple tout permis d'urbanisme dans cette zone) sont soumis à un avis de la Commission royale des Monuments et des Sites ainsi qu'à l'avis d'une commission de concertation. Mais ces avis sont simplement indicatifs, et non contraignants.

Quelles sont en pratique les conséquences d'un classement du plateau Avijl ?

Dans la *zone classée* : il sera pratiquement interdit (sauf à obtenir d'improbables dérogations de la Commission royale des Monuments et Sites de la Région) d'installer, même à titre transitoire, un chantier. Il sera donc par exemple interdit d'y aménager une voirie provisoire pour accéder plus aisément à un quelconque chantier de construction.

Dans la *zone de protection* : la mise en œuvre des programmes immobiliers prévus par le PPAS 28ter sera compliquée et ralentie par une série de démarches préalables.

Conclusion

L'ouverture de la procédure de classement marque sans nul doute une nette avancée vers notre objectif de sauvegarde du cœur du plateau. Mais rien n'est encore définitivement acquis. Il nous faut rester vigilants !

Pour le Bureau de l'Association Protection et Avenir d'Avijl,

Stéphane Davidts, Président

LE PLATEAU AVIJL : UN CŒUR À SAUVER, PLUS QUE JAMAIS !

Aujourd'hui que se profile la possibilité que ce site vert exceptionnel bénéficie d'une procédure de classement qui permettrait de le sauver, il n'est pas inutile de rappeler l'historique du combat mené depuis les années 1970 par les habitants du quartier de Saint-Job, qui se sont battus sans relâche contre les projets successifs d'urbanisation du plateau Avijl, projets qui auraient abouti à la destruction du quartier historique et au saccage d'un des derniers sites verts à caractère rural de la ville. Cette lutte, initialement menée par le *Comité de Protection et de Rénovation de la Montagne de Saint-Job*, a fortement contribué à forger une conscience citoyenne. Au début des années 2000, les voisins immédiats du plateau ont été rejoints dans leur lutte par de nombreux habitants de toute l'agglomération, regroupés dans l'*Association Protection et Avenir d'Avijl*.

Pendant toutes ces années, l'action citoyenne a empêché la mise en œuvre des plans de construction et a amené les pouvoirs publics à mieux prendre en considération la nécessité de préserver au mieux ce patrimoine naturel. Jusqu'en 2002, le PPAS (plan particulier d'affectation du sol) en vigueur (28bis) prévoyait encore la construction de 312 logements. En 2003, les autorités communales ont entrepris de réviser ce PPAS en réduisant le nombre de logements à environ 200, en vue notamment de moins empiéter sur les espaces verts.

D'emblée, l'*Association* s'est proposée de collaborer étroitement avec les autorités communales en vue d'aboutir à un projet qui réponde de manière harmo-

nieuse à leurs préoccupations et à celles des habitants. Dans cette optique, nous avons élaboré un *Livre Blanc* qui recensait de manière très précise les sites pouvant faire l'objet d'une urbanisation sans porter atteinte au cœur du plateau. Un premier projet de révision du PPAS a cependant été finalisé sans tenir le moindre compte de nos remarques et suggestions, et mis à l'enquête publique au printemps 2007. Devant les nombreuses objections (à commencer par celles émises lors d'une réunion de la Commission de concertation le 19 avril 2007 par M. Armand De Decker, bourgmestre empêché), ce premier projet a été abandonné et une nouvelle étude a été initiée par les autorités communales au mois de juin 2007. Dès le 28 juin, l'*Association* demandait, dans une lettre adressée à l'ensemble des conseillers communaux, qu'un véritable dialogue soit d'emblée entamé avec les habitants, afin d'éviter de déboucher sur un nouveau blocage.

Dans les mois qui ont suivi, nous avons effectivement eu de nombreuses réunions avec le bourgmestre, avec l'échevin en charge du dossier et avec des membres de l'administration communale. Nous avons toujours été très courtoisement écoutés. Écoutés, mais jamais entendus. A plusieurs reprises, nous avons demandé avec insistance à pouvoir collaborer directement avec le bureau d'architecture chargé par la Commune de l'élaboration du PPAS, de manière à être effectivement associés à la préparation du plan ; cela nous a toujours été refusé.

Le projet de révision du PPAS soumis à l'enquête publique en janvier-février 2009 comportait indubitablement des améliorations par rapport à la version précédente. Il était cependant loin de répondre aux attentes des habitants, qui se sont mobilisés en masse en envoyant 1.500 lettres (du jamais vu !), et en assistant en masse le 18 février (environ 400 personnes, qui avaient dû prendre congé de leur travail) à la réunion de la Commission de concertation. Aucune de leurs observations et suggestions, écrites et verbales, n'a été prise en considération, et le PPAS 28ter, prévoyant la construction d'environ 200 logements, a été approuvé successivement par les autorités communales et le gouvernement de la Région.

Devant cette menace, deux procédures ont alors été engagées, à l'initiative de l'Association, en vue de préserver le plateau. D'une part, une demande de classement en zone verte a été introduite par l'asbl Bruxelles Nature auprès du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en mai 2009. D'autre part, une requête en annulation du PPAS 28ter a été introduite par plusieurs riverains au Conseil d'Etat le 19 avril 2010.

Le 14 septembre 2012, le Conseil d'Etat a annulé une des dispositions du PPAS, qui aurait *de facto* permis l'élargissement de la voirie (Montagne de Saint-Job) contournant la zone verte englobant le terrain de basket. Il a malheureusement validé les autres dispositions (il faut rappeler que le Conseil d'Etat ne prend en considération que les aspects juridiques des dossiers et ne statue pas sur le fond).

Le 29 novembre 2012, le dernier Conseil communal de la législature après les élections d'octobre, a approuvé, quasi à la sauvette et sans enquête publique, une modification, "*pour cause d'utilité publique*" du PPAS 55 Saint-Job/Benaets, parcelle constructible appartenant à la Commune, située chaussée de Saint-Job (en face du magasin Sequoia). Outre l'aménagement d'un bassin d'orages, le PPAS 55 ainsi modifié prévoit l'extension de la zone de parkings en lieu et place d'une cinquantaine de logements prévus par le plan. Nous avons pourtant insisté, au fil des années, pour que soit étudiée l'option d'y construire un nombre significatif de logements, soulageant d'autant la pression sur le plateau Avijl. En effet, un premier examen de la situation des lieux donnait à penser qu'il serait possible d'y implanter des constructions de telle manière qu'elles bénéficient d'un ensoleillement correct tout en se trouvant à distance du charroi de la chaussée, et en préservant la possibilité d'y aménager un nombre significatif d'emplacements de parkings.

Le 15 octobre 2013, l'échevin Marc Cools en charge du dossier a fait connaître, au cours d'une réunion publique d'information, sa décision d'entamer très

rapidement une première phase de construction de plusieurs dizaines de logements au haut de la Montagne de Saint-Job. Le périmètre concerné englobe une zone de garages délabrés (que nous avons évidemment toujours considérée comme constructible), mais il pénètre également profondément dans le cœur vert du plateau. Sa mise en œuvre constituerait une première atteinte grave au site. L'échevin a également annoncé que la Commune et Hydrobru prévoient la construction à brève échéance d'un tunnel de collecte des eaux provenant de la Vieille rue du Moulin et de l'avenue Dolez, à destination du nouveau bassin d'orage prévu chaussée de Saint-Job. Le chantier de construction de ce tunnel serait installé à l'intérieur du plateau, à proximité immédiate du mur classé qui le sépare du fond de la rue Vandernoot, dans une des prairies figurant en zone verte du PPAS 28ter. Ainsi, il serait d'emblée porté atteinte aux zones vertes soi-disant protégées par ce PPAS, sans garantie véritable d'une remise en l'état après la fin du chantier. Or il serait techniquement possible de construire ce tunnel sans empiéter sur le plateau.

