

Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

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

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 66 octobre – novembre – décembre 2010

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

Un nouveau comité
se constitue autour
de la gare de
Calevoet et de la
plaine du Bourdon.

Rejoignez-le !

Nous avons un nouveau
site internet :
www.acqu.be

Consultez-le, lisez notre
LETTRE en ligne,
ou écrivez-nous à :
acqu.asbl@gmail.com

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

Sommaire

- Editorial 2.
- Bruxelles en mouvements 3.
- Dossier Calvoet-Bourdon 4.
 - Un quartier en béton 4.
 - Un puzzle désassemblé ? 6.
 - La rue du Wagon 8.
 - Un carnet de revendications 9.
 - La participation citoyenne 10.
 - Paroles d'habitants 12.
 - Billet d'humeur 13.
 - Un nouveau comité de quartier pour Calevoet – Bourdon ! 14.
- Sauvez le tram 51 ! 15.
- Uccle oxy durable 20.
- Un plan de déplacements scolaires au Lycée français Jean Monnet 21.
- La hêtraie cathédrale menacée ? Oui ! 22.
- Plateau Avijl : où en sommes-nous ? 23.

EDITORIAL

Un événement important a récemment mobilisé notre association : l'organisation d'un concours photographique intitulé « **La Pierre à livre ouvert** », s'adressant à tous (élèves, comités de quartier, amoureux de notre patrimoine uclois, etc...) Ce concours a connu un succès considérable.

Nous ne pouvons évidemment passer sous silence l'engagement de notre ami Georges Michel qui s'est beaucoup investi dans cette belle aventure en contactant notamment des écoles et des spécialistes en la matière. Cet appel a permis de regrouper près de 500 photos. Afin de préciser la finalité de cette remarquable aventure, nous reprenons deux paragraphes de l'introduction de Georges Michel : « **La photographie permet tout à la fois de fixer un moment, de figer un mouvement ou de donner à un paysage, à un lieu ou à un objet, au gré de la lumière et de l'œil du photographe, une réalité propre. Cette fonction multiple, a permis, grâce à la participation d'une centaine d'amoureux du patrimoine, de regrouper une diversité étonnante de points de vue, qui illustrent les richesses de la commune d'Uccle** ».

Une exposition des principales photographies a été organisée dans le superbe Auditorium de la société Conservart (985 ch. d'Alseberg). Nous ne pouvons que remercier vivement Jean-Claude et Corinne Echement d'avoir gracieusement mis leurs locaux à notre disposition.

Une magnifique brochure en couleurs a même été publiée grâce au sponsoring de Herpain Entreprises et Herpain Urbis que nous remercions chaleureusement. Elle est disponible en

s'adressant à acqu.asbl@gmail.com

Signalons enfin que le jury a désigné comme lauréats : Dominique Keymolen, Françoise Guisgand, Juliette De Salle, Pierre Starquit et Hélène Roelandts. Nous les félicitons !

Un autre événement important fut notre participation à la journée sans voitures du 19 septembre dernier. L'ACQU édita à cette occasion une brochure « **Uccle Urba - Vélo** » dont l'objectif est de décrire un itinéraire cycliste privilégiant cette fois un parcours urbain (en 2008, l'ACQU a publié une brochure « **Uccle Natura Vélo** » décrivant un circuit vélo à la découverte des espaces verts et des sites Natura 2000). Le nouveau circuit démarre et aboutit place Saint-Job. Le trajet proposé passe par l'Observatoire et, via l'avenue Houzeau et la rue Groeselenberg, permet d'atteindre le nord de la commune, notamment le Parc Brugmann, le Rond-Point Churchill, l'avenue Montjoie, la Forêt de Soignes. Tous les sites traversés font l'objet d'une description géographique et historique qui constitue le contenu principal de cette brochure. Comme nous le signalions dans l'introduction, « **La finalité de cet itinéraire qui comprend 6 sections cartographiées est de révéler aux habitants la richesse et la beauté de notre environnement urbain** ».

Terminons en faisant référence à un travail exemplaire d'habitants du quartier Calevoet-Bourdon qui a débouché sur la publication d'un livret de 32 p. intitulé « **Calevoet Bourdon – Un quartier sous pression** », dont nous reproduisons le préambule : « **C'est en juin 2009, à l'initiative du Gemeeschapcentrum**

Candelaershuys, qu'a eu lieu la première réunion concernant l'avenir du quartier Bourdon/Calevoet. La présence massive des habitants a démontré l'intérêt mais également la crainte que suscite le devenir incertain de ce quartier. Suite à cette réunion, il a été décidé, par plusieurs habitants, d'engager une réflexion globale sur l'avenir urbanistique des lieux. Au vu de l'investissement nécessaire et de la complexité de la matière, les riverains, pour ce faire, ont fait appel à l'assistance de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) et d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB). »

Durant une grosse année, le travail a été conduit de manière déterminante par un groupe d'habitants. Chacun y collaborant selon ses disponibilités, ses expériences, ses compétences et ses sensibilités. Le travail s'est basé sur 2 types de démarches complémentaires : d'une part une prospection sur le terrain (sous forme de marches exploratoires notamment) et d'autre part un travail de réflexion et documentaire basé sur ce diagnostic de terrain. Les pouvoirs publics (tant régionaux que communaux), certains promoteurs, des commerçants, l'une ou l'autre entreprise locale ont également été concertés. L'élaboration de la présente publication a été conduite par un « comité de rédaction » constitué d'habitants. ».

Nous remercions chaleureusement tous les acteurs de cette expérience de quartier pour leur remarquable engagement citoyen.

Bernard JOURET et
Denys RYELANDT

« BRUXELLES EN MOUVEMENTS »

Le magazine d'Inter-Environnement Bruxelles

Vous habitez à Uccle, vous aimez Bruxelles, vous défendez votre ville avec votre comité de quartier ou une association qui se pré-occupe d'environnement, de mobilité, de logement, de patrimoine. Vous êtes convaincu(e) que les habitants et les associations doivent agir ensemble pour améliorer leur cadre de vie.

Pour vous informer dans ces domaines, Inter-Environnement Bruxelles – dont l'A.C.Q.U. est membre – publie le mensuel *Bruxelles en mouvements* : 24 pages d'informations et de réflexions sur les enjeux qui concernent les habitants de Bruxelles.

