



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° 56 avril – mai – juin 2008

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl – Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle
www.acqu.be

Sommaire

- Éditorial 2.
- La mobilité à Uccle – Spécificités uccloises 3.
- Quel réseau de transports en commun pour Uccle ? 8.
- La rue et l'enfant 11.
- L'aménagement des arrêts de trams et d'un terminus avenue W. Churchill – place Vanderkindere 13.
- A propos des trams 55, 51 et 23 14.
- Participez à l'enquête publique concernant le projet de plan régional contre les inondations ou « plan pluie » 16.
- La propreté publique à Uccle + Commentaires 18.
- Le développement durable : on en parle à Uccle...
AGENDA IRIS 21 20.
- Courrier des lecteurs 21.
- Nous avons lu pour vous 22.
- Dernière minute 23.

Éditorial

Mesdames, Messieurs,
chers amis,

Vous avez été nombreux à répondre positivement à notre appel à l'aide de la Lettre précédente. Quinze personnes ont en effet pris personnellement contact avec moi pour aider l'ACQU à distribuer notre « Lettre aux habitants » dans leur quartier. Plusieurs d'entre elles souhaitent même s'impliquer dans les groupes de travail et de réflexion de l'ACQU sur les thèmes de la mobilité, de l'urbanisme et de l'environnement.

Je tiens à les remercier chaleureusement pour leur initiative qui représente une aide précieuse à la promotion des idées et des valeurs que nous défendons. Nous profitons de l'occasion pour remercier aussi tous ceux qui distribuent consciencieusement notre Lettre depuis de nombreuses années et qui assurent ainsi la promotion et le développement de notre organisation.

Rappelons que cet imposant travail se réalise une fois par trimestre et qu'il concerne près de 56 caisses de 150 exemplaires ! (1.500 exemplaires sont par ailleurs envoyés par la Poste à nos nombreux abonnés, ainsi, notamment, qu'à un panel de personnalités politiques de notre commune, de la région, des niveaux fédéral et même européen, soit plus de 215 personnes).

Comme nous l'avions signalé dans l'éditorial précédent, le contenu de notre Lettre n°56 est principalement axé sur la mobilité. Il en sera de même dans le prochain numéro qui développera plus spécifiquement le thème de la mobilité dans le contexte géographique et social des écoles.

Le Conseil d'administration de l'ACQU a ainsi la volonté de comprendre les différentes dimensions et la complexité des problèmes que pose la mobilité. Comme nous le rappelons régulièrement, la congestion des modes de transport — et, particulièrement, celui de l'automobile — représente à nos yeux une situation inquiétante étant donné ses impacts négatifs sur la qualité de vie dans notre ville (principalement, sur la vie sociale et la santé de ses habitants) et les coûts économiques qu'elle engendre.

Notre ambition, encouragée par un groupe de travail dynamique, est de constituer sur les multiples facettes de la mobilité un ensemble de dossiers qui permette aux citoyens et à nos membres de comprendre le véritable enjeu civilisationnel qui nous interpelle.

Nous remercions particulièrement tous les acteurs de l'ACQU, qui s'impliquent avec enthousiasme et lucidité dans notre projet, et aussi tous ceux qui nous écrivent pour nous faire part de leurs réflexions et positions sur les différents thèmes de la mobilité.

Nous avons reçu depuis quelques mois un nombre considérable de lettres d'habitants qui regrettent amèrement les nombreux dysfonctionnements de notre urbanité et, notamment, les nombreuses ruptures de charge et les problèmes de fréquence des trams et bus de la STIB. Il nous est matériellement impossible de les publier. Mais sachez, chers lecteurs, que vos remarques et suggestions sont analysées soigneusement par le groupe de travail « Mobilité ».

C'est, forts de toutes les réflexions, analyses et dossiers que nous participerons au dialogue avec nos autorités politiques communales et bruxelloises, ainsi qu'avec les autorités de la STIB.

Précisons, si besoin est, que nous nous battons contre les multiples facettes de la déshumanisation de notre société. Nous voulons un réel projet de ville qui privilégie l'humain et son cortège de valeurs au service de TOUS les hommes.

Un tel objectif implique une remise en cause fondamentale des dérives économiques et politiques qui confondent le jeu et l'enjeu. Le système démocratique exige de nouvelles ambitions, notamment éthiques, et beaucoup de courage de la part des décideurs.

Bernard JOURET
Président

La mobilité à Uccle

Spécificités uccloises

Introduction

L'objectif du présent article est de dresser un état des lieux de la situation telle qu'elle se présente dans notre Commune en ne relevant que ce qui est particulier à Uccle. Uccle possède certaines caractéristiques qui font que le problème de la mobilité ne s'y présente pas comme dans les 18 autres communes de la Région de Bruxelles – Capitale (R.B.C.)

L'objectif n'est donc pas de présenter des solutions : ce serait présomptueux et ridicule ; de multiples éléments qui peuvent ou doivent entrer en ligne de compte nous échappent. Notre souci n'est pas non plus de critiquer la situation présente : cela n'aurait guère de sens ; c'est l'avenir qui importe. Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'aider à voir ce qui existe sur le terrain pour penser le futur.

C'est pourquoi nous avons souhaité faire précéder ce dossier "**Spécial mobilité à Uccle**" d'une carte d'identité de la commune. Les éléments qui y figurent sont connus de la plupart de nos lecteurs, mais il s'agit d'un rappel nécessaire pour bien intégrer les enjeux et les priorités en ce qui concerne le modèle de ville que nous souhaiterions pour notre commune. Nombre d'entre eux proviennent du rapport établi en 2005 par le bureau TRITEL, lequel avait été chargé d'assister la commune dans l'élaboration de son plan de mobilité.

Uccle dispose, depuis juin 2006, de son plan communal de mobilité

L'élaboration d'un plan communal de mobilité à

Uccle (P.C.M.U.) est du ressort de l'autorité communale, laquelle a d'ailleurs adopté un tel plan le 29 juin 2006. Ceci n'empêche pas que nous puissions avoir une opinion sur l'orientation que l'autorité communale entend donner aux multiples problèmes de circulation. Nous devons même en avoir une. Ce n'est toutefois pas notre propos ici.

Bien qu'un tel plan ait déjà été voté, la radioscopie de ce qui existe présente toujours un intérêt évident pour que le citoyen puisse comprendre les enjeux en la matière et prendre part ensuite aux discussions et aux décisions en termes de choix de ville. Les articles qui vont suivre, dans le présent numéro et dans le ou les numéro(s) suivant(s), et qui portent sur des aspects plus précis du problème, doivent se comprendre au départ d'une situation de fait. En outre, le P.C.M.U. n'énonce que des orientations et n'est pas un point final. Sa mise en application nécessitera des adaptations, des choix, une « politique ». Il y aura nécessairement et constamment en filigrane telle ou telle orientation à privilégier. Un des choix - le principal peut-être ? - sera de déterminer jusqu'à quel point les considérations économiques doivent l'emporter sur les souhaits écologiques, ou au contraire si l'aspect environnemental et convivial est plus important que la fonction économique. La tendance naturelle d'une association comme la nôtre est de privilégier la convivialité, mais nous sommes bien conscients que nous ne vivons pas que d'eau claire.

Bien des questions encore en suspens

Le plan communal de mobilité est un document technique, qui propose à la fois un état des lieux, un diagnostic quant à certains problèmes de mobilité et une série de pistes qui pourraient être suivies pour répondre, de manière intégrée et cohérente, au défi de la mobilité. L'application pratique de ces solutions dépend cependant de choix, de décisions politiques et d'interactions avec d'autres niveaux de pouvoirs. C'est aussi du comportement de chacun et de la responsabilité individuelle que dépendra l'application efficace d'un tel plan... Bref, le problème est infiniment plus complexe que ce que cet énoncé un peu simple donne à penser. Comment, par exemple, ignorer l'impact financier d'un choix ? Nous ne vivons plus dans les « golden sixties ». Et comment ne pas avoir égard au long terme lorsqu'on effectue des choix dans une matière aussi importante ? Concrètement, faut-il œuvrer pour réduire le trafic automobile à la source ou vaut-il mieux s'accommoder d'un trafic jugé excessif, mais en en réduisant les nuisances ? Faut-il opter pour une solution structurelle ou pour des palliatifs ? Peut-être la solution consiste-t-elle – comme bien souvent – à concilier ce qui peut l'être, à ne pas être dogmatique, mais à condition d'avoir une politique voulue et qui s'inscrit dans le long terme, et non pas de « laisser faire ».

Le choix entre le métro à Uccle ou le développement et l'amélioration sensible des transports en commun en surface est l'exemple type d'un choix

politique. Il s'agit d'un vaste débat dans le cadre duquel il faut tenir compte de la faisabilité de chaque branche de l'option, de ses coûts, des répercussions sociales de la construction d'une ligne de métro, de sa rentabilité, en étant conscient de la faible densité de la population ... tout en n'oubliant pas que l'absence d'un métro peut aussi avoir un coût ...

Autre choix politique : il existe – que l'on soit pour ou contre – une hiérarchie entre les différentes voiries. Certaines artères sont considérées comme principales ou inter-quartiers, tandis que d'autres sont secondaires ou propres à un quartier. Ces dernières ne sont pas destinées, en principe, à recevoir le trafic de transit. Toutefois, la politique actuelle d'Uccle ne tend pas à éliminer entièrement ce trafic dans les zones résidentielles : ce choix répond, d'une part, à un souci d'équité (chacun doit contribuer à supporter une part des



« Ces deux photos montrent, respectivement dans l'avenue de Floréal et rue du Framboisier, la prise de possession des trottoirs par les voitures, un fait qui se banalise peu à peu (comme ailleurs). Va-t-on bientôt remédier à ce mal ? Lequel gêne les piétons, est en partie responsable du nombre excessif de voitures dans la ville, et dégrade progressivement les trottoirs... »



nuisances) et, d'autre part et de manière plus pragmatique, l'objectif est de ne pas saturer davantage les grands axes aussi longtemps que les transports en commun ne seront pas plus performants.

