

Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

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

Lettre aux habitants

« 2012 – 2018 »

« **QUELLE MOBILITÉ À UCCLE ?** »

1^{er} JUIN 2012 (à 20 h.)

à la Maison des Arts,
rue du Doyenné, 102

L'ACQU organise un débat avec
des représentants uclois des
partis politiques.

Nouvelles de l'ACQU n° 71 janvier – février – mars 2012

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

sommaire

- Editorial :
La mobilité : un véritable enjeu 2
- Évaluation du plan communal de mobilité Ucclois 3
- Commentaires sur l'évaluation par l'Acqu
du plan communal de mobilité 7
- Le pont de la rue Verrewinkel 10
- « Égoulant » ! 12
- Cachez cette eau que je ne saurais voir... 14
- Courrier des lecteurs 16

Consultez notre
site internet :
www.acqu.be

Ecrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

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

ÉDITORIAL

La mobilité : un véritable enjeu dont les paramètres dépendent du projet de ville à promouvoir.

Les problèmes de mobilité dans la Région de Bruxelles Capitale et à Uccle en particulier nous interpellent quotidiennement, d'où le nombre d'articles importants que nous consacrons régulièrement à ce sujet dans notre Lettre.

L'envahissement des voitures dans notre tissu urbain résidentiel est devenu excessif et inacceptable. Il hypothèque notre projet de ville qui privilégie l'humain, les relations sociales, le désir de vivre dans un environnement sain et agréable. Il hypothèque également la viabilité présente et future de la ville par l'agression croissante de diverses pollutions (l'air, le bruit, le stress). Comment cohabiter intelligemment avec nos multiples et beaux repères historiques, écologiques et géographiques de grande valeur émotionnelle dans un univers noyé par le bruit, la pollution, l'incivisme parfois agressif, le non-respect de l'autre.

Avouons-le : s'exprimer ainsi est difficile et délicat : l'usage abusif de la voiture est un fait de société indiscutable. Ainsi, dans la région bruxelloise, la longueur moyenne des déplacements quotidiens est inférieure à 5 km. Utiliser sa voiture pour se rendre au travail, alors que des transports en commun existent pour effectuer le même trajet, pour aller chez le boulanger ou boucher du coin impliquant un trajet de quelques centaines de mètres, est encore pour beaucoup d'habitants une habitude instinctive difficile à changer. Et pourtant marcher, ou utiliser un vélo pour de relativement courtes distances, utiliser les transports en commun sont des alternatives positives et saines.

Il est évident aussi qu'il faut rendre nos transports en commun plus efficaces. La STIB est souvent critiquée. Nous ne contestons pas que des critiques parfois très dures sont légitimes, mais il est évident que faire circuler efficacement des bus et des trams dans un environnement saturé par les voitures est quasi impossible.

La réalité socio-politique bruxelloise (19 communes) hétérogène et parfois incohérente est un défi des plus difficile à relever. D'autant plus que des solutions à la problématique des transports en commun passent par la prise en considération de la réalité urbaine bruxelloise qui comprend au moins 50 à 60 communes. On connaît hélas « l'état de délabrement » de nos relations communautaires qui empêche de trouver des solutions efficaces d'intérêt général. Il suffit de voir le temps (des décades) que prend la réalisation de projets pourtant fondamentaux comme le RER. Cela fait plus de 30 ans que l'ACQU, Inter Environnement Bruxelles et tant d'autres se battent pour promouvoir

des mesures favorables aux transports en commun. Il est évident que l'abandon du projet du périphérique sud fût une excellente chose tant les conséquences sur le plan environnemental (sauvetage d'espaces verts importants) et sur le plan humain furent bénéfiques. Cette décision contribua potentiellement et fondamentalement à améliorer nos conditions de vie.

Mais cette réalité ne suffit pas à garantir un projet de ville meilleur si on ne s'attaque pas concomitamment à des composantes de la vie urbaine lourdes de conséquences. Tout ceci pour dire que définir un projet de ville digne de ce nom (c'est-à-dire répondant à des valeurs de civilisation « durables ») est une réalité complexe qui implique des engagements politiques à court, moyen et long termes.

Là est le problème fondamental !

Changer notre quotidien, son manque de civisme individuel et collectif, ses finalités de consommation abusive, l'orgueil et l'égoïsme largement présents, impliquent de la part des décideurs du courage, de la persévérance et beaucoup d'engagements tenaces sur les valeurs nécessaires à défendre pour que les choses changent.

Promouvoir le métro à Uccle (au coût exorbitant) est une « solution » très discutée. On peut évidemment en discuter; mais cette prétendue « solution » préconisée par beaucoup de nos dirigeants ucclois, ne répond pas à l'usage abusif de la voiture qui congestionne et pollue gravement notre environnement et hypothèque la qualité de vie urbaine recherchée. C'est au niveau (en surface) de nos avenues, rues, chemins et sentiers, trottoirs et vraies pistes cyclables que se joue l'avenir d'une vie sociale plus communicative. C'est également la raison pour laquelle le remplacement à terme de la voiture d'aujourd'hui par la voiture électrique ne résout pas fondamentalement le problème sociétal qui nous paralyse.

Précisons que 40 % (pourcentage impressionnant) des Bruxellois n'ont pas de voiture et sont donc tributaires des mobilités alternatives dont évidemment les transports en commun. Cette réalité interpelle d'autant plus qu'elle témoigne d'un déséquilibre sociétal très pénalisant et injuste.

Qu'on nous comprenne bien : nous ne nous opposons pas à l'usage de la voiture en ville. Mais celui-ci doit être sagement maîtrisé et limité pour les raisons que nous venons d'évoquer.

Bernard Jouret
Président de l'ACQU

ÉVALUATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ UCCLOIS

Introduction

Le plan communal de mobilité ucclóis fut adopté en juin 2006, il y a plus de cinq ans. Les élections sont prévues dans quelques mois, en octobre 2012. C'est l'occasion de faire le point sur les actions entreprises par nos représentants communaux, puisqu'il était prévu que les mesures qui relèvent de leurs compétences soient réalisées justement pour 2012.

Pour réaliser ce travail d'évaluation des mesures communales, nous avons rencontré la Cellule Mobilité (Madame LEKEU), ainsi que l'Echevin compétent (Monsieur COOLS) le 28 novembre 2011. Nous les remercions du temps qu'ils nous ont consacré pour répondre à nos questions. Vous trouverez plus loin les commentaires de Monsieur COOLS sur la question, puisque nous lui avons soumis le présent document avant publication.

Voici donc, chapitre par chapitre, un court rappel des mesures adoptées par la Commune en 2006 (en caractère droit), les réponses obtenues quant à leur état de réalisation (en italique) et nos commentaires (en gras).

Ceux qui le souhaitent peuvent aussi se référer au Plan communal complet, toujours accessible sur le site internet communal.

1. Extension des zones 30 (objectif 70 % de couverture) à l'ensemble de la voirie communale (sauf axes 50) avec actions sur les infrastructures ET modération du trafic dans les quartiers résidentiels

a) Zones 30

Environ 60 % des rues communales ucclóises sont couvertes par une mesure de zone 30. Mais le morcellement des zones 30 n'encourage pas le respect de cette mesure.

Des signaux lumineux "30" ont été installés à proximité de plusieurs écoles maternelles, primaires et secondaires. Eteints, ils induisent une neutralisation de la limite à 30 km/heure imposée. Pourquoi ? Du mobilier urbain uniformisé multicolore est installé près des écoles maternelles et primaires. Certains abords d'écoles ont été équipés de zones "kiss and drive".

Sauf situation spécifique, il n'entre pas dans l'intention des autorités communales d'étendre encore les zones 30. Certaines incohérences sont par ailleurs relevées localement au niveau de la signalisation (Smiley 50 à l'abord immédiat de zones 30).

b) Dispositifs ralentisseurs (réduction de largeur de voirie, rupture de linéarité, rétrécissements locaux)
Ces dispositifs sont loin d'être systématiques dans



VILLO débarque à Uccle !

les zones 30. *La Commune recourt plus fréquemment aux coussins berlinois (Prince d'Orange, Hospices,...), même si sur les voiries plus larges, leur efficacité n'est pas parfaite (possibilité de contournement,...). L'installation d'indicateurs dynamiques de vitesse ("Smiley") se poursuit, malgré certains problèmes occasionnels de fonctionnement.*

c) Plans de circulation par maille (sas d'entrée, limitation du nombre d'accès et de sortie à la maille, sens uniques contraires, mise en circulation locale) :

Les plans de circulation soulèvent très vite la passion parmi les riverains. En l'absence de toute sensibilisation préalable, la simple présentation de plans ou les périodes d'essai réel provoquent de nombreuses tensions entre riverains, ce qui paralyse l'action communale. Dès lors, les autorités ne mettent pas en oeuvre complètement les dispositions prévues.

