



Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 87 mars 2016

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclóis (ACQU) asbl N° d'entreprise 418.110.283
Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle
www.acqu.be

SOMMAIRE

- UN MAUVAIS PROJET GUETTE LE SITE DE L'HIPPODROME 2
- LE PLAN BUS : L'ACQU A RENCONTRÉ LA STIB 6
- NOUVELLE MENACE POUR LA VILLA LE PUY FLEURY AVENUE CHURCHILL 8
- LA NOUVELLE CLINIQUE AU DIEWEG 9
- LE SURVOL DE BRUXELLES 12
- JUSQU'OU DEVONS-NOUS SUBIR L'ENVAHISSEMENT DE L'AFFICHAGE PUBLICITAIRE ? 13
- BILLET D'HUMEUR 15
- FACE AU DÉFI CLIMATIQUE... 16
- LE COMITÉ FOND'ROY 17

Consultez notre site :
www.acqu.be

Ecrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

Abonnez-vous à la Lettre
(15€ par an afin d'être
certain de recevoir
chaque numéro)

UN MAUVAIS PROJET GUETTE LE SITE DE L'HIPPODROME DE BOITSFORT

Depuis la liquidation de la société des courses équestres en 1995, l'apparente « vacance » de l'Hippodrome, attise la convoitise de promoteurs privés.

Si de multiples projets ont échoué (casinos, centre de congrès et hôtel de luxe...), certains investisseurs sont tout de même arrivés à y organiser des événements semi-temporaires (Bar - Restaurant La Terrasse, Cirque Pauwels, ...). Ces grands événements ont révélé à suffisance les nuisances dans lesquelles ils plongent les abords du site.

La société Drohme Invest (dirigée par Michel Culot) a finalement obtenu en concession pour 15 ans (renouvelable) la gestion du site. Et le 8 février 2016, un permis d'environnement temporaire a été délivré par l'administration régionale de l'environnement - sous la tutelle de Madame Céline Frémault - à la société Drohme Invest pour l'érection et l'exploitation sur le site de l'Hippodrome dit de Boitsfort (à 95% sur le territoire d'Uccle) de 3 chapiteaux totalisant 1.775 places et l'exploitation d'un parking de 300 places.

Les craintes de voir se transformer l'espace vert de l'Hippodrome en **un vaste complexe d'organisation d'événements et de spectacles** se confirment donc. Et ce d'autant que si le permis temporaire n'est octroyé que pour 3 mois, il y a manifestement volonté de l'exploitant d'obtenir un permis d'environnement définitif.

Depuis lors, le battage publicitaire bat son plein, faisant la promotion des aspects prétendument écologiques et environnementaux du projet. Mais au-delà de cette campagne de marketing à tendance très « greenwashing », semble se profiler avant tout **une grosse opération commerciale (1) désastreuse pour la mobilité, (2) négative pour l'environnement, (3) et peu avantageuse pour les Bruxellois.**



Février 2016, montage d'infrastructures temporaires devant les façades classées des Grandes Tribunes

Été 2015, événement grand public organisé par Drohme Invest sur le site de l'Hippodrome. Une zone Natura 2000 transformée en parc événementiel ?



Le projet Drohme Invest : la source d'importantes nuisances

Hormis certaines infrastructures secondaires dont l'implantation peut s'avérer être une plus-value (Maison de la Forêt, plaines de jeux,...), c'est surtout la tenue ponctuelle de grands événements de masse qui va porter préjudice à la pérennité du site, et ce

tant pour des raisons environnementales (fragilité des écosystèmes de la forêt, quiétude de l'habitat) que logistiques (congestion automobile). Drohme a beau prétendre vouloir créer un parc « tourné vers l'avenir, en phase avec les enjeux environnementaux européens », les moyens mis en œuvre sont en réalité archaïques, en contradiction totale avec leur discours et surtout vecteur de très importantes nuisances qui échappent à la maîtrise du promoteur.

• nuisances en matière de mobilité

Le projet prévoit une fréquentation d'au moins 200.000 visiteurs par an et la tenue de plus de 130 événements, tant « indoor » que « outdoor ». Ceci représente une moyenne de 550 personnes par jour pendant 365 jours. Or, il est clair que la fréquentation sera maximale pendant les week-ends à la belle saison. Il y aura donc manifestement plusieurs milliers de visiteurs ces jours-là, pour ne pas préciser ces soirs-là ... Le permis provisoire qui vient d'être délivré annonce la taille des événements projetés puisqu'il autorise l'implantation de 3 chapiteaux totalisant 1.775 places, même si un maximum de 1.250 personnes peuvent se trouver réunies sous les

chapiteaux. Les événements « outdoor » viseront vraisemblablement un public encore plus large.

Or, l'espace qui sert traditionnellement de parking au site - quoique illicite car sans permis d'environnement - est considéré comme ne pouvant accueillir qu'un maximum de 210 voitures. Déjà, lors de la tenue d'événements similaires les années précédentes, le trop plein du stationnement générait inévitablement un stationnement sauvage dans les voiries environnantes.

Mais le problème principal demeure la question de la mobilité chaussée de La Hulpe qui est déjà fréquemment embouteillée puisqu'il s'agit du seul axe de connexion entre Uccle et Ixelles / Boitsfort. Ceci est d'autant plus vrai quand le Bois de la Cambre est fermé à la circulation automobile les week-ends, soit les jours où Drohme prévoit l'organisation des plus grands événements. Ses dirigeants réalisent très bien que le problème de la mobilité est inextricable : lors de présentations publiques qu'ils ont faites de leur projet, la question a chaque fois été répétée sans qu'on puisse obtenir d'autres réponses que :

- on agrandira le parking intérieur (comme si cela allait améliorer la circulation à l'extérieur (!),
- on s'arrangera avec des entreprises voisines pour disposer de leur parking (!),
- on créera des pistes cyclables (!),



- on demandera une meilleure fréquence des trams (jusqu'à quelle heure ?), etc...
- ...Ah oui, c'est vrai, Drohme espère aussi obtenir l'ouverture à la circulation automobile de certaines drèves de la forêt ; de la sorte pourrait être déchargé l'accès du parking en direction de la drève de Lorraine (dont on oublie de dire qu'elle est déjà bouchée tout comme la chaussée de Waterloo) et on éviterait ainsi les encombrements de la chaussée de La Hulpe : quelle contradiction pour un projet qui se veut « tourné vers la forêt et la nature » ! un projet qui prétend « amener la nature en ville » !

La vérité est qu'il n'existe pas d'alternative plausible à l'usage de la voiture et que toute utilisation intensive du parking mènera à la paralysie entre Uccle et Boitsfort. Le promoteur le sait pertinemment et quand il est acculé il dit compter sur Bruxelles Mobilité !

- **nuisances sonores** du fait de l'utilisation du son amplifié. Les basses s'entendent loin. Beaucoup de riverains sont concernés, sans parler des nuisances que cela occasionne pour la faune. Or le permis autorise les événements jusqu'à 2 h. du matin ! Le promoteur a-t-il le moindre souci des riverains ?



Lors de la tenue de grands événements le trop plein du stationnement génère inévitablement du stationnement sauvage dans les voiries environnantes, ici entre les arbres de la chaussée de la Hulpe.

- **nuisances lumineuses** suite à l'éclairage du site en soirée et la nuit ; nuisances pour les riverains proches mais tout autant pour la faune.

Un domaine public à entrée payante ?

L'accès au site est aujourd'hui pour l'essentiel gratuit. Seul l'accès au golf est payant tout en restant relativement accessible à tous.

En plus de la tenue de grands événements (payants), Drohme prévoit l'implantation de toutes sortes d'infrastructures de loisirs et d'animations dont l'accès sera probablement pour une part gratuite (grâce à l'octroi de subsides publics dont 4,5 millions d'euros du fonds FEDER) et pour une part payante. L'accès à la « promenade » sur la boucle de l'hippodrome restera probablement gratuit afin notamment d'attirer plus facilement le client vers les diverses attractions payantes. Grosso modo, le même principe que la Foire du Midi...