Enfin, le 13 février 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé, sur avis favorable de la Commission royale des Monuments et des Sites de la Région, d'ouvrir la procédure de classement d'une zone du plateau englobant la plus grande partie de la zone d'espace vert du PPAS 28ter. Les détails de cette procédure et ses conséquences sont explicités en détail dans ce même numéro dans l'article *Vers la sauvegarde du plateau Avijl ?* On peut raisonnablement espérer que cette avancée facilitera la sauvegarde du cœur du plateau. Mais, plus que jamais, il nous faut rester vigilants et attentifs à tout nouveau développement.

Pour le Bureau de l'Association Protection et Avenir d'Avijl,

Stéphane Davidts, Président

LE PROJET DE PPAS « GROESELBERG » : BEAUCOUP TROP DENSE SELON LES HABITANTS

Un nouveau Plan Particulier d'Aménagement du Sol n°64 pour le quartier Groeselenberg, Statuaires, Houzeau, Circulaire est actuellement en cours d'approbation. La commission de concertation se réunira le 20 mai 2014.

Après la phase d'enquête publique, il sera soumis à l'approbation du conseil communal.

Bien que comportant plusieurs idées intéressantes, il prévoit une densité de logements excessive (le nombre de logements pourrait être multiplié par 4 par rapport à la situation existante), qui risque d'entraîner une détérioration de la qualité de vie de tout un quartier et une paralysie de la circulation dans l'ensemble des voiries. Nous proposons notamment de limiter dans chaque zone du PPAS le rapport plancher / sol à 0,50 et le nombre de logements à 40 logements par hectare.

1. Mise en situation et historique

C'est le 22 novembre 2007 que le Conseil communal a décidé d'élaborer ce Plan avec pour objectif de garantir un aménagement équilibré de l'îlot en terme d'implantation, tant du point de vue de l'affectation, de la densité et de la typologie que de la mise en valeur du paysage et de son relief.

Il s'agit d'un des îlots les plus étendus du territoire communal. On parle ici de plus de 20 ha et d'un périmètre de 2 km.

Petit rappel historique

On peut considérer que l'urbanisation de la Commune d'Uccle prend réellement son essor au alentours de 1860.

L'hospice-hôpital créé en 1875 à l'initiative de Mr. Bruneau deviendra, après de nombreuses péripéties, propriété des « Sœurs de la Charité de Jésus et de Marie » en 1933. Ultérieurement, cette congrégation achètera d'autres parcelles et, en définitive, deviendra propriétaire de pratiquement tout l'intérieur de l'îlot avec de larges zones de terrain à front de l'avenue Circulaire, de l'avenue des Statuaires et de la rue Groeselenberg. Jusqu'à la fin de la guerre 40/45 subsisteront une ferme et un verger assurant l'approvisionnement de la clinique. Le site du verger est toujours présent et il y a toujours des moutons qui paissent aux alentours de l'ancienne clinique !

Présent sur le site également, une maison communautaire située à l'arrière des 2 Alice, le « Caillou Blanc », qui accueille encore aujourd'hui quelques Sœurs de la congrégation.

En 1971 débute la construction de la nouvelle clinique des 2 Alice.

En 1984, à l'initiative des Sœurs, l'école d'infirmières St Joseph sera transférée dans de nouveaux bâtiments. Une crèche trouvera également sa place dans les bâtiments dits du « béguinage » à droite de l'accès à la clinique.

A l'initiative des Sœurs, également, nous avons vu s'ériger la maison de repos l'Olivier en retrait de l'avenue des Statuaires.

D'autre part, sur une autre partie de l'îlot, sera entreprise en 1937/1938 la construction de l'Institut National de Recherches Vétérinaires, venant de Cureghem, l'actuel CODA-CERVA.

Evolution

Petit à petit, les Sœurs se désengagent de la gestion de la clinique, de l'école d'infirmières, de la maison de repos et de la crèche avec comme fil conducteur une valorisation à long terme de leurs biens immobiliers dans le but de les réinvestir dans leurs activités sur d'autres continents.

Dans ce cadre, les parcelles suivantes ont été cédées :

- la clinique des 2 Alice, cédée aux Cliniques de l'Europe (Ste Elisabeth) qui, dans le cadre d'une rationalisation, ont ensuite revendu ces mêmes bâtiments (y compris les bâtiments accueillant la crèche) au promoteur immobilier Beaufort House. Un projet a été déposé et accepté pour la reconversion des 2 Alice en immeuble de logements de haut standing; (*Notre Comité s'est fortement mobilisé et est parvenu à limiter le nombre de logements à 116 et à diminuer l'emprise au sol des parkings souterrains, tout bénéfique pour la réduction des surfaces imperméables.*) :
- des terrains à front de la rue Groeselenberg (18 logements), ce qui a été accepté ;
- des terrains à front de l'avenue des Statuaires (à l'avant de la maison de repos « l'Olivier ») ; permis de lotir également accepté ; la construction a démarré et portera à terme sur 22 logements) ;
- la villa et terrains avoisinants situés à gauche de l'entrée de « l'Olivier » ; un premier projet de démolition et reconstruction d'un immeuble de 12 logements a reçu un avis défavorable de la commission de concertation en 2010 ; une nouvelle enquête vient de se terminer, cette fois-ci pour démolition de la villa et construction de deux immeubles (14 logements) ; la commission de concertation a rendu son avis le 13 mars 2014.

L'école d'infirmières a récemment déménagé vers Louvain-la-Neuve et les terrains qu'elle occupait restent destinés à de l'équipement collectif, ce qui permettra une éventuelle extension de la maison de repos.

2. Revenons maintenant au projet de PPAS

L'enquête relative au projet de PPAS se déroulant 6 ans après la décision de son élaboration, il est évident que son impact est fortement amoindri, puisque plusieurs projets immobiliers ont entretemps été autorisés, voire ont débuté (voir supra).

Cependant, il reste encore plusieurs hectares de terrains qui font ou feront l'objet de développement immobilier à venir : les abords de l'ancienne clinique des 2 Alice et le site (non négligeable) où se trouve actuellement le CERVA-CODA qui devrait se libérer d'ici 5 ans environ. (*Question impertinente, en tous cas pour ce qui concerne ce PPAS: Ne va-t-il pas autoriser des constructions en intérieur d'îlot qui n'auraient pas pu voir le jour en d'autres circonstances ?*)

Le contenu du projet de PPAS

Le PPAS prévoit un total de plus de 36.000 m² de logements et 12.000 m² d'équipement collectif. Ces nouveaux logements s'ajoutent au 20.000 m² déjà autorisés dans le cadre de la reconversion du bâtiment des 2 Alice et de la promotion des parcelles situées à front de voirie avenue des Statuaires et au Groeselenberg. Cela représente une augmentation totale de 56.000 m² de logements !

De nouveaux développements résidentiels sont prévus en intérieur d'îlot, à savoir

- sur les abords de l'ancienne clinique des 2 Alice et
- sur le site où se trouve actuellement le CERVA.

Autour de l'ancienne clinique, pour lequel un permis a été délivré, les volumes de construction plus élevés sont autorisés.