De manière générale, un trafic de transit plus élevé est observé dans tous les quartiers résidentiels !

d) Aménagement de zones résidentielles

Une petite dizaine de zones existent à ce jour : lotissement Foestraets, clos Bourgmaster De Keyser, clos Abbé Froidure, Montagne St-Job, clos Professeur Hustin, rue Zandbeek, rue Baron Perelman,...

En 2012 : Moensberg, Trois Rois (entre chaussée de Drogenbos et avenue de Beersel).

Il n'est pas prévu d'aménager en zone 20 les rues listées initialement au PCM.

2. Axes structurants 50

a) Mesures de dissuasion du trafic de transit dans les mailles résidentielles (suppression de tourne-à-gauche,...)

Rien.

Les axes structurants sont de plus en plus embou-

teillés sur des plages horaires toujours plus larges.

L'Échevin prône le péage urbain aux portes de la Région (mais il s'agit d'une compétence régionale). Il n'y a que peu de chance qu'une telle mesure soit adoptée à Bruxelles, et encore moins à une dimension régionale.

b) Ecoulement optimal des Transports en Commun Avenues Carsoel et Wolvendael réaménagées - rond-point square Marlow imminent (**sans feu pour les piétons**).

Rue du Château d'Or (site propre et "faux" rond-point sous le pont de chemin de fer).

Bandes bus à proximité des carrefours à feux à la chaussée de Waterloo (de Churchill à Van Bever).

En projet : site propre partiel pour le tram chaussée de Waterloo entre Churchill et Legrand (2012-2013) - site propre complet rue de Stalle (complément à réaliser à proximité du carrefour avec la chaussée de Neerstalle avant la construction du dépôt SAIT - Marconi).

3. Axes prioritaires

Supprimer la priorité de droite : De Fré, St-Job, Prince de Ligne, Neerstalle, Etoile

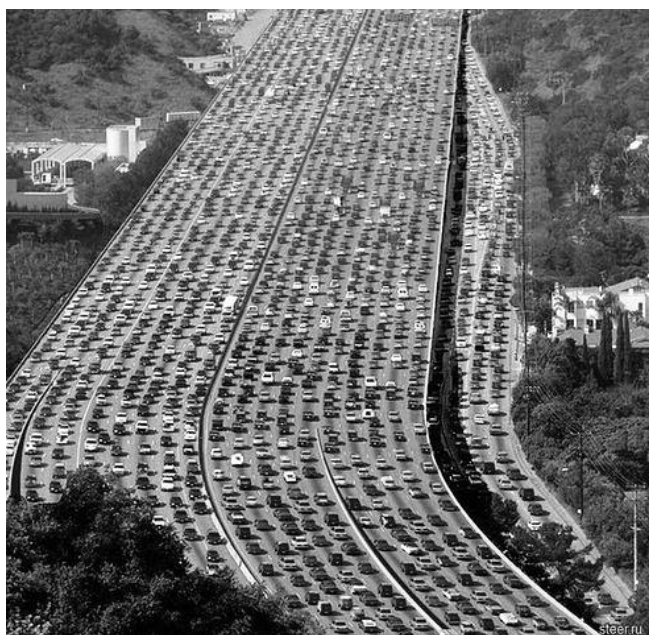
De Fré et Neerstalle OK. Abandon du projet pour les autres voies (car risque de vitesses trop élevées).

4. Interventions ponctuelles aux carrefours

Rond-point chaussée de Saint-Job, carrefour chaussée de Waterloo/avenue Van Bever (élargissement) - Mercure/Circulaire -

Certains dispositifs réduisent la longueur des traversées piétonnes (ex : chaussée de Waterloo).

La commune relève 3 points noirs : La Hulpe/Waterloo, Globe, Stalle/Neerstalle.



C'est cela la fluidification ?

5. Stationnement

a) Plans de stationnement

Le stationnement payant relève de l'échevin compétent, Monsieur DESMEDT. Le parking Saint-Pierre est opérationnel. Plusieurs plans locaux ont été adoptés : Bascule/Vanderkindere, Etoile/Coghen, Uccle-centre. Les tarifs horodateurs ont fortement augmenté.

b) Zones bleues aux abords des gares
Rien (car le contrôle est jugé difficile).

c) Stationnement près des gares

La commune va aménager un parking au bout de la partie en impasse de la chaussée de Saint-Job (près du chemin de fer) pour remplacer le parking Prince de Ligne, condamné à terme à être urbanisé. Elle espère aussi que des emplacements supplémentaires seront créés rue Egide Van Ophem près de la gare de Calevoet.

A Moensberg, dans l'attente de l'aménagement définitif programmé, un parking provisoire sera aménagé par la SNCB qui, en plus, marquera au sol des emplacements le long de la rue du Bourdon mise en sens unique dans sa partie haute (entre la rue des Tilleuls et le square des Braves à Linkebeek).

6. Plan de signalisation piétonne

Rien.

7. Mesures d'accessibilité PMR

Une convention avec l'asbl Plein-pied a été signée par la Commune pour la remise d'avis sur demande (mais sans caractère obligatoire).

Une boucle PMR sera aménagée bientôt dans Uccle-Centre.

Un nouveau passage accessible sous ou au-dessus de la station SNCB d'Uccle-Calevoet est en cours d'étude.

8. Sas vélo

OK, presque partout.

9. SUL (sens uniques limités)

OK

Mais nous constatons la suppression récente de plusieurs SUL jugés dangereux par la Commune.

10. Pistes cyclables

Tilleuls (pas réalisé vu les aménagements en cours par la SNCB dans le quartier), Homborchveld (abandonné), Groeselenberg (pas réalisé au profit du parking), Van Bever (Rien).

De Fré (dans le sens montant).

Des parkings pour vélos sont installés à différents endroits de la commune.

11. ICC (Itinéraires cyclistes communaux)

Brugmann – Waterloo

Churchill – Saint-Job

St-Job

Linkebeek - Drogenbos



Un panneau peu connu à Uccle.

Tilleuls – Roseau
Ecole Européenne
Herinckx (ce sera une piste cyclable)
Rien.

Et les ICR (de compétence régionale) n'avancent guère !

12. Villo

Le PCM ne prévoyait rien à ce sujet en 2006.
20 stations seront aménagées sur le territoire d'Uccle en 2012. 4 stations seront situées à proximité d'une halte SNCB (Stalle, Calevoet, Saint-Job et Vivier d'Oie).

13. Cheminements piétons et cyclistes aux abords des gares RER

Rien, sauf le nouveau projet d'un itinéraire cycliste entre Stalle et Calevoet à l'étude (via la rue du Wagon ?).

14. Rue du Wagon – voirie réservée aux TC et à la mobilité douce

Les permis d'urbanisme délivrés ne permettront pas une liaison automobile entre la rue de Stalle et Calevoet.

15. Carsharing (Cambio)

5 stations prévues.
Vander Elst, Vanderkindere, Bascule, 7 Bonniers/Coghen, Danco : OK.
Cambio demande des emplacements supplémentaires.
En projet : De Fré/Waterloo, place Saint-Job (dès avril 2012), mais pas encore Calevoet.

15. Xavier De Bue

suppression du stationnement : OK; mais abandon complet du piétonnier.

16. Communication et éducation

Plan de déplacement d'entreprise de l'administration communale OK; des fiches d'accessibilité des bâti-

ments communaux sont en ligne sur www.uccle.be.

a) Plans de déplacements scolaires

Seules les écoles volontaires s'engagent dans ce processus, sans aucun soutien ou suivi communal (sinon ponctuel). Peu de résultats visibles.

b) Rangs à pied et à vélo

Une seule école les organiserait encore de façon régulière. Les parents ne sont pas favorables (logique, vu le manque d'infrastructures sécurisantes).

c) Actions à l'égard des autorités responsables des Transports en Commun

La halte RER « Lycée Français » est refusée par la SNCB, mais continue d'être réclamée par Uccle.

La commune intervient pour que les trains de la ligne 124 (venant de Nivelles) continuent à desservir prioritairement la jonction Midi-Nord (plutôt que la Gare de l'Ouest). Elle regrette les retards pris dans la réalisation du RER.



Et tant pis pour les fleurs du moment que je puisse me garer !

La Commune intervient régulièrement pour améliorer le service de la STIB (ligne 43 dans le Sud-Est, ligne 97 vers Forest, ligne 43 jusqu'à l'Observatoire, fusion des lignes 3 et 7), faire diminuer les ruptures de charge et demander l'augmentation des fréquences. **Mais rien n'est fait pour le tram 51 (sauf partiellement au delà de la station SNCB Calevoet).**

La commune se positionne clairement en faveur du métro à Uccle (venant de la Station Albert : Altitude 100 – Square des Héros – Gare de Calevoet).