« Carte d'identité » d'Uccle- la-Mobile

1^{ère} caractéristique : commune étendue, peu peuplée mais très motorisée

Si Uccle est la 2^{ème} commune de la Région de Bruxelles - Capitale (R.B.C.) par la superficie (22,9 km² sur 162, soit un gros 14% de l'ensemble), sa densité de population est faible (près de 77.000 habitants sur 1.033.000 environ, soit un peu plus de 7% de l'ensemble). Elle est située dans la 2^{ème} couronne de la R.B.C. ; elle comporte une grande diversité de quartiers et de densités de population.

Certaines zones sont caractérisées par d'importantes superficies boisées et d'espaces verts, alors que des secteurs situés au contact de Forest et d'Ixelles sont beaucoup plus densément bâtis et urbanisés.

Le taux de motorisation (nombre de véhicules immatriculés par personnes en âge de conduire) y est très élevé : en 2004, il y avait 74,6 voitures pour 100 Ucclois, alors que la moyenne bruxelloise était de 58,8.

Il faut encore préciser que, selon une enquête remontant à 2001, près de 27% des logements ucclois étaient dépourvus de voiture, 50% en possédaient une, près de 21% en avaient deux ou plus, 3% des personnes interrogées n'ayant pas répondu.

2^{ème} caractéristique : grand nombre d'établissements scolaires et autres services publics

S'il n'y a guère de grosses entreprises installées à Uccle, on y compte en revanche le nombre impressionnant de 50

établissements scolaires. Ces établissements sont fréquentés par 36.000 élèves, dont près de 60% habitent en dehors de la commune. Cette situation explique l'énorme accroissement de la circulation automobile, les jours d'école, en provenance donc surtout d'une commune voisine. Toutes les études (notamment « ETRE MOBILE », par B. Montulet, M. Hubert et P. Huynen, FUSL, 2007) révèlent que la toute grande majorité des enfants, non seulement en maternelle, mais encore en primaire, sont amenés et repris en voiture. Certaines écoles (surtout l'Ecole Européenne d'Uccle, qui compte 2.400 élèves et, dans une moindre mesure, le Lycée Français, qui compte 2.100 élèves) organisent un ramassage scolaire, ce qui diminue grandement les transports individuels en voiture, mais nécessite néanmoins beaucoup de bus (42 pour l'E.E. et 16 pour le L.F.). Par contre, il faut relever que

trois quarts des quelque 5.000 élèves et professeurs de l'Institut de Promotion Sociale de la Communauté française à Uccle utilisent les transports en commun, alors que le site n'est pas si bien desservi...

La prise en compte de la distribution des écoles sur le territoire de la commune, ainsi que l'importante population d'étudiants qu'elles drainent, justifient d'autant plus l'urgence d'établir des plans de déplacements scolaires. Les abords des écoles constituent aujourd'hui des points noirs en termes de mobilité, de pollution et d'insécurité routière pour les enfants.

Outre les écoles, Uccle compte encore un nombre très important de services publics : clubs de sports, hôpitaux, crèches, parcs et espaces verts, équipements socio-culturels, etc... Cet état de fait engendre évidemment des déplacements, qui se font essentiellement en voiture.



« Cette photo illustre bien la file de voitures entrant chaque matin à Uccle par la rue de Stalle. Et ce n'est qu'une des dix entrées les plus importantes de voitures dans notre commune ! »



« La sécurisation des abords des écoles, grâce à une surveillance et une assistance pour la traversée des carrefours et des chaussées est une initiative heureuse qui devrait réduire les dramatiques accidents et permettre à plus de jeunes de se rendre à pied et par leurs propres moyens à l'école. »

3^{ème} caractéristique : un important trafic de transit

Si toutes les communes de l'agglomération bruxelloise connaissent un trafic de transit, Uccle l'expérimente de manière particulièrement aiguë puisqu'on évalue à 75.000 le nombre de voitures qui entrent par Uccle dans la R.B.C., chaque jour ouvrable. Constat banal, mais qui doit être souligné pour élaborer un plan de mobilité. Toutefois, il faut encore ajouter les déplacements automobiles des résidents ucclois, que les enquêtes considèrent comme importants.

Inutile de préciser les principales voies de pénétration, avec pour chacune d'entre elles le nombre de véhicules, si ce n'est que le Bois de la Cambre crée, pour Uccle, un obstacle non négligeable : chaque jour ouvrable, 26.000 voitures le traversent et ses rares accès sont très saturés, de même que la

chaussée de Waterloo et la chaussée de La Hulpe.

Les autres principaux lieux de congestion sont :

- Uccle-Centre, avec la rue de Stalle, la chée d'Alseberg, les avenues Brugmann, Wolvendael, De Fré ;
- le carrefour Dieweg, les avenues Wolvendael et Carsoel ;
- la plaine du Bourdon avec la chaussée de Drogenbos, la chaussée d'Alseberg, la rue du Bourdon.

4^{ème} caractéristique : des transports en commun insuffisants

La plupart des observateurs et des usagers s'accordent pour dire que, sauf sur certains tronçons, le réseau de transports en commun qui dessert Uccle est peu performant. Certains quartiers sont oubliés, plusieurs correspondances sont nécessaires pour

rejoindre la destination souhaitée, les bus, ainsi que bon nombre de trams, sont englués dans le trafic aux heures de pointe. Ces éléments allongent considérablement le temps de trajet et rendent les transports en commun peu attrayants.

La desserte d'Uccle en transports publics s'effectue par 7 lignes de trams et 6 lignes de bus qui vont vers le centre ville, selon donc une orientation sud – nord, et assez peu d'est en ouest.

On ne compte que 2 axes équipés de sites propres (avenue Churchill, rue de Stalle – avenue Brugmann).

Le R.E.R. commence à prendre forme, mais il est encore loin d'être pleinement opérationnel. Ce réseau ferroviaire est une chance à saisir, tant pour les Ucclois que pour les navetteurs, mais il implique la création de parkings de dissuasion, ainsi que de haltes.

Par contre, Uccle se caractérise par une absence de métro. D'aucuns songent cependant à créer une ligne depuis la place Albert jusqu'à la place Danco ou le square Marlow, avec une possible extension jusqu'à la gare de Calevoet.

5^{ème} caractéristique : impact des communes voisines et de la périphérie

Notre analyse ne peut omettre de mentionner ce que certaines communes voisines envisagent en matière de circulation automobile, tant il est clair que la mobilité doit être pensée à l'échelle régionale.

La ville de Bruxelles entend prendre des mesures tendant à limiter la circulation dans le Bois de la Cambre, lequel est déjà presque fermé durant le week-end. Ceci aura pour effet d'accentuer le report de la circulation dans la chaussée de Waterloo.

Ce que Rhode St-Genèse envisage de faire aura peut-être moins d'impact pour Uccle, mais pourrait servir d'exemple, bien que l'habitat y soit fort différent : mettre son tronçon de la chaussée de Waterloo en site propre pour les bus, dans chaque sens, et ne conserver que l'une des deux bandes de circulation, toujours dans chaque sens, pour les voitures.

Conclusions

L'établissement d'un plan communal de mobilité à Uccle constitue indéniablement une avancée dans le bon sens. Cependant, l'espoir de pouvoir résoudre tous les problèmes de circulation à l'aide de solutions techniques ou d'aménagements de voiries semble un leurre. Ces aménagements sont-ils suffisants ? Nous en doutons fort et pensons qu'il est nécessaire et urgent de s'attaquer plus directement à l'augmentation constante du nombre de voitures. Une solution durable pour la mobilité à Bruxelles et à Uccle passera inévitablement par un nouveau projet de ville induisant une inversion des priorités entre les différents usagers de la voirie en faveur des usagers faibles et une vraie promotion des modes de déplacements collectifs et « doux ». Pour ce faire, il faut non seulement le courage politique de prendre des décisions impopulaires, mais aussi un changement de comportement des citoyens eux-mêmes en ce qui concerne leur mobilité et leur attachement souvent viscéral et passionnel à la voiture. Adopter un mode de déplacement moins polluant devrait devenir un acte de civisme !

Les difficultés de circulation dans notre commune sont loin d'être le seul fait des navetteurs, trop souvent pointés du doigt et boucs émissaires du moindre embouteillage. De nombreux ménages à Uccle disposent de plusieurs voitures et n'envisagent pas de réduire ce parc automobile...

La Commune d'Uccle possède de très nombreux atouts qui en font un lieu de vie épanouissant de par sa situation, ses nombreuses zones vertes, sa population et son tissu socio-économique et culturel. Cependant, sans une intégration complète et des solutions durables apportées à la contrainte de mobilité, c'est tout le potentiel de la commune et la qualité de vie qui sont menacés à terme.

La mobilité et les déplacements en ville constituent des enjeux majeurs, dont l'importance ira croissant dans les années à venir. Cette problématique justifie bien les articles et les dossiers que l'ACQU publiera dans les prochaines éditions de la « Lettre aux habitants ». Nous espérons, à notre échelle, contribuer au débat et à la prise de conscience des citoyens.

**Denys RYELANDT
& Georges MICHEL**



Madame, Monsieur,

- Peut-être ignorez-vous que, selon l'article 11 du Règlement général de police d'Uccle, **toute dégradation d'un trottoir doit être réparée aux frais du propriétaire riverain !...**
- En vous y garant, **vous gênez les piétons et les mettez même peut-être en danger** (pensez aux enfants, aux personnes avec landeau ou celles ayant des difficultés à se déplacer à pied) ; mais **vous dégradez**, en outre, **peu à peu ces trottoirs, sous lesquels se trouvent, entre autres, les canalisations de gaz et d'eau !...**

Aussi, vous demandons-nous instamment de ne vous y garer sous aucun prétexte.

Mais ne stationnez pas non plus sur les passages-piétons, ni à l'extrême coin des rues (où vous gêneriez alors la visibilité des autres usagers !)

Merci d'en tenir compte

Quel réseau de transports en commun pour Uccle ?

1^{ère} Partie

Les principes d'un réseau performant

A. Les voyageurs sont surtout mécontents des dernières modifications de réseaux !

Tout d'abord, merci à nos lecteurs qui ont pris leur plume pour nous envoyer leurs réactions par rapport au nouveau plan tram-bus entré en vigueur en 2007.

Pour alléger les trajets trop longs de certaines lignes qui ne permettaient pas de respecter les horaires à cause du trafic croissant, la STIB a opté pour les « ruptures de charge ». En clair, cela signifie que les lignes ont été sectionnées et que les voyageurs doivent utiliser une correspondance ou un transit.