C'est ainsi que sur le parking située à gauche à l'entrée du site des 2 Alice, un important immeuble de 3.200 m² (29 logements, avec une densité élevée exprimée par un rapport plancher / sol de 1,85) est prévu. Sur les parkings situés à l'arrière, 12.600 m² peuvent être construits.

Le site du CERVA devient un quartier d'immeubles et maisons mitoyennes, dont la typologie correspond, selon la Commune, à l'habitat en ordre fermé observé sur une petite partie de la rue Groeselenberg et de l'avenue Houzeau. On y prévoit un total de 12.300 m².

Les deux développements résidentiels possèdent des entrées distinctes pour le trafic motorisé.

Deux zones de services collectifs et d'équipements communautaires sont maintenues, autour de la maison de repos existante L'Olivier (extension de 5.800 m²) jusqu'à l'entrée du site des 2 Alice (extension de 3.400 m²) et autour de l'Athénée royal (extension de 4.600 m²).

Deux liaisons destinées au trafic lent sont créées. Elles sillonnent l'îlot et relient les différentes zones vertes et places créées ;

Une nouvelle desserte destinée au trafic motorisé est créée dans l'îlot, pour la zone entourant les bâtiments de l'ancienne clinique des 2 Alice. **Une entrée par la rue Groeselenberg** est conservée et une **sortie par l'avenue des Statuaires** est créée, au sud de la maison de repos L'Olivier.

Certaines zones vertes sont conservées : l'entrée du site des 2 Alice, le verger à l'ouest de l'Athénée royal et la parcelle boisée au sud de ce dernier.

Une densification limitée de l'avenue des Statuaires est autorisée (2.500 m²), au moyen de divisions et d'extensions limitées du bâti ouvert et semi-ouvert. L'avenue Circulaire peut également être légèrement densifiée (3.500 m² au total, en ce compris les extensions des bâtiments existants).

Les logements unifamiliaux en bâti fermé sont maintenus dans la rue Groeselenberg, avec une possibilité limitée d'extension. Le bâti ouvert ou semi-ouvert est maintenu dans l'avenue Houzeau.

Les points positifs :

Une partie des préoccupations émises en 2008 par les habitants dans notre « *Vision du PPAS n°64* » ont été prises en compte. Sont particulièrement appréciables :

- le maintien du caractère ouvert et accessible aux riverains des voiries et chemins situés en intérieur d'îlot,
- le maintien d'une (trop) petite zone verte à l'entrée du site des 2 Alice, du verger et d'une partie de la parcelle boisée,
- la préservation de trois bâtiments remarquables,
- la création de nouvelles traversées pour la mobilité douce.

Les faiblesses et les alternatives proposées :

Une augmentation de 56.000 m² de logements revient à quadrupler le nombre de logements qui passeraient de 145 logements (existants) à 631 logements (existants + nouveaux). Dans le même temps, le nombre d'habitants passeraient de 336 à 1.463 habitants, le nombre de voitures passeraient de 218 à 946 voitures !

En ce qui concerne les abords de l'ancienne clinique des 2 Alice, le problème de fond est que les parcelles

l'entourant **ne peuvent pas être sans cesse morcelées** et artificiellement scindées des bâtiments de la clinique eux-mêmes : ces parcelles sont déjà bâties. En effet, c'est parce que l'ancienne clinique se situait sur une parcelle de 10 hectares qu'elle a été autorisée dans ses dimensions et son gabarit actuel. Si l'on autorise des bâtiments supplémentaires, il faut tenir compte du bâti existant, qui présente déjà un rapport plancher / sol élevé de 1,30.

Par ailleurs, les gabarits autorisés sont trop élevés.

En ce qui concerne le site du CERVA, il ne faut pas oublier que l'on est en intérieur d'îlot et il convient d'éviter de recréer une nouvelle rue composée d'immeubles et maisons mitoyennes (en ordre fermé).

Une densité trop élevée entraîne les conséquences suivantes :

- génération de trafic qui excède la capacité des voiries avoisinantes, entraînant ainsi la saturation de toutes les voiries et croisements environnants
- augmentation des nuisances sonores générées par le trafic pour les habitations situées aux abords de l'îlot
- effets potentiellement négatifs sur la santé humaine par l'augmentation des quantités de déchets et l'intensification du trafic
- fracture spatiale avec l'environnement : il y a davantage de constructions en hauteur
- l'ensoleillement des autres bâtiments est menacé (en raison du nombre plus élevé de constructions élevées et de la superficie construite plus importante)
- les emplacements de parking occupent davantage de place, ce qui donne lieu à une superficie durcie plus importante.

Ce nombre de nouveaux logements trop important impactera négativement **la qualité de vie des habitants** mais aussi **la mobilité environnante**. A noter à cet égard que les études de mobilité auxquelles il est fait référence sont trop anciennes et l'impact de l'augmentation du nombre de véhicules est sous-estimé.

Ci-dessous, un petit tableau révélateur :

	Existant	Déjà autorisés	Ajoutés par PPAS	Total
Logements	145	158	328	631
Habitants	336	367	760	1.463
Voitures	218	237	491	946

A. Proposition en matière de densité, de gabarit et d'implantation

Le comité, réuni en assemblée générale, a demandé, à l'unanimité, que le total des surfaces bâties et le nombre de logements soient revus significativement à la baisse.

Nous proposons une densité exprimée en un rapport plancher / sol de maximum 0,50 pour chaque zone prise individuellement et un nombre d'habitants limité à maximum 40 logements à l'hectare pour chaque zone, sachant que des coefficients inférieurs peuvent être admis pour une sous-zone.

Les logements unifamiliaux doivent être privilégiés et le gabarit des éventuels immeubles à appartements doit être réduit.

Entrée 2 Alice :

Le gros immeuble à l'entrée gauche du site des 2 Alice doit être supprimé et remplacé par une villa (comme à l'entrée droite du site) ou un petit immeuble. Seuls 8 logements peuvent y être autorisés (*la dernière proposition des propriétaires actuels du site envisageait effectivement ce maximum de 8 nouveaux logements – la PPAS autoriserait donc plus que ce que demandaient les promoteurs !*)