17. Divers

Création d'un service Mobilité. Création d'une Commission consultative uccloise de la Mobilité.

Le service (juste une cellule) Mobilité n'est composé que de deux personnes. Il est devenu compétent pour les règlements de police en matière de circulation. Cette cellule ne peut faire face à toutes ses missions. Elle devrait être sérieusement renforcée.

La Commission Mobilité a été créée. Mais elle ne s'est réunie qu'une seule fois. Dans sa composition actuelle, elle n'apporte rien.

* * * *

Autres constats :

Le Groupe de travail Mobilité de l'ACQU relève d'autres points qui freinent la mise en place du Plan communal de mobilité :

- le manque de sanctions policières (la signalisation n'est pas assez respectée : sens interdits, zones de chargement-déchargement ; trop de parking sauvage,...) ;
- la priorité donnée à la notion de « fluidité automobile » plutôt qu'à celle de diminution globale du trafic automobile pourtant visée par la Région ; ce choix empêche tout transfert modal significatif vers les transports en commun, le vélo ou la marche à pied ;
- le manque de volonté politique communale pour mettre en place une politique plus courageuse dans l'intérêt des Ucclois, qui nécessiterait parfois d'imposer certaines mesures moins populaires auprès de certains (pour assurer un meilleur partage de l'espace public en faveur des usagers non automobiles) ;
- l'absence d'une politique cohérente d'information pour que les Ucclois comprennent mieux les enjeux de la problématique.

Conclusions

Dès avant son adoption par le Collège, le Groupe de travail Mobilité de l'ACQU avait jugé le PCMU peu ambitieux dans ses choix afin de favoriser les moyens alternatifs de mobilité (marche à pied, vélo, transports en commun). La Commission régionale de Mobilité était également sceptique à cet égard. Aujourd'hui, la congestion automobile empire, ses effets augmentent chaque jour. A Uccle sans doute plus qu'ailleurs.



Pourquoi pas à Uccle ?



Pourquoi se gêner ? Je n'avais pas le temps. Et d'ailleurs les piétons peuvent passer à côté !

Le PCMU, adopté en 2006, n'a pas pu être mis suffisamment en oeuvre (au niveau des actions communales attendues pour 2012) pour observer un effet favorable sur la mobilité à Uccle.

Or, le mécontentement général augmente lui aussi. A tenter de vouloir satisfaire tout le monde, nos autorités communales ne satisfont plus grand monde, puisque rien n'est vraiment résolu : la fluidité est un leurre auquel elles s'accrochent, le vélo ne décolle pas vraiment à Uccle, les transports en commun ne sont pas assez performants, la marche à pied reste trop souvent dangereuse ; sous cet angle, la qualité de la vie à Uccle se dégrade.

Puisque la politique actuelle n'a pas donné les résultats attendus, il est temps de faire d'autres choix : ceux qui nous apporteront – à nous et à nos enfants - une meilleure santé, une plus grande convivialité, une vie sociale au sein de nos quartiers, moins de stress, moins de bruit. Ceci réclame du courage et de la volonté de la part de nos élus communaux. Puisent-ils ne pas se retrancher derrière les lenteurs et hésitations des autres niveaux de pouvoir et oser aller de l'avant ! C'est aussi leur responsabilité...

Pour les encourager dans une telle démarche, l'ACQU a entrepris une profonde réflexion interne qui a démarré en novembre 2011 par une enquête auprès de ses Comités et Antennes de quartier. Sur base des réponses reçues et d'un large débat, notre association redéfinira les mesures qu'elle estime indispensables pour que l'espace public soit partagé plus équitablement entre ses différents usagers. L'ACQU soumettra ses propositions aux différents partis politiques démocratiques qui solliciteront nos voix en octobre 2012. Nous ne manquerons pas de vous informer de leurs réactions pour qu'à cette occasion, vous aussi, vous fassiez le bon choix....

Pour le Groupe de travail Mobilité de l'ACQU
Alain Thirion

COMMENTAIRES SUR L'ÉVALUATION PAR L'ACQU DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM)

L'ACQU s'est toujours intéressée et impliquée dans la mise en œuvre du PCM et je l'en remercie.

Une remarque liminaire est que la Commune dispose de compétences extrêmement limitées en matière de mobilité. L'organisation de la circulation sur les voiries régionales tout comme les transports en communs échappent à son pouvoir de décision même si par le dialogue elle peut parfois influencer certaines décisions prises par les niveaux de pouvoir compétents en la matière.

Une seconde remarque est que le PCM est un plan à long terme (beaucoup de mesures sont prévues à l'horizon 2020). Beaucoup de propositions du PCM ont déjà été mises en œuvre et la volonté du Collège est de poursuivre la concrétisation de celles qui ne l'ont pas encore été.

Remarques sur l'évaluation de l'ACQU

Extension des zones 30

Si des installations lumineuses "30 km/h" ont été installées près de certaines écoles c'est parce que celles-ci sont situées le long d'axes de circulation importants. Il n'est dès lors pas nécessaire de limiter à 30 km/h la vitesse dans ces axes la nuit ou le week-end. Si on veut que les limitations à 30 km/h soient respectées, il faut qu'elles soient imposées à bon escient.

Signalisation piétonne

Si une signalisation des multiples chemins piétons de notre Commune n'existe pas encore, l'installation d'une telle signalisation (qui existe dans le Parc de Wolvendael) reste un objectif de la Commune.

ICR

Si de nouveaux ICR ne sont pas encore concrétisés, la Commune a eu beaucoup d'échanges de vues avec les deux bureaux d'études désignés par la Région pour réaliser des Itinéraires Cyclables Régionaux en voiries communales et nous sommes en attente du dépôt des demandes de permis par la Région.

Xavier De Bue

Il n'est pas exact de dire qu'il y a un abandon complet du piétonnier. La rue Xavier De Bue est mise en piétonnier tous les samedis huit mois par an et l'expérience se révèle un succès. Les commerçants qui au début étaient opposés à la mesure y sont aujourd'hui favorables.

Autres constats et conclusions

La réalité de la mobilité à Bruxelles et à Uccle en particulier est qu'il y a de plus en plus de personnes qui se déplacent en voiture, en transport en commun et en vélo (malgré le côté pentu d'Uccle et contrairement à l'affirmation de l'ACQU, je constate qu'il y a de plus en plus de personnes qui se déplacent en vélo à Uccle. A noter que le personnel communal y est encouragé par des primes).

La fluidité automobile n'est pas une obsession du Collège mais il est vrai que nous y sommes attentifs. Ne pas permettre cette fluidité sur les grands axes (qui par ailleurs s'est fort détériorée ces six dernières années), n'inciterait pas certains usagers à renoncer à leur voiture mais les amènerait à envahir des voiries résidentielles secondaires.

La mauvaise desserte d'Uccle en transports en commun fait que tout le monde n'a pas la possibilité de se passer d'une voiture.

Une politique de mobilité ce n'est pas le tout à la voiture, ce n'est pas non plus le tout contre la voiture. C'est permettre à chaque mode de déplacement de trouver sa juste place.

L'ACQU cite à plusieurs reprises la nécessité de faire preuve de courage. Je partage cette analyse. Dans le domaine de la mobilité comme dans tous les domaines de l'action politique, le courage et la volonté sont indispensables. Ceci étant, je crois que ceux-ci n'ont pas manqués ces dernières années au Collège lorsque je vois toutes les plaintes que nous avons reçues pour le soutien que nous avons apporté à divers projets de réaménagement de voirie demandés par la STIB pour favoriser les transports en commun ou à l'élargissement de 2 à 4 voies du chemin de fer dans le sud de la commune ou encore tout simplement pour protéger les piétons sur les trottoirs par le placement de bollards (certains automobilistes pensent qu'ils ont le "droit" de stationner sur les trottoirs).

A plusieurs reprises nous avons essayé de sensibiliser par le Wolvendael à l'existence d'autres modes de déplacement que la voiture et au respect des usagers doux. Ce travail de sensibilisation doit être poursuivi et l'ACQU peut certainement jouer un rôle positif en la matière.

(s) Marc COOLS
Echevin de la Mobilité

L'ACQU remercie Monsieur Cools de nous avoir envoyé ses commentaires.

Nous souhaitons préciser :

- que la commune est compétente sur la majorité des voiries qu'elle comprend. Uccle peut donc agir de manière utile dans tous les quartiers ;
- que là où la fluidité automobile a été travaillée sur certains grands axes (De Fré, par exemple), les voitures ont continué à envahir les quartiers avoisinants, aucune mesure de dissuasion n'y ayant été prise par la commune ;
- qu'évoquer la mauvaise desserte d'Uccle en transports en commun pour justifier la place accordée à la voiture n'est pas de nature à faire évoluer les mentalités des citoyens.