Avec les années et en fonction des opportunités on peut s'attendre à ce que le nombre d'attractions payantes augmente, notamment le secteur HoReCa. Outre l'implantation de restaurants (et de commerces?), l'objectif à long terme de Drohme Invest semble en effet d'ouvrir le site au secteur hôtelier, voire même d'y introduire du logement permanent via la création d'une filiale immobilière !



C'est d'un autre projet dont le site de l'Hippodrome a besoin !

L'Hippodrome s'est implanté à la fin du 19e siècle sur un morceau de forêt de Soignes. Aujourd'hui encore la présence de la forêt marque l'identité du site: la portion comprise entre les deux anneaux, demeure boisée et le reste du site se profile comme un parc paysager. De la sorte le site de l'Hippodrome constitue une zone tampon entre la forêt et la ville. Cette zone lisière est fragile, elle ne supporte qu'une fréquentation humaine modérée. Il faudrait même rendre inaccessibles certaines zones vulnérables dont notamment l'espace boisé entre les deux anneaux de l'Hippodrome.

Pour les usagers du site (golfeurs, promeneurs, joggeurs,...) la quiétude des lieux constitue également une grande plus-value.

L'Hippodrome doit demeurer un parc pour les Bruxellois, accessible avant tout par les transports collectifs.

Tant pour les raisons de mobilité que d'environnement, l'Hippodrome doit avant tout rester un parc à destination des Bruxellois. La promotion du parc doit viser la Région bruxelloise avec une attention particulière pour les quartiers les moins pourvus en espaces verts récréatifs, et il faut tout faire pour améliorer l'accessibilité du site en transports en commun.

Il existe aujourd'hui suffisamment d'initiatives originales de par le monde, pour inspirer positivement un plan de gestion alternatif, raisonnable, social et durable de cet ensemble patrimonial naturel et culturel exceptionnel que constitue le site de l'Hippodrome.

Un Collectif citoyen « Les Amis de l'Hippodrome » s'est récemment constitué pour s'opposer à tout projet de privatisation et de surexploitation commerciale du site.

Le Collectif réunit des associations, comités de quartier et citoyens, aux horizons et préoccupations diverses, mais unis dans un même but : sauvegarder le site, son environnement, sa tranquillité, son accessibilité au public bruxellois.

Sont actuellement partenaires du Collectif:

- Les Amis de la Forêt de Soignes, asbl
- Les Amis du Bois de la Cambre, asbl
- Le Mouvement citoyen Pas Question !
- L'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU), asbl
- Le Comité de Quartier Roosevelt - Victoria
- Le comité Solvay Sports
- De nombreux riverains proches de l'Hippodrome (Tumuli - Roosevelt- Montana - etc...)

Pour contacter le Collectif, pour agir et défendre le site, il suffit d'envoyer un courriel à : lesamis.hippo@gmail.com

Signalons enfin qu'un recours en réformation a été introduit le 10 mars devant le Collège d'Environnement contre le permis d'environnement temporaire délivré le 8 février 2016 par l'I.B.G.E.

Le site de l'Hippodrome se démarque des autres parcs de la Région du fait de ses particularités : un golf à neuf trous, d'anciens bâtiments hippiques, les deux grandes boucles.



LE PLAN BUS : L'ACQU A RENCONTRÉ LA STIB

En décembre 2015, nous informions nos lecteurs du nouveau Plan Bus projeté par la STIB et invitons ceux qui les utilisent à faire part de leurs observations en vue de les communiquer à la STIB, au service Mobilité de la commune d'Uccle ainsi qu'au cabinet du Ministre Smet.

Suite à cet appel, l'ACQU a reçu, outre de nombreux commentaires verbaux, plus d'une trentaine de réactions écrites. Dans la foulée, un de nos comités membres a même créé un site internet sous la dénomination « La mobilité dans le sud d'Uccle ».

En tout, le nombre de personnes concernées par les réactions peut être estimé à **2500 personnes** vu qu'elles représentent un nombre important d'usagers (comités de quartier, Conseil Consultatif des Locataires du Homborch, Commission de Gestion des Instituts de l'Observatoire, directions d'établissements scolaires, etc...). La très grande majorité des avis ont concerné les lignes 43 et 60.

Nécessité de rectifier le tir

Dans les grandes lignes, le nouveau plan bus est positif. Du moins dans ses intentions. **Le renforcement de la desserte au sud de la Commune (quartier Engeland-Verrewinkel-Homborch) est par exemple unanimement apprécié.**

Toutefois, des remarques reçues, il ressort clairement qu'il faudrait revoir certains points, particulièrement en ce qui concerne les lignes 43 et 60 :

La ligne 43 est très importante pour la mobilité intra-communale. Elle relie entre eux de nombreux nœuds multimodaux et d'activités. Quant à la ligne 60, la connexion qu'elle offre avec la gare de Calevoet, Ixelles et le quartier européen, a conditionné l'installation de nombreux riverains le long de la chaussée de St Job.

De manière générale, le déplacement des terminus de ces deux lignes aurait des conséquences fâcheuses et importantes en matière d'accès à plusieurs établissements scolaires (Athénée d'Uccle 1, Lycée Français, St Josef, etc.), centres commerciaux (De Fré, St Job), gares (Uccle Calevoet) et pôles d'emploi (site de l'Observatoire - 3 instituts fédéraux). La proposition de la STIB de desservir la chaussée de St Job par la nouvelle ligne 74 en remplacement de la ligne 60 ne satisfait pas du tout les besoins de déplacement des usagers.

Nous avons rencontré la Stib

C'est donc dans l'objectif d'explicitier les souhaits des Ucclois que les administrateurs de l'ACQU ont rencontré en février Monsieur Jean-Michel Mary, le directeur du développement du réseau de la STIB. Dans le sens inverse, cette réunion nous a permis de mieux comprendre certaines des raisons qui ont poussé la STIB à définir les grandes lignes de son Plan. Nous les résumons ci-dessous: En introduction, Monsieur Mary nous a expliqué les objectifs généraux du plan: plus de véhicules (plus de 100 nouveaux bus), plus de dessertes, de meilleures fréquences, etc. Afin d'y parvenir il s'est révélé nécessaire de restructurer le réseau. Par exemple, un travail d'identification des tronçons les plus et les moins fréquentés a motivé la STIB à redéfinir les lignes en fonction de ce critère. L'idée étant de relier entre eux les tronçons les plus fréquentés afin de les desservir par des grands bus articulés. Evidemment plusieurs autres critères entrent en interaction: vitesse commerciale, logique structurelle du réseau, finesse des dessertes, etc. Monsieur Mary nous rappelle qu'un premier plan bus avait déjà été mis en œuvre en 2007 et que l'actuel en poursuit les objectifs.

Renforcement du réseau au sud d'Uccle: les lignes 43, 60 et 41

La STIB est consciente de l'importance que revêt la ligne 43 en tant que ligne intra-communale. Mr Mary rappelle d'ailleurs que c'est dans cet objectif que son itinéraire avait été modifié en 2007. Auparavant, la ligne ne desservait ni le quartier Fond'Roy ni le Fort Jaco mais rejoignait directement le Vivier d'Oie depuis le Homborch via l'avenue Dolez et la place St Job. Toutefois, depuis lors, les bus rencontrent énormément de difficultés à respecter leurs horaires. Est en cause notamment le passage par la chaussée de Waterloo, souvent congestionnée. Malgré cela, et malgré une sous-fréquentation des véhicules sur le tronçon compris entre le Fort Jaco et le Homborch, il n'est pas prévu de revenir à l'itinéraire d'avant 2007. Le Contrat de Gestion de la STIB lui incombe la mission de desservir l'ensemble du territoire bruxellois même si la desserte de certains quartier se révèle ne pas être directement rentable.