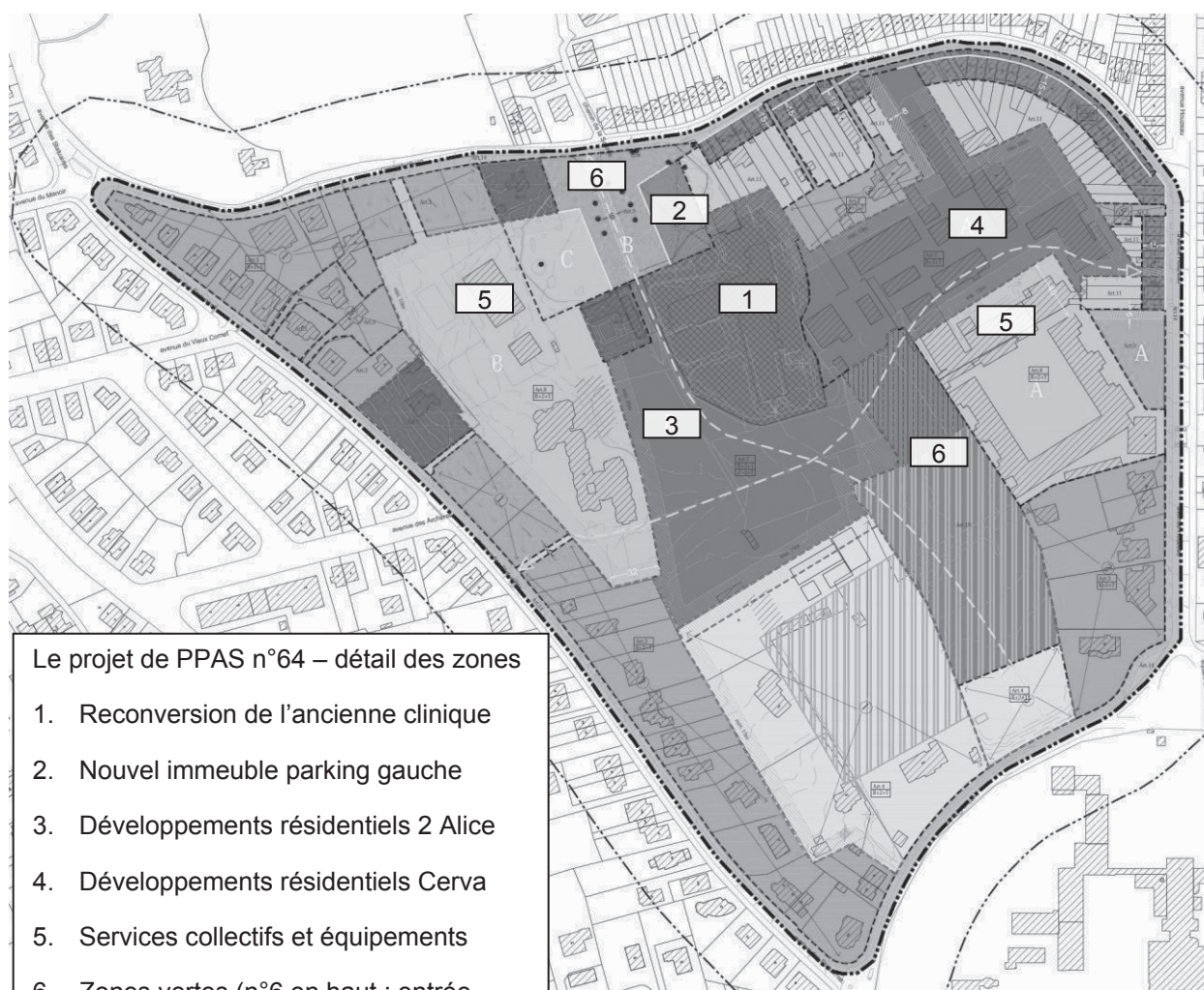
A l'entrée droite du site, l'affectation doit rester exclusivement des équipements collectifs au lieu d'un mélange collectif / logements. Cela permettra de moduler le rythme des flux automobiles et de répondre aux besoins des habitants en matière de crèches et écoles.

Sur les parkings à l'arrière, la densité construite devrait être revue à la baisse pour tenir compte du bâti existant et en particulier de la densité des bâtiments de l'ancienne clinique, dont le dépassement en terme de densité doit se reporter sur les parcelles contiguës qui étaient incluses dans la demande de permis initiale. L'ancienne clinique constitue déjà une dérive. Elle ne peut pas être entourée d'autres immeubles élevés. D'une manière générale, le gabarit doit être limité à rez de chaussée + 1 niveau + toiture.

CERVA :

La zone du CERVA ne devrait accueillir que des villas ou maisons trois-façades. Le gabarit doit être limité à rez de chaussée + 1 niveau + toiture.

	PPAS		Proposition du comité		
	Rapport plancher / sol	Logements à l'hectare	Rapport plancher / sol	Logements à l'hectare	Nombre maximum de nouveaux logements
Site 2 Alice, entrée gauche du parking	1,85	170	0,50	40	8
Site 2 Alice entrée droite du parking	1,10	En principe de l'équipement. Maximum 50% de logement	0,50	Seulement de l'équipement	0
Site 2 Alice – parkings arrière / zone pour habitat mixte	0,70	Non précisé	0,50	40	62
Site du Cerva – zone pour habitat mixte	0,65	Non précisé	0,50	40	70



Le projet de PPAS n°64 – détail des zones

1. Reconversion de l'ancienne clinique
2. Nouvel immeuble parking gauche
3. Développements résidentiels 2 Alice
4. Développements résidentiels Cerva
5. Services collectifs et équipements
6. Zones vertes (n°6 en haut : entrée actuelle)

B. Proposition en matière d'accès et de mobilité au sein de l'îlot

Mobilité en général

Nous pensons qu'il est très important de repenser la mobilité aux alentours de l'îlot et ce sous tous ses aspects :

Refonte complète du carrefour Statuaires - Circulaire.
Refonte complète du carrefour Groeselenberg - Statuaires.

Réflexion sur la sécurisation des entrées et sorties de l'îlot.

Attacher une grande attention aux connexions des voies lentes qui seront créées au sein de l'îlot avec les voies lentes avoisinantes.

Entamer une réflexion avec l'Athénée pour l'aménagement d'une zone « Kiss & Drive/Drop ».

Créer, sécuriser et/ou rénover les pistes cyclables : avenues Circulaire, Houzeau etc ..

Entrée 2 Alice :

Proposition 1 : conserver le sens unique existant dans la rue Groeselenberg, maintenir ce sens unique pour l'entrée vers l'ancien site des 2 Alice **et** imposer la sortie de la zone vers l'avenue des Statuaires au nord de « L'Olivier ».

Proposition 2 : instaurer un double sens jusqu'à l'entrée du parking 2 Alice en y installant un rond-point. Maintenir un sens unique de sortie vers l'avenue des Statuaires. Maintenir le reste de la rue Groeselenberg en sens unique vers l'avenue Houzeau en « circulation locale », en espérant que cela sera respecté !

Cerva :

Proposition 1 : Entrée et sortie possible par l'accès existant **mais** autoriser également une sortie vers l'avenue Houzeau. Nous ne pensons pas à une sortie au niveau du n°55 (qui nécessiterait de lourdes expropriations et démolitions) mais une sortie au niveau de l'accès (pompiers ?) de l'Athénée. Nous n'avons jamais constaté que cet accès était utilisé sauf pour sortir les poubelles ou lors des élections. Dans cette hypothèse, les expropriations **éventuelles** seraient beaucoup plus limitées (fonds de jardin). Il faudrait évidemment l'accord de l'Athénée en tenant compte de l'opportunité qui leur est faite d'étendre leur établissement.

Proposition 2 : Sens unique à l'entrée site Cerva et sortie obligatoire par l'avenue Houzeau. Cela aurait pour avantage de soulager très sérieusement la jonction Groeselenberg / Houzeau déjà problématique aujourd'hui.

Voies lentes

L'existence effective de ces chemins de mobilité douce n'est pas garantie.

Il faut pérenniser la présence de ces sentiers permettant la traversée de l'îlot et l'accès aux zones vertes par une expropriation par la Commune des portes de sorties avenue Circulaire, avenue Houzeau et avenue des Statuaires. Nous avons bien entendu que la Commune était disposée à exproprier quelques tronçons mais pas celui qui permettrait d'atteindre le verger à partir de l'avenue Circulaire. Nous ne pouvons pas nous satisfaire de l'attente d'un éventuel dépôt de permis d'urbanisme pour les zones limitrophes qui imposerait la création de ces voies lentes.

C. Proposition en matière d'entretien et de sécurisation des voies lentes et des zones vertes, bois, verger.

L'idée a été évoquée de localiser dans la zone verte centrale, idéalement à proximité du verger, un compost de quartier et une zone de potagers familiaux.

Magnifique occasion de créer un espace de rencontre entre anciens et nouveaux habitants. Certains ont évoqué des craintes quant à la sécurisation des voies et des espaces verts.