Si Uccle intervenait plus activement pour améliorer les transports en commun (par exemple la vitesse et la régularité du tram 51, par une série de mesures lo-

cales de SA responsabilité), ceux-ci seraient plus performants, plus attractifs et les Ucclois utiliseraient moins leur voiture.

De plus, de multiples activités sont possibles sans voiture. Beaucoup d'habitants du Nord d'Uccle (ne possédant pas de voiture ou l'utilisant moins) peuvent en témoigner.

Le débat est en tout cas largement ouvert et nous invitons tous les Ucclois à prendre part à la soirée - débat que l'ACQU organise le vendredi 1er juin 2012 avec les représentants des partis démocratiques sur le thème : "2012 - 2018 : quelle mobilité à Uccle ?" Tous les renseignements à ce sujet et sur notre site internet (les noms des participants y seront communiqués).

Pour le Groupe de travail Mobilité de l'ACQU
Alain Thirion

MOBILITÉ : L'ASBL « OXY 15 MON QUARTIER, MA VIE » EST INQUIÈTE... ALORS, SI L'ON CHANGEAIT LES PRIORITÉS ? NON À LA FLUIDIFICATION DU TRAFIC AUTOMOBILE... OUI À LA SANTÉ PUBLIQUE...

L'asbl « OXY 15 mon quartier, ma vie » est à l'initiative du projet « Uccle Oxy durable ». Elle regroupe les rues Bernaerts, Château d'Eau, Colonel Chaltin, Coq, Fauvette, Paul Hankar, Klipveld, Moutons, Poussins, Repos, Robert Scott, Van zuylen, ainsi que les avenues Delvaux, Overhem et Vanderaey et environs. Pour tout renseignement complémentaire : www.oxy15.be et www.oxy-durable.be

Une évidence pour les grands axes qui les entourent :

Depuis plusieurs années déjà, l'asbl « OXY 15 Mon quartier ma vie » demande à la Commune de se pencher sur une autre façon de voir la mobilité dans ses petites rues dangereuses et pentues, pour la plupart à caractère social et résidentiel... Les divers aménagements, « plans de mobilité », proposés par les habitants sont rejetés les uns après les autres...

La Commune reste sourde, prétextant avoir fait le maximum... Pourtant, le trafic automobile est en constante augmentation, **multipliant les risques liés à la pollution et à l'insécurité**. La plupart des petites rues servent toujours de rues de délestage pour les grands axes qui l'entourent...

Un constat inquiétant :

L'augmentation incontrôlée de la pollution automobile est perçue, par tous, comme un mal à combattre... La Belgique compte parmi les pays les plus pollués d'Europe !

A ce titre, la Commission Européenne a demandé à la Belgique de tout faire pour réduire la pollution de



Un panneau demandé par les habitants.

l'air par les particules fines et de prendre des mesures pour diminuer la pollution de l'eau... Il serait même question d'amendes à l'encontre de la Belgique...

Des études alarmantes :

Nul ne l'ignore, les impacts environnementaux des transports routiers sont nombreux. Ils concernent l'air, le climat, les sols, la flore, la faune mais surtout ... **la santé publique (notamment les problèmes pulmonaires et cardiovasculaires)**. Ce sont avant tout les enfants qui sont les premiers touchés :

Pollution par les particules fines : L'exposition aux particules fines est une des causes de surmortalité et de cancer chez l'enfant. Le trafic routier génère du



Un quartier toujours aussi dangereux !

monoxyde de carbone et du dioxyde d'azote, très toxiques pour l'appareil respiratoire. Il faut y ajouter le monoxyde d'azote, le dioxyde de soufre, les particules (diesel, pneus, freins,...) et les composés organiques volatils, parmi lesquels le benzène. Les enfants en sont les premières victimes. Les allergies sont en constante augmentation et touchent près d'un enfant sur trois. La pollution est directement mise en cause pour l'asthme entre autres. Des effets apparaissent déjà lors de légers dépassements des seuils autorisés.

Pollution par le bruit : Elle est à la base de bien des maux, du stress et de certaines formes d'agressivité. La Commune préfère enlever les pavés de certaines de nos rues plutôt que d'y envisager une diminution du trafic...

Pollution par le sel : Quand neige et verglas s'invitent, c'est la panique dans nos rues pentues et des tonnes de sel y sont déversées. Si le sel fait son office, il est aussi un polluant pour l'environnement et une menace pour les ressources en eau pour les générations futures.

Insécurité : Elle est amplifiée par le flot incessant des voitures des navetteurs de plus en plus pressés et pas toujours respectueux du code de la route. Or, l'accident de la route n'est pas une « fatalité ». On a même vu des accidents graves voire mortels dans le quartier, ces dernières années. Les statistiques actuelles pour Bruxelles-capitale montrent les véritables enjeux de la mobilité... Rien que sur l'année 2010, il y a eu 3755 accidents sur la Région de Bruxelles-Capitale : 29 morts, 191 blessés graves, 3535 blessés légers. Ce n'est pas rien...

Un objectif à atteindre:

Alors, devant tous ces éléments alarmants et en constante progression, l'asbl « OXY 15 mon quartier, ma vie » est inquiète et elle espère que la Commune changera ses priorités dans le quartier.

Elle souhaite que Monsieur le Bourgmestre d'Uccle, en tant que premier édile soucieux de la santé de ses concitoyens, prendra les bonnes mesures qui s'imposent pour limiter la fluidification du trafic automobile dans ce quartier et assurer surtout une **priorité absolue pour la santé publique et la sécurité des enfants** : école, scouts, guides, salle paroissiale etc.... La santé des enfants est à protéger chaque jour.

Elle a bon espoir que les élus de la Commune **voteront les compléments d'aménagements** repris dans le Plan Communal de Mobilité de 2006 pour supprimer tous les axes de délestage des grands axes dans ce quartier, suppression tant attendue par les habitants pour que leur quartier retrouve le caractère social et culturel qui était le sien...

Enfin, les projets d'aménagements des stations « villo » dans ce quartier demandent des aménagements importants pour assurer la sécurité des personnes. Aussi, l'asbl demande la mise en place de **zones sécurisées pour « vélos »**, notamment tout le long de l'ICR (Itinéraire cyclable régional) prévu sur l'axe « Fauvette – chée d'Alsemberg » et passant par le virage dangereux de la rue du Château d'Eau et la rue du Coq.

C'est peut-être cela le vrai challenge de demain pour notre « quartier durable »...

Au nom des membres de l'asbl OXY 15
Xavier Retailleau Administrateur

LE PONT DE LA RUE VERREWINKEL

LE PONT DE LA RUE VERREWINKEL, enjambant le chemin de fer à la hauteur du Lycée français, est très dangereux pour les piétons affirme, avec raison, Marc Cools (Wolvendael, février 2012). L'ouvrage, très étroit et placé entre deux virages, est fréquemment heurté par les voitures. C'est pourquoi l'Échevin suggère la construction d'un nouveau pont à deux voies carrossables et pourvu de larges trottoirs (à la charge d'INFRABEL). A défaut d'une reconstruction totale, l'échevin suggère qu'une passerelle piétonne et cycliste soit à tout le moins créée. Cette seconde option nous semble préférable pour deux raisons. Premièrement, la construction d'une passerelle est moins onéreuse. Le projet a donc plus de chance d'aboutir. Deuxièmement, la construction d'un nouveau pont à deux bandes risquerait d'en-

trainner une sérieuse augmentation du trafic. L'étranglement actuel de la rue constitue un obstacle idéal pour décourager un tant soit peu le passage de transit. Vu la proximité du Lycée Français, une étude mériterait néanmoins d'être réalisée afin d'étudier de plus près la question des énormes flux transitoires générés par l'établissement scolaire. Rappelons enfin que l'ACQU et la commune d'Uccle réclament depuis de longue date auprès du gouvernement fédéral la création d'une halte RER à la hauteur du pont de la rue Verrewinkel. La desserte de ce quartier par le train est nécessaire tant pour les usagers du Lycée Français que pour les habitants du futur quartier Engeland.

Page suivante deux variantes possibles pour la réalisation d'une passerelle piétonne/cycliste.



La situation actuelle



« EGOULAND » !

UN VILLAGE UCCLOIS D'IRRÉDUCTIBLES TIENT TÊTE À HYDROBRU !

Comment, durant toute l'année 2011, un petit village d'irréductibles habitants du haut de la rue Engeland, baptisée « Egouland » pour la circonstance, se sont unis et mobilisés face à l'envahisseur Hydrobru- Vivaqua, dans l'intérêt de tous !