Ces correspondances, imposées par la STIB à de nombreuses lignes, sont clairement au centre des préoccupations des voyageurs et condamnées par eux, car elles allongent fortement les trajets (bus 38 : suppression du terminus au Homborch). La suppression d'une liaison directe avec Forest est souvent regrettée (tram 18). Les modifications du trajet du bus 60 sont aussi fort critiquées. Ce trajet a d'ailleurs, été remanié depuis.

Les seules notes de satisfaction concernent la nouvelle ligne 4, entièrement en site propre, et la traversée du Bois de la Cambre par le bus 41 qui évite ainsi les encombrements de la chaussée de La Hulpe. Ces commentaires ont largement enrichi nos réflexions et nous ont amenés à une étude en profondeur.

Tout réseau de transports en commun doit s'organiser en fonction de quelques paramètres de base :

1. En fonction de la densité de population et/ou d'activité, l'accessibilité doit aller croissante. Principe simple d'économie qui devrait guider tous les choix d'implantation des lignes.
2. S'agissant d'un service public (on l'oublie parfois), les autres lieux de vie, moins denses, doivent néanmoins bénéficier d'une desserte suffisante, même si le seuil de rentabilité n'est pas nécessairement toujours atteint.
3. La dimension du développement durable impose des choix qui, en ville, privilégie les transports en commun, publics ou privés (des bus scolaires), aux dépens de la voiture individuelle qui engendre : pollution, atteinte à la santé, dégradations de l'espace, stress,...

B. Un réseau de transports publics utile et efficace

S'il fallait partir d'une feuille quasi blanche pour créer un réseau de transports publics, que retiendrait-on de la structure des voies de communication de notre commune ?

1° L'épine dorsale du RER.

Les lignes de chemin de fer (124 : haltes à Linkebeek, Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet; et 26 : haltes à Moensberg, Saint-Job, Vivier d'Oie) représentent l'épine dorsale et les axes principaux les plus rapides sur base desquels un réseau de transports en commun doit se construire. Le projet du RER retient ces deux axes comme des axes majeurs.

Encore faut-il qu'ils profitent aux résidents ucclois et pas seulement aux navetteurs !

La décision de créer une station de correspondance entre ces deux lignes à la nouvelle halte du Moensberg répond à un besoin évident qui, pour autant que les cadences soient largement améliorées (tant en journée que le soir et le week-end), développeront des capacités de déplacement insoupçonnées à ce jour. Aller de Stalle à Delta en une demi-heure, par exemple, serait une réalité. Une gageure aujourd'hui ! Peu importe le moyen de déplacement choisi...

Pour que le projet RER se réalise vraiment au bénéfice des Ucclois, il reste à créer une halte (prévue dans le PRD), celle du « Lycée français ». Elle permettrait d'ouvrir à d'autres modes de mobilité un quartier et des lieux de vie dont le développement est largement programmé (les projets d'agrandissement de l'implantation scolaire du Lycée français, les projets immobiliers,...).

2° Faut-il un métro à Uccle ?

L'existence de ces deux axes SNCB pose inévitablement la question de l'intérêt d'une ligne de métro à Uccle. Evidemment, ceux qui se déplacent aujourd'hui sur les lignes 1A ou 1B du métro ne peuvent que se réjouir de la rapidité et de l'efficacité de telles lignes ; avec toujours deux sérieux avatars cependant :

- 1) l'insécurité et les risques d'agression y régnant en dehors des heures de pointe (et encore !);
- 2) les escalators trop souvent en panne (ce 14 mai, par exemple, les deux escalators montants de la station Montgomery l'étaient depuis

le métro jusqu'aux trams !), un inconvénient majeur pour les personnes âgées ou éprouvant un tant soit peu des difficultés de déplacement.

Mais il convient de rappeler que la STIB (et donc la Région qui la soutient financièrement), n'investirait dans une ligne de métro ucloise que pour autant que le nombre d'usagers soit très élevé et puisse justifier pareil investissement.

Tout d'abord, ce métro – venant de l'Altitude 100 à Forest – suivrait sans doute l'avenue Coghén et l'avenue Brugmann – destination Uccle-Calevoet – et son trajet ferait largement « double emploi » avec la ligne 4, déjà entièrement en site propre. Ensuite, compte tenu de l'existence d'un projet de RER dont les développements finaux ne sont pas encore entièrement connus, et au vu des désagréments environnementaux et des coûts exorbitants qu'engendre la construction du métro, il nous semble raisonnable de ne pas soutenir aujourd'hui une ligne de métro à Uccle. Il serait plus intéressant d'améliorer sensiblement d'autres lignes de trams ou de bus. L'exemple de la ligne 4 prouve qu'il est possible d'offrir des transports en commun de surface attractifs et rapides sans engendrer des coûts aussi élevés. Pourquoi pas d'autres lignes de ce type ?

3° Comment rendre le réseau de surface performant ?

De manière décroissante, après l'infrastructure SNCB et son RER, le réseau ferré de la STIB permet de développer d'autres axes prioritaires pour des transports en commun performants. Mais un réseau ferré traversant des quartiers de vie (hébergement, loisirs, travail) impose des contraintes : sites propres, suppression de parkings, sens

unique prioritaire inversé pour les transports publics, feux intelligents donnant la priorité au transport public...

Le coût élevé de l'infrastructure des trams (rails,...) suppose une rentabilité minimum et donc des performances de rapidité et de confort, qui attireront les usagers, assurant ainsi une occupation très élevée. Des trams, englués dans des quartiers où les automobiles sont reines, ne répondent tout simplement pas à ces exigences. Les sites propres devraient être la règle ou il faudrait, à tout le moins, leur accorder des modalités de passage prioritaire.

C'est ce qui fait le succès du tram 4... et le malheur du tram 55 ! Non pas que le 55 soit déserté par les usagers : c'est une des lignes les plus fréquentées de la STIB. Mais, pour permettre des cadences de passage suffisantes, la STIB doit actuellement investir et mettre en circulation un nombre plus important de trams et donc de conducteurs. Toutes ces charges ont un coût, qui pèse lourd dans les dépenses de la STIB et sur sa viabilité économique à long terme.

4° Améliorer la vitesse des trams et supprimer les points noirs.

Partant du principe du maintien du réseau de tram actuel, il importe d'apporter à ces lignes des aménagements substantiels permettant d'améliorer leur vitesse de circulation jusqu'à des niveaux performants. Le prolongement de certaines lignes s'impose manifestement (la ligne 55 vers Linkebeek, la ligne 4 vers Drogenbos, la ligne 92 vers le Prince d'Orange), toutes prolongations entièrement justifiées par l'existence de pôles d'activités qu'il conviendrait de desservir. Le site propre doit être la règle. Mais il peut s'avérer difficile - d'un point de vue

strictement politique - de préconiser tout de suite un site propre tout au long de la chaussée d'Alseberg pour le tram 55, par exemple. Toutefois, la somme de mesures ponctuelles (feux prioritaires, carrefours aménagés, sens uniques contraires, tronçons à sens unique inversé pour les voitures pour réduire l'effet d'axe prioritaire...) pourrait déjà améliorer sensiblement la situation. Le Plan communal de mobilité uclois reste malheureusement très réservé à cet égard.

La situation n'est pas meilleure pour le tram 82 à la rue de l'Etoile et à la chaussée de Neerstalle vers Forest. Pourtant, à nouveau, des aménagements ponctuels du même type permettraient d'améliorer la situation.

5° Une meilleure attractivité pour les bus.

Il reste enfin les lignes de bus. Ce sont elles qui relient les pôles de vie les moins denses et donc les moins économiquement rentables. Ces lignes doivent alors avoir pour double mission de relier de la manière la plus directe les points névralgiques de la commune, et de rejoindre des pôles d'intermodalité (arrêts SNCB et lignes principales de la STIB). Leur terminus doit se situer le plus possible en périphérie, de manière à attirer une population excentrée, qui souhaite rejoindre le centre sans subir des ruptures de ligne. Certains terminus, créés square des Héros, sont à cet égard un non-sens.

Si, a priori, les bus peuvent se mêler plus facilement à la circulation automobile existante relativement faible, il est néanmoins nécessaire de leur réserver des espaces de circulation propres, chaque fois que les files automobiles risquent de ralentir leur progression aux heures de pointe.

Il faut toujours se souvenir que l'abandon de la voiture pour les transports publics ne se réalisera que si ceux-ci procurent un avantage évident et visible, tant en termes de vitesse que de confort. Pour, au minimum, compenser les temps d'attente aux arrêts, il est donc impérieux de rendre prioritaire le passage des bus sur celui des voitures à tous les carrefours.

Par ailleurs, l'idée, préconisée par l'ACQU et reprise par le Plan Communal de Mobilité Ucclois (PCMU), d'une rue du Wagon strictement réservée aux transports en commun (le long du chemin de fer, depuis la rue de Stalle jusqu'à la gare de Calevoet), nous semble un moyen d'améliorer la situation à Uccle. Des bus pourraient emprunter une voie qui leur serait réservée et rejoindre la gare de Calevoet très rapidement sans être gênés par le trafic de la chaussée d'Alseberg. Cette alternative rend encore moins nécessaire une extension du métro jusqu'Uccle-Calevoet.

C. Conclusion

Sur base de ces principes fondamentaux, il reste à construire un réseau qui tienne compte des réalités socio-économiques de la population. Le PCMU a permis de constater l'importance des déplacements scolaires à Uccle. Ce devrait être une première priorité. Rompre l'accès direct des étudiants ucclois vers leur site d'enseignement en leur imposant des correspondances est une erreur stratégique fondamentale qui décourage toute une partie de la population à utiliser les transports en commun et qui ne l'y sensibilisera pas pour le futur.

Les centres économiques et commerciaux, les institutions de santé ne pourront se développer

demain que si des transports en commun performants les relient aux zones d'habitat, y compris le samedi, en veillant aux connexions avec les communes limitrophes. Le temps, où chacun trouvait un travail à proximité de son domicile et où chaque ménage ne se rendait qu'à l'épicerie de son quartier, est révolu ! Enfin, une dernière priorité doit être accordée aux liaisons vers le cœur de la Capitale, qui concentre autant de zones commerciales que de loisirs.