Ceci dit, les comptages ont révélé une fréquentation de la ligne 43 très inégale en fonction des

tronçons. Aussi, comme la ligne est significativement plus utilisée entre le quartier Homborch et le centre d'Uccle, a-t-il été décidé de renforcer la desserte de ce quartier (en plein développement immobilier) en y faisant parvenir 2 autres lignes (en l'occurrence les lignes 60 déviée et 41 prolongée).

Le déplacement du terminus de la ligne 43 de « Observatoire — Héros »

Mr Mary a tout d'abord rappelé qu'avant 2007 le terminus de la ligne 43 se situait déjà à Héros. Mais si le déplacement du terminus de la ligne 43 de Observatoire à Héros a été prévu c'est surtout afin de décharger le trafic de l'avenue De Fré. En effet cette avenue est parcourue aujourd'hui par 3 lignes de bus (43, 41 et 38). A l'heure de pointe, les nombreux véhicules s'y gênent mutuellement en plus d'engorger le reste du trafic. Bruxelles-Mobilité et la STIB avaient suggéré en 2014 d'élargir un rien la voirie en vue d'y créer une 3^e bande réservée aux bus mais les riverains s'y sont opposés farouchement.

Vers une alternative à la déviation de la ligne 60

Parmi les nombreux courriers adressés à l'ACQU, plusieurs contenaient des propositions d'alternatives au Plan de la STIB. Aussi, l'ACQU a réuni autour d'une table quelques-uns de ses comités du sud d'Uccle afin d'aborder collégalement la question de la desserte de cette zone de la com-

mune. Le fruit de ces réflexions a été transmis à monsieur Mary.

Afin d'offrir au sud de la commune, comme le propose la STIB, deux nouvelles dessertes (l'une par l'ouest via les rues du Wagon et du Bourdon et l'autre par l'est via les avenues du Wolvendael et Dolez) sans pour autant dévier la ligne 60, les possibilités sont globalement nombreuses. Trois lignes possèdent leur terminus à Héros : 38, 75/98, 41. Il s'agit de prolonger deux d'entre elles vers le sud. Nous avons rappelé à monsieur Mary que la ligne 41 rejoignait la gare de Calevoet, via l'avenue du Wolvendael et la rue Basse, jusque 2007 et que le 38 avait Homborch comme terminus. En outre, dans le cas où la ligne 60 n'est plus déviée, la nouvelle ligne 74, au lieu de parcourir la chaussée de St Job, pourrait elle aussi rejoindre le sud de la commune. Enfin, la desserte du Homborch par l'ouest (rue du Bourdon) pourrait tout aussi bien être effectuée par une prolongation (et non la déviation) de la ligne 60. En vue d'aider la STIB à trouver la meilleure solution possible, nous avons remis à monsieur Mary un tableau comparatif des avantages et inconvénients offerts par ces différentes variantes possibles selon les critères de vitesse commerciale, de finesse des dessertes et de logique de réseau. Ces documents sont disponibles sur notre site web.

Nous avons appris que le Plan Bus sera finalisé et approuvé par le Gouvernement déjà à Pâques, soit au moment où la présente Lettre sort de presse. Espérons que la STIB aura tenu compte au moins de certaines des remarques transmises.



NOUVELLE MENACE POUR LA VILLA LE PUY FLEURY AVENUE CHURCHILL

UNE OPERATION DE « FACADISME »

Après avoir été débouté en 2013 de son projet de démolition de la villa située 228 avenue Winston Churchill, l'architecte Marc Corbiau revient avec un projet de façadisme. Il propose en effet de « trancher » en deux la villa, vidée par ailleurs de tout son intérieur, afin de l'intégrer au sein d'un grand immeuble de 19 appartements de grand standing ! A cela s'ajoute une demande de dérogation au Règlement Régional d'Urbanisme en matière des hauteurs et des profondeurs autorisées.

Cette « tranchette » de villa servirait de prétexte à un vague respect urbanistique (zone Zichée) et de pseudo préservation patrimoniale. L'illustration qui montre ce que devrait devenir l'endroit donne un haut-le-cœur : cette jolie villa serait surmontée d'un immeuble accolé et 2 fois plus haut qu'elle !

Si ce n'est pas triste de la part d'un architecte si prestigieux ! En somme un projet affreux qui risque d'alimenter encore un peu plus la réputation de notre capitale en matière de bruxellisation. Pourtant, excepté l'intérêt lucratif à court terme, rien ne justifie la disparition d'immeubles faisant

incontestablement partie du patrimoine architectural de Bruxelles parce qu'ils seraient devenus minoritaires, dans l'avenue Churchill notamment.

Les qualités patrimoniales de cette villa sont par ailleurs indéniables. Le « Puy Fleury », œuvre de l'architecte belge Emile Missu, constitue une des dernières propriétés témoignant du « park system » mis en place le long de l'avenue Longchamp au moment de sa création à la Belle-Epoque. De même que les éléments structurels et la composition des façades, les décors intérieurs (boiseries, sols et cheminées en marbres, salons, halls, escalier, etc.) demeurent en parfait état. Tous ces éléments font de ce bâtiment une « œuvre d'art totale » vraiment remarquable.

Si Emile Missu est peu connu en Belgique c'est parce qu'il a exercé une grande part de sa carrière à l'étranger où il fut reconnu et admiré. Plusieurs de ses réalisations sont protégées notamment en Chine et au Congo.

Anita Nys,
pour le comité Churchill.



LA NOUVELLE CLINIQUE AU DIEWEG

L'ENVERS DU DÉCOR

La clinique AREA+, maison pilote pour adolescents, a ouvert ses portes le 1^{er} juillet 2015 au 294 chaussée de Saint-Job, dans le quartier du Dieweg.

Ce centre – qui s'intègre dans l'entité Fond'Roy/ La Ramée – peut aujourd'hui accueillir jusqu'à 52 jeunes nécessitant une prise en charge médicale pour diverses raisons, telles que la détresse psychologique, les troubles alimentaires, la dépression, la rupture familiale ou encore le décrochage scolaire. La structure se compose à la fois d'un hôpital résidentiel, d'un hôpital de jour, d'un lycée et d'un internat thérapeutiques, d'une polyclinique et d'un service d'Accueil et Permanence.

Nous, comité de quartier *Le Coteau du Dieweg*, ne pouvons que nous réjouir de l'intérêt que porte notre société au bien-être des adolescents. En effet, ces établissements d'accueil occupent une place privilégiée dans le processus de « remise sur les rails » de ces jeunes en difficulté. Nous pensons qu'il est essentiel, de nos jours, d'être en mesure de les accueillir, de les écouter et de les aider en leur offrant un environnement adapté à leurs besoins.

Néanmoins, certains riverains ne se sont pas montrés favorables à ce projet dans notre quartier et se sont même opposés à la construction de l'établissement pour des motifs tenant tant à l'affectation du terrain au sport que pour des risques de nuisances. Comme le rappelle la Commission de Concertation dans son avis du 10/11/2010, le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) situe le projet « pour majorité (*Dieweg et intérieur d'îlot*) en zone de sports et de loisirs de plein air, et pour le solde (*chaussée de Saint-Job*) en zone d'habitation avec accès de chaque côté par un espace structurant », ce qui le rendait incompatible à l'affectation originelle du terrain.

En effet, avec la présence du centre sportif *Les Jardins du Dieweg* et les anciens bâtiments de la Société Générale, le terrain est considéré comme zone de sports et de loisirs de plein air, ce qui rendait la construction d'une clinique contradictoire avec l'affectation du PRAS. Il y avait aussi la crainte qu'un tel établissement allait amener

d'importants désagréments pour le voisinage : mobilité – bruit – sécurité...