La Commune d'Uccle est particulièrement concernée, car 90 % des rues où seront posés prochainement des égouts en Région bruxelloise, se trouvent sur son territoire. Le haut de la rue Engeland fut pionnière en 2011.

Tout a commencé fin 2010, par une invitation de nos édiles à une réunion d'information au cours de laquelle les habitants furent informés qu'un collecteur central serait posé dans leur petite rue très étroite, et qu'ils avaient l'obligation de s'y raccorder selon le prescrit de la directive européenne.

L'Intercommunale Hydrobru informa ensuite, par deux lettres circulaires successives, de la date du début des chantiers (10 janvier 2011) et d'une période de travaux de 96 jours ouvrables, du moins pour la première partie des travaux, la pose de l'égout central. Mais dès le lendemain une nouvelle

lettre circulaire d'Hydrobru, intitulée « Avis aux habitants » apparut dans les boîtes aux lettres de tous les riverains. Celle-ci demandait de compléter un formulaire technique et invitait à payer pour le 1er avril au plus tard la somme de 5.220,74 €.

Et non ! ce n'était pas un poisson d'avril, la lettre datait du 19 janvier ! Aucune précision motivant le montant exorbitant ne figurait en annexe. Les habitants s'estimèrent en droit d'obtenir au moins un justificatif du prix réclamé. Ils furent nombreux à écrire pour obtenir des précisions... qui ne furent jamais données. Il faut savoir que si Hydrobru n'a pu donner l'information, c'est parce qu'elle-même ne parvenait pas à l'obtenir de l'Intercommunale Vivaqua ! Ainsi donc Hydrobru est en charge des égouts dans les 19 communes ... mais uniquement comme intermédiaire entre Vivaqua et les habitants !! Les services communaux eux-mêmes, restaient perplexes et communiquèrent au moyen d'une nouvelle lettre explicative, précisant que les habitants déjà raccordés ne devraient pas payer bien qu'ayant reçu la lettre circulaire d'Hydrobru. Quant au montant réclamé pour les nouveaux raccordements, il couvrait uniquement les frais de raccordement entre l'égout central et la limite de propriété (ce qu'on appelle le raccordement



Le bonheur d'avoir un égout se paie...



Patience, cela n'a duré qu'un an... !

privé en domaine public), la pose de l'égout central étant supportée par HYDROBRU. Par souci d'équité, il avait été décidé que le coût global serait « mutualisé », et que le prix unique fixé par Vivaqua et répercuté dans la lettre d'Hydrobru., correspondrait à la moyenne des raccordements effectués dans la rue. La facture finale pour les riverains devait évidemment encore s'alourdir des frais d'aménagement des égouts en terrains privés. Mais, toutes ces explications ne justifiaient toujours pas le montant excessif établi arbitrairement par le service technique de Vivaqua.

Une nouvelle réunion d'information fut programmée par la Commune, pour le 8 février, au cours de laquelle, curieusement, il fut annoncé qu'il y avait eu une erreur et que le montant réclamé était ramené à 4.042 €, toujours sans précision. Pour quelque 2 à 3 m. de raccordement, le montant semblait encore

bien élevé. Mais de surcroît, il apparut que la profondeur de l'égout central avait été mal calculée et ne permettait pas à certains riverains d'avoir un raccordement sans une pompe de relevage.

N'obtenant pas de réponse, unissant leurs efforts et leurs compétences, les riverains décidèrent d'interpeller le Conseil Communal en février 2011, pour réclamer la transparence dans l'établissement du coût « mutualisé », la révision de la profondeur de l'égout pour permettre aux riverains concernés de se raccorder sans problèmes, et des facilités de paiement pour les personnes à revenus modestes.

Après de nouvelles propositions de prix revues à la baisse mais toujours imparfaitement justifiées, de nombreux courriers et appels téléphoniques durant toute l'année 2011, il fallut attendre la venue d'une nouvelle direction chez Hydrobru et la fin de l'année 2011 pour voir poindre une solution acceptable. Lors d'une ultime réunion, le 20 décembre 2011, en présence du directeur d'Hydrobru, du président du Conseil d'administration et du conseiller communal, administrateur uclois à Hydrobru, il fut proposé un montant finalement réduit à 2.597 €, Hydrobru s'engageant à étendre ce forfait à toute la phase I des rues concernées par la pose de l'égout.

Pour ce qui est du chantier proprement dit, relevons qu'il y a un collecteur central et non deux, qui récolte les eaux usées comme les eaux de pluie. Pourtant la directive européenne et le plan pluie recommandent de séparer les eaux propres des eaux grises. Pourquoi surcharger encore les égouts et la station d'épuration alors qu'il s'agit de nouveaux raccordements? Il fut répondu qu'un double égouttage coûterait trop cher !

Il faut aussi déplorer que les responsables publics en charge de la gestion des eaux, n'aient pas sauté sur l'occasion pour appuyer les mesures individuelles de récolte des eaux de pluie. D'autant plus qu'il existe une prime communale de 500 € pour leur récupération (installation d'une citerne agréée de 2.000 l. au moins et raccordement à 1 w.c. au moins). Ceci aurait pourtant permis de réduire la charge sur les égouts des fonds de vallée qui, étant donné leur vétusté, en ont pourtant bien besoin.

Pour des travaux dans une rue si étroite, il y a eu deux adjudicataires : un pour l'égout central et l'autre pour les branchements individuels. Le premier dépavant, creusant rebouchant par du béton maigre provisoire et le second perçant le sol de béton maigre, recrusant, rebouchant plus ou moins de béton et d'agglomérat de toutes espèces pendant toute une année, si bien que des creux et affaissements se formèrent çà et là. Curieusement ce second chantier se déplaça sans aucune logique, non pas de bas en haut ou de haut en bas, mais un coup en haut, un coup à gauche puis plus bas un coup à droite, sans que personne ne comprenne pourquoi de nombreuses heures de travail se perdaient à monter et démonter le chantier, les panneaux de signalisation ou les engins. Finalement, pour poser une section d'égout de 500 m, 27 raccordements individuels, et refaire une bonne vingtaine de raccordements existants, il a fallu une année entière de travaux et beaucoup de patience de la part de tous ! Monsieur Yves Bourdeaux, nouveau directeur général d'Hydrobru, reconnu que notre quartier avait servi de « pilote » pour améliorer le système et surtout la communication avec les habitants. Dorénavant, les futurs habitants concernés par un nouveau raccordement, vont recevoir un formulaire technique leur demandant de préciser le point le plus bas du raccordement souhaité et ensuite les techniciens examineront les plans pour, à l'avenir, éviter les problèmes de relevage (pompes) que connaissent

certaines habitants d' « Egoulant ». Un même entrepreneur s'occupera de l'égout central et des raccordements individuels, ce qui permettra de réduire les coûts et la durée des travaux. Un volet social et des facilités d'étalement des paiements sont instaurés. Toutes ces mesures serviront pour les 5.000 logements qui doivent encore être raccordés à Bruxelles. Si nous avons servi de pilote pour améliorer la communication et le système, on aimerait pouvoir dire qu'à l'avenir les habitants ne seront plus pris pour des « pigeons à plumer ». Même si le dernier montant réclamé semble nettement plus raisonnable, il n'a jamais été justifié de manière précise par VIVAQUA selon la formule de mutualisation. N'importe quelle entreprise de service doit justifier son prix par devis ou facture détaillée. Pourquoi une entreprise publique devrait-elle y échapper ? Comment se peut-il qu'Hydrobru - à qui les communes bruxelloises ont délégué leurs devoirs et pouvoirs - n'a pas les moyens d'obtenir de VIVAQUA, la transparence en matière de coûts qui sont répercutés sur les citoyens ?

Quant à la réfection de la rue « à l'identique » avec ses anciens pavés séculaires, elle est promise par la Commune pour 2012. Espérons qu'elle pourra garder cet aspect un peu suranné et hétéroclite qui fait son charme. C'est en tout cas le souhait des riverains qui demandent sa réfection à l'identique, comme promis.

Pour les riverains d' « Egoulant »

P. Dayez, M. Hauet, D. Demaret, P. Van Billoen,
T. Verteneuil, A. Didier, M. Simon.

CACHEZ CETTE EAU QUE JE NE SAURAI VOIR ...

ou ...

COMMENT ACCUEILLIR L'EAU DANS MON JARDIN

QUAND ON CONSTRUIT DANS LA NAPPE PHREATIQUE RUE GELEYSBEEK ...

La ville semble nier l'existence de l'eau. Pour remédier à cette réalité hydrographique, l'eau doit pouvoir y retrouver place et visibilité. C'est de la sorte qu'évoluera la perception du citoyen, sa compréhension du fait qu'il cohabite avec les éléments naturels et de la nécessité de prendre en compte cet élément dans les aménagements urbains.