Si vous êtes d'accord avec ce qui précède, vous devez certainement vous demander pourquoi sur le terrain, il est si pénalisant d'emprunter ces trains, trams ou bus. Pourquoi ces idées si simples ne sont-elles pas partagées par les gestionnaires des différentes sociétés de transport public ? Rassurez-vous. Nous pensons sincèrement qu'elles partagent ces idées. Mais alors pourquoi cela coince-t-il ? Qui peut bien mettre des bâtons dans les ... rails ?

Si les bonnes idées ne manquent pas, parfois la volonté politique de les mettre en oeuvre semble faire défaut, compte tenu d'une vision à court terme que nous ne pouvons que déplorer. Sans doute, celle-ci subit-elle le lobby des électeurs-automobilistes qui n'imaginent pas une entrave à leur « liberté » de circuler partout et n'importe où, quels qu'en soient le coût et les conséquences (en termes de santé, d'environnement et de tissu social). De nombreux commerçants restent aussi convaincus de l'importance de l'automobile pour maintenir leurs activités, en dépit d'études indépendantes qui ont démontré le contraire.

**Alain THIRION
& Thérèse VERTENEUIL**

NB : Le présent texte, constituant une 1^{ère} partie, sera suivi d'une seconde partie dans notre numéro 57.

UNE IDÉE DE CADEAU



**Publié en 1992
par notre
association
avec l'accord
de l'éditeur
Gallimard,
ce petit livre
de GIONO a été
illustré pour nous
par Serge CREUZ**

L'écrivain avait offert ce texte à l'humanité.
« Ce que j'ai écrit de plus humain », disait-il, afin que le plus grand nombre de gens – dont les jeunes – puissent apprécier la valeur éthique du message.

Disponible
au prix (coûtant) de 2,5 euros
(+ 1,08 euros, si frais d'envoi)
chez Jacques NIFFLE,
avenue Bel-Air 25/5 à Uccle
(tél : 02.344.41.51)

La rue et l'enfant

Le 3 avril dernier, paraissait dans « Bruxelles en mouvements », périodique d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB), un article intitulé « Bruxelles : une ville enfants admis ? », dont je vous recommande la lecture (voir <http://www.ieb.be/article/982>). Il faut constater, en effet, que la ville, notre ville, forme à certains égards un milieu hostile aux plus jeunes.

Le constat n'est pas neuf : il y a une quinzaine d'années, la Ligue des Familles lançait une campagne sur le thème « Pour une ville enfants admis », repris aujourd'hui par IEB. L'exode urbain, une démographie alarmante, où la pyramide des âges se change en sapin de Noël, étaient déjà les manifestations d'un déséquilibre qui n'allait que s'accroître par la suite.

Depuis des décennies, les villes se développent en dépit des enfants et des jeunes. Leurs besoins, en matière de santé, de sécurité, d'autonomie, de socialisation par le jeu et les rencontres, sont battus en brèche par la pollution, le trafic, l'individualisme de leurs parents et le repli sur la cellule familiale.

Même la Commission européenne s'émeut devant l'ampleur du phénomène. La Direction générale de l'environnement publie en 2002, à l'intention des élus locaux, des enseignants, des parents et de tous ceux qui se sentent concernés « par l'évolution de leur environnement immédiat ou par la mobilité et la santé des 90 millions d'enfants européens », une plaquette d'une soixantaine de pages « Villes d'enfants, villes d'avenir ». Les enfants des villes sont en danger, y lit-on. La mauvaise qualité de l'air, le bruit, le manque d'exercices physiques, le confinement à la maison ou au



« Certains automobilistes, comme ici au coin des rues de la Mutualité et des Cottages, semblent n'avoir aucun scrupule à stationner de telle sorte que des coins de rues s'en trouvent « fermés » au passage des piétons et mamans avec voitures d'enfant... »

jardin sont autant de facteurs nuisibles à leur développement physique et psychique. Le document esquisse des pistes d'action et présente certaines réalisations européennes.

On ne s'étonnera pas que le trafic motorisé soit, dans la plupart des cas, montré du doigt. Les villes payent cher les années fastes du « tout à la voiture », de l'étalement urbain et du « fonctionnalisme » visant à créer des zones regroupant les fonctions urbaines (zones administrative, commerciale, d'habitat, d'entreprises, etc.) et multipliant ainsi les besoins de déplacement. Avec pour corollaires : encombrements, pollution, insécurité.

De son côté, la Ligue des Familles s'inquiète de la disparition des enfants de l'espace public. Qui se souvient encore du temps où les enfants jouaient dans la rue ? Lieu de socialisation par excellence, la rue est maintenant dévolue au trafic et au sta-

tionnement automobiles. L'enfant n'y a plus sa place, et, s'il ose s'y aventurer, gare à lui s'il griffe ma carrosserie !

En 2003, paraît notre brochure « La rue – un point de vue familial et citoyen ». La rue, devenue lieu d'insécurité confisqué par la voiture, doit redevenir un lieu agréable et sûr, réapproprié par les habitants jeunes, adultes ou seniors. La brochure encourage les membres individuels et les sections locales de la Ligue des Familles à mener ou à soutenir des actions de sensibilisation, d'encouragement, de formation et de pression. Des actions aux niveaux régional et fédéral sont également entreprises. Des exemples concrets sont fournis – Un proto-Plan de déplacement scolaire (PDS) déjà à Uccle en 1981 !

Parmi les pistes à suivre : développer les modes de transport alternatifs à la voiture, dissuader voire empêcher le trafic de transit dans les voiries locales,

réglementer et limiter le stationnement en voirie, sécuriser l'espace public, développer l'autonomie de déplacement des jeunes en leur évitant le « syndrome de la banquette arrière », qui est un état de dépendance, caractérisé par une perte de capacité de socialisation, d'esprit d'initiative, d'aptitude à découvrir son propre environnement, de ceux qui sont baladés en voiture sur le chemin de l'école ou des loisirs par des parents sur-protecteurs.

Quelles propositions pour Uccle ? Je me donne ici, comme non-Ucclois n'ayant qu'une vue globale et approximative de la situation de terrain, l'occasion de lancer quelques pistes de réflexion.

Commune résidentielle cossue, Uccle présente sur une bonne partie de son territoire une morphologie sub-urbaine caractérisée par de grands espaces verts et un habitat très dispersé. Cette morphologie est source d'allongements des déplacements, de mauvaise desserte par les transports publics, de mauvais entretien des trottoirs et autres cheminements piétons. C'est pourquoi sans doute, l'usage de la voiture y est dominant : avec un taux de motorisation de près de 75 voitures pour 100 habitants en âge de conduire, Uccle se classe en tête des communes du Royaume. La culture (le culte ?) de la voiture est telle que de nombreux Ucclois ne peuvent plus imaginer se déplacer autrement. Aller au boulot, conduire les enfants à l'école, faire les courses dans le quartier, aller au bois pour faire du jogging ou du vélo, rendre visite à des amis qui pourtant habitent dans le voisinage, autant de déplacements qu'on imagine difficilement sans voiture. Voiture que l'on voudra à l'image du « standing » auquel on prétend, c'est-à-dire le plus souvent inutilement grosse et consommatrice d'énergie non renouvelable. Uccle championne du rapport tare/charge utile !

Une première priorité est donc de sensibilisation et d'éducation : faire comprendre que la voiture est source d'insécurité, d'envahissement de l'espace, de pollution, de perte de temps ; et de corruption des esprits, puisque c'est en son nom qu'on sabote les transports publics, qu'on s'oppose à la réhabilitation des trottoirs et aux aménagements cyclables.

S'attaquer ensuite aux déplacements scolaires. Donner la préférence aux déplacements à pied. Choisir des écoles proches du domicile. L'enfant trop jeune pour aller seul à l'école tirera un bien meilleur bénéfice de la présence d'un parent qui l'accompagne à pied que d'un parent-taxi stressé par la circulation. Pour les plus grands, encourager l'usage du vélo. Participer au développement des PDS. Mettre en place des « pedibus » et des « vélobus » (groupes d'enfants accompagnés). Agir auprès des autorités pour améliorer les chemins d'accès aux écoles. Lutter contre l'envahissement des abords d'école (voire des cours d'école) par les voitures, source majeure de danger pour les enfants non motorisés, et installer des emplacements de dépose-minute

(kiss & ride) à quelque distance des entrées d'écoles. Favoriser l'usage des transports publics. Aucun élève du secondaire, voire du primaire supérieur, ne devrait (supporter d') être amené en voiture à l'école !

Lutter contre le délabrement des trottoirs. Se déplacer à pied à Uccle ressemble le plus souvent au parcours du combattant. Dallage défoncé, voitures sur les trottoirs, obstacles divers, traversées non sécurisées. Essayez donc d'aller de l'avenue Carsoel à la gare de Calevoet en suivant le Dieweg ! Exiger de la Commune le respect de la réglementation régionale (RRU).

Il y a donc bien des choses à faire pour réduire la présence de l'automobile sur les voies publiques uccloises et rendre l'espace de jeu et d'échange aux enfants. Mais les interventions ponctuelles sont possibles à bref délai dans des endroits protégés, clos et impasses actuellement dévolus au stationnement.

Jacques WILMART

Représentant de la

Ligue des Familles auprès de SMoB

« Sustainable Mobility for Brussels ».