Dans ce cadre, un modèle participatif impliquant propriétaires, habitants du quartier soucieux de l'environnement, Commune, Région serait-il une utopie ? Prenons pour exemple ce qui a été réalisé au Carré Tillens et au Keyenbempt. Ce modèle participatif y fonctionne parfaitement. Ce projet pourra être un **élément important du maillage vert** souhaité par la Région. Il permettra en effet de relier l'IRM au chemin de la Source qui longe le domaine du Château Paridaens, classé, pour ensuite par d'autres sentiers atteindre les environs du rond-point Winston Churchill en longeant le parc de l'ambassade de Russie et le parc Brugmann.

Les autorités communales ont maintenant les cartes en mains. Osons espérer qu'un PPAS équilibré en termes de densité, de mobilité et de zones vertes voie le jour.

Vincent Scoriels

LA MOBILITÉ À BRUXELLES : INVENTER LA VILLE DE DEMAIN

Bruxelles aspire à devenir une ville plus agréable à vivre et plus respirable. Evoquer les enjeux de la mobilité dans notre ville ne peut se faire sans partir d'abord de cette prémisse et des conséquences qu'elle a sur la politique de transport, au sens strict, et sur l'aménagement du territoire, qui lui est intimement lié.

Ainsi, faire de l'espace public, dans une ville en voie de densification, un espace de séjour qui prolonge le logement est une revendication qui a fait son chemin pour améliorer la qualité de la vie urbaine. Largement médiatisée grâce aux «picnic the streets», cette idée, qui remonte au moins aux années 1980¹, s'inscrit dans le prolongement des revendications qui s'étaient faites jour, il y a plus de dix ans, autour du réaménagement de la place Flagey. Elle a déjà trouvé diverses concrétisations aux différents coins de la Région, que ce soit à petite (par exemple, le parvis Saint-Antoine à Forest) ou grande échelle (place Cardinal Mercier à Jette).

Mais considérer que, pour libérer l'espace public des voitures, il faut nécessairement compenser les places de stationnement perdues par la création d'un nombre équivalent, voire plus élevé, de places dans de nouveaux parkings est un très mauvais signal dans un contexte où nous devenons de plus en plus "multimodaux". Aujourd'hui en effet, plus de deux tiers des Bruxellois utilisent une combinaison de moyens pour se déplacer, que ce soit à l'intérieur d'un même déplacement ou sur l'ensemble des déplacements réalisés sur une semaine (et, sur ces deux tiers, un peu moins de la moitié sans même que la voiture fasse partie des modes utilisés). Dans les années 1960, on concevait les piétonniers avant tout comme des espaces commerciaux qu'il fallait pouvoir rejoindre exclusivement en voiture, ce qui justifiait la création de parkings². Aujourd'hui, la réduction de la motorisation des ménages est déjà une réalité (35% des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture, soit 3 points de pourcent en plus que dix ans auparavant) et doit devenir un objectif politique majeur pour diminuer la saturation des espaces publics par des voitures en stationnement. Ce qui ne veut pas dire que l'on doive nécessairement se passer, tous et tout le temps, d'automobile mais qu'on soit moins nombreux à en posséder une et que celles qui subsistent soient utilisées par davantage d'utilisateurs. Il faut savoir en

1 Pour un aperçu, voir MORITZ B., 2011, "Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles", *Brussels Studies*, 50, pp. 1-15, www.brusselsstudies.be.

2 Voir FRIEL C., 2013, "Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation", *Métropolitiques*, pp. 1-6, www.metropolitiques.eu

effet que, sur sa durée de vie totale, une voiture est en stationnement en moyenne plus de 95% du temps. L'autopartage entre particuliers, rendue plus facile grâce aux nouvelles technologies, est une pratique collaborative d'avenir³ qui devrait être soutenue par les pouvoirs publics à Bruxelles.

Pour rendre Bruxelles plus respirable, et donc plus agréable, il faudra aussi y réduire la concentration de particules fines et de divers polluants atmosphériques. Il y a deux moyens pour cela : diminuer le nombre de véhicules en circulation en ville et agir sur l'état du parc automobile. En ce qui concerne le premier moyen, on a vu la levée de boucliers qu'a suscitée la perspective de tarifier l'usage de la route que ce soit par un péage urbain ou une taxe au kilomètre. Quant aux mesures qui, comme dans les villes allemandes, par exemple, interdisent dorénavant l'accès aux véhicules les plus polluants, elles tardent à venir à Bruxelles, par crainte notamment de pénaliser les populations plus faibles socio-économiquement. Mais, comme le dit Enrique Penalosa, l'ancien maire de Bogota, une ville prospère n'est pas une ville où même les pauvres sont obligés de rouler en voiture, mais une ville où les riches aussi se déplacent en transports publics et utilisent les modes actifs.

L'enjeu est donc d'augmenter le recours aux modes alternatifs à la voiture, tant pour les déplacements intrabruellois qu'entrants et sortants. Pour ce faire, il faut s'attaquer aux causes qui ont produit les problèmes de mobilité que nous connaissons aujourd'hui, à savoir l'étalement urbain et la dispersion de l'habitat, rendus possibles après guerre par la large diffusion de l'automobile. Les Flamands et les Wallons devront donc recréer de la densité - et pas seulement des parkings de dissuasion - autour des "pôles intermodaux" que seront notamment les gares RER (mais bientôt aussi, par exemple, les arrêts de tram du futur Brabantnet de De Lijn), pour réduire les distances parcourues en voiture et être en mesure de proposer une offre alternative aux usagers. A Bruxelles aussi, le Projet de Plan de développement durable insiste pour que les nouveaux projets urbains se fassent en priorité autour des noeuds de transport d'une ville qui devrait devenir polycentrique. Bref, plus que jamais, politique de mobilité et aménagement du territoire devront s'articuler.

Enfin, il faudra s'assurer que les grands travaux d'infrastructure de transport public (métro nord, etc.), censés améliorer l'offre de moyens alternatifs, ne nous mènent pas à une impasse, tant en termes de délai de réalisation

3 Voir www.autopartage.be

que de financement, par rapport à des solutions moins coûteuses et plus rapides, mais plus radicales, qui donneraient la priorité au transport de surface. Sans oublier qu'augmenter la capacité des espaces de circulation pour la marche (devenu le premier mode de déplacement à Bruxelles) et poursuivre les investissements dans le vélo (en mouvement et en stationnement) devront rester une priorité.

Inventer la ville de demain⁴ : c'est ce à quoi nous invitent les problèmes de mobilité d'aujourd'hui.

M. Hubert

Michel HUBERT est professeur à l'Université Saint-Louis – Bruxelles et directeur de la revue Brussels Studies, où il a publié en septembre 2013, avec K. Lebrun, P. Huynen et F. Dobruszkes, "Note de synthèse BSI. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires", Brussels Studies, 71, 28 p., www.brusselsstudies.be. Il coordonne également les Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, disponibles sur www.bruxellesmobilite.be/observatoire-mobilite

4 Mobil 2040 (www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/mobil2040) est un premier exercice dans ce sens, qu'il faut poursuivre et mettre en débat.



La gourmandise en images Photos d'Uccle en mode gourmet



CONCOURS – APPEL AUX PHOTOGRAPHES

La date de clôture pour la remise des photos (max.6) est le 21 avril.
Le règlement, le formulaire de participation, les instructions pour l'envoi des photos sont sur le site www.acqu.be

PERSPECTIVES D'AVENIR EN MATIÈRE DE MOBILITÉ À UCCLE.