En fin de compte, AREA+, devenu propriétaire de l'ensemble des terrains, a été autorisé à construire. Toutefois, le permis d'urbanisme était assorti de conditions bien précises pour justement protéger le voisinage. En bref, le permis imposait :

- une architecture d'un faible gabarit, mais aussi harmonieuse, lumineuse et fluide que possible ;
- le maintien en l'état du centre sportif *Les Jardins du Dieweg* (terrains de football, terrains de tennis et club-house) et la construction d'un nouveau hall de sport côté Dieweg. L'ensemble doit rester ouvert au public ;
- l'aménagement d'emplacements de parking suffisamment nombreux pour accueillir les voitures des employés et un parking spécifique pour les vélos ;
- la plantation de nombreux arbres, arbrisseaux, haies en vue de contribuer au caractère vert et calme du lieu ;
- la création d'un chemin piétonnier entre la chaussée de Saint-Job et le centre sportif, accessible aux cyclistes ;
- l'installation de mesures de sécurité en équipant l'ensemble des espaces extérieurs de clôtures et d'un système de surveillance ;
- la promotion de la mobilité douce ;
- la sécurité des enfants à l'intérieur du centre sportif en limitant l'accès du site aux voitures ;
- la limitation de nuisances sur la faune et la flore ;
- l'entretien régulier de la propriété et des aménagements ;
- la préservation de la quiétude des riverains tant sur le plan visuel qu'acoustique.

Mais, 9 mois après l'inauguration, le constat est amer...

Malgré nos demandes répétées, plusieurs clauses importantes du permis ne sont pas respectées. Les nuisances redoutées sont bien là et certains aménagements sont insuffisants, voire inexistantes...



1. Nuisances sonores

Même si des travaux ont récemment été faits, le bruit provoqué par les taques d'égout dans la rampe d'accès au parking, au moment du passage des voitures, reste incessant et insupportable pour les riverains qui sont parfois très proches. Les camions de Bruxelles Propreté s'engouffrent dans la rampe d'accès au parking à vive allure, pour aller chercher des poubelles à l'intérieur de la propriété, plutôt que de les ramasser sur le trottoir, ce qui provoque inévitablement un réveil largement anticipé pour le voisinage.

Les pensionnaires semblent autorisés à rester dehors au-delà de 22 heures, faisant fi de toute discrétion, alors qu'un couvre-feu devait être mis en place. Les fumoirs et autres lieux de rassemblement ont été installés à proximité des habitations et sont la source de vacarme régulier, tant en journée qu'aux heures avancées de la nuit.

L'espace récréatif extérieur, qui comporte un terrain de basket, a été construit en amphithéâtre, ce qui, en plus de favoriser la propagation des émissions sonores, les amplifie par réverbération. Il arrive aussi que certains jeunes soient atteints de crise, alors qu'ils sont à l'extérieur, et se mettent à pousser des hurlements juste en dessous de jardins où peuvent notamment se trouver des enfants en train de jouer, privant par là les riverains de la quiétude à laquelle ils sont en droit d'aspirer.

Certains riverains craignent encore que le système de climatisation, au vu de son emplacement, provoque du bruit au moment de sa mise en service, l'été prochain. Sera-t-il dès lors envisageable pour les voisins de vivre et de dormir fenêtres ouvertes sans avoir à subir le ronflement constant du moteur ?

Quant à l'alarme du bâtiment, son activation, probablement nécessaire, doit, elle aussi, être supportée par les riverains plus ou moins proches.

2. Nuisances visuelles

Même si les voisins viennent d'obtenir l'extinction plus tôt de l'éclairage du parking, ils continuent néanmoins à souffrir de la trop grande puissance de ces lampadaires allumés dès 17 h 30, à proximité des lieux d'habitation. Quel est l'intérêt d'illuminer, au-delà du parking, les jardins et maisons alentour, et ce avec des luminaires trop nombreux, inutilement puissants, surélevés et placés trop près des habitations ? Sur ce point, de nombreuses propositions visant à atténuer le problème ont été faites sans rencontrer de résultats.

À l'éclat de ces lampadaires, il faut aussi ajouter l'éclairage au néon de la passerelle qui relie la clinique au lycée, laquelle reste régulièrement éclairée sans raison apparente jusqu'à 21 h 30, au plus tôt. Ces éclairages cumulés augmentent

considérablement la luminosité déjà trop excessive.

Enfin, et même si nous ne pouvons qu'applaudir les efforts faits depuis quelques semaines, certains locaux du lycée et de la clinique, dotés de grandes baies vitrées, peuvent rester allumés toute la nuit. Sur la seule période du 23 décembre au 1er février, nous avons relevé le nombre de ces négligences. Il en est ressorti que 45 % du temps, des locaux inoccupés du lycée (contrairement aux maisons qui leur font face) restaient puissamment éclairés, perturbant ainsi le voisinage ainsi que la faune nocturne.

Nous tenons à rappeler que l'exigence environnementale est pourtant très clairement, et à plusieurs reprises, notifiée dans le permis d'urbanisme !

3. Promotion de la mobilité douce et chemin piétonnier

Aujourd'hui, contrairement aux exigences du permis d'urbanisme, aucune promotion de la mobilité douce n'est faite, aucun parking pour vélos n'a été installé et le *kiss and drive* côté Dieweg – qui devait limiter l'accès des voitures dans le centre sportif pour la sécurité des enfants – reste inexistant. Quant au chemin piétonnier, il demeure résolument non conforme aux clauses du permis : il aboutit sur un cul-de-sac, présente divers dangers et inconforts liés au manque d'entretien et est inadapté aux cyclistes et poussettes.

4. Entretien et aménagement du terrain

Au moment de la construction, de gros troncs d'arbres et d'imposantes branches ont été jetés dans la partie boisée du site, en pente, sous les terrains de football et la pluie semble les faire glisser lentement vers les jardins voisins. Il est



manifeste qu'aucun entretien ni contrôle n'est effectué dans cette partie de la propriété. En outre, ce bosquet, comme l'entrée côté chaussée de Saint-Job, commence à ressembler à une décharge publique : plastiques, canettes, tuyaux, textiles, journaux dont la quantité augmente de jour en jour, jonchent le sol. Les voisins vont-ils être contraints à vivre, de surcroît, à côté d'un dépotoir ?

5. Plantations

À ce jour, la plantation de nombreux arbres et haies à feuilles persistantes se fait attendre, ce qui rend la clinique extrêmement visible depuis les maisons et jardins avoisinants et nuit à l'intimité des riverains. Cette situation va également à l'encontre des stipulations du permis d'urbanisme.

6. Sécurité

La sécurité de l'établissement est loin d'être optimale. Il manque toujours certaines barrières et grillages autour du site. La grille d'entrée, côté chaussée de Saint-Job, reste ouverte toute la nuit.

Nous ne sommes pas restés les bras croisés

Dès le début de la construction des bâtiments, notre comité de quartier a tenté d'insuffler un certain dynamisme collaboratif et a montré sa volonté d'établir une relation de bon voisinage. Nous nous sommes présentés, nous avons organisé des rencontres, ouvertes aux riverains, avec les responsables de la clinique. Nous nous efforçons de faire preuve d'ouverture d'esprit, de tolérance, de patience, et nous avons fait des propositions concrètes en vue d'améliorer les conditions de cohabitation. Quelques riverains se disent même prêts à mettre la main à la pâte pour résoudre certains problèmes.

Malheureusement, cette volonté de vivre ensemble, en harmonie et dans le respect des autres ne semble pas réciproque. De nombreux riverains se sentent lésés, laissés pour compte. Certains envisagent même de quitter le quartier.

Malgré cela, nous continuons de croire en la possibilité d'une communication fructueuse afin de trouver des solutions satisfaisantes et durables. Nous insistons auprès de la Commune pour qu'elle use de son pouvoir en vue de faire appliquer toutes les clauses du permis et d'ainsi pacifier le climat.

Comité de quartier « Le Coteau du Dieweg »

LE SURVOL DE BRUXELLES

DES HABITANTS BRUXELLOIS ET UCCLOIS INQUIETS ...

Dans notre « *Lettre aux habitants* » n° 86 de décembre 2015, nous mettions en avant l'impact de l'augmentation du trafic aérien et de ses nuisances sur la santé des Bruxellois.