« Avenue René Gobert, c'est non seulement une voiture garée en infraction sur le trottoir, qui gêne les piétons, mais aussi une haie non taillée par le riverain, qui y empêche tout passage ! »

L'aménagement des arrêts de trams et d'un terminus avenue Winston Churchill – Place Vanderkindere

La Commission de concertation d'Uccle, en sa séance du 12 mars 2008, a émis un avis non favorable sur l'objet en question ; d'où les extraits suivants :

- *Considérant que le projet suscite des objections à propos des aménagements physiques à la « place Vanderkindere » :*
 - *En ce que le bâtiment d'exploitation, par sa profondeur et son importance, empêche l'aménagement optimal des quais et des trottoirs ;*
 - *En ce que le projet nuit au dégagement à gauche et à droite vers l'avenue Brugmann, alors que la fluidité et le dégagement du carrefour sont déjà difficiles en situation actuelle ;*
 - *En ce que la demande ne garantit pas la fluidité du carrefour et qu'il s'indique en conclusion de prendre toutes les précautions ;*
 - *En ce que les aménagements n'offrent pas la sécurité optimale des usagers en fonction de la disposition des lieux et de l'activité qui y prend place ;*
- *Considérant que le plus grand nombre d'usagers a pour objectif de rejoindre la Gare du Midi ou de correspondre, en ce pôle intermodal de première importance sur le plan régional, national ou international, avec une autre ligne de transport en commun (train SNCB ou international, métro, tram bus STIB, bus De Lijn ou TEC), ce qui rend la rupture de charge plus judicieuse à la Gare du Midi, mieux aménagée pour cette fonction (lieu couvert, sécurisé et à l'abri des intempéries).*



« La place Vanderkindere, entre l'extrémité ouest de l'avenue W. Churchill et l'avenue Albert. »

- *Considérant que le déplacement de la rupture de charge vers la place Albert nécessite de nouvelles infrastructures coûteuses, lesquelles seraient, par ailleurs, utiles lors de la mise en service de l'extension éventuelle du réseau de métro ;*
- *Considérant, en conséquence, que ces solutions supprimeraient la nécessité du terminus de la place Vanderkindere et celui du rond-point Churchill, limitant ainsi les charges de travaux ;*
- *Considérant, en conséquence, que le choix d'une zone de rupture de charge « place Vanderkindere » ne peut s'envisager, outre les raisons évoquées ci-dessus, ainsi qu'en raison de l'augmentation du nombre de traversées piétonnes et du danger qui en résulte ;*

Et la Commission émet un avis clairement défavorable :
 « **Avis défavorable** - *En ce qui concerne les aménagements physiques liés au terminus projeté de la « place Vanderkindere » (création des*

quais de double longueur, local d'exploitation,...).

La Commission souhaite que le croisement Churchill / Brugmann / Albert (place Vanderkindere) fasse l'objet d'un projet de réaménagement global, et attire l'attention que, dans l'attente de celui-ci, il est indispensable et urgent de sécuriser les traversées et liaisons entre les différents arrêts ;

Elle désire également que soit examinée la possibilité d'engazonner les voies de trams de l'avenue ».

La Commission de concertation a donc été sensible aux arguments développés par le Comité de quartier Longchamp-Messidor et de nombreux intervenants. Une majorité indiscutable d'habitants souhaitent donc que la ligne 23, une des principales lignes de transport public à Bruxelles, ne s'arrête pas au bout de l'avenue W. Churchill jouxtant la place Vanderkindere, mais continue son trajet jusqu'à l'importante gare du Midi.

- Etant donné la valeur stratégique de cette ligne, qui verra ses performances s'améliorer à l'avenir (site propre à la chaussée de Waterloo entre les avenues Legrand et Churchill, commande automatique des feux aux carrefours, etc.) ;
- Etant donné qu'elle est appelée à voir le nombre de ses utilisateurs augmenter significativement ;
- Etant donné la structure complexe et peu sécurisée de la place Vanderkindere ;

cette décision de la Commission nous apparaît judicieuse, car cette politique de ruptures de charge à Uccle (pas seulement, hélas, pour la ligne 23 !), au nom du principe de la rentabilité économique, est préjudiciable à un service de qualité aux habitants de Bruxelles, et d'Uccle en particulier.

L'échevin Marc COOLS, qui présidait cette commission de concertation, partage évidemment ce point de vue.

Notre bourgmestre, Armand DE DECKER, le ministre régional bruxellois de la mobilité, Pascal SMET, et la secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire, Françoise DUPUIS, partagent également, selon nos informations, cet avis.

Nous espérons donc que l'avis du fonctionnaire-délégué à l'urbanisme régional bruxellois, sera conforme à celui de la commission de concertation d'Uccle.

Nous espérons de même que les autorités de la STIB, dont on ne peut nier les engagements dynamiques pour un réseau de transports publics efficace à Bruxelles, accepteront cette modification fondamentale de leur plan.

Oui, les habitants ont aussi leur mot à dire !

Bernard JOURET
Président

Le tram 55 : attention !!! du nouveau à partir de juillet 2008

La STIB annonce des modifications importantes qui vont bousculer les habitudes dans toute la Région, dont celles des Ucclois. (Au motif de désengorger l'axe Nord-Midi, en d'autres termes, diminuer le nombre de trams aux stations afin de rendre le trafic plus fluide et, ainsi, plus régulier).

Le 55 deviendrait le 51

Son nouvel itinéraire :
**Silence, Altitude 100,
gare du Midi,
puis, nouveauté,
rejoindre Heysel**

(Itinéraire du 51 = trajet sud actuel du 55 depuis le terminus « Silence » jusqu'à la gare du Midi + moitié nord de l'actuel 81 de la gare du Midi au stade du Heysel).

La durée « Silence - gare du Midi » serait de 30-35 minutes (souvent respectée à l'heure actuelle), tandis que le tronçon « gare du Midi - stade du Heysel » durerait 45 minutes en passant, entre autres, par la porte de Ninove, la place de l'Yzer, le boulevard du Jubilé et l'avenue Houba de Strooper.

A noter le terminus définitif prévu à « Heysel Kinopolis » à partir du 1er septembre 2008.

Les Ucclois, utilisant cette ligne et qui voudront rejoindre la gare du Nord, changeront de tram dans une des stations situées entre « Albert » et « Midi » avec les lignes 3 et 4 dont les fréquences

seront élevées, avec alternance toutes les 3 minutes.

Pour ce tram 51, on nous annonce des fréquences identiques à celles du tram 55, à savoir :

- 6 minutes en heures de pointe (de 7h à 9h et entre 15h30 et 17h30)
- 10 minutes en journée
- 15 minutes en soirée (après 18 heures et le samedi)
- et toutes les 20 minutes les dimanches et jours fériés

Rappelons que la STIB est avant tout un service public et doit jouer un rôle socio-économique fondamental dans la vie des citadins et dans le développement durable.

Aussi, nous lui demandons que les intervalles soient réduits à 10 minutes - en soirée et le week-end également. Seuls, des transports en commun performants permettront et stimuleront l'envie d'abandonner la voiture, de désengorger le trafic automobile et de réduire la pollution.

Par ailleurs, Bruxelles, capitale de l'Europe, se doit d'organiser des transports publics performants, utiles aux usagers et à la vie culturelle et économique.

Le ralentissement important à la Chaussée d'Alseberg a déjà été réduit entre la rue Xavier De Bue et le Globe (tous les travaux demandés par la STIB, notamment la modification de

l'arrêt de tram et les nouveaux sens de circulation dans cette zone, ont été autorisés et réalisés). De notoriété publique, les gros retards constatés sur la ligne 55 proviennent surtout des quartiers Verboekhoven, Gallait ou Helmet à Schaerbeek.

De nouvelles améliorations sur le trajet ucclois du 55 (nous préconisons de garder le n° 55 du côté ucclois) devraient être pensées dans un climat de concertation et de véritable dialogue entre la Commune, les comités de citoyens, les associations de commerçants, la STIB, etc.

Les Ucclois doivent défendre leurs transports en commun de surface et, plus particulièrement, la ligne 55 modifiée, **véritable vitrine sur les commerces de la Chaussée d'Alseberg.**

De plus, il n'est pas utopique de penser que la Chaussée d'Alseberg puisse devenir, un jour, un grand piétonnier sur le tronçon Xavier De Bue-Globe, en complément à celui de la rue Xavier De Bue déjà envisagé à l'essai le samedi.

Le tram y serait alors en site propre et les Ucclois pourraient se rendre dans le centre d'Uccle à pied ou à vélo et s'adonner aux joies ou délices des rencontres et des achats dans une atmosphère non polluée, **véritable plus-value pour la qualité de vie et tous les commerces.**

Cela demande, bien sûr, une étude approfondie sur les flux automobiles entrant dans Uccle, la création de « parkings de transit » en amont de la commune, une contraction du trafic automobile dans les quartiers résidentiels, une place plus importante pour la mobilité

« douce », et surtout une volonté généralisée de changement de comportement.

Ne perdons pas de vue que la STIB veut toujours "terminer" le tram 23 à Vanderkindere, maladroitement et au pire endroit de la ligne, en augmentant la dangerosité à la place Vanderkindere. Nous réclamons le maintien du prolongement du tram 23 jusqu'au Midi, et le rétablissement des fréquences toutes les 10' le soir, plus les week-ends, les jours fériés et de vacances scolaires. C'est nécessaire à un bon réseau maillé et aux liaisons Est-Ouest.

Sans coûts exorbitants, l'accentuation du courage politique et citoyen dans le sens du développement efficace des transports publics pourraient donner à Uccle une atmosphère **de ville nouvelle dans un esprit de développement durable...**

Sommes-nous prêts à faire le pas en ce sens ???

Xavier RETAILLEAU
Administrateur

Vous souhaitez participer à la « Lettre aux habitants » ?

Envoyez vos articles et photos à Jacques NIFFLE, av. Bel-Air, 25/5, 1180 Uccle. jacques.niffle@belgacom.net



Les bouchons en liège se recyclent : amenez-les nous !

Nous vous invitons à participer au recyclage des bouchons en liège (et pas en plastique !). Ils sont rassemblés par « Le petit liège », une asbl à la fois écologique et sociale. De nombreux centres de récolte existent.

Annuellement, plusieurs centaines de tonnes sont incinérées ou mises en décharge. C'est un énorme gaspillage quand on sait que le liège possède de grandes propriétés en tant qu'isolant thermique et acoustique, qu'un hectare de chênes-liège n'en fournit que 80 à 120 kg tous les dix ans (!) et qu'en outre, à trop les exploiter, des champignons parasites apparaissent qui peuvent faire périr les arbres...

Vous faites donc un acte utile et « citoyen » en récupérant - y compris autour de vous - les bouchons en liège et en les amenant à l'un des points situés à Uccle et dont la liste est reprise ci-dessous. Nous vous en remercions vivement d'avance.