Il en va de même lorsqu'on construit dans les fonds de vallées, dans le bas d'un coteau où affleure la nappe phréatique. C'est le cas à Uccle, rue Geleytsbeek, une rue en bordure de la vallée du Geleytsbeek (vallée de Saint-Job); elle surplombe de quelques mètres le fond de vallée et n'est donc pas concernée par les inondations en cas de gros orages.

Un double égouttage a été réalisé sur une bonne longueur de la partie en sens unique de la rue, les eaux

des sources ont ainsi pu être renvoyées vers le ruisseau et y apporter de l'eau claire. Des sources existent parfois dans les caves des maisons du côté pair de la rue et sont canalisées vers l'égouttage. Lorsqu'on a construit l'immeuble du numéro 48, les voisins ont pu observer un véritable ruisseau qui coulait dans le sable, et l'entrepreneur a dû prendre des mesures particulières pour réaliser les garages de l'immeuble et rendre leurs murs étanches, Mais malgré cela, l'humidité baigne les garages où il est impossible de remettre des objets sans que ceux-ci ne moisissent.

Un peu plus loin, une importante source naît dans les caves d'une maison construite en fond de terrain. Le propriétaire a dirigé les eaux de la source vers un petit étang dont le trop plein va ensuite rejoindre le Geleytsbeek via le nouveau réseau d'égouttage. On peut considérer que cet aménagement ne se contente pas de « faire avec » la présence d'une



Etang rue Gelelytsbeek.

source née de la nappe phréatique mais fait mieux en valorisant la présence de l'eau dans son environnement.

Dans les environs immédiats, existait auparavant un jardin au bas duquel se trouvait à front de rue une très petite mare, pas plus grande qu'une baignoire. Au gré des saisons, selon le niveau de la nappe phréatique, soit elle se transformait en trou béant et sec, soit elle se remplissait et débordait sur la rue. Evidemment, lors de l'installation des égouts et de la réfection totale de la rue, l'eau s'est écoulée de ce terrain avec une telle régularité que l'entrepreneur n'a pas pu y réaliser le tronçon de trottoir nécessaire, laissant les travaux inachevés depuis lors. Cinq ans plus tard il faut toujours marcher dans la boue à cet endroit. Et voilà que le propriétaire de ce terrain décide d'y construire une nouvelle habitation. L'entrepreneur fit donc venir une pelleteuse pour creuser le trou des fondations et les caves de la maison. Et, en toute « logique » pour les habitants du quartier habitués aux phénomènes liés à la nature d'un sol argileux, ce grand trou creusé n'est resté sec que quelques heures, pour ensuite se remplir doucement d'eau jusqu'à atteindre le niveau supérieur du trou et déborder sur la rue ! Un coup dur pour le constructeur contraint d'arrêter son entreprise. Après quelques mois de réflexion et un pompage continu pour effectuer le « rabattage de la nappe », selon l'expression technique, les propriétaires purent réaliser la construction de la maison en prenant, sans doute, les mesures nécessaires pour que l'eau n'y rentre plus. Aujourd'hui la maison est habitée et

l'avant du terrain est en cours d'aménagement, principalement des espaces de parking.

Et l'eau dans tout cela ? Eh bien l'eau est toujours là, bien cachée dans le sol et le sous-sol. Ainsi lorsque le niveau de la nappe phréatique s'élève, l'eau sourd, s'écoule sur le trottoir et la rue ... Espérons qu'une prise de conscience a vu le jour dans l'esprit de ces nouveaux habitants et débouchera sur les aménagements adéquats pour accueillir, guider l'eau de source... reconnaissant ainsi tout simplement sa présence.

Qu'aurions-nous à suggérer aux habitants des lieux ? La solution la plus écologique est d'y réaliser une marre alimentée par l'eau de la nappe et reliée au réseau séparatif. La solution pragmatique serait à tout le moins de placer dans le sol des drains et de les relier au réseau séparatif.

Dans tous les cas, il sera alors possible de réaliser le morceau de trottoir manquant.

La pire solution est de ne rien faire, mais l'eau veillera à signaler sa présence par le gel, la boue, la gadoue, et obligera, espérons-le, à un peu plus de diligence vis-à-vis de la gent hydraulique.

Enfin, ne serait-il pas navrant de constater qu'après tous les déboires qu'elle a causés aux constructeurs, les nouveaux occupants parviennent encore à se voiler la face, à faire comme si l'eau n'existait pas, en tout cas, pas dans leur jardin ? Alors qu'elle est bien là et ne tardera pas à se rappeler à eux - et aux automobilistes - entre autre en hiver lorsqu'elle risque de devenir une superbe plaque de verglas.

Marc De Brouwer

COURRIER DES LECTEURS

Réactions au projet de réaménagement de la chaussée de Waterloo à Rhode St Genèse

Lettre signée G.K.,

Je me permets de réagir à votre article sur le réaménagement de la N5 et surtout aux conclusions utopiques et rêveuses de ce dernier. . .

En effet, s'il est beau de penser que nous rêvons tous à un environnement qui souffrirait moins de la pression et de la pollution automobile, nous ne pouvons oublier que les forces vives et les travailleurs de ce pays ont besoin de pouvoir se déplacer avec leur véhicule et de conserver leur liberté de circulation. A ce titre, l'axe d'entrée dans Bruxelles que constitue la N5 est vital pour les automobilistes et doit rester un axe majeur ouvert principalement à la circulation des voitures individuelles. Toute limitation des voies de circulation amènera automatiquement à l'étouffement de la circulation en voiture individuelle et à des bouchons bien pires que ce qu'il y avait précédemment sans pouvoir solutionner ces derniers par une offre transports en commun cohérente et compétitive face à la voiture individuelle.

Et voici les principaux éléments que je voudrais mettre en avant et que dont vous avez oublié de tenir compte dans votre raisonnement :

Economiques :

- . . .

- toute entrave à la libre circulation des biens et des personnes sur cet axe vital sera fort probablement un frein à l'activité économique de la Région de Bruxelles-Capitale (et directement ou indirectement de la commune d'Uccle) qui bénéficie tous les jours des quelque 250.000 navetteurs qui entrent dans Bruxelles
- si les automobilistes utilisent leur voiture sur cet axe et affrontent les heures de bouchons ce n'est pas pour leur plaisir et c'est dans la plupart des cas parce que l'offre de transports en commun existants (train à Rhode et Waterloo et bus vicinaux sur la N5) ne répond pas à leurs besoins de mobilité professionnelle dans Bruxelles L'augmentation de la fréquence des bus sur cet axe ne solutionnera donc rien pour ces utilisateurs sinon de rallonger leur temps de trajet matin et soir
- un nombre non négligeable de parents utilisent aussi cet axe pour scolariser leurs enfants dans des écoles de qualité situées dans Bruxelles, ce qui leur permet de déposer leurs enfants à l'école sur le chemin de leur navette matinale ... faudra t'il forcer certains parents à changer leurs enfants d'école par les

nouveaux encombrements de circulation créés par ces changements ?

- . . .

- votre méconnaissance de l'offre de transports en commun sur cette partie de la chaussée est inquiétante . En effet, seul les transports régionaux circulent sur cette partie de la N5 et leur offre est particulièrement limitée: seul le W et quelques 365 passent sur cet axe à raison de 3 à 4 bus par heure ... de quoi transporter 200 à 300 personnes par heure.
- cette offre même augmentée ne pourra jamais absorber le nombre de voyageurs empruntant cet axe en voiture : les deux mille voitures empruntant cet axe aux heures de pointe devraient être remplacées par une centaine de bus
- vous semblez oublier que la commune d'Uccle fait partie de la région de Bruxelles-Capitale et de ce fait bénéficie largement du trafic automobile entrant dans Bruxelles, et ce de manière directe (clientèle de passage pour les commerces de la chaussée au Fort Jaco et ailleurs) et indirecte (revenus pour la Région la commune)

- . . .

- . . .

Politiques :

- finalement, vous semblez aussi oublier que nos amis flamands ne sont pas tous loués de bonnes intentions et que sous couvert de politique "verte" leur intention est probablement de favoriser la séparation des liens qui lient Bruxelles à sa périphérie sud et francophone
- En coupant les entrées sud de Bruxelles ils comptent bien rendre la Région de Bruxelles-Capitale plus dépendante financièrement de la Flandre. Un autre projet de fermeture de l'avenue Dubois qui traverse la Forêt de Soignes et relie Uccle et Rhode à Groenendael va dans le même sens.
- vous ne vous êtes pas posés la question de savoir pourquoi dans le projet présenté la N5 était réduite à trois bandes jusqu'à l'avenue de la Forêt de Soignes (direction "Sint Genesius Rode" et la Flandre) et à seulement deux bandes pour le tronçon qui va vers Waterloo et la Wallonie ?? ... sans doute pour laisser des larges pistes cyclables et des trottoirs pour le nombreux marcheurs et cyclistes le long de la chaussée ... alors qu'il a des chemins bien plus sympathiques et moins dangereux qui logent la chaussée à l'intérieur de la Forêt de Soignes

- ...