Chaque jour amène malheureusement son lot d'articles dans les médias qui confortent les craintes des habitants survolés.

Dans « **le Monde** » du 8 janvier 2016, on pouvait lire ceci : « **La pollution de l'air aggrave les maladies d'Alzheimer et de Parkinson** ». Et d'ajouter : « Pour chaque augmentation de la concentration de l'air en particules fines (PM2,5), le risque d'être hospitalisé pour une maladie neuro-dégénérative s'accroît. C'est ce qu'indique une vaste [étude](#) menée par une équipe de chercheurs de Harvard (Boston, Massachusetts) et publiée, vendredi 1^{er} janvier, dans la revue *Environmental Health Perspectives*. Il s'agit de la première étude épidémiologique sur les effets d'une exposition à long terme aux PM2,5 sur la maladie d'[Alzheimer](#) et la maladie de Parkinson. « *Cette étude confirme que la pollution de l'air est l'un des problèmes de santé publique les plus importants* », estime le Dr Maria Neira, directrice du département Santé publique et [environnement](#) à l'Organisation mondiale de la santé (OMS). »

Parallèlement, un membre de l'association « Cœur-Europe » faisait remarquer dans un mail adressé aux élus politiques belges que « *Les décollages par vent de nord-est au dessus de Bruxelles sont particulièrement nocifs pour la santé des habitants, une étude faite à Schiphol (Pays-Bas) ayant montré un triplement du niveau des particules fines à 7 kms sous le vent du point de décollage, et une étude similaire menée à Los Angeles ayant montré un quadruplement des particules fines à 10 kms sous le vent du point de décollage.*

... *La corrélation entre mortalité et particules fines étudiée dans 88 grandes villes américaines estime l'augmentation de mortalité annuelle à 0,5% pour 10 micro-gramme de particules supplémentaires par m3.*

... *Par ailleurs, Bruxelles est, d'après les chiffres de la Commission Européenne, l'une des rares villes européennes où le taux de particules fines est en augmentation depuis 15 ans, et est aussi l'une des capitales où le taux de pollution est le plus élevé.* ».

On le voit, l'élément « santé » ne peut être négligé dans les débats sur le survol de Bruxelles. Mais qu'en est-il exactement ?

En Région Flamande :

Les propos de **Monsieur Ben Weyts, Ministre de la Mobilité et du Tourisme du Gouvernement Régional de la Flandre**, relatés dans son interview du 13 février 2016 aux « Echos » sont pour le moins inquiétants pour Bruxelles.

En effet, exigé par l'Europe, un plan d'action quinquennal des améliorations environnementales de l'aéroport de Zaventem devrait inclure toutes les communes concernées. Or, il n'en est rien, bien au contraire, puisque **le Ministre fait mention d'un plan de concertation des riverains de l'aéroport de Zaventem... qui exclut les communes bruxelloises.** Et s'il demande, par ailleurs, que les avions ne survolent pas Anvers entre 22h.30 et 6h.30, pas un mot sur le non survol de Zaventem la nuit par des gros porteurs.

Y a-t-il deux poids-deux mesures suivant que l'on habite la Flandre ou Bruxelles ?

En Région Bruxelloise :

Questionnée quant à l'impact du trafic aérien sur l'environnement de Bruxelles et la santé des Bruxellois, **Madame Céline Frémault, Ministre de l'environnement de la Région Bruxelloise**, nous a écrit ceci : « Vous n'êtes pas sans savoir que j'ai commandé au printemps dernier (mars 2015) une étude sur les particules fines liées à l'activité aérienne autour de Bruxelles. J'en attends les résultats pour le printemps ! Et nous ne manquons pas de vous la transmettre ».

Quant au Gouvernement Fédéral :

Interrogée sur une augmentation éventuelle du trafic aérien, compte tenu des travaux d'infrastructure en cours à Zaventem, (et donc d'une augmentation de la pollution sur Bruxelles), la Ministre Céline Frémault nous a répondu ceci : « **C'est malheureusement une compétence pleine de Madame Galant, Ministre de la Mobilité...** ». En effet, le tracé des routes et leurs fréquences d'utilisation est de la compétence du Gouvernement Fédéral.

En conclusion :

Espérons qu'à long terme, le dossier du survol de Bruxelles ne se termine pas comme celui des tunnels bruxellois un dossier commencé il y a plus de 20 ans, avec des conséquences non maîtrisées tant sur la sécurité (éboulements) que sur la santé (pollution automobile) et qui s'avèrent peut-être être la conséquence d'une impasse politique

Xavier Retailleau
Administrateur

JUSQU'OU, DEVONS-NOUS SUBIR L'ENVAHISSEMENT DE L'AFFICHAGE PUBLICITAIRE ?

La lecture du Wolvendael nous apprend que l'échevin en charge de l'économie et du commerce fait enlever les enseignes commerciales qui n'ont plus de raison d'être (Wolvendael février 2016 : près de 20 lors d'une seconde phase mais il doit y en avoir eu de nombreuses autres lors de la 1^{ère} phase.) C'est une excellente initiative et nous saisissons l'occasion pour demander à l'autorité communale d'aller plus loin. En effet, les publicités de même que les enseignes obsolètes (parce que le commerce mentionné ne s'exerce plus à cet endroit) ne représentent presque rien par rapport à tout ce qui est visible dans l'espace public.

En cette matière, en plus d'un Règlement Régional d'Urbanisme, il existe à Uccle un **Règlement communal relatif aux enseignes commerciales et à la revalidation des noyaux commerciaux**, voté le 21 mai 2011. Il est lisible sur le site www.uccle.be. Il est très détaillé et son titre est révélateur de son objectif : favoriser le commerce local, ce qui est louable. Notre propos n'est pas d'entrer dans des distinctions entre une enseigne, une publicité, une publicité associée à l'enseigne, un totem, etc... Que l'attention du public soit attirée sur les commerces locaux (enseigne au sens strict, totem) est naturel et va de soi, mais avec des limites. Ce à quoi on n'a peut-être pas été assez attentif, c'est d'une part à l'aspect sécurité routière, et d'autre part à l'aspect esthétique ou environnemental.

A-SECURITE ROUTIERE

Commerces et chalands vont normalement de pair. Là où il y a l'un, il y a habituellement l'autre. Mais quand on se situe le long d'un axe routier important, s'y ajoutent de nombreux automobilistes. On est alors confronté à une pléthore de dispositifs publicitaires pour des commerces locaux ainsi que pour des produits et services, chacun essayant de capter l'attention, soit par la taille, soit par l'originalité, soit par l'adjonction d'un dispositif lumineux. Si mon voisin recourt à une publicité qui frappe l'attention, je dois faire de même, et de préférence en plus visible, ce qui provoque la surenchère.

Il en résulte que l'attention de l'automobiliste – car c'est à lui que nous pensons – est captée par les dispositifs publicitaires alors qu'en même temps il est prié de ne pas se laisser distraire et d'être attentif à la circulation : feux – piétons et cyclistes – autres automobilistes ...

Tout ce qu'on dit dans le Règlement communal en question est que la signalétique commerciale ne doit pas prendre le dessus sur l'éclairage public, ni empêcher la lisibilité des panneaux routiers et des feux de gestion du trafic. C'est bien le moins !

Et c'est aux endroits les plus fréquentés et donc les plus dangereux que la publicité occupe le plus le champ de vision des automobilistes. Les dispositifs lumineux sont particulièrement aptes à

détourner l'attention, et ceux qui clignotent encore plus que les autres.

Que penser des panneaux lumineux déroulants de 2 m² placés par la société Decaux, avec la bénédiction de la Région et de la Commune, à des coins de rue, là où il est interdit de se garer pour ne pas obstruer la vue ? Et il y en a de 20 m².