- Magda DUGNOILLE, av. Dr. Decroly.
- Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25 (déposer à côté des sonnettes de l'immeuble).
- Christiane ELIAS, rue du Framboisier 35 (déposer devant la porte du garage ; ne pas sonner).
À noter que cette personne récupère également les restes de bougies, qu'elle envoie à un atelier protégé qui les recon-ditionne.
- Liliane STANER, rue des Moutons 23
Tél : 02.375.00.52.
- Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42 - Tél. : 02.376.26.64.
- Thérèse DUSSART, Viei
Tél : 02.375.03.03.
- Cécile CHARLES, avenue Wellington 13
Tél. : 02.374.77.97.

Participez à l'enquête publique concernant le projet de plan régional contre les inondations ou « *Plan pluie* »

Les vallées bruxelloises sont souvent le théâtre de fortes inondations lors de pluies violentes ou d'orages. La vallée de la Woluwe est la première concernée en cas d'intempéries. Mais, c'est aussi le cas de la vallée de la Senne à Bruxelles, à Evere ou à Forest. Deux vallées sont également concernées à Uccle, celle de l'Ukkelbeek et celle du Geleytsbeek, où des inondations inhabituelles ont marqué ces 5 dernières années. Nous avons d'ailleurs présenté la situation de la vallée du Geleytsbeek dans la *Lettre aux habitants N° 45* de septembre 2005. Les inondations d'octobre 2004 ont été d'une ampleur exceptionnelle et ont été précédées et suivies d'autres inondations presque aussi graves en juillet 2004, juin 2005, juillet 2005, etc.

Nous avons attiré l'attention de la Commune d'Uccle sur ce problème au niveau local. Ces deux dernières années, plusieurs mesures ont été prises pour limiter les risques d'inondations. C'est ainsi que de nombreux petits bassins d'orages ont été réalisés dans le parc du Wolvendael et au bas de l'avenue de la Chênaie. La presse a fait écho au rachat en cours du marais du Broek par la Commune d'Uccle, pour le gérer en zone humide semi-naturelle de débordement ; c'est une des mesures, que nous avons proposée.

Mais, malheureusement, dans le même temps, de nouvelles maisons ont été construites le long de la chaussée de Saint-Job, face au Kauwberg, là où existait

un étang il y a encore 50 ans. La législation urbanistique actuelle, en effet, n'interdit pas de construire dans les vallées subissant les inondations. La réglementation en matière d'urbanisme est dictée par la Région. C'est donc naturellement elle qui a pour mission d'élaborer un plan de lutte contre les inondations, ou « plan pluie ». De tels plans existent déjà dans les autres Régions et c'est aujourd'hui au tour de « Bruxelles Environnement-IBGE » de consulter la population dans le cadre de l'élaboration de son plan. Une enquête publique se déroule donc du 1^{er} mai au 1^{er} juillet 2008, et chaque citoyen est invité à y participer.



Voici une brève présentation du contenu de ce plan :

Quels enjeux pour la prévention ?

S'il est impossible de prévoir avec exactitude la violence et l'intensité des intempéries, la prévention reste toutefois une dimension essentielle. Nous pouvons distinguer trois enjeux majeurs à cet égard :

- diminuer le nombre et la gravité des inondations pluviales ;
- réduire les dégâts matériels et les préjudices causés par les inondations pluviales ;
- restaurer globalement l'image de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale.

Quelles sont les causes des inondations ?

Citons, entre autres :

- la fréquence des précipitations hivernales semble, par exemple, en augmentation ;... ce qui est plus discutable pour les orages estivaux. Ces phénomènes mettent en évidence les changements climatiques séculaires et, en particulier, le réchauffement climatique depuis la fin du XXe siècle ;
- l'imperméabilisation accrue des sols, suite aux constructions d'habitations et de routes, est en nette augmentation depuis une cinquantaine d'années ;
- l'inadaptation et la vétusté du réseau d'égouttage local, face à de telles précipitations et à la suite, notamment, de l'urbanisation croissante dans notre Région ;
- la disparition des zones naturelles de débordement des ruisseaux et rivières, liée au voûtement des eaux de surface ;
- la construction de bâtiments et d'infrastructures souterraines dans les zones à risques est, bien sûr, un facteur aggravant.

Objectifs du Plan Pluie

Face à ce constat, le Plan Pluie se fixe quatre principaux objectifs :

- diminuer l'impact et stopper la croissance de l'imperméabilisation des sols ;
- repenser le maillage gris, c'est-à-dire le réseau d'égouttage de la Région, notamment par le biais de collecteurs et de bassins d'orage ;
- accentuer le maillage bleu, afin de favoriser l'écoulement des eaux pluviales de la manière la plus judicieuse possible ;
- prévenir la construction d'infrastructures dans les zones à risque.

A vous de participer !

Votre expérience et votre avis sont importants ; téléchargez les documents utiles sur :

www.bruxellesenvironnement.be/planpluie.

Les plans complets sont consultables auprès des administrations communales et de Bruxelles Environnement-IBGE. La brochure peut aussi être demandée auprès de cet organisme au 02/775 75 75.

Marc DE BROUWER, administrateur

J'ai personnellement déjà complété le questionnaire reçu avec la revue « Ma ville notre planète », mensuel de Bruxelles Environnement-IBGE (il peut également vous être envoyé en téléphonant au 02/775 75 75). Dans ma participation à l'enquête, je recommande aussi de recréer des zones humides là où la main de l'homme les a détruites et où des inondations ne sont pas survenues par hasard.

La propreté publique à Uccle + Commentaires

Ci-dessous la « lettre à l'éditeur » que nous a envoyé le 2 avril 2008 le président de l'un de nos membres effectifs, le Comité de quartier du Bosveldweg.

L'article "A propos de la propreté" (Lettre aux habitants n°55, p.10) relève une des caractéristiques stupéfiantes de la Commune d'Uccle, sa saleté.

Si l'ACQU, par la plume de son Vice-Président, admire l'Echevin de la propreté parce qu'il présente des balayeurs de quartier dans les écoles et demande aux élèves de respecter leur travail, elle constate aussi que le territoire de la commune reste crasseux, particulièrement en matière d'excréments de chiens.

Les efforts d'éducation au civisme et de nettoyage systématique paraissent bien illusoire si les résultats ne sont pas atteints, ce qui est le cas.

"On se demande si, de temps en temps, une répression n'aiderait pas". Manifestement, nos autorités communales préfèrent faire connaître leurs bonnes intentions dans les écoles plutôt que d'appliquer les sanctions prévues, seules susceptibles de changer les comportements. L'article va dans le bon sens mais il nous paraît devoir être complété.

Il faudrait y ajouter des moyens légaux et logistiques, comme en Suisse et dans de nombreux autres pays.

Nous aurions souhaité lire dans la "Lettre aux habitants" d'Uccle que le règlement de police communal devrait préciser que

"tout détenteur de chien a l'obligation de ramasser les déjections de celui-ci". C'est la seule manière d'éviter des accidents par glissade des personnes âgées, de prévenir les zoonoses sous-estimées chez les enfants (echinocoques, toxocara canis, dirofilaires, escherichia coli, salmonelloses,...) et de rendre propres nos trottoirs, parterres et parcs publics.

Un autre point n'est pas mentionné dans votre article : La Commune devrait, de plus, mettre à disposition des détenteurs de chiens des sacs biodégradables et des poubelles bien réparties, nécessaires au ramassage des déjections.

Bien au contraire, les autorités communales ont fait construire et entretiennent à grands frais, comme au Bosveldweg, des "canisites" ou "canisettes", termes pudiques pour désigner des "parcs à excréments à ciel ouvert". L'expérience montre que la majorité des chiens refuse de s'y rendre. Ils préfèrent marquer leur territoire ailleurs, c'est-à-dire sur les trottoirs et dans les parterres à proximité des canisites, raison pour laquelle ceux-ci ont été supprimés à Paris, Londres, La Haye,... Il y en aurait 46 à Uccle, 175 à Bruxelles (*), ce qui montre l'étendue de ces sites dégoûtants et aberrants, recommandés par l'asbl Ethologia !

Notre Comité de Quartier souhaite que les habitants d'Uccle s'unissent pour demander l'application du ramassage des déjections de chiens par leurs détenteurs sous peine d'amende éducative de 150 €, doublée en cas de récidive, à l'aide de sacs

biodégradables (coût estimé de 16 € par an par détenteur de chien), mis à leur disposition à proximité de poubelles où les déjections seront jetées.

Les canisites doivent disparaître. Nous proposons de les transformer en bacs à fleurs et arbustes, surélevés, grâce aux solides piliers de bois insérés dans le sol. L'embellissement de la Commune d'Uccle sera d'autant plus "durable" que la hauteur des terres ajoutées empêchera les chiens de s'y soulager. Ne serait-ce pas plus économique, plus écologique et plus respectueux de l'homme et de l'animal que les inutiles canisites aboutissant au résultat inverse de l'objectif imaginé par ses promoteurs ?

Infrastructure adéquate et amendes aux inciviques pris sur le fait ont fait leurs preuves ailleurs en Belgique et à l'étranger. Il y a fait propre !

Uccle est pleine d'excréments de chiens. La politique actuelle de la propreté est inefficace et d'un coût élevé pour le contribuable..

N'en déplaise à notre Bourgmestre et à notre Echevin de la propreté, "un fait est plus fort qu'un Lord Maire". La propreté publique devra faire partie du programme des prochaines élections.

Francis ROGER FRANCE

*Président du
Comité de Quartier du Bosveldweg*

(*) Il s'agit de la Région de Bruxelles-Capitale (ndlr)

Commentaires de l'ACQU :

Nous avons jugé utile de publier ce courrier, qui émane d'un de nos membres qui est aussi professeur émérite de médecine interne à l'U.C.L., en y ajoutant quelques remarques :

1 - Son auteur est excessif quand il affirme que nous considérons que la **saleté publique** est une caractéristique de notre commune ; nous ne l'avons pas écrit et ne pensons pas qu'Uccle soit plus sale ou moins sale que les autres communes. Tout au plus, peut-on souligner qu'une commune de la 2^{ème} ceinture, une commune « verte », compte naturellement plus de chiens qu'une commune plus centrale, et que les déjections canines y sont donc plus nombreuses ; dans d'autres communes, on trouve d'autres formes de saleté.