LE POINT DE VUE DU BOURGMESTRE - LES RÉACTIONS D'HABITANTS

Dans l'émission « sans détours » retransmise sur Télé-Bruxelles en date du 20 janvier 2014 (*), Monsieur Armand De Decker, Bourgmestre d'Uccle, a notamment exprimé ses priorités au sujet de la politique en matière de mobilité à Uccle. Nous en reprenons ici les grands axes en ajoutant nos réactions (en italiques).

A- Tout d'abord, en matière de transports en commun :

1- Il regretta qu'il n'y ait pas déjà le métro à Uccle en prolongation de l'axe Nord(Schaerbeek)/Sud (Albert).

Nous rappelons que le métro jusqu'Albert n'est attendu qu'au début des années 2020, moyennant d'importantes ruptures de charge pour tous les Ucclois (adieu aux trams 4 et 51 en direct jusqu'au Midi et plus loin). Quant à un métro ailleurs dans Uccle, outre les questions de son opportunité, de sa destination et son financement, une mise en oeuvre ne doit pas être prévue avant 2030. En attendant et pour autant qu'on imagine que cette hypothèse va résoudre les problèmes de mobilité pour tous les Ucclois, on fait quoi, Monsieur le Bourgmestre ?

2- Il regretta le terminus « STIB » au rond-point Winston Churchill, le jugeant trop dangereux. Et devant l'inertie de la STIB, il continua:

« la STIB s'en fout.. Ça fait maintenant quatre ans que nous dénonçons la situation à la STIB. Comme ils ne bougent pas, j'ai assigné en tant que Bourgmestre, responsable de la sécurité publique, la STIB et la Région pour que cette situation bouge. Le procès est en cours au Conseil d'Etat. Il faut absolument que la STIB et sa Ministre de tutelle, Madame Grouwels, comprennent qu'ils sont potentiellement responsables d'un accident qui peut être mortel à chaque instant. Touchons du bois, jusqu'à présent il n'y a pas eu d'accident grave. Mais c'est scandaleux de traiter les usagers faibles de cette manière. C'est un mépris absolu pour le citoyen ».

Nous partageons largement son point de vue. Une prolongation du tram 7 jusqu'Albert ou jusqu'au Midi serait la solution idéale pour tous les usagers.

B- En matière de trafic automobile :

Il mit simplement l'accent sur le trafic trop intense de la chaussée de Waterloo : « Refouler la voiture sur la chaussée de Waterloo, c'est ça que la STIB essaye de faire ici. C'est scandaleux, la chaussée de Waterloo est dans une situation terrible de « sur-traffic » ».

Le Bourgmestre fait sans doute référence au projet de la STIB de sens unique partiel à la rue du Ham pour améliorer le sort du tram 92 à cet endroit. Mais les usagers du tram 92, Monsieur le Bourgmestre, doivent-ils rester englués dans le « sur-traffic » de la rue du Ham ?

C- Enfin, en matière de mobilité douce, il lança :

« Il faut faciliter la mobilité douce. Les pistes cyclables, on va en construire des kilomètres et des kilomètres, comme je l'ai promis, pour pouvoir rejoindre à bicyclette le Kawberg à la Forêt de Soignes. On encourage la mobilité douce.... »

Il est difficile de vous croire, Monsieur le Bourgmestre, car, depuis la mise en oeuvre du Plan Communal de mobilité en 2006, sous votre autorité, combien de kilomètres d'itinéraires cyclables communaux (ICC) ont été mis en place à Uccle?

Et s'il s'agit pour vous de voir le vélo seulement comme un moyen de délasserment utilisé le dimanche pour une jolie promenade en reliant les coins verts de notre commune, nous pensons que vous n'avez pas bien compris la place que peut prendre le vélo - même à Uccle - dans une alternative crédible de déplacements, aussi les jours de semaine.

Votre manque de conviction en la matière et votre absence de vision d'avenir découragent bon nombre d'Ucclois à se déplacer à vélo et les condamnent à faire des choix moins « durables ».



Des itinéraires cyclables régionaux : une urgence dans les quartiers densément peuplés à Uccle. (à l'angle Poussins/Alseberg : accident mortel – un cycliste heurté par un tram.).

Télé-Bruxelles s'intéressa ensuite au quartier Calevoet / Bourdon, en construction.
QU'EN EST-IL DE LA MOBILITÉ DANS CES QUARTIERS, À HAUTE DENSIFICATION URBAINE ?, DEMANDA LE JOURNALISTE.

« C'est un nouveau quartier de la Commune qui est en construction », a répondu Monsieur De Decker.

« C'est une vraie révolution qui se passe là. C'est un quartier qui commence à vivre où on a construit des logements sociaux, des logements moyens et des logements supérieurs ».

Et d'ajouter : « il est vrai que le problème principal à Uccle, c'est le problème de la mobilité par rapport à la construction de logements. C'est vrai, il va y avoir des centaines d'habitants en plus On peut comprendre l'inquiétude a priori des gens qui se disent : les choses vont changer, on va densifier davantage, donc des problèmes de circulation ».

Comme on a pu l'entendre, pas un mot de la part de Monsieur le Bourgmestre sur les solutions à apporter pour remédier au trafic automobile qui va encore fortement augmenter dans ce périmètre, et donc aux alentours. C'est normal puisqu'aucune étude d'incidence sérieuse n'a été effectuée...

Pour les habitants, ce sera, à n'en pas douter, une véritable catastrophe sur le plan de la « mobilité » Car le seul moyen de permettre l'écoulement des voitures dans Uccle sera, on le pressent, l'utilisation des petites rues résidentielles comme voies de délestage des grands axes. N'oublions pas qu'il est prévu plus de 3.000 habitants nouveaux dans ces quartiers... Les constructions ont commencé à différents endroits. Et ce ne sont ni le RER en 2020, ni un hypothétique métro en 2030 qui répondront à des besoins qui existent déjà aujourd'hui, Monsieur le Bourgmestre. La politique, n'est-ce pas aussi anticiper et prévoir ?

Lors d'une réunion le 20 janvier 2014 avec l'Echevin de la mobilité Monsieur Jonathan Biermann, dans le cadre d'un projet de réaménagement d'une partie du quartier Oxy 15 contigu à Calevoet / Bourdon, en matière de « mobilité durable », ce dernier sembla aussi vouloir utiliser les petites rues de ce quartier résidentiel comme des « rues de délestage » des grands axes.

Devons-nous nous résoudre à subir en silence les nuisances d'un trafic excessif ?

*La commune d'Uccle ne met pas en application, au travers de ses compétences, les priorités de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de politique de mobilité durable définie par le Plan Iris 2, qui vise la diminution de 20% du trafic automobile, qui veut rendre les **rues et quartiers de la capitale plus vivables**, en **réduisant le trafic de transit**, en augmentant l'utilisation du **vélo**, en multipliant les espaces pour les **piétons**, et en rendant le **transport public** le plus agréable possible. Uccle est même en contradiction avec son propre Plan Communal de Mobilité, déjà reconnu comme peu volontariste en la matière.*

Car, ne l'oublions pas, la voiture met en danger la vie des citoyens...** Les études le démontrent régulièrement : les nuisances « voiture » tuent - Pollution de l'air par les particules fines hautement cancérigènes - Pollution par le bruit, le stress - Augmentation de l'asthme chez les enfants ... Augmentation de l'insécurité pour les piétons et les cyclistes, mais aussi **destruction du tissu social...