Bruxelles en mouvements est une revue qui agite les idées, qui donne à penser et aide le lecteur à décrypter les projets et à analy-

ser les enjeux qui ont un impact sur leur cadre de vie.

En vous abonnant à *Bruxelles en mouvements*, vous disposerez d'informations sur l'actualité et sur les initiatives citoyennes qui améliorent la vie en société.

Précisons que les diverses analyses réalisées représentent de véritables dossiers. Ainsi, le numéro d'octobre 2010 sur « Le spectre de la gentrification » est un modèle du genre particulièrement réfléchi, complet et didactique. Ajoutons que le numéro de novembre explicite le travail des habitants de la plaine du Bourdon qui a notamment débouché sur une remarquable brochure.

Inter-Environnement Bruxelles propose aux lecteurs d'Uccle l'abonnement annuel à *Bruxelles*

en mouvements au prix de 16 € au lieu de 24 €. Pour vous donner un aperçu de notre magazine, nous vous proposons un exemplaire gratuit sur simple demande à Inter-Environnement Bruxelles : tél. : 02/ 893 09 09. Vous pourrez également le consulter sur notre site internet : www.ieb.be.

En vous abonnant, vous nous aidez à mieux défendre le cadre de vie et le point de vue des habitants.

Inter-Environnement Bruxelles Association indépendante et sans but lucratif, elle fédère les comités d'habitants à Bruxelles.

Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles - tél : 02/ 893 09 09 - courriel : info@ieb.be - www.ieb.be

I.E.B. a autorisé l'A.C.Q.U. à reproduire dans la présente *Lettre aux habitants* certains des articles du *BEM* de novembre. Qu'il en soit remercié !



Madame, Monsieur,

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

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

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

Merci d'en tenir compte

CALEVOET-BOURDON

la participation en chantier

En bref

Des terrains vierges en région bruxelloise ? Une denrée rare. Avec ses 14 hectares de terrains urbanisables, le quartier Calevoet-Bourdon est en pleine métamorphose et de nombreux

chantiers sont déjà en route.

La re- ou déstructuration annoncée inquiète les habitants qui souhaitent obtenir les garanties d'un développement de qualité. Durant un an, ils ont exploré les lieux, relevé les problèmes, listé

des revendications et étudié des solutions possibles. Le résultat de ce travail a été récemment publié dans une brochure présentée à la presse et déposée auprès des pouvoirs publics. Retour sur un an de participation.

UN QUARTIER EN BÉTON

Aux portes de la ville, les quelque 14 hectares de terrains qui restent à bâtir au quartier Calevoet-Bourdon à Uccle offrent un potentiel alléchant pour les promoteurs, tant privés que publics.

Les expropriations et les démolitions qui suivirent le projet avorté du ring sud sont pour la plupart à l'origine de ces «friches». Cependant avec les années et pour diverses raisons, la plupart de ces parcelles sont restées inoccupées. Finalement un relatif équilibre socio-économique s'est malgré tout installé autour de ces terrains vagues.

Mais ces derniers mois, les habitants ont assisté à un véritable défilé de demandes de permis d'urbanisme pour une série de projets, la plupart destinés à du logement. Les questions et inquiétudes des habitants, répercutées le plus souvent au cas par cas en commission de concertation, sont récurrentes.

Evoquée le plus souvent, la densité de population qui en augmentant risque bien de faire passer au cran supérieur la pression automobile déjà insupportable, mais aussi les carences en infrastructures et en équipements. En effet, les écoles et les crèches des alentours sont déjà saturées



© E. David (ACQU)

La plaine du Bourdon et son cirque permanent.

aujourd'hui et l'arrivée massive de nouveaux habitants accentuera ce problème.

L'écoulement des eaux constitue également un point sensible, puisque la plaine du Bourdon est en quelque sorte un bassin d'orage naturel et l'imperméabilisation du site, même partielle, ne sera sans doute pas sans conséquence. De même, de nombreux espaces naturels sont eux aussi menacés et disparaîtront bientôt sous le béton. Dans l'en-

semble, c'est surtout une absence de vision globale et de cohérence urbanistique qui suscite l'angoisse et l'agacement des habitants qui se demandent bien à quoi va ressembler leur quartier suite à cette folle urbanisation.

Inquiets du devenir de ce site et de sa qualité de vie, les riverains ont décidé de créer un collectif d'habitants et de s'entourer d'associations pour interpellier les pouvoirs publics afin de donner leur avis, faire entendre leur voix

et poser une série de revendications. Au terme d'une année de collaboration active avec l'ACQU (Association de Comités de Quartier Ucclois) et IEB (Inter-Environnement Bruxelles), le fruit de ce travail s'est concrétisé par la rédaction d'un document qui a été présenté à la presse fin septembre et envoyé à tous les pouvoirs publics concernés. Une belle aventure qui, nous l'espérons, n'est que l'amorce d'un mouvement de participation citoyenne en gestation.

Quel cirque !

Cela fait plus de dix ans que les habitants vivent dans l'attente d'une restructuration de leur quartier. Durant toutes ces années, dans ces nombreux terrains laissés à l'abandon, la nature a repris ses droits offrant aux promeneurs des espaces verts naturels d'une grande diversité biologique. Sur la plaine du Bourdon le cirque Pauwels s'est même sédentarisé, son chapiteau blanc et rouge est d'ailleurs un véritable point de repère pour les nombreux navetteurs qui participent joyeusement à l'engorgement quotidien du quartier par les voitures.

Les nouveaux projets, privés ou publics prévoient entre autres quelque 1200 logements supplémentaires. Cette prochaine densité de population effraie avec raison les habitants à cause des répercussions inévitables en terme de mobilité d'abord. Liés à la densité et souvent contestés également, les gabarits projetés (des rez + 5 alors que le bâti existant est composé de petites maisons de deux étages) inquiètent aussi. Autre sujet de réflexion, la mixité, tant sociale que fonctionnelle. De nombreux projets concernent des logements et les habitants souhaitent vivement une répartition judicieuse et un équilibre entre logements de standing, moyens et sociaux. De même, la mixité fonctionnelle est également un enjeu d'importance pour sauvegarder des acti-

ités générant de l'emploi mais aussi pour préserver les commerces sans oublier le volet social et culturel.