Pourquoi ne pas parler dans votre article d'autres alternatives telles que des mesures d'incitation au co-voiturage, de véhicules verts, de la diminution de la pollution des véhicules modernes, ...

... ..

En vous remerciant cordialement de votre travail que je respecte profondément,

Lettre signée Georges Copinschi,

Le plan de la Région flamande pour un réaménagement de la chaussée de Waterloo, déjà connu depuis quelques mois, longuement exposé et commenté très positivement dans le numéro 70 de la Lettre aux habitants, illustre de manière caricaturale les dérives absurdes de la régionalisation. En élaborant un plan limité à la seule partie de cette chaussée située en Région flamande, sur le territoire de la commune de Rhode-Saint-Genèse, on occulte complètement la problématique globale de la circulation sur cette chaussée, qui s'étend sur les trois Régions du pays.

La Région flamande a fait étudier les caractéristiques du trafic uniquement sur son propre territoire, et élaboré un projet local, sans se préoccuper des répercussions dans les deux autres Régions, et de surcroît sans concertation aucune avec ses propres citoyens, à en croire les réactions hostiles évoquées dans la Lettre aux Habitants. Le résultat est un projet totalement aberrant, sans aucune vision globale, qui ne fera qu'aggraver encore plus la situation existante, notamment en refoulant les embouteillages – y compris pour les bus – chez les voisins : à Waterloo pour le trafic entrant vers Bruxelles, à Uccle pour le trafic sortant. Avec comme conséquence un reflux de ce trafic vers les rues résidentielles avoisinantes : on peut déjà le constater quotidiennement aux heures de pointe, où le trafic de la chaussée déborde sur la rue du Ham et l'avenue Fond'Roy.

Cela pourrait encore avoir un sens s'il en résultait une réduction réelle du trafic automobile. Mais il n'en sera rien, car les bus reperdront, en amont de la zone où ils disposeront d'une bande réservée, le temps qu'ils gagneront à ce niveau. Et les automobilistes continueront à préférer patienter dans le confort de leur voiture que dans l'inconfort du bus.

Si l'on veut réduire le trafic automobile des navetteurs en privilégiant le recours aux bus, il faut que ceux-ci disposent de bandes réservées sur la majeure partie de leur parcours, en l'occurrence depuis le centre de Waterloo jusqu'au centre de Bruxelles. A moins d'interdire tout stationnement (et même tout arrêt) tout au long de ce trajet, c'est clairement impossible. Pour y obvier, le C.A de l'A.C.Q.U. suggère de faire passer le bus, en site propre, par le Bois de la Cambre. C'est oublier que le bus remplit aussi un rôle essentiel de liai-



son de proximité. A preuve les arrêts supplémentaires en voie d'aménagement chaussée de Waterloo : entre le Viver d'Oie et l'avenue Van Bever, soit sur 1.400 mètres, on compte maintenant pas moins de 5 arrêts.

Comble de l'absurde du projet de la région flamande : l'interdiction de tourner à gauche au débouché des avenues latérales secondaires, au motif d'optimiser et de sécuriser les flux circulatoires. On va ainsi contraindre les véhicules à un détour supplémentaire, et augmenter la consommation de carburant et la pollution. Quant aux piétons désirant se rendre à Bruxelles, ils ne trouveront aucun arrêt sur plus d'un kilomètre, sauf si on imagine leur faire traverser la chaussée, à leurs risques et périls, au milieu des embouteillages. Il suffirait pourtant d'installer des feux tricolores à ces cinq carrefours, avec priorité automatique aux bus...

On pourrait par contre créer des lignes de bus express permettant d'acheminer rapidement les navetteurs de Waterloo, Braine l'Alleud, Alsemberg ou Rhode Saint-Genèse notamment, vers le centre de Bruxelles. Plutôt que de les engluer dans la circulation de la chaussée de Waterloo, il serait alors beaucoup plus efficace de les faire passer par l'autoroute de Mons, en y prévoyant une bande de circulation réservée à tous les transports collectifs aux heures de pointe (ou la bande d'urgence), et aboutissant à Uccle Stalle au terminus des trams 4 et 91. Cette alternative, qui ne nécessiterait pratiquement aucun investissement, pourrait être expérimentée sans tarder. Encore faudrait-il une coopération étroite entre le gouvernement fédéral, les trois gouvernements régionaux, la STIB, les TEC et DeLijn. Est-ce envisageable ?

Sur le moyen et le long terme néanmoins, la solution optimale réside dans l'utilisation du réseau des chemins de fer pour mettre en place un RER performant aboutissant au centre de la ville, et relié à un maillage dense de transports en commun. (A cet égard, le projet de la SNCB de dévier la ligne 124 vers la gare de l'Ouest constitue une aberration de plus).

Que ce soit en RER ou en bus rapides, il est cepen-

dant indispensable que les navetteurs, disséminés dans toute la périphérie, puissent facilement y accéder, que ce soit en empruntant un réseau dense de bus locaux, et/ou en disposant d'emplacements adéquats de parking à proximité immédiate des arrêts. On est malheureusement loin de compte...

Encore une réflexion personnelle. J'ai peine à croire que le projet de la Région flamande soit totalement dépourvu d'arrière-pensées communautaires. Surtout quand on songe à la volonté du gouvernement flamand de dédoubler le ring nord de Bruxelles; ou à l'attitude de la ministre CD&V Brigitte Grouwels sur le dossier de l'avenue du Port. Dans les deux cas, on ne peut dire que le souci de réduire la circulation automobile soit au centre de leurs préoccupations...

COMMENTAIRE DE L'ACQU SUITE AUX CRITIQUES RECUES

Nous tenons tout d'abord à remercier très sincèrement nos deux correspondants : ils se sont donné la peine de mettre par écrit et de façon détaillée ce qu'ils pensent du réaménagement de la chaussée de Waterloo tel que le suggère le gouvernement flamand. Leurs opinions sont argumentées de façon différente mais elles nous semblent d'autant plus intéressantes qu'elles reflètent probablement celles de la grande majorité des automobilistes qui empruntent cette artère. Or, c'est de la confrontation des points de vue que peut naître une solution. Rappelons d'abord le problème : le gouvernement flamand songe à réaménager la nationale 5 sur le territoire de Rhode St Genèse :

- *en créant entre la drève de St Hubert et l'avenue de la Forêt de Soignes (zone A) une bande de circulation réservée aux bus en direction de Bruxelles avec 3 bandes pour les voitures dont une changera de sens le soir et le matin en fonction des flux transitoires;*
- *en réduisant à 1 bande dans chaque sens la circulation entre l'avenue de la Forêt de Soignes et l'avenue du Manoir (entrée de Waterloo) de manière à notamment créer des pistes cyclables sécurisées.*

Disons-le d'emblée, avant d'examiner les argumentations : nous sommes déçus de ne pas y lire une alternative sérieuse à l'engorgement de la chaussée à son entrée en ville. Le premier suggère le co-voiturage. C'est très bien et cela ne nécessite aucun aménagement, mais est-ce une véritable solution ? Nous n'y croyons guère : voici des années qu'on pourrait le pratiquer, et qui y recourt ? Le second prône une ligne de bus express permettant d'acheminer rapidement les navetteurs via l'autoroute de Mons jusqu'au parking de la rue de Stalle d'où des trams les amèneraient au

centre ville. Nous sommes sceptiques sur les effets que cela aurait pour désengorger la chaussée de Waterloo. Mais ne rejetons pas l'idée, d'autant plus que la Stib et la Région flamande envisageraient sérieusement de prolonger la ligne du tram 4 jusqu'à Ruysbroeck. Cependant, ce n'est pas parce qu'on prévoit l'installation d'un pôle intermodal au terminus du tram 4 qu'il n'est pas utile d'améliorer également les transports collectifs chaussée de Waterloo. L'un n'empêche pas l'autre.

Voyons maintenant ce que notre **premier correspondant** critique dans ce projet qui vise à freiner l'usage de la voiture individuelle. L'accent est d'abord mis sur l'économie (1) et ensuite sur le politique (2).