Dans plusieurs quartiers, les habitants se battent pour que la politique en vigueur à Uccle change :

- *parce que ses petites rues sont déjà considérées comme des voies de délestage et qu'elles deviennent vraiment dangereuses : les nombreux carrefours deviennent le théâtre d'accidents graves, voire tragiques ; le sentiment d'insécurité est réel au point que les habitants n'osent plus laisser leurs enfants - même grands - se rendre seuls à l'école ou au collège ;*



Dans le quartier Oxy 15 Carrefour Fauvette/Klipveld et carrefour Fauvette/Vanderaey

- *parce qu'elle provoque des incivilités à tout moment :*
 - les sens interdits, les limitations de vitesse (qui ne sont que trop rarement renforcées par des obstacles physiques) ne sont pas respectés,
 - des camions hors gabarits empruntent les rues en principe interdites au plus de 3.5 tonnes,
 - les voitures n'hésitent pas à rouler sur les trottoirs (ou à s'y parquer).

Tout le monde le constate et les photos en témoignent : un trafic automobile excessif dans nos quartiers à forte densité de population met en danger les habitants, les piétons, les personnes à mobilité réduite, les enfants, les personnes âgées .

De plus en plus de citoyens se demandent - comme vous, Monsieur le Bourgmestre à propos du rond-point Churchill - « s'il n'est pas scandaleux de traiter les usagers faibles de cette manière et si ce n'est pas un mépris absolu pour le citoyen ». Mais dans ce cas, c'est à vous que nous adressons cette réplique.

(*) voir le site <http://telebruxelles.net/portail/emissions/magazines-a-voir-en-ligne/sans-detours/29601-20012014-armand-de-decker>

Christian Verstraete - Xavier Retailleau
asbl « OXY 15 Mon quartier, ma vie »

Alain Thirion
Comité de quartier « Vallée du Linkebeek »



Rue du Coq, des voitures non respectueuses des sens interdits



Dans le haut de la rue du Château d'Eau, un accident dû à un excès de vitesse.... Une maman blessée...



Virage dangereux de la rue du château d'Eau : des camions peu respectueux des panneaux « interdit au + de 3.5t »



Pourquoi se gêner ?

Pour rappel, nous réservons la plume à ses membres, à tour de rôle. L'objectif est d'offrir aux différents quartiers uclois une visibilité supplémentaire et de faire connaître à tous les Uclois la portée de leur action. Après vous avoir présenté le comité de quartier Vallée du Linkebeek (Lettre 75), le comité voisin Calevoet – Bourdon (Lettre 76), le comité Vivier d'Oie – Place St Job (Lettre 78), voici le tour d'un comité membre qui se préoccupe des risques d'inondations dans les 3 vallées ucloises ; il n'est donc pas géographiquement délimité. C'est son fondateur qui le présente.

Focus sur quartiers...



« *Ucclé n'est pas un long fleuve tranquille* » : quel étrange adage... Certains d'entre nous pourront faire l'analogie avec le film d'Etienne Chatiliez, sorti dans le courant des années 80, où la famille *Groseille* croise le destin des *Le Quesnoy* dans un cocasse chassé-croisé.

Pourtant le 23 août 2011 rien ne fut comique dans les vallées ucloises : ce matin-là un violent orage démontra que nous allions payer un très lourd tribut à l'incohérence de l'aménagement du territoire de notre Commune depuis des décennies. Des trombes d'eau déferlèrent des coteaux du Geleytsbeek, de

l'Ukkelbeek et du Linkebeek (alias le Verrewinkelbeek) pour semer en quelques minutes la désolation dans des centaines de foyers situés en aval. Sur le moment, nos autorités qualifièrent les circonstances « d'exceptionnelles » alors que les riverains touchés par ces inondations à répétition ne trouvaient d'exceptionnel que leur sentiment d'être laissés une nouvelle fois à l'abandon face à la violence des éléments et au déni des responsabilités...

C'est sur cette douloureuse réalité qu'est née l'association « *Ucclé n'est Pas un long Fleuve Tranquille* » (en abrégé *U.P.F.T.*).



Le 20 mai 2012, les pieds dans l'eau, si pas plus ...

Focus sur quartiers...

Quelques semaines plus tard, notre première action fut de signifier à nos édiles communaux que la colère grondait dans les vallées ucloises sinistrées, et que nous voulions voir nos responsables mettre en priorité absolue ce dossier. Ce jour là, des citoyens en colère ont défilé dans les rues animées par la traditionnelle foire aux bestiaux, en brandissant symboliquement seaux, torchons, raclettes et autres slogans railleurs, alors que le monde politique défilait ... Ce fut l'une des formules irrévérencieuses écrite sur l'un de nos calicots qui fut choisie comme dénomination de ce collectif naissant. Ce choix incarnait à la fois l'importance du dossier à résoudre et la nonchalance désolante avec laquelle on avait historiquement géré cette problématique.

UPFT a pris une place remarquable dans les débats sur les dossiers hydrologiques ouverts à Uccle ; que ce soit, par exemple, par une interpellation citoyenne lors d'une séance du Conseil communal, ou à l'occasion de séances de la Commission de Concertation où nous avons porté nos griefs et arguments. Notre prise de parole a été ferme et peu encline à se satisfaire de réponses évasives et lénifiantes. Non pas qu'être conciliant puisse nous indisposer, mais parce que notre association demandait avec force qu'il soit reconnu au préalable :

- Que les habitants des vallées ucloises n'étaient pas responsables des dégâts subits juste parce qu'ils avaient fait un choix personnel d'habiter dans une zone sensible ;
- Que des erreurs historiques lourdes de conséquences avaient été



Le 17 septembre 2011, à la Foire de St Job, des habitants font savoir aux autorités communales qu'ils ont perdu confiance ; pourvu qu'elle revienne !

commises et qu'elles engageaient les mandataires actuels à rectifier les approches habituelles fournies en termes de résolution des problèmes constatés ;

- Qu'il fallait écouter et prendre en considération les avis émis par les citoyens et associations qui connaissaient le dossier de par leur expérience du terrain. Nous prônions, à cet égard, d'entendre les mises en garde et recommandations émises de longue date par l'ACQU.
- Que la résolution structurelle de la problématique des inondations était un dossier prioritaire à Uccle et que, par conséquent, une réflexion globale sur la manière d'aménagement du territoire uclois soit mise au débat.

Tout cela a-t-il été rencontré ? Pas encore assez ; mais des avancées ont été perçues. Citons la modification du PPAS n° 55 St Job / Benaerts votée lors du conseil communal du 29 novembre 2012 et dont l'extrait suivant indique clairement une évolution sensible des mentalités :

« *Considérant que le quartier subit d'importantes inondations dues à des orages dont le caractère, jusqu'à peu qualifié d'exceptionnel, devient récurrent, et dont l'intensité de la violence a tendance à augmenter...*

... et que ses habitants subissent ces inondations... » (soulignements ajoutés)

« **Uccle n'est Pas un long Fleuve Tranquille** » pense que notre travail incessant pour la reconnaissance des enjeux liés aux problèmes des inondations à répétition à Uccle a participé à la prise de conscience incontestable, formelle et officielle, indiquée par l'extrait ci-dessus.

Lors de la même séance, la construction d'un « bassin d'orage » sur le terrain situé entre la rue Jean Benaets et la chaussée de Saint Job fut votée à l'unanimité. Force est de reconnaître qu'ici encore la Commune prenait une bonne décision.

Approuvons aussi le projet de création de noues le long de la chaussée de St Job.

Focus sur quartiers...