Le bourdon prend la mouche

Cependant, cette partie de la capitale est devenue un enjeu d'importance pour la commune comme pour la région : une entrée de ville, un pôle de transport intermodal et des terrains constructibles dans une commune de caractère. Ce quartier a réellement tout pour séduire et attiser les convoitises. Sous le regard perplexe des habitants, de nouveaux bâtiments s'érigent au fil des mois, et des affiches rouges surgissent aux coins des rues pour des demandes de permis de plus en plus nombreuses et variées. Si les habitants s'interrogent sur les conséquences et les impacts liés à cette densité de construction, ils sont surtout inquiets de cette urbanisation galopante et désorganisée et comme si cette anarchie n'était pas suffisante, ils se sentent surtout complètement exclus de toute concertation. Lassés de devoir sans cesse pointer les mêmes problèmes en ayant le sentiment de ne pas être

véritablement écoutés, une poignée de riverains décide alors de passer à l'offensive. Prenant au pied de la lettre le passage dans la dernière déclaration gouvernementale traitant de la participation citoyenne^[1], ce collectif actif anticipe l'appel des politiques et passe à l'action.

Ensemble ils ont appliqué une méthode de participation active, répertorié les problèmes, avancé des propositions et des revendications. Le résultat de la démarche et de la réflexion est aujourd'hui publié dans une brochure destinée aux représentants communaux et régionaux. A travers ce document, ils souhaitent exprimer leurs inquiétudes et surtout émettre toute une série de recommandations et de pistes de solutions auprès des pouvoirs publics concernés mais aussi interpeller les habitants sur le devenir de leur quartier.

ISABELLE HOCHART

[1] Encourager la participation citoyenne dans : *Un développement régional durable au service des Bruxellois. Accord de Gouvernement 2009-2014*, Chapitre 7. Point 3.2. 12 juillet 2009, p. 73.



© E. David (ACQU)

Les nouvelles ruches du quartier

UN PUZZLE DÉSAMBLÉ ?

Quiconque aborde le quartier Calevoet-Bourdon pour la première fois sera sans doute frappé par le contraste et la segmentation qui en caractérise le paysage urbain.

Plus généralement, le morcellement est déterminé par une juxtaposition contrastée des îlots : des alignements de maisons traditionnelles en ordre serré avoisinent directement des îlots non bâtis, peu structurés et colonisés par une nature semi-sauvage (d'où l'aspect rural de certaines zones). Ci et là des complexes d'origine industrielle de plus ou moins grande taille ponctuent le panorama général.

La topographie prononcée des lieux permet difficilement d'appréhender le site dans sa totalité. Cette impression fragmentée est encore accentuée par la rupture qu'opère, au cœur même du quartier, l'inflexible traversée du chemin de fer. Jusque-là rien de bien dérangeant. Le quartier et ses habitants s'accoutument aisément de cette situation joyeusement bigarrée. Une relative incohérence qui mine de rien est attachante. On ne manquera cependant pas de remarquer les nombreuses infrastructures et installations qui s'adressent essentiellement au trafic routier de transit : stations services, panneaux publicitaires, garages, enseignes lumineuses, etc. Ce paysage-là est tout de suite moins séduisant. D'autant plus que les problèmes de mobilité inhérents au quartier constituent une évidente source d'insécurité et de désordre. Attrayante ou pas, la confusion du quartier Calevoet-Bourdon laisse clairement deviner un certain laxisme, un laisser-aller historique et chronique en matière d'aménagement urbain. Il n'est ainsi pas



© E. David (ACQU)

De nombreux chantiers sont déjà en cours

étonnant que ce soit une structure temporaire, en l'occurrence les deux chapiteaux du Cirque Pauwels, qui aujourd'hui constitue, aux yeux de nombreux Bruxellois et navetteurs, le signal et le symbole même du quartier. L'évolution et l'histoire particulière de ce morceau d'Uccle expliquent en grande partie son visage actuel. Ce secteur était appelé à l'origine Kinsendael. Il constituait l'un des nombreux

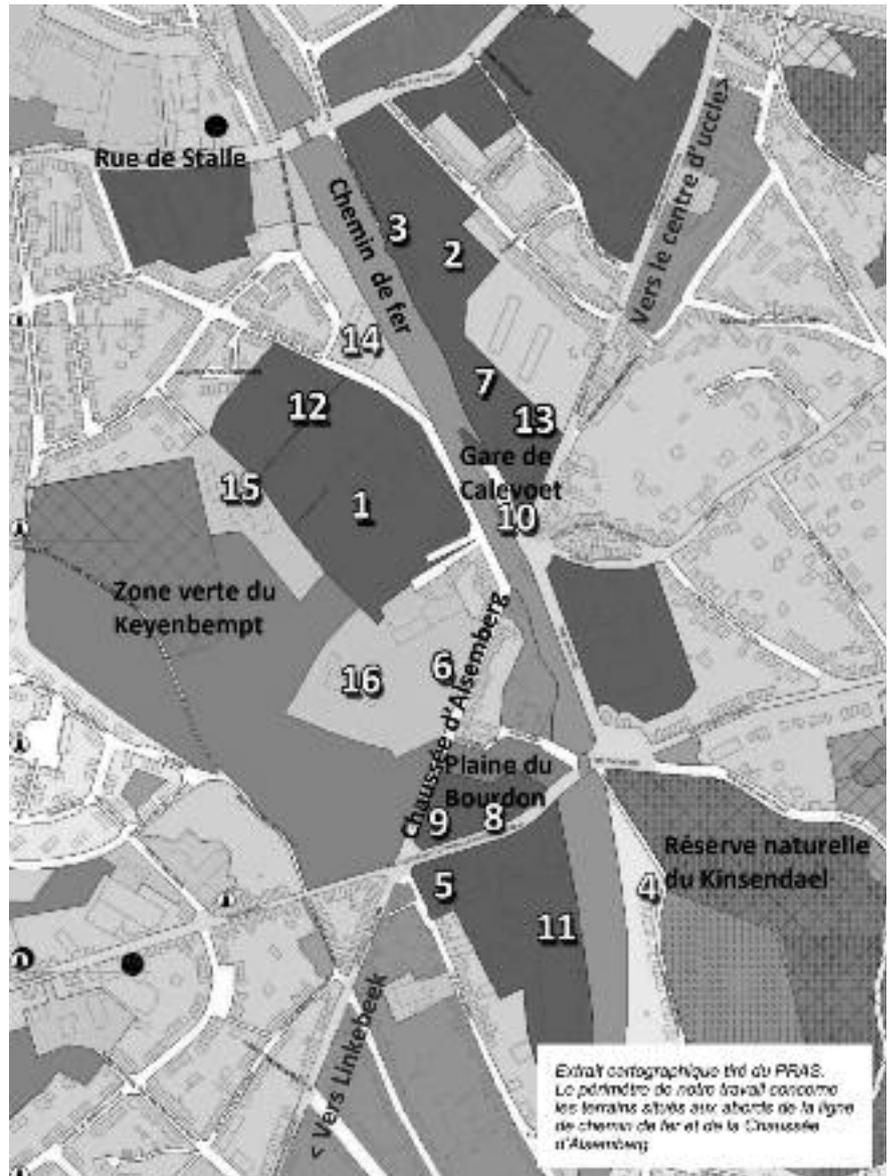
hameaux qui ponctuaient le tracé de la chaussée d'Alseberg (créée en 1726). Ce n'est que vers les années 1870, avec l'établissement de la gare de Calevoet, que le quartier véritablement s'urbanise. Au contraire des abords de certaines avenues ucloises de prestige (Churchill/Longchamp, Brugmann, etc.) qui s'embourgeoisent de villas et de manoirs, les abords de la gare de Calevoet attirent plutôt les industries et le