Notre Commune donne-t-elle l'exemple quand elle place des panneaux lumineux informatifs de 20 m² à des carrefours stratégiques (square des Héros – place St Job – carrefour Churchill/Waterloo ...) ? Ce n'est pas le contenu informatif qui est critiqué, mais bien le support utilisé.

Nous ne sommes pas convaincus que nos édiles régionaux et communaux soient conscients du danger de ce qu'ils font et laissent faire. En théorie : oui. En pratique : on va depuis peu dans la bonne direction mais pas assez fermement à notre avis. S'ils en étaient conscients, ils veilleraient à mieux cadrer le déferlement de l'affichage publicitaire, ce terme étant pris dans le sens large. Car c'est là la question fondamentale : la sécurité dans nos rues – domaine dont le bourgmestre est responsable – ne prime-t-elle pas sur l'intérêt commercial ?

B-CONSIDERATIONS ENVIRONNEMENTALES

On dira qu'au regard du caractère potentiellement dangereux de la publicité commerciale, des considérations esthétiques sont de moindre importance. Mais quand même ...

Quand on circule dans des quartiers commerciaux, pour peu qu'on regarde l'environnement, on est sidéré de voir tant de laideur s'installer impunément, s'imposer sans vergogne.

D'un côté, le Règlement en cause impose de respecter le bâti – qui est parfois très beau à Uccle – et l'échevin de l'environnement rappelle l'obligation de respecter l'esthétique (Wolvendael janvier 2016). Mais par ailleurs on laisse enlaidir notre cadre de vie.

L'autorité communale craindrait-elle qu'en ne permettant pas toutes les affiches publicitaires, le commerce va péricliter ? Le problème vient de ce que si on laisse placer ici un totem de 4 m. de haut, comment refuser l'autorisation à son voisin ? Parfois il y a un refus, c'est vrai, mais c'est plutôt l'exception.

Ici à nouveau, nous pensons qu'il y a une dérive qui s'est installée, à Uccle comme ailleurs. Tout ne vient pas en un jour ; c'est insidieux, c'est progressif, et quand on s'en rend compte, soit on s'est habitué à un environnement dont on ne perçoit même plus la laideur, soit on se dit qu'il est trop tard. Et d'ailleurs les petites rentrées financières sont à prendre en considération... !

Tout comme pour l'aspect de sécurité routière, nous demandons à l'autorité communale de reconsidérer la question, de cadrer la publicité et les enseignes en ne les laissant pas accaparer l'espace public.

C-MARCHANDISATION DE L'ESPACE PUBLIC

Tout ceci indépendamment d'une autre considération, d'un type plus moral : la marchandisation de notre paysage urbain. L'affichage publicitaire – nous ne visons pas ici les enseignes fixées sur la devanture des magasins – est une forme de harcèlement particulièrement intolérable dans l'espace public puisqu'on ne peut y échapper. On peut d'ailleurs se demander si toutes ces affiches bénéficient d'une autorisation. L'objectif d'un tel affichage n'est pas d'informer le public sur tel ou tel commerce mais de rendre un produit enviable, de le rendre indispensable, de nous dire « consommez – consommez ». Cette publicité est partout présente : à la télévision, dans les journaux, dans nos boîtes aux lettres, sur l'internet, ... On est tellement habitué à ce matraquage qu'on ne s'en rend même plus compte. Cette marchandisation de l'espace public est relativement récente et montre à quel point nous sommes de plus en plus soumis au diktat du commerce. Alors si le pouvoir politique n'y met pas un frein ...

Denys Ryelandt



Carrefour Waterloo – Churchill : par quoi l'œil de l'automobiliste sera-t-il attiré ? Par les feux ou par la pub (notamment de Villo et de la Commune) ? Sans mentionner les panneaux de signalisation ...

BILLET D'HUMEUR

QUAND LA VOITURE DÉTRUIT LE VILLAGE.

Il y a un peu plus de 30 ans que nous avons débarqué rue du Coq avec armes et bagages. Un petit coin bucolique au fin fond d'Uccle, un esprit de village, voilà ce que nous avons trouvé. Nous étions à la campagne. Bien sûr, le dimanche, la rue était embouteillée à la sortie de la messe à cause du double sens de la circulation automobile. Mais les enfants étaient en sécurité, jouaient au tennis sur le mur de l'église sous le regard des parents discutant le coup ou mettant du vin en bouteille sur le trottoir. Il faisait bon vivre dans le quartier.

Au fil des temps, l'augmentation continue du trafic automobile dans notre rue et les petites rues avoisinantes changea totalement l'esprit de ce village. Quand, en 2008, la Commune aménagea le plan communal de mobilité, (demandé par la Région et étudié par la société Tritel), **ce fut catastrophique pour la rue du Coq car le plan ne fut réalisé qu'à moitié tellement la pression des automobilistes était forte.** En effet, si le bureau Tritel avait compris que la seule façon de limiter le trafic dans le quartier était de couper les axes de traversée, (d'où aménagement d'une chicane après le virage de la rue du Château d'Eau), certains habitants et navetteurs pressés n'acceptèrent jamais les déviations et sens interdits imposés. Alors la Commune préféra enlever la chicane de la rue du Château d'Eau plutôt que de verbaliser les automobilistes imprudents.

Et là cela a été l'enfer : plus de 400 voitures par heure le matin. OK, les rues furent mises à 30 kms/ heure, mais en dix ans, pas un seul contrôle de vitesse. Des coussins berlinois furent placés, pour freiner les voitures. Mais beaucoup ré-accéléraient aussi vite. C'est si important de gagner 1/millième de seconde au bout de la rue. Ne vous aventurez pas à rouler à du 30 kms/h ou vous aurez droit à des coups de klaxons.

Je me rappelle cet échevin qui me promit en 2007 l'installation d'un afficheur de vitesse, dès que les nouveaux appareils arriveraient... ; nous attendons toujours.

Les relations du quartier se sont distendues. Nul ne discute sur le trottoir en respirant le CO2 et

les particules fines, aucun enfant ne s'aventure encore à s'amuser en rue. Le quartier meurt de sa petite mort. Bien sûr, avec d'autres des rues avoisinantes, les derniers des mohicans, nous nous battons pour faire reconnaître nos droits. Mais entre une Commune qui se désintéresse du quartier et une Région qui dit ne pas pouvoir intervenir, rien ne se passe. Oui, nous sommes devenus « quartier durable », nous avons développé, ensemble, un projet pour « Toolbox mobilité », toujours bloqué par la Commune une fois de plus. Et nous continuerons.

Savez-vous que deux ICR (itinéraires cyclables régionaux) passent par le quartier. Jadis ils étaient indiqués par des vélos peints sur la voirie, mais quand celle-ci fut renouvelée, ils disparurent. En 2010 nous avons demandé à l'échevin de les remettre. C'était facile pourtant et ne prendrait que quelques jours. Mais une fois de plus « Sœur Anne ne vit rien venir ». Pire, lorsque, avec le GRACQ, nous avons peint nous-mêmes les « logos vélos », ils furent retirés en 24 heures. Comme quoi, quand il s'agit de donner la priorité à la voiture les choses vont vite.

Notre Commune préfère que les cyclistes roulent chaussée d'Alseberg, entre les voies de tram, alors que tout le monde, excepté peut-être les conducteurs de 4X4, sait que les rails sont les pires ennemis des cyclistes. Combien de morts faudra-t-il avant de les faire changer d'avis ?

En voyant le film « DEMAIN », je me suis mis à rêver de retrouver ce petit coin tranquille, où les voisins se saluent, discutent le coup ensemble et s'entraident. Comment faire, alors que nous avons la profonde impression d'être abandonnés par nos élus qui ne pensent qu'aux beaux quartiers ? Il faut que la lutte continue et s'étende.

Christian Verstraete
Un Habitant de la rue du Coq

FACE AU DÉFI CLIMATIQUE...