2 - Sur l'aspect répressif, nous étions – à notre tour – excessifs en laissant entendre que la répression est inexistante. Le 1^{er} échevin Claude DESMEDT nous a signalé que, du 1^{er} janvier 2007 au 15 mars 2008, 184 p.v. ont été dressés en matière de propreté publique, que 94 amendes ont été payées, et que certains dossiers sont à la Recette pour encaissement, et d'autres encore à l'examen. Ce sont essentiellement les dépôts clandestins, les affichages sauvages, les non-entretiens de trottoirs, les abords de chantiers, etc...qui sont sanctionnés. L'échevin Boris DILLIÈS nous a confirmé que les inspecteurs de son Service Propreté ont reçu pour consigne d'être plus

répressifs et que des amendes administratives sont appliquées depuis peu en matière de déjections canines, de jets de papiers sur la voie publique, etc...; il ajoute qu'il s'agit d'un travail de longue haleine. Nous en sommes bien conscients et lui sommes reconnaissants de son action. Comme notre correspondant, nous pensons qu'une répression systématique et bien visible (comme à la côte belge) est nécessaire, et qu'elle est souhaitée par tous les Ucclois.

Il n'est pas inutile de rappeler les prescriptions du Règlement Général de Police d'Uccle, qui concernent les animaux :

Art.7 : « ...Les animaux dont on a la garde ne pourront abandonner leurs déjections que dans les rigoles, égouts ou avaloirs d'égout, ou dans des endroits spécialement aménagés à cet effet. Quiconque a enfreint les dispositions visées ci-dessus doit aussitôt remettre les choses en état de propreté, faute de quoi il y sera pourvu par les soins de la commune aux frais, risques et périls du contrevenant. »

Art. 95 : « Il est interdit sur l'espace public ...

3°) de se trouver avec des animaux qui ne sont pas maîtrisés par des moyens appropriés et à tout le moins tenus par une laisse courte ... »

Art. 98 : « Conformément à l'article 7 du présent règlement, les personnes qui accompagnent un chien sont tenues de faire disparaître de manière adéquate les excréments laissés par l'animal sur l'espace public ... mais à l'exception des caniveaux et des endroits spécialement prévus et

aménagés à cet effet.

Les agents assermentés du service de la propreté publique peuvent vérifier si les accompagnateurs de chiens disposent des moyens adéquats pour respecter les dispositions de l'alinéa 1er. »

Art. 101 : « Sera puni d'une amende administrative de maximum 250 € quiconque contrevient aux dispositions des articles 95 §1 à 3 et 95 §5, à 100 ... »

3 - Reste l'aspect plus fondamental de l'**utilité des canisites**.

Il nous est difficile de nous prononcer par manque d'une vue d'ensemble. Simplement, pouvons-nous dire que si les canisites ne sont pas suffisamment « fréquentés », comme le soutient notre correspondant, leur maintien peut être remis en question comme cela semble avoir été le cas dans d'autres grandes villes.

Denis RYELANDT
Vice-président

La radio
des Ucclois
Radio 1180

le lundi
de 18 à 20 h



en ligne sur

www.radio1180.be

Connexion adsl souhaitée

Le développement durable : on parle à Uccle... Agenda IRIS 21

Il convient de rappeler que la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement, dite « **Conférence de Rio** », qui s'était déroulée en juin 1992, a fait prendre conscience au monde entier de la nécessité d'un partenariat entre toutes les Nations pour préserver l'environnement tout en assurant leur développement.

- 182 pays (dont 117 chefs d'Etat) avaient participé à cette conférence. La Belgique y était présente et en avait signé toutes les déclarations et conventions.

L'une des nombreuses initiatives positives fut l'adoption, par les signataires, **d'un programme d'action pour le XXIème siècle, l'Agenda 21**, concernant les problèmes liés à la santé, au logement et à la gestion des milieux naturels.

La participation des pouvoirs locaux était déterminante pour atteindre les objectifs du programme.

Fin 2004, 48 pays européens, dont la Belgique, ont signé la Convention d'Aarhus (au Danemark) avec comme projet le développement de villes ouvertes et accueillantes, prospères, créatives et durables, qui fournissent une bonne qualité de vie à tous les concitoyens et permettent leur participation à tous les aspects de la vie urbaine.

Les collectivités locales se sont engagées à respecter différentes lignes de conduite, dont, en particulier :

- recourir davantage à la démocratie participative
- assurer une gestion saine et efficace des villes
- préserver le patrimoine naturel
- encourager la consommation durable
- concevoir des infrastructures urbaines humaines (santé, social, culture etc...)
- favoriser la mobilité durable
- protéger le bien-être des citoyens
- soutenir l'économie locale

Et Uccle dans tout cela ? me direz-vous.

La Commune d'Uccle, tout comme les autres communes bruxelloises, a répondu favorablement à l'appel à candidature lancé par la Région de Bruxelles-Capitale, et a développé un projet à long terme, dont les objectifs sur trois ans sont résumés ci-après :

- donner une cohérence et un cadre de référence à un ensemble de mesures de développement durable (éco-gestion, construction, économies d'énergie) ;
- créer un cadastre des émissions de carbone en faveur d'un meilleur environnement ;
- créer un plan de gestion des espaces verts (biodiversité, gestion des eaux, zones spéciales de conservation « Natura 2000 ») ;

- aider la population par des mesures sociales, économiques (primes) et environnementales (primes) en faveur du logement ;
- et enfin, mettre en place une coopération au développement, bilatérale et active (bénéficiaire d'échange d'expériences et de savoir-faire).

Le projet mentionne la participation active des habitants, des mouvements associatifs, des comités de quartier et autres associations avec la consultation et la constitution de groupes de travail thématiques.

Nous espérons sincèrement que la Commune réussisse dans cette démarche participative, et que les ambitions de ce projet rejoignent les vœux des habitants dans une volonté commune de donner à tout Ucclois, jeune et moins jeune, une bonne qualité de vie, dans une commune ouverte et accueillante.

Pour plus d'information :

Anne-Claire DEWEZ

Tél. 02 348 66 25

developpementdurable@uccle.be

Xavier RETAILLEAU
Administrateur

Courrier des lecteurs

Ci-dessous copie d'une lettre envoyée par Madame J. MASCAUX, le 9 avril dernier, au Bourgmestre d'Uccle. Nous partageons totalement son point de vue : pourquoi, en effet, y a-t-il si peu de présence policière active dans nos rues ?

Monsieur le Bourgmestre,

Je veux vous faire part de ma perplexité à la vue du laxisme en matière de stationnement dans notre belle commune et, en particulier, dans mon quartier récemment mis en zone 30.

J'ai la chance d'habiter un quartier verdoyant proche du centre et j'ai donc décidé d'effectuer la plupart de mes courses à pied, à la fois pour ma santé et pour éviter de polluer avec ma voiture pour de petits trajets.

Je constate à regret que de nombreux trottoirs sont squattés par des voitures : les automobilistes indécents y parquent avec 2 roues ou même les 4 roues, rendant ainsi le cheminement des piétons au minimum désagréable, parfois même dangereux.

Il s'agit en général toujours des mêmes personnes inciviques et sûres de leur impunité ; ce comportement regrettable est malheureusement contagieux et je vois une dégradation croissante de la situation.

Pourriez-vous demander à la police de ne plus fermer les yeux ? Les trottoirs sont défoncés par ces voitures, et le cheminement des piétons devient franchement pénible.

Vous êtes sans doute conscient qu'il est grand temps de réhabiliter les « usagers faibles » et de les faire respecter, même si ça implique une certaine répression des actes inciviques d'automobilistes sans scrupules. Je vous remercie d'avance pour ce que vous ferez en ce sens et vous prie d'agréer,...

M. François GLORIE, habitant Uccle, nous envoie le 11 mai dernier, ce courrier, que nous reproduisons bien volontiers ci-dessous.

Votre éditorial du numéro de janvier sur la mobilité dans la Lettre aux habitants, et l'actualité récente m'ont amené à réagir par rapport aux rumeurs, qui deviennent persistantes, sur l'éventualité de la prolongation du métro à Uccle.

Depuis quelque temps déjà, la prolongation de l'axe Nord-Sud du métro vers Uccle agite les hommes politiques, ucclois et autres; surtout avant les élections.

Voilà en effet que ce projet revient par une porte plus officielle. J'ai lu, dans le Soir et la Libre du mercredi 7 mai, que les investissements de Beliris pour la période 2008-2010 prévoient, entre autre, une étude de faisabilité de cette extension. Et qui dit étude de faisabilité, à ce niveau, pense inmanquablement à la réalisation de son résultat, un jour ou l'autre.

Voilà donc le retour d'un projet, déjà proposé et écarté au cours des années 70 (et 80 ?) pour son aspect démesuré et irréaliste par rapport aux besoins; en raison de son coût de construction et de maintenance; en raison également de la non-rentabilité du métro dans des quartiers périphériques.

On disait, alors que le métro, que l'on appelait alors « métro lourd », n'était rentable et justifié que sur le tronçon central de la ligne 1, et certainement pas dans les quartiers périphériques. Le projet fut repoussé en grande partie grâce à l'opposition de riverains, comités de quartier et l'Acqu, de l'Arau et Inter-Environnement.

Depuis, la circulation automobile a sérieusement augmenté; les utilisateurs de la STIB aussi.

C'est vrai que les liaisons entre certains quartiers d'Uccle et le centre sont difficiles; en particulier, la ligne 55, la Chaussée de Waterloo...

Mais cela justifie-t-il un tel investissement ? Avec le coût de construction et de maintenance de cette extension de métro, combien de kilomètres de sites propres, de lignes de bus peut-on aménager ?

Il faut également retenir à l'esprit que, pendant longtemps, les communes se sont opposées aux sites propres : St-Gilles qui l'a refusé chaussée de Charleroi; Uccle qui a fait de l'obstruction pour celui de l'avenue Brugmann...

Est-ce encore raisonnable de consentir à de tels investissements alors que l'on envisage, encore

trop timidement, de limiter la circulation automobile en ville pour des raisons évidentes ?

Enterrer les transports en commun, c'est aussi libérer les voiries pour que les voitures y circulent mieux; le principe de l'appel d'air (pollué...) en quelque sorte.

J'ai lu également que le Bourgmaster, et des partis politiques uclois, seraient favorables à un référendum sur cette extension. Dans ce cas, il ne faut pas rêver, sa construction sera largement plébiscitée par la population, peu au fait de l'enjeu réel, de son coût, et des développements autres des transports en commun.