monde ouvrier. Si depuis lors le caractère industriel s’y est progressivement effacé, socialement et matériellement, le contraste entre le «bas» et le «haut» d’Uccle reste encore aujourd’hui bien perceptible.

Vers les années 1960 c’est un autre événement dont les conséquences marqueront fortement la morphologie du quartier : le projet de «ring sud» et les expropriations-démolitions qui s’ensuivirent. Le tracé de cette connexion autoroutière entre Forest et Boistfort, était supposé traverser la plaine du Bourdon. Suite à l’abandon de ce mégachantier, les terrains expropriés furent laissés en friche et firent progressivement place à une riche végétation spontanée. C’est ainsi que naquit une «bande verte» allant du Kauwberg au Keyenbempt en passant par le plateau Engeland, le Kinsendael et la plaine du Bourdon⁽¹⁾. Ceci explique partiellement pourquoi aujourd’hui certains îlots densément construits avoisinent des zones non-urbanisées et semi-sauvages.

Une colonne vertébrale fracturée

La chaussée d’Alseberg constitue la colonne vertébrale du quartier, elle le traverse de part en part. C’est le long de cet axe historique que la densité, tant résidentielle que commerciale, demeure la plus importante. Le trafic y est également intense. Dans les années 1870, lors de l’établissement de la ligne de chemin de fer, un passage à niveau fut installé à l’intersection avec la vieille chaussée afin de ne pas rompre la dynamique urbaine engendrée par celle-ci. Cependant, vers 1950, en même temps que l’électrification de la ligne, le passage à niveau est supprimé. Le quartier est alors véritablement coupé en deux et le cours de la chaussée d’Alseberg, tant pour les véhicules privés, les trams, les vélos et



Liste des projets en cours (oct.2010), futurs et potentiels. Plus d’infos sur : www.acqu.be

Avis favorables :

- 1 - Les Hauts Prés d’Uccle
- 2 - Faz & Farm
- 3 - Prolongation et élargissement de la rue du Wagon
- 4 - Roseau
- 5 - Kinderverblijf Horzel
- 6 - Alseberg ou Coba Pauwels
- 7 - Van Linthout
- 8 - Château d’Or

Projets actuels :

- 9 - Bourdon
- 10 - Le clos de Calevoet

Projets potentiels :

- 11 - Illocroma
- 12 - Les Hauts Prés prolongation
- 13 - Anciens entrepôts Van Linthout
- 14 - Home Brugmann

Autres terrains constructibles

- 15 et 16 - Deux parcelles en lisière du Keyenbempt

autres deux, trois ou quatre roues, est dévié via la rue Engeland. Pour les piétons (valides !) sont aménagés deux passages sous-voies avec escaliers,

particulièrement peu engageants. Ce changement a impliqué l’obligation d’un colossal détour pour les riverains immédiats désirant

se rendre d'une «rive» à l'autre. Comble de la situation : pour parcourir une distance de quelques mètres, d'aucuns aujourd'hui n'hésiteront pas à prendre leur voiture. C'est à cette époque et dans ce contexte de déviation qu'est créée la rue du Château d'Or. Plus globalement la scission de la chaussée d'Alseberg fut néfaste pour la cohérence sociale et économique du quartier. Aujourd'hui Bourdon et Calevoet ont tendance à se profiler comme deux noyaux distincts.

En ce qui concerne le trafic de transit par contre, déviation ou pas déviation, la situation n'aurait pas été fort différente. Si le quartier Bourdon-Calevoet, dans les années 60-70, a échappé à «l'autoroutisation», ce qui lui a notamment permis de sauvegarder des espaces de qualité, il n'a cependant pas échappé à la pres-

sion automobile. La chaussée d'Alseberg, la rue du Bourdon et la chaussée de Drogenbos constituent conjointement un axe de pénétration depuis la périphérie. Or ces antiques chaussées et anciennes rues n'ont originellement pas été conçues pour accueillir une telle pression automobile. Le trafic contemporain s'écoule donc inexorablement sur un réseau historique dont la logique d'implantation et l'infrastructure ne lui conviennent pas.

Il n'est donc pas surprenant que certains tronçons, certains carrefours, constituent aujourd'hui des goulots d'étranglement qui engendrent quotidiennement d'inévitables files qui s'étalent jusque dans les plus petites rues. Ces problèmes de mobilité et de fragmentation de l'espace illustrent clairement à quel point les questions de développement, de

densification, de rénovation, de restructuration urbaine, ne se limitent pas seulement à des considérations architecturales ou immobilières. Dans la mesure du possible, la métamorphose du quartier Bourdon-Calevoet se doit d'intégrer, à travers un projet cohérent, toutes les réalités et les complexités que recoupe le phénomène urbain : mobilité, convivialité (au sens strict : le fait de vivre ensemble), mixité (sociale et de fonctions), etc.

ENGUERRAND DAVID

[1] Parmi ces terrains à haute valeur biologique, une partie du Keyenbempt (1977) et le Kinsendael (1979 et 1989) seront finalement protégés (principalement grâce au combat de diverses associations). Une grande part est cependant toujours considérée comme friche et demeure officiellement constructible.