DES GRANDS PARENTS ACTIFS

L'évidence scientifique est là. Le « **résumé à l'attention des décideurs** » du GIEC, paru fin octobre 2014, confirme l'accroissement régulier et continu des émissions de gaz à effet de serre. Il répète une fois de plus que le coût de l'inaction sera bien plus important que celui des investissements nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La conférence de Paris s'est terminée par un accord ambitieux mais bien peu d'engagements concrets. Or la réorientation de nos modes de vie vers une société « bas carbone » est urgente !

Motivés par ces défis écologiques et par le lien qui les rattache à leurs petits-enfants et afin de donner des chances à leurs descendants de vivre sur Terre dans un climat et un environnement favorables au renouvellement de la vie, un groupe de grands-parents s'est rassemblé à Woluwé-Saint-Pierre, le 12 février de cette année, **pour acter la création de l'asbl « Grands-parents pour le climat ».**

Déjà active depuis plus d'un an en association de fait, cette asbl est née d'une volonté de grands-parents citoyens de rejoindre les rangs des grands-parents européens déjà regroupés en associations, en Norvège, en Suisse, en Allemagne, en Hollande, au Canada et, dernièrement, en France.

Elle est active dans toute la Belgique.

« Les objectifs de l'association sont les suivants :

Entreprendre et promouvoir toute action visant à donner des chances à nos descendants de vivre sur Terre dans un climat et un environnement favorables au renouvellement de la vie.

A ce titre, l'association entreprendra principalement trois types d'action :

1. Promouvoir les valeurs de sobriété, solidarité, bienveillance intergénérationnelle et internationale, ainsi que la cohérence de nos modes de vie avec ces valeurs.

2. Développer les actions qui suscitent dès l'enfance le goût et le respect de la nature ainsi que la conscience des enjeux écologiques.

3. Faire pression sur les décisions politiques, notamment à la suite des engagements pris lors du sommet de Paris, de décembre 2015, sur les changements climatiques. »

De nombreuses actions ont déjà été entreprises durant l'année 2015 :

- Tout au long de l'année, des actions de sensibilisation auprès des écoles et collèges ;
- Le 11 novembre, une conférence, à Louvain la Neuve, sur le thème « appel aux consciences », qui a réuni pas moins de 450 personnes, avec comme orateur principal, **Monsieur Herman Van Rompuy**, précédent Président du Conseil Européen.
- Fin novembre, présence de grands-parents dans le « peloton à vélo » pour la réunion « internationale » à Paris.
- Début décembre, participation à la manifestation à Ostende en vue de la réunion à Paris de la COP 21.

Le souhait des grands parents est de sensibiliser les élus politiques mais aussi les citoyens de tous âges à ce grand défi qui est le nôtre aujourd'hui, de laisser aux générations à venir une « terre à vivre » : montrer l'exemple et promouvoir la cohérence entre valeurs et comportements, tel est l'objectif de ces grands-parents.

Pour en savoir plus sur l'association, nous vous invitons à parcourir le site internet : www.gpclimat.be

Au nom des membres de l'asbl « GPCLimat »
Xavier Retailleau - Administrateur
Thérèse Snoy - Présidente



COP 21 - Ostende - le 6 décembre 2015 - manifestation pour le climat

LE COMITÉ FOND'ROY

Outre ses articles d'actualité, publiés généralement à l'initiative soit du conseil d'administration soit de membres, la Lettre aux Habitants consacre régulièrement ses dernières pages à un tour d'horizon des comités membres de l'ACQU. Les projecteurs se sont tournés cette fois-ci vers un grand comité dont la zone d'action s'étale grosso-modo entre la forêt de Soignes, la commune de Rhode St Genèse et le bois de Verrewinkel¹ : le comité Fond'Roy.

Son président, Bernard Viérin et sa secrétaire générale Kathleen Staquet, ont bien voulu répondre à nos questions.

Madame Staquet, Monsieur Viérin bonjour, votre comité existe depuis tout aussi longtemps que l'ACQU à savoir à peu près 40 ans. Pur hasard ?

Non pas du tout. Comme l'ACQU, notre comité est né de ce grand mouvement de contestation qui a vu le jour dans les années '70 à l'encontre des projets autoroutiers qui menaçaient à l'époque une grande portion du territoire d'Uccle. Le comité fut fondé dans ce contexte de crise à l'initiative de Jean-Pierre de Launoit qui en est resté le président jusqu'à il y a 5 ans. Notez que notre comité est également un des fondateurs, en 1973, d'Inter-Environnement Bruxelles, qui fédère l'ensemble des comités de quartier de toute la Région.

Suite à l'abandon des projets autoroutiers, le comité, constitué en asbl depuis les années 1980, s'est ensuite battu pour obtenir des garanties de protection du quartier sur le long terme. Il en est résulté l'élaboration par le pouvoir communal d'un vaste Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS 48, devenu le 48bis). C'est le plus grand PPAS sur le territoire d'Uccle. Aujourd'hui notre quartier compte près de 2000 familles.

Depuis le départ de Jean-Pierre de Launoit il y a cinq ans, les choses ont-elles changé ?

Globalement nous restons fidèles aux objectifs qu'il a poursuivis avec ce souci d'être un relais

utile entre les habitants et les autorités communales. Particulièrement nous veillons à ce que soit respectées scrupuleusement les prescriptions du PPAS 48bis. Il va sans dire que nous n'oublions pas pour autant de rester attentif à ce qui se passe dans les zones périphériques au PPAS. Notez qu'au point de vue organisationnel, le comité s'est tout de même un peu restructuré. Notre CA est actuellement composé de 8 administrateurs et deux observateurs qui, outre leur participation aux réunions du Conseil (4 à 5 fois par an), animent, en fonction de leurs qualifications et leurs centres d'intérêts, cinq « cellules de compétences »: cellule urbanisme - mobilité - sécurité - égouttage - propreté. C'est donc au sein de ces cellules, sortes de groupes de travail, que sont d'abord traitées les affaires courantes.

De la même sorte, nous avons adapté la manière de tenir notre assemblée de quartier. Cette assemblée se tient tous les 18 mois et rassemble généralement plus de 200 habitants. Auparavant, celle-ci se présentait essentiellement comme une séance de questions-réponses entre les habitants et les autorités communales. Dorénavant, nous commençons par faire le point sur le travail effectué au cours de l'année, cellule après cellule, en n'hésitant pas de mentionner nos attentes voire nos mécontentements si nécessaire. Par ailleurs, un rapport d'activité intermédiaire est adressé aux riverains entre deux assemblées.

Des matières telles que la propreté ou l'égouttage méritent-elles à elles seules le travail d'une cellule spécifique ?

L'égouttage est pour nous une matière importante puisque toutes les artères au sud de notre quartier sont en train d'être reliées au futur collecteur principal du bassin du Verrewinkelbeek. Ces travaux, réalisés en vue de se conformer aux obligations européennes, ne vont pas sans occasionner de nombreuses préoccupations pour les riverains. Notez que fin 2015, le Comité a invité Vivaqua à organiser une réunion publique de présentation des travaux présents et futurs et à répondre aux nombreuses questions des habitants ; la réunion s'est tenue à l'école des Eglantiers devant plus de 150 habitants.

¹ Ou plus précisément de la rive ouest de la chaussée de Waterloo à la rue de Percke et de la drève Pittoresque à l'avenue d'Orbaix.

Quant à la propreté, la cellule concernée est loin d'être restée inactive. Il y a 3 ans, conjointement avec la Commune, elle a initié un toutes-boîtes de sensibilisation qui semble avoir eu de l'effet puisque la situation s'est nettement améliorée depuis lors. Notez que ce système de toutes-boîtes a également été mis en œuvre par la cellule « sécurité » pour aider les riverains à se prémunir contre les vols par effractions au moment des vacances.

Mais donc l'urbanisme et la mobilité demeurent tout de même les deux matières les plus sensibles ?