Et au moment où nous écrivons, signalons le projet de construction d'un énorme collecteur – réservoir sous le bas des avenues De Fré et Brugmann, la rue de Stalle et le square des Héros. La Commune commence donc à diversifier et à «localiser» les stratégies pour rejoindre ce principe fondamental selon lequel *les eaux pluviales doivent être retenues et valorisées là où elles tombent plutôt que de les évacuer loin en aval avec des conséquences répétitives catastrophiques.*

Si l'on se réjouit de ces avancées, nous savons aussi que les « Ucclois inondables » n'ont que peu de raisons d'être rassurés sur leur sort, et qu'un énorme travail sur le terrain et dans le changement des mentalités reste à réaliser.

Chacun, individuellement, devra prendre ses responsabilités pour limiter son impact personnel sur l'environnement et son apport

d'eau dans les vallées uccloises lors des orages dévastateurs.

Cela ne se réalisera qu'avec une volonté politique assumée et obstinée de réaliser des approches novatrices.

A cette condition, les travaux de type engineering annoncés pour tenter de juguler les inondations pourront aider à la résolution de cette problématique. Il est surtout devenu impératif de repenser fondamentalement l'analyse des demandes de permis de bâtir ou de lotir en mettant au tout premier plan l'intérêt commun et la sécurité des biens et des habitants menacés d'inondations.

UPFT reste donc nécessaire et mobilisé.

En avril 2013, « **Uccle n'est Pas un long Fleuve Tranquille** » a rejoint l'Association de Comités de Quartier Ucclois. C'est un fait important qui s'inscrit dans une évolution logique et liée à la qualité historique de l'engagement de l'ACQU qui, de longue date, a créé un maillage associatif dynamique à Uccle.

La légitimité des différents comités de quartier appelle naturellement notre adhésion à ce formidable élan pour une citoyenneté participative.

Le *plaidoyer pour une ville « eau admise »* publié dans la *Lettre aux habitants* n°74 a achevé de nous convaincre de rejoindre l'ACQU puisque ce dossier remarquable définit les causes du problème et surtout propose bon nombre de solutions structurelles appelées de nos vœux.

UPFT se réjouit qu'un document d'une telle qualité existe et gage qu'il devra éclairer chacune des futures prises de décision de nos responsables communaux. Nous n'aurons de cesse que de nous y référer tout au long de nos prochaines interventions.

UPFT relaye et approuve l'appel lancé lors de la dernière assemblée générale de l'ACQU, demandant de regrouper les positions locales pour revendiquer collectivement un aménagement du territoire créatif et novateur ayant comme seule priorité la qualité de la vie dans notre Commune.

Si cet article vous a donné envie de soutenir ce challenge, rejoignez-nous ! Nous avons besoin de vous pour construire les fondations citoyennes et pugnaces nécessaires à la mutation en profondeur des logiques navrantes qui ont fait d'Uccle, sous les orages, un long fleuve tranquille...

Bertrand CHARLIER

Contact : 317 chaussée de Saint Job
Charlier.bertrand@skynet.be
Tél. 02 374 90 27



Le 17 septembre 2011, à la Foire de St Job Bertrand Charlier est en 1ère ligne !

L'Association de Comités de Quartier Ucclois

Les Comités membres effectifs

Andrimont

Georges COPINSCHI, av. d'Andrimont 43
tél. : 02.375.12.87

Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

Pierre ROCMANS, ch. de Waterloo 1325 C
tél. : 02.374.09.41

Bosveldweg asbl

Francis ROGER FRANCE, av. Brunard 11
tél. : 02.375.05.41

Calevoet - Bourdon

Didier GOSSET, Dieweg, 20
GSM : 0475.96.13.57 – info@calevoet.org
www.calevoet.org

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62

Fond'Roy asbl

Kathleen STAQUET, av. Fond'Roy 41
GSM : 0477.35.86.86

Gracq

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28
tél. : 02.345.62.92 – www.gracq.org

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73

www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,
av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61
www.longchamp-messidor.be

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,
chemin de la Truite, 31
02.332.23.99 et 0498.540.560
j.hirschbuhler@gmail.com

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis 20
tél./fax : 02.376.61.71
yvettelahaut@yahoo.fr

Parc Brugmann

Pierre DOR, av. Château de Walzin 6/1
tél. : 02.343.39.88

Parc Raspail

Bernard ROISIN, rue Victor Allard 31
tél. : 02.534.77.89

Plateau Engeland-Puits

Luc VAN DE WIELE, chemin du Puits 77
tél. : 02.374.81.04

www.plateauengeland.be

Protection et avenir d'Avijl

Catherine TOUSSAINT,
rue Montagne de St Job, 139
tél. : 02.374.02.60 – www.avijl.org

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, ch. de Waterloo 852
tél. (B) : 02.373.57.01

stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

Denys RYELANDT, av. du Maréchal 20A
tél. (P) : 02.374.97.03

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU, rue du Château
d'Eau 97 – tél./fax : 02.374.32.95
www.oxy15.be

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Geleytsbeek 29
Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51
www.kauwberg.be

Homborch / Tilleuls / Alisiers / Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21
tél. : 02.375.55.780

Uccle n'est pas un long fleuve tranquille (UPFT)

Bertrand CHARLIER, ch. St Job 317
tél. : 02.374.90.27

Vallée du Linkebek

Henri VERLAET, Moensberg 31
tél. : 02.374.13.53

www.valleedulinkebek.be

Vivier d'Oie – Place St Job

Juan Gonzalez, av. Prince de Ligne 149
tél. : 02.375.96.24

PERSONNES DE CONTACT

Geleytsbeek

Bernard JOURET, av. de la Chênaie 79C
tél. : 02.375.28.48

Dodonée

Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25/5
tél. : 02.344.41.51

Uccle-Centre

Jean-Marie PIERRARD, rue R. Scott 9
tél. : 02.376.77.43

Fort Jaco

Jacqueline MILLER, av. du Feuillage 50
tél. : 02.374.40.76

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273
tél. (P) : 02.332.22.23
tél. (B) : 02.211.78.53

Échevinage

Michel DEVRIESE, av. De Fré 29
tél. : 02.374.85.80

Observatoire

Eric de BECO, av. de l'Observatoire, 39
02.374.27.44

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président

Bernard JOURET – av. de la Chênaie 79c
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A
tél. (B) : 02.375.78.84 – tél. (P) : 02 374.97.03
d.ryelandt@gmail.com

Trésorier

Xavier RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29

tél. & fax : 02.374.60.34
GSM (préféré) : 0472.719 790 – cepvdqa@skynet.be

Michel DEVRIESE – av. De Fré 29

tél. : 02. 374.85.80 – michel.devriese@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67

tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

François GLORIE – av. de Floréal 35

tél. : 02.344.48.88 – info@francoisglorie.be

Pierre GOBLET – rue Edouard Michiels 13

tél. : 02.376.57.02 – pierregoblet@skynet.be

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69

tél. : 02.375.06.29 – leseul.hendrix@belgacom.net

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10

GSM : 0498.56 00 12

(B) : b.maldague@credit-agricole.be

Alain THIRION – rue de Linkebek 39 A

tél. : 02.376.11.49 – athirion58@gmail.com

Catherine TOUSSAINT – Montagne de St Job 139

tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367

tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

Chargé de mission :

Florence VANDEN EEDE

florence.acqu@gmail.com

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

N° de compte de l'ACQU :

BE 61 3100 7343 1817

La « Lettre aux Habitants » peut être consultée sur
le site internet de l'ACQU : www.acqu.be

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : acqu.asbl@gmail.com

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec le
soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et
de la Région de Bruxelles-Capitale.



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES



RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE



BRUXELLES ENVIRONNEMENT
-IBGE-