LA RUE DU WAGON

La desserte d'Uccle Calevoet et des quartiers avoisinants constitue une véritable gageure pour les transports publics. Ainsi le téméraire tram 51 est chroniquement et inexorablement englué dans les embouteillages de la chaussée d'Alseberg et certaines lignes de bus (38 et 98), qui desservait par le passé le fond d'Uccle, ont vu finalement, par dépit, leur terminus ramené vers le centre d'Uccle (arrêt Héros).

À cette problématique, une solution partielle a été imaginée et assimilée au Plan Communal de Mobilité (juin 2006) : l'ouverture d'une nouvelle voirie (la rue du Wagon prolongée) le long du chemin de fer, entre la rue de Stalle et la Gare de Calevoet et réservée exclusivement aux transports en commun (+ piétons et cyclistes). Ce projet constitue une réelle alternative de désengorge-

ment des transports publics depuis le quartier Calevoet-Bourdon jusqu'au centre d'Uccle (via le site propre de la rue de Stalle). Certains terrains désaffectés de la SNCB, voisinant la future voirie, auraient même pu accueillir un petit dépôt en guise de terminus de certaines lignes et en lien direct avec la gare RER de Calevoet.

Hélas, ce beau projet de voirie a vite trouvé écho dans les oreilles des promoteurs. Ils y ont trouvé un prétexte pour urbaniser des terrains en intérieur d'îlot (partiellement rachetés à la SNCB) mais qui borderont la future rue. Finalement la rue du Wagon desservira les projets privés tout en prévoyant suffisamment de largeur (14 mètres) pour que puissent se côtoyer dans un futur indéterminé (!) transports publics et véhicules personnels. Or sur les plans actuels, la rue est dévolue à

100 % à la voiture, parkings inclus. Aucune trace de piste cyclable ni de « site propre ».

Si certaines demandes privées ont déjà reçu un avis favorable, d'autres projets par contre sont encore en pourparlers. C'est pourquoi il est urgent de faire valoir l'importance de matérialiser sur les plans un passage à double sens réservé exclusivement aux transports publics. Pour bien faire, la commune d'Uccle et la STIB devraient concrétiser au plus vite cette indispensable connexion. La mise en œuvre de ce projet serait par ailleurs peu onéreux dans la mesure où on ne prévoirait, dans un premier temps, que le passage de bus. Il serait ainsi intéressant de déporter le terminus de la ligne 38 au pied de la gare de Calevoet (actuellement à Héros) et de dévier le trajet du 43 via la future rue du Wagon.

UN CARNET DE REVENDICATIONS

La volonté de publier ce document a été un véritable moteur pour entretenir la participation et l'intérêt des habitants durant cette année de travail. L'objectif était d'effectuer un relevé des potentiels du quartier, de les faire valoir auprès des pouvoirs publics concernés mais aussi l'occasion rêvée de poser une série de revendications voire d'exigences.



© E. David (ACQU)

Rencontre et évaluation in situ avec les habitants.

Des reporters de première ligne

Au fil des réunions et des différentes rencontres sur le terrain, les habitants ont peu à peu élaboré une réflexion engagée sur leur quartier et le devenir de leur cadre de vie. Mais que faire de ce travail ?

Très vite l'idée est devenue évidente d'élargir la démarche, d'aller plus loin que l'échange de points de vue. Il fallait un objectif plus porteur, un outil pour véhiculer les idées jusqu'aux pouvoirs publics.

Pour atteindre leurs cibles et se faire enfin entendre, les habitants ont donc choisi l'écriture. Ils se sont improvisés reporters de

terrain, illustrateurs et correcteurs, se sont regroupés dans un comité de rédaction qui est resté ouvert à tous jusqu'à la livraison de la version finalisée de la brochure chez l'imprimeur.

Les comptes-rendus des nombreuses réunions et des marches exploratoires ont fourni la matière pour rédiger les textes de la brochure afin de restituer le plus fidèlement possible la parole

des riverains.

Du travail de «pro» comme proximité

Ce livret de 32 pages illustrées de photos récentes offre une belle table des matières qui aborde les thématiques essentielles propres au quartier :

- L'analyse des problèmes liés à la mobilité, tant automobile que ses alternatives (transports en commun, déplacements piétons et cyclistes), sans oublier le stationnement ;

- L'examen de la «*structuration*» du quartier ;

- L'intégration des nouvelles constructions à l'environnement

en veillant à une cohérence dans le bâti. Ce point implique évidemment l'aspect «*densification*» qui n'est pas une question de pourcentage d'habitants à l'hectare, mais bien d'une capacité d'accueil liée à la qualité de vie.

- L'habitat et les besoins en logements, notamment sociaux, pour peu que cela se fasse dans le respect de l'habitat existant et en veillant à ce que les nouveaux arrivants trouvent un encadrement et des services adaptés à leurs besoins ;

- La biodiversité dans cette zone ayant été jusqu'ici protégée (grâce à l'abandon du projet de construction du Ring Sud, à la suite de l'action menée dans les années septante par l'ACQU et par IEB), il faut profiter de cette situation de fait exceptionnelle pour ne pas bétonner des espaces comme le Keyenbempt, la «*promenade verte*» ;

- La création d'infrastructures socio-culturelles et économiques (écoles, crèches, commerces de proximité, infrastructures culturelles) n'est pas oubliée afin d'offrir à cette zone une qualité de vie qui attire les habitants plutôt que de les voir fuir (comme c'est actuellement la tendance pour les PME et les commerces).

Chaque sujet est abordé par un descriptif de la situation, un constat le plus fidèle possible à la réalité de terrain. Les revendications et suggestions sont traitées, elles, de manière bien distinctes dans des encadrés qui les placent en évidence.

Ainsi la lecture du document peut se faire de manière linéaire mais aussi en choisissant les thématiques ou uniquement les revendications. Le travail réalisé n'a évidemment pas la rigueur d'une étude d'incidences et ne présente aucune analyse technique. Cependant c'est tout de même la réflexion émanant d'ex-

perts de terrain, à savoir les habitants. Ils sont en effet les spécialistes de leur quartier. Ils peuvent apporter une finesse d'analyse, du fait de leur connaissance du terrain, que les auteurs de projets, même après de nombreuses études, ne percevront peut-être pas. D'où l'importance de prendre en compte les différents témoignages recueillis « *in situ* », s'imprégner des lieux, ressentir l'ambiance et les atmosphères.