C'est exact. Ceci dit, l'intérêt des riverains pour l'urbanisme fluctue d'une rue à l'autre en fonction des demandes de permis en cours. Ainsi par exemple, le comité a-t-il récemment manifesté ses revendications dans le cadre de deux projets le long de la chaussée de Waterloo. Le nombre des dérogations sollicitées (emprise excessive en intérieur d'îlot, hauteur des immeubles, etc) était démesuré et donc inacceptable. Pour un de ces dossiers, notre comité s'est d'ailleurs porté partie intervenante volontaire à l'appui du recours au Conseil d'Etat d'un riverain. Nous avons également réagi à l'encontre d'un gros projet de 64 logements et 94 parkings le long de l'avenue Dolez ou encore d'un projet de démolition-reconstruction avenue des Aubépines. Dans certains cas, il arrive que notre cellule urbanisme plaide pour la préservation de certains immeubles/ villas, lorsque ceux-ci présentent un caractère particulièrement remarquable, et qu'ils contribuent à l'ensemble urbanistique et au charme du quartier ».

La mobilité quant à elle, demeure invariablement la préoccupation première de nos concitoyens. Afin de répercuter au mieux les demandes des riverains auprès des autorités communales, nous avons, il y a trois ans, effectué un appel général sous forme d'une lettre très ouverte adressée aux 2000 familles que compte notre quartier. Sur l'ensemble de préoccupations, 36% des réponses concernaient des questions de mobilité. Les deux principaux soucis que nous connaissons en matière de mobilité sont liés à l'enclavement du quartier et au trafic de transit. Les deux étant étroitement liés puisque d'une part nous voudrions pouvoir conserver un accès aisé à notre quartier tout en maîtrisant le trafic de transit induit par les navetteurs, qui devraient rester cantonnés aux grands axes. ou opter pour des modes de déplacement alternatifs. Les difficultés sont vécues principalement aux heures de pointe lorsque le trafic de transit, en cherchant à échapper aux

engorgements des axes principaux (Waterloo, Dolez), vient inonder les voiries résidentielles de notre quartier (axe Fond'Roy-Ham). Un mesurage récent à la pointe du matin a révélé que le trafic sur l'avenue de Foestraets était supérieur à celui circulant sur l'axe principal de la chaussée de Waterloo!

A noter également, notre intervention dans le dossier de la STIB/Rue du Ham pour lequel nous avons défendu avec succès le maintien des 2 sens de circulation, des mesures de protection du tram devant être prévues par la réduction du transit plus en amont..

La solution serait-elle de mettre votre quartier en circulation locale ?

Nous considérons que mettre des avenues en circulation locale n'est pas une solution. Réserver l'accès des avenues secondaires aux seules personnes qui y résident équivaut à bloquer la mobilité de toute une zone. Il y a quelques années, la mise en circulation locale de la drève du Caporal et de l'avenue des Ronces, a par exemple renforcé l'enclavement de notre quartier. Depuis lors, l'accès à la drève de Lorraine, et de là vers le centre et le nord, nous est devenu beaucoup plus compliqué. Nous avons demandé à ce que soit abandonnée cette restriction de circulation. Par contre, nous sommes tout à fait favorable aux mesures de réduction des vitesses (zones 30 avec aménagements physiques)

Voyez-vous une autre solution qui permettrait de freiner le trafic de transit sans risquer l'enclavement ?

Notre Comité estime qu'une régulation du trafic aux entrées de la Région serait bénéfique. Le trafic admissible sur les axes de pénétration (cf. l'avenue Dolez) doit être ajusté au niveau de ce que les parties les plus urbaines de ces axes (cf. le goulet de la chaussée de St Job) peuvent sup-




porter. Ainsi par exemple, nous suggérons que le tronçon de la chaussée de Waterloo situé entre la drève de St Hubert et l'avenue du Prince d'Orange (IRSA), soit limité à seulement une bande de circulation en direction de la ville. La deuxième bande pourrait être convertie en « site propre » pour les bus. De cette manière on découragerait le trop plein d'automobilistes à entrer en Région Bruxelloise tout en les encourageant à opérer un transfert modal vers les transports en commun.

Eventuellement autre chose à ajouter, à communiquer à nos lecteurs ?

Il est bon de savoir que notre comité est également soucieux concernant les questions envi-


ronnementales. C'est dans ce sens notamment que nous supportons des associations telles que SOS Kauwberg pour l'excellent travail qu'elles réalisent notamment à travers leurs publications régulières.

Enfin, il est important que les habitants sachent que notre comité se veut être le relais permanent entre les habitants du quartier et les autorités compétentes. Il ne faut donc pas qu'ils hésitent à nous contacter. Nous sommes joignables de préférence via notre boîte mail: comite@fondroy.org mais aussi auprès de Kathleen Staquet notre Secrétaire Générale au 0477 35 86 86.

 COMMUNE D'UCCLE


Reflets d'Uccle

Concours et exposition de photographies mettant en valeur différentes surfaces-miroirs.



Avec ses centaines de vitrines, ses miroirs, ses fenêtres, et ses surfaces réfléchissantes, les reflets d'une ville sont aussi diversifiés et intéressants que la cité elle-même. L'eau, fort présente dans notre commune, constitue le plus vieux et le plus subtil des miroirs, modifiant, diluant et redessinant les formes et les silhouettes à l'infini.

A vous de jouer avec ces surfaces réfléchissantes, pour nous proposer un regard personnel sur Uccle, un autoportrait, ou toute autre vision plus ou moins déformée de votre quotidien au travers de ces réverbérations originales et diverses.



Place St-Job, Photo A-M. Francken

Pour son 6ème concours photographique, l'échevinat de la Culture d'Uccle et l'Association de Comités de Quartier Ucclois, vous ont concocté un projet riche en... réflexions: proposez-nous des images personnelles, vivantes, originales et différentes de la Commune d'Uccle sous la forme de reflets.

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

Les Comités membres effectifs

Andrimont

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

Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

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

Bosveldweg asbl

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

Calevoet - Bourdon

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

Carrés Pauwels et Stevens

Clara BLAZQUEZ, carré Pauwels 35
tél. : 02.347.39.62 et GSM : 0471.22.14.12
blazquez.clara@live.be

Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE 0477.291.270
chantaldebrauwere@hotmail.com

Fond'Roy, asbl

av. de Wellington, 32
Kathleen STAQUET
GSM : 0477.35.86.86

Gracq

Thierry WYNDAU, av. G. Herinckx 36
GSM : 0498.54.05.90
thierry.wyndau@gmail.com
www.gracq.org

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Le Coteau du Dieweg

Christian HUBIN
(Cf Administrateur)
www.coteaudieweg.weebly.com

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

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
(Cf Administrateur) - www.avijl.org

Quartier des Mirabelles

Marianne STORME, rue de la Cueillette, 11
GSM : 0486.33.99.33
stormemarianne@gmail.com

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, ch. de Waterloo 852
tél. (B) : 02.373.57.01
stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

Denys RYELANDT - (Cf Administrateur)

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU
(Cf Administrateur)
www.oxy15.be

SOS KAUWBERG - UCCLA NATURA asbl

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

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

Bertrand CHARLIER, ch. St Job 317
tél. 02.374.90.27

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31
tél. : 02.374.13.53
www.valleedulinkebeek.be

Vivier d'Oie – Place St Job

Kamal CHEHAB,
av. du Prince de Ligne, 82
kamalchehab@hotmail.com
tél. : 02.537.39.69

PERSONNES DE CONTACT

Gelelytsbeek

Bernard JOURET
(Cf Administrateur)

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

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

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

Gare d'Uccle-Stalle

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

De Fré – Echevinage

Michel DEVRIESE
(Cf Administrateur)

Observatoire

Eric de BECO, av. de l'Observatoire, 39
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 Gelelytsbeek 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 – ben.maldague@gmail.com

Catherine TOUSSAINT – Montagne de St Job 139

tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

Christian HUBIN – Rue du Repos, 128

tél. : 02.375.15.10 – coteau.dieweg@gmail.com

Chargé de mission :

Enguerrand DAVID
enguerrand.acqu@live.be

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.