(1) Objections d'ordre économique :

- Le projet constituerait une entrave à la libre circulation des personnes qui viennent travailler en ville, alors que ce sont elles qui contribuent à la richesse de la Région de Bruxelles Capitale et notamment d'Uccle ; la conséquence pourrait être un frein à l'activité économique et même une délocalisation du travail :

Bruxelles n'est pas un cas unique en Europe. Même si toute comparaison est délicate, on peut quand même voir ce qui se pratique autour de nous. Or, en Allemagne et en Suisse – pour prendre deux pays exemplaires en matière d'activité économique – on est bien en avance sur la Belgique dans la recherche de modes de déplacements autres que la voiture individuelle. Certes, la possession d'une voiture y est très normale, mais l'utilisation en est systématiquement réduite à l'approche et à l'intérieur des agglomérations. Grâce à cela, ces deux pays voient leur taux de déplacements individuels chuter chaque année un peu plus depuis 10 ans, rendant ainsi leurs centres urbains plus viables. La Suisse est particulièrement volontariste : là-bas, il y a longtemps que la chaussée de Waterloo aurait une bande réservée aux bus et ceux-ci bénéficieraient de feux qui passeraient au vert à leur approche ; bien plus, les feux resteraient au rouge pour les voitures individuelles en cas de congestion importante en ville ; c'est comme dans un parking rempli : une voiture entre si une voiture est sortie. Le résultat est qu'on prend les transports en commun pour se rendre de la périphérie au centre de la ville. On a réalisé que les transports publics sont plus efficaces que les transports individuels pour faire venir les navetteurs. Et en France aussi, plusieurs villes ont réussi à limiter l'accès en voiture.

- L'argument de l'impôt prélevé sur le travail (et sur la voiture) appelle de nettes réserves.

La voiture génère des coûts externes bien supérieurs aux taxes et accises payés par les automobilistes. (C'est comme pour le tabac.) Certains estiment que le coût de la pollution, des soins de santé, des accidents, etc ... sont 3 fois supérieurs, et ils sont à charge de toute la population alors qu'à Bruxelles – on l'ignore souvent – environ 40% des ménages n'ont pas de voiture. Même

les voitures « vertes » polluent, prennent de la place, sont source d'accidents, ...

– Notre correspondant compte qu'il ne passe que 3 ou 4 bus par heure sur le tronçon considéré, c'est-à-dire le territoire de Rhode St Genèse.

Il est de fait que, surtout aux heures creuses et le week end, la fréquence est insuffisante, mais ceci peut se corriger.

Mais pourquoi ajouter qu'il faudrait 30 à 40 bus pour remplacer les presque 2.000 autos comptabilisées à l'heure de pointe ? Tout d'abord, nul ne songe à éliminer toutes les voitures, mais seulement à en diminuer le nombre. Si on réussissait à réduire de 25% le nombre actuel, il n'y aurait plus de problème. En outre, si les bus n'étaient plus englués dans la circulation – à cause des voitures individuelles !- ils rouleraient plus vite, les mêmes bus pourraient faire plus souvent la navette, ils seraient donc plus attrayants, ils pollueraient moins que les voitures qu'ils remplaceraient, ils occasionneraient moins de stress ... C'est un peu le problème de l'œuf et de la poule : le bus n'avance pas, donc on prend sa voiture. Si on commençait par donner aux bus un site propre et la priorité aux carrefours !

– Les navetteurs feraient vivre les commerçants bruxellois et spécialement ceux installés le long de la chaussée ?

Il n'est évidemment pas question de supprimer la voiture individuelle ; elle peut se révéler indispensable. Ceci étant, si ce sont les navetteurs qui sont visés, nous ne pensons pas qu'il y a une différence notable à cet égard entre des navetteurs automobilistes et des navetteurs en transports publics.

– Les écoliers : c'est vrai, notre correspondant soulève ici une réelle difficulté. Uccle compte une cinquantaine d'établissements scolaires ; les élèves viennent pour moitié de la périphérie et on estime que 85 % des élèves vont à l'école en voiture. Conséquence : 20 % environ des trajets automobiles aux heures de pointe sont liés aux déplacements scolaires.

Cette situation n'est toutefois pas une fatalité : la R.B.C. encourage, aide financière à l'appui, les écoles à créer un Plan de Déplacement Scolaire. Certaines l'ont fait, mais beaucoup ne sont toujours pas entrées dans cette voie. Une bande réservée aux transports collectifs les rendrait performants. Profitons-en pour signaler le manque de pistes cyclables à Uccle ...

Notre second correspondant souligne très justement « les dérives absurdes de la régionalisation ». Nous ne partageons cependant pas son pessimisme quand il affirme que la priorité aux bus n'arrangera rien et que la situation sera encore pire qu'aujourd'hui car elle provoquera des bouchons aux deux extrémités de Rhode. Ne peut-on espérer que si la Région flamande réalise quelque chose, les autres Régions reverront leur position ? Et notamment que la Région bruxelloise acceptera de prolonger le site prioritaire jusqu'où c'est

possible, tout en protégeant les quartiers résidentiels voisins ?

(2) Danger politique ?

Nos deux correspondants craignent que l'aménagement projeté par le gouvernement flamand soit dicté par une volonté cachée de couper le lien entre la R.B.C. et la Wallonie. Tout comme on ne s'explique pas le projet de ce gouvernement de fermer l'avenue Dubois qui relie Uccle à Groenendael et à La Hulpe en traversant la Forêt...

Le « communautaire » est partout en Belgique, mais faut-il vraiment aller jusqu'au procès d'intention ? L'article commenté donne pourtant des justifications qui semblent pertinentes et suffisamment objectives pour écarter cette crainte : il y a nettement plus de trafic entre la drève de St Hubert et l'avenue de la Forêt de Soignes (zone A) qu'entre celle-ci et Waterloo (zone B). Il semble que même la direction des TEC trouve normal de prévoir une bande de circulation de plus dans la zone A. Pensant à l'avenir et à la disposition des lieux, l'ACQU a cependant manifesté sa préférence pour qu'il existe 3 bandes de circulation dans les deux zones, et en outre nous ne comprendrions pas que la bande réservée n'existe que pour entrer en ville.

Mais peut-être pêchons-nous par un excès de confiance et ne voyons-nous pas les intentions cachées de l'administration qui porte ce projet ...

Que conclure provisoirement ?

Nous partons du constat que l'engorgement de cette entrée en ville devient de plus en plus fréquent et que le trafic augmente d'environ 2 % chaque année. On doit donc en conclure que laisser les choses comme elles sont nous conduira à la pire des situations : l'immobilisme. Nous répétons donc ce que nous affirmions dans notre article précédent : quels que soient les moyens mis en œuvre – tidal flow ou autre procédé – ce qui importe à nos yeux est la création d'une bande réservée aux transports collectifs, privés et publics.

Autre donnée que nous ne pouvons oublier : l'Union européenne nous impose – sous menace de lourdes sanctions financières – de réduire sensiblement la pollution de l'air, et ceci dans un souci de préserver la santé publique. Or, la pollution atmosphérique provient en bonne partie du trafic automobile... C'est d'ailleurs pour cela que dans le plan IRIS 2 du gouvernement de la R.B.C. il est prévu de réduire de 10 % le trafic automobile en 2015 par rapport à 1999 et à 20 % en 2020, ce qui ne sera même pas suffisant pour respecter les normes européennes de pollution.

Nous ne prétendons pas que l'aménagement projeté soit LA solution. Il est même certain que l'addition de plusieurs mesures drastiques sera nécessaire. Une forte limitation du parking en ville dissuaderait les automobilistes d'utiliser leur voiture individuelle. Un péage urbain aussi (mais il pénaliserait des personnes qui sont obligées de prendre leur voiture). □

L'Association de Comités de Quartier Ucclais

Les Comités membres effectifs

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

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62

Fond'Roy asbl

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

Gracq

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

www.gracq.org et www.nomo.be

Groeselenberg

Vincent SCORIÉLS, rue Groeselenberg 130
tél. : 02.376.25.52

Longchamp - Messidor asbl

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

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

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

MobilLyce

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

Ophem & C°

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

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
www.plateauengeland.be

Protection et avenir d'Avijl

www.avijl.org

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, av. Verboven 21 – 1160
tél. (B) : 02.373.57.01
courriel : stephane.davidts@skynet.be

Quartier Lorraine

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

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

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

SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

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

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
www.valleedulinkebeek.be

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73
www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35
tél. : 02.375.40.94

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

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) : 02.211.78.53

Échevinage

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

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. (P) : 02.374.97.03 tél./fax (B) : 02.375.78.84
d.ryelandt@gmail.com

Trésorier

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

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29
tél. & fax : 02.374.60.34
GSM (préféré) : 0472.719.790 – cepvdqa@skynet.be

Michel DEVRIESE – av. De Fré 29
tél. : 02.374.85.80 – michel.devriese@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67
tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69
tél. : 02.375.06.29 – leseul.hendrix@belgacom.net

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10
tél. : 02.343.21.97
(B) : b.maldague@credit-agricole.be

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

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 Communauté française de Belgique, et de la Région de Bruxelles-Capitale.