S'affirmer dans le paysage

Au travers de cette réalisation commune, les participants ont également exprimé très clairement l'attachement à leur quartier, leur désir d'être partie prenante de son devenir et la volonté d'être reconnus comme des interlocuteurs valables et incontournables dans le développement de la zone. Ce besoin de reconnaissance ne s'est pas fait dans un esprit d'opposition totale, même si dans l'ensemble du groupe des personnes désapprouvent encore aujourd'hui fermement certains projets.

La volonté générale était plutôt de proposer des alternatives, de tenter d'infléchir une évolution en cours ou encore d'accompagner un développement le plus positif et le mieux adapté au contexte du quartier. Même si les termes de la brochure sont parfois dans le ton de la revendication et de l'exigence pour certaines thématiques qui posent plus de problèmes, l'intention est surtout d'ouvrir le dialogue et non de donner des directives.

Les habitants sont venus en nombre pour la présentation de la brochure organisée lors d'une conférence de presse sur le site. Le document a été ensuite distribué gracieusement et également envoyé aux différents cabinets concernés par les différentes thématiques abordées (logement, mobilité, environnement) sans oublier bien sûr les différents partenaires locaux et les instances communales.

DENYS RYELANDT ET ISABELLE HOCHART

LA PARTICIPATION CITOYENNE : UN SUJET À EXPLORER, UNE DÉMARCHE À SUIVRE

Revendiquée par un monde politique en mal de reconnaissance, elle est dans toutes les bouches et est de toutes les déclarations. La participation citoyenne est le passage obligé de tout processus décisionnel souhaitant brandir l'étendard de la légitimité.

Derrière ce concept, se cachent une multitude d'actions ayant toutes l'appellation « *participation* ». L'envoi d'un questionnaire toutes - boîtes, la participation à un comité d'accompagnement, la demande d'approbation en commission de concertation ne sont qu'une infime partie des outils possibles et parfois utilisés par les décideurs. Il s'agit bien souvent d'un vœu pieux; laisser un espace d'expression aux citoyens qu'ils sont censés représenter. Car les politiques savent que faire participer les habitants aux processus décisionnels est source d'avantages.

Cela répond aux craintes des électeurs, à leur besoin d'être reconnus et entendus et, in fine, ça permet d'apaiser les tensions, les conflits. Et si la participation n'avait pas qu'un sens électoral ?

Et si la participation avait d'autres atouts bien plus pertinents à offrir pour peu qu'elle soit correctement menée ?

Des hauts et des bas ou la théorie du yo-yo

Une dynamique participative peut épouser plusieurs courants. Elle peut être descendante (l'impulsion vient du haut et percole finalement vers la population) ou ascendante (l'impulsion est citoyenne et remonte vers le pouvoir décisionnel).

Dans le cas d'un mouvement descendant (ce qui est majoritairement le cas), demander à la population de s'exprimer sur un projet finalisé afin de l'approuver n'offre que deux scénarii différents. Soit le projet ne suscite aucune réaction soit il subit une volée de bois vert.

Les exemples de mauvaise participation se soldant par des échecs sont légions. Le cas du Moensberg à Uccle est exemplaire en la matière. En effet, le projet a été purement et simplement enterré pour cause d'inadéquation avec les besoins des habitants.



Les habitants, acteurs principaux d'une démarche participative.

L'absence de concertation, de prise en compte de leur volonté d'avoir un projet s'intégrant dans l'environnement actuel a poussé les riverains à introduire un recours. Le projet a été annulé par le Conseil d'Etat. Maintenant, grâce à la prise en compte de leur contre-projet et de leur revendication, le dossier reprend vie. Il en fut de même avec les projets de logement sur la plaine du Bourdon. Cette fois, c'est le politique qui a décidé de revoir sa copie et d'y intégrer l'ensemble des remarques émises par les habitants lors de la première commission de concertation.

Ce qu'il en ressort, c'est qu'il faut clairement distinguer la participation de la consultation. Pour cette dernière, seule l'approbation d'un projet est demandée en faisant fi de l'avis, de l'expérience des habitants. Pour éviter d'en arriver à ce type de réaction virulente de rejet, une participation en amont semble plus que pertinente ; elle est primordiale. C'est un gain de temps, d'argent et une diminution des risques de conflits.

Le Bourdon se réveille

Les dynamiques « *top to bottom* » (l'information part du haut et est répercutée progressivement vers le bas) ont montré leurs limites (cf. Moensberg). Un mouvement partant de la base et remontant vers les instances décisionnelles semble plus à même d'aboutir sur un partenariat sain et constructif (les besoins des habitants servent de base de réflexion, de matière première aux projets d'aménagement). C'est de ce postulat qu'a démarré le processus avec les habitants du Quartier Calevoet-Bourdon.

C'est sous l'impulsion donnée par le Candelaershuys lors d'un projet culturel proposé en juin 2009, intitulé « *Piste 1180* », qu'une première rencontre entre les riverains et différentes associations ressources eut lieu. Il s'agissait de présenter également les deux projets de logement prévus sur la Plaine du Bourdon. Une vision

transversale de la situation nouvellement acquise et quelques discussions plus tard, les différents partenaires décident de rester en contact. L'union fait la force.

Suite au succès de cette première soirée, Inter-Environnement Bruxelles et l'ACQU furent sollicités par les habitants afin d'organiser plusieurs réunions où la concertation serait réellement de mise.

Les marches exploratoires

L'idée traversant ce concept est de partir du terrain avec des habitants qui en sont les usagers. Il s'agit d'observer une situation urbaine sans hypothèse préconstruite, sans a priori. Les marches permettent de saisir le ressenti d'une expérience urbaine (traversée d'un carrefour dangereux, convivialité d'un parc, etc.). Avec cette collecte de données subjectives provenant des points de vue multiples des participants (selon leur âge, leur genre, leur mode de vie), il est possible de faire ressortir des problématiques objectivables et des solutions existantes ou possibles.

Dans le cas du quartier Bourdon, les habitants ont été regroupés selon les thématiques qu'ils souhaitent aborder prioritairement. Ainsi, la mobilité, l'habitat, l'espace urbain, les entreprises, l'eau et l'environnement ont été analysés séparément. Pour faciliter la marche, alimenter le débat et synthétiser l'analyse effectuée par les participants, une personne ressource, connaissant bien la thématique s'est occupée de l'animation du groupe. En fournissant des données techniques fiables sur la thématique traitée, elle stimulait ainsi la participation des habitants.