Accepter, ou demander le métro à Uccle apparaîtra aux yeux de l'opinion publique comme une mesure populaire; le refuser pour demander des aménagements alternatifs le sera moins; et les hommes politiques n'osent plus trop prendre des mesures jugées impopulaires.

J'espère qu'il ne s'agit pas d'un combat d'arrière-garde, et que l'ACQU aura à cœur d'envisager cette problématique dans sa globalité.

Pour ma part, je serais prêt à participer à une réflexion sur ce sujet.

Au plaisir de vous lire, avec mes sentiments les meilleurs.

Nous avons lu pour vous

« **Le Monde selon Monsanto** », paru en février 2008, aux éditions La Découverte et Arte éditions. 348 pp. et 16 pp. de notes. 22 €. Préface de Nicolas HULOT.

Son auteur, la journaliste Marie-Monique ROBIN, a consacré quatre années d'enquêtes approfondies en suivant la trace de Monsanto dans le monde entier, avant de publier cet ouvrage courageux, analysant de manière implacable le sujet controversé des « OGM », les organismes génétiquement modifiés.

C'est un livre important et de salubrité publique, car l'affaire est sérieuse, où l'on voit comment les mensonges l'ont emporté sur la vérité. On ne peut donc qu'en recommander une lecture complète et attentive. Celle-ci, provoquant souvent stupeur et effroi, est en mesure de faire perdre bien des illusions chez les partisans inconditionnels des OGM... Nous ne nierons cependant pas que cette technologie peut présenter des intérêts certains, notamment, pour la recherche scientifique et/ou médicale.

« **Comment les riches détruisent la planète** », paru en janvier 2007, aux éditions du Seuil. 126 pp. et 21 pp. de références. 15 €

Son auteur, Hervé KEMPF, est l'un des journalistes d'environnement les plus réputés. Son livre montre parfaitement que la crise écologique est aussi une crise sociale,

qu'avec la mondialisation du « capitalisme sauvage » et de la « rapacité brutale », faisant des millions d'hyper-riches, il y aussi et surtout celle de la pauvreté, faisant dans le monde d'innombrables hyper-pauvres. Un immense fossé se crée de plus en plus entre les premiers et les seconds. Un milliard de personnes survit dans la pauvreté absolue — et dans les bidonvilles ! — avec moins d'un dollar par jour; un autre milliard avec moins de deux dollars par jour; les uns et les autres devant souvent « survivre » sans eau potable, ni électricité, ni sanitaires corrects, dans la crasse et les déchets !

L'auteur montre à quel point les « riches » étalent une consommation ostentatoire de biens matériels et un gaspillage généralisé, imités en cela par la classe qui leur est immédiatement inférieure; un phénomène qui tend à se répéter avec les strates successives de la société, mue, comme on sait, par la « tendance à rivaliser ».

Mais ce livre fait, en outre, un sort à quelques sophismes et idées reçues, la première privilégiant la croissance matérielle comme seule possibilité de résoudre les problèmes de pauvreté et de chômage, ce qui n'est plus vrai dès lors que le lien entre croissance et emploi est coupé. Cette « croissance économique », qui ne paie d'ailleurs jamais le coût de la dégradation de l'environnement...

Seconde idée fautive, celle selon laquelle le progrès technologique résoudra les problèmes écologiques, faisant ainsi croire

qu'on pourra éviter tout changement sérieux des comportements individuels, si souvent nuisibles à la planète.

Troisième idée reçue, celle de l'inévitable occurrence du chômage, un moyen, selon l'auteur, de s'assurer de l'acceptation par les masses, du faible niveau des salaires et des contrats de travail temporaires, impliquant les nombreuses situations de précarité actuelles ; alors qu'entre autres, une fiscalité environnementale adéquate, la recherche de l'efficacité énergétique, etc. sont des sources immenses d'emplois. Les mass media sont également épinglés par Hervé KEMPF

comme un enjeu essentiel. Dépendant, en effet, de la publicité et d'une direction faisant partie de l'oligarchie dominante, ils répercutent le plus souvent le mode de pensée de celle-ci et, qu'ils le veuillent ou non, soutiennent ainsi le capitalisme. Cependant, un idéal de liberté pourrait un jour les réveiller.

La gauche, quant à elle, s'est compromise avec le libéralisme, dont elle a adopté les valeurs. De surcroît, elle ne s'intéresse pas vraiment à l'écologie. Selon notre auteur, elle ne renaitra qu'en intégrant réellement dans sa politique le social et l'écologique, tous deux traités sur un

pied d'égalité.

L'auteur déplore également l'inculture de la plupart des dirigeants en matière d'écologie. Manquant de connaissances dans ce domaine, leur réflexe est de négliger voire de mépriser les questions qui en relèvent.

Oui, dans ces conditions, la démocratie est bien en danger !

Ce petit livre contient encore bien d'autres choses étonnantes, qui font réfléchir. Nous ne pouvons donc que vous le recommander.

DERNIERE MINUTE

Au moment de mettre sous presse, nous recevons de notre échevin de l'environnement, Marc COOLS, des précisions sur la mise en oeuvre à Uccle de l'AGENDA 21.

Six thématiques seront proposées le **mardi 17 juin à 20h. à la Maison communale** : la consommation énergétique – le logement durable pour tous – la protection et la valorisation de la nature – la mobilité – le commerce équitable - les échanges Nord-Sud.

Plusieurs réunions participatives ouvertes à tous permettront à chacun de s'exprimer ; ce sont **vos** attentes et **vos** questions qui permettront d'orienter le travail commun en vue d'assurer le mieux possible un développement durable à Uccle. Une 2ème réunion aura lieu en octobre.

Tout comme la Commune, l'ACQU souhaite une participation massive. C'est l'affaire de tous, pas l'affaire « des autres » !



Pour se procurer ce Livre Blanc :

Marc De Brouwer
rue Geleytsbeek, 29
1180 Uccle/Bruxelles
tél/fax 32 2 374 60 34
GSM 32 472 719 790
kauwberg@skynet.be

L'Association de Comités de Quartier Ucclóis

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg asbl

Francis ROGER FRANCE, av. Brunard 11
tél. : 02.375.37.48.

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

De Fré - Observatoire - Juliette - Ptolémée

Pierre WETTENDORFF, av. Juliette 9
tél. : 02.374.00.63

Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62
tél. (P) : 02.375.57.48
tél. (B) : 02.538.72.71 (central)

Fond'Roy asbl

Cécile CHARLES, av. Wellington 13
tél. : 02.374.77.97

Gracq + NoMo Uccle

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28
tél. : 02.345.62.92

Groeselenberg

Jean LESEUL, rue Groeselenberg 69
tél. : 02.375.06.29

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,
av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42
tél. : 02.376.26.64

Mobilyce

Alain FUKS, av. du Lycée Français 11/19
tél. : 02.372.08.38

(P) : Privé ; (B) : Bureau

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20
tél./fax : 02.376.61.71

Parc Brugmann

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

Plateau Engeland-Puits

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

Protection et avenir d'Avijl

Georges INGBER, av. d'Andrimont 5
tél. : 02.374.95.83

Quartier Lorraine

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

Quartier Château d'Eau – Coq Moutons – Poussins

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

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, Montagne St-Job 88
tél. : 02.375.11.96

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA - asbl

Stéphane ROYER, Montagne St-Job 28
tél. : 0496.70.64.51

Homborch / Tilleuls / Alisiers / Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21
tél. : 02.375.55.78

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31
tél. : 02.374.13.53

Verrewinkel-Engeland

Béatrice MAREVOET, rue Engeland 565
tél. : 02.372.23.06

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73

B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35
tél. : 02.375.40.94

Copropriétaires du Charlemagne

Lambert MARQUET, av. de l'Aulne, 95/8,
tél. : 02.332.16.28

Vivier d'Oie

Louise BECKERS, av. Latérale 43A
tél. : 02.374.13.56

Geleytsbeek

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

Observatoire - Vert Chasseur

Émile VAN KERCHOVE, av. du Vert
Chasseur 1 – tél. : 02.374.76.88

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

Errera - Dupuich - Jones

Jean DUMONT, av. L. Errera 63
tél. : 02.344.22.50

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273
tél.(P) : 02.332.22.23
tél.(B) : 02.211.79.30

Échevinage

Madame BARON, av. de l'Échevinage 21
tél. : 02.374.43.42

Uccle Nord-ouest

André ROBE, av. Maréchal Joffre 114,
1190 - tél. et fax : 02.345.65.71
robe.cme@swing.be

Président honoraire

Paul ANTOINE – av. J.&P. Carsoel 34, 1180
tél. & fax : 02.374.22.37 – paul.antoine@swing.be

Le conseil d'administration

Président

Bernard JOURET – av. de la Chênaie 79c, 1180
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A, 1180
tél. (P) : 02.374.97.03 tél. (B) : 02.538.51.31
fax (B) : 02.537.46.56 – d.ryelandt@avocat.be

Trésorier

Luc STURBELLE – av. A. Huysmans 209/11, 1050
tél. & fax : 02.649.49.59 – luc.sturbelle@skynet.be

Luc BERNARD – Av. Alphonse XIII 12, 1180
tél. : 02.374.44.35 fax : 02.374.95.01

ldbernard@skynet.be

Stéphane DAVIDTS – Montagne de St-Job 88, 1180
tél. : (B, direct) 02.373.57.01 – tél. : (P) 02.375.11.96
stéphane.davidts@skynet.be

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29, 1180
tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préféré) : 0472.719.790 cepvdqa@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67, 1180
tél. & fax : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10, 1180
tél. : 02.343.21.97

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

Géraldine MATT – 366 chée de Neerstalle, 1180
tél. : 02.376.79.34 – geraldine.matt@gmail.com

Jacques NIFFLE – av. Bel-Air 25/5, 1180
tél. : 02.344.41.51 – jacques.niffle@belgacom.net

Xavier RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97, 1180
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367, 1180
tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

Coordination :

Jacques NIFFLE

Comité de lecture :

Denys RYELANDT, Luc STURBELLE et Luc BERNARD

Notre N° de compte :

310-0734318-17

e.mail : ucclecomites@ibelgique.com

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

www.acqu.be

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec l'aide
de la Communauté française de Belgique et de la
Région de Bruxelles-Capitale.