Ensuite, chaque groupe a partagé son expérience lors d'une mise en commun. Tout le long de ce processus, de nombreuses discussions collectives ont eu lieu afin de vérifier que la transcription factuelle des expériences de terrain correspond bien à celles revendiquées par les habitants. La récolte de ces

informations a fourni la matière première pour alimenter les propos de la brochure.

Expertise du terrain ou expertise de bureau ?

Trop souvent, les décideurs politiques, les planificateurs ou les promoteurs immobiliers estiment que le devenir d'un site ne peut se discuter qu'avec des experts reconnus (architectes, investisseurs, etc.). Ils oublient que les connaissances théoriques, aussi expertes soient-elles, ne suffisent pas. Les connaissances pratiques et l'expérience de terrain restent essentielles et complémentaires au travail en chambre.

Un travail théorique en bureau peut être techniquement cohérent mais parfois peu en phase avec le vécu quotidien des riverains. Tout comme un travail empirique via une approche de terrain sera en phase avec la réalité mais peut ne pas être soutenable économiquement ou techniquement. L'importance d'une collaboration entre les différents acteurs tant publics que privés, tant citoyens que professionnels prend alors tout son sens et le cas du Bourdon en est la preuve.

L'expertise riveraine, menée au travers des marches exploratoires, a permis de compiler une base de réflexion, d'aide à la décision pour tous les acteurs en place pour peu que l'outil soit consulté et utilisé. Ce type de participation permet aux décideurs d'intégrer des paramètres auxquels ils n'auraient pas forcément pensé vu la distance qui les sépare du terrain.

La présentation publique d'une démarche citoyenne

La brochure a été tirée à 500 exemplaires et été diffusée lors d'une conférence de presse, point d'orgue du processus participatif. Les habitants ont ainsi pu présenter le fruit de leur travail et transmettre leurs revendications aux personnes concernées (politiques, administrations, bouwmeester, etc.).

ERWAN MARJO

PAROLES D'HABITANTS

Des personnes ont préféré répondre directement à nos questions, d'autres ont fait le choix de s'exprimer spontanément, nous plongeant dans le quotidien de leur vie.

- Bonjour, pour nos lecteurs, pourriez-vous vous présenter en quelques mots ?

Catherine et Philippe : Nous sommes riverains du quartier Bourdon – Calevoet depuis maintenant 4 ans.

Christian : Je suis riverain à double titre : en tant qu'habitant et en tant que patron d'une petite entreprise située dans le quartier.

- En quoi vous êtes-vous senti concerné(e) ?

Ch. : Je parcours ce quartier de long en large depuis des années, à pied, à vélo et même en voiture. J'ai pu en percevoir toutes les contradictions, l'anarchie urbaine, le charme et les horreurs.

C&P. : Face à tous les projets immobiliers en cours ou futurs, nous avons eu envie de réagir afin que notre quartier ne soit pas défiguré par les promoteurs. Nous tenons à ce que ce coin de Bruxelles reste un endroit où il fait bon vivre.

- Pourquoi avez-vous décidé d'impulser ou de rejoindre la dynamique qui est apparue dans le quartier ?

Ch. : Je suis absolument choqué par le fait que la mobilité dans le quartier soit conçue pour les gens qui le traversent, mais nullement par ceux qui y habitent. La perspective de voir édifier des centaines de nouveaux logements sans que ne soient pris en compte l'incidence sur le trafic, la biodiversité et les besoins socio-culturels est inquiétante et demande une forte mobilisation des habitants.

C&P. : En fait, nous ne voulions pas rester les bras croisés et assister passivement à la transforma-



Chaque étape du projet a suscité la mobilisation des riverains.

tion du quartier et venir nous plaindre par après, quand il aurait été trop tard pour réagir.

- Qu'est-ce qui vous a paru le plus difficile dans cette démarche ?

C&P. : La traduction des idées et des revendications/propositions de chacun en quelque chose de concret : la brochure finale. Heureusement, l'ACQU et IEB ont été les piliers et les fils conducteurs de ce travail de longue haleine.

- Qu'est-ce qui vous a paru le plus utile dans cette démarche ?

Ch. : La rencontre des autres habitants, la création d'un tissu social de proximité.

C&P. : Les marches exploratoires ont été un excellent point de départ pour notre travail de réflexion, et nous ont permis en outre de découvrir le quartier sous un autre angle. Enfin, le fait de participer au comité de rédaction nous a permis de suivre le cheminement de tout le projet, de sa phase initiale jusqu'au produit fini : la brochure en tant que telle.

- Quel est l'élément qui vous a le plus marqué ?

C&P. : La disponibilité, l'énergie des personnes et la bonne

humeur étaient à chaque fois de la partie, ce qui ne gâche rien !

Ch. : Pour ma part, c'est la fragmentation du pouvoir entre Région, Commune, STIB, SNCB qui empêche d'avoir une approche globale et rationnelle du problème qui tient compte de tous les paramètres. A la place, chacun fait ce qui lui convient dans son coin (parfois même avec les meilleures intentions du monde).

- Quel conseil donneriez-vous à d'autres habitants souhaitant mener ce type de dynamique ailleurs ?

C&P. : Mobilisez-vous si vous voulez faire bouger les choses. Faites-vous aider par des gens qui connaissent bien le terrain. L'ACQU et IEB sont des alliés indéfectibles !

- Quel est le bilan que vous retirez de cette expérience ?

C&P. : Si c'était à refaire, ce serait sans aucune hésitation !

- Comment voyez-vous la suite ?

C&P. : Il faudrait pouvoir poursuivre le mouvement dans cette voie.

Ch. : La création d'un Comité de quartier «Saint-Job-Calevoet» faciliterait cela.

BILLET D'HUMEUR

Le quartier du Bourdon, c'est un petit quartier blotti aux confins de l'agglomération bruxelloise tout au sud d'Uccle. C'est un coin plutôt paisible où il fait bon vivre. C'est surtout MON quartier et ce quartier me plaît, même s'il n'est pas parfait. J'y vis depuis presque 15 ans, je m'y sens bien. Mes voisins sont comme le quartier, plutôt sympas. Ils forment un miroir dans lequel je me retrouve : à peu près la même tranche d'âge, même milieu social — le belge CSP (catégorie socio-professionnelle) moyen, ni riche, ni pauvre mais qui rame un peu en fin de mois ... Il y a aussi pas mal de papys et de mamys qui vivent là depuis trente, quarante, voire cinquante ans. Ils sont la mémoire des lieux, et se rappellent de l'époque où un tram partait de la gare de Calevoet pour rejoindre Beersel, de la brasserie, de la boulangerie qui proposait un si bon pain qu'on venait de loin pour en chercher.

En bas de ma rue, il y a un grand terrain vague qu'on appelle la plaine du Bourdon. Avant qu'un cirque ne s'y installe, j'allais y jouer au badminton ou au foot avec les gamins du coin. J'ai grimpé dans les arbres, cueilli des prunes et des noisettes. C'était un

peu chez moi, comme une annexe de mon jardin, et je trouvais beaucoup de charme à cet espace vert, situé au milieu de nulle part, juste à côté de deux autoroutes urbaines... C'est sûr, la circulation ne manque pas dans le coin...

Il y a la gare aussi : tous les jours, je m'y rends pour prendre le train qui m'amènera au boulot en semaine, et au marché du Midi le dimanche. Elle est jolie et ressemble à une petite gare de campagne. Je n'y suis pas toute seule, elle draine beaucoup de monde, riverains ou navetteurs et joue un rôle central dans le quartier.

En face de chez moi, il y a un p'tit bois. De ma fenêtre, au printemps et en été, je vois un renard dormir sous un rayon de soleil, juste au pied d'un arbre, sous les frondaisons. C'est un beau spectacle. Mais qui risque de ne bientôt plus être d'actualité...

Là, comme sur la plaine, comme à côté de la gare, comme à côté du restaurant «le Schievelavabo», comme encore ailleurs dans le coin, on est en train de bâtir — ou on va le faire — des immeubles gros et costauds, pour mettre plein de gens dedans, et tout cela va changer radicalement la physionomie du quartier, son côté villageois et convivial. Ça ne

va pas. A croire que dans chaque espace vert épargné par l'urbanisation, dans chaque «dent creuse» il soit nécessaire de bâtir, construire, et détruire les derniers poumons verts de nos villes. Il faut que cesse ce massacre à la tronçonneuse ! Qu'on envisage enfin une urbanisation à visage humain, où les habitants aient un rôle à jouer, et où la concertation ne soit pas un vain mot...

Aussi, les habitants du quartier, avec le soutien d'IEB et de l'ACQU, ont décidé de prendre le taureau par les cornes et de faire un état des lieux. De se balader dans le coin, de voir les forces et les faiblesses du lieu, de lister ce qui manque, mais aussi de pointer ce qui est chouette. Alors on s'est réuni plein de fois... on a beaucoup causé, on a parfois rigolé, et on a quand même travaillé un peu... et au final, tout ça a permis l'arrivée d'un beau bébé sous la forme d'une plaquette couleur dont on est vachement fiers ! Maintenant l'aventure continue... la suite au prochain épisode.

Sylvie Boucheny
(habitante du quartier)

CONCLUSIONS

La participation citoyenne est essentielle au bon déroulement du développement urbain. Se borner à une simple consultation quand tout est joué, c'est réduire la parole des habitants à bien peu de chose.

Les riverains ont l'expertise de leur quartier car ils l'utilisent, le vivent, le connaissent mieux que quiconque. Ils peuvent apporter aux promoteurs leurs connais-

sances et également jouer un rôle de garde-fou. La collaboration aux projets les affectant directement permet une intégration en amont de leurs remarques.

Dans un climat d'échange et d'écoute mutuelle, il y a statistiquement plus de chance de voir le projet se concrétiser, chacun des acteurs (demandeurs, riverains, etc.) comprenant mieux le point de vue de l'autre.

L'expérience menée dans ce quartier est une manière concrète de renforcer les prises de positions des habitants. C'est en tout cas une volonté marquée de construire des passerelles entre les institutions et les citoyens, d'induire un dialogue constructif. Ici, tout est encore possible. Plus exactement, beaucoup reste possible, car certaines constructions sont déjà érigées et des permis

d'urbanisme ont été délivrés pour d'autres immeubles à construire. On se trouve en présence d'une situation exceptionnelle, à la croisée des chemins. Soit on laisse faire ce que proposent les promoteurs et on prend le risque de se retrouver à terme avec une cité-dortoir parsemée de bureaux plus ou moins vides et d'entreprises moribondes, ou encore avec un quartier paralysé par les voitures, si pas les deux à la fois. Soit on

planifie la création d'un quartier à la mixité fonctionnelle, générationnelle et sociale garanties, des transports en commun performants, la mise en valeur des espaces naturels et on offre peut être une chance à ce quartier de se revigorer, s'épanouir. S'il y a une chose à retenir, c'est qu'il y a urgence. Et les habitants s'étant exprimés, c'est aux décideurs politiques de prendre tout ceci à bras le corps, de représen-

ter et de défendre les intérêts de ceux qui les ont élus.

Cette brochure de 32 pages bien illustrées peut être obtenue gratuitement auprès de l'ACQU (par courriel via acqu.asbl@gmail.com) ou d'IEB (par courriel via info@ieb.be ou par téléphone au 02/893.09.09). Elle peut aussi être téléchargée à l'adresse suivante : <http://www.ieb.be/article2802>.

UN NOUVEAU COMITÉ DE QUARTIER POUR CALEVOET – BOURDON !

Situé de part et d'autre de la voie de chemin de fer (ligne 124), le quartier situé entre la gare de Calevoet et la plaine du Bourdon est aujourd'hui la proie d'une quinzaine de gros projets immobiliers combinant logements moyens ou sociaux, maisons de repos, surfaces commerciales, bureaux, ..., le tout représentant environ 1.200 logements sur quelque 14 hectares.

Un quartier sous pression

L'ensemble de ces projets va entraîner une forte densification de cette zone et une réduction substantielle des espaces actuellement en friche (mais ne disposant pas du statut de zone verte) qui caractérisent ce quartier. Certaines constructions sont déjà érigées ou en passe de l'être, tandis que d'autres sont sur le point d'obtenir leur permis d'urbanisme.

Sans rejeter le bien fondé d'une urbanisation et notamment le besoin de nouveaux logements sociaux et moyens, bon nombre d'habitants s'inquiètent des conséquences de la multiplication de ces projets. Une absence de vision globale quant aux conséquences cumulées risque de mettre à mal la qualité de vie autour de la gare de Calevoet et de la plaine du Bourdon.

Fédérons les énergies

Nous souhaitons regrouper les habitants proches de la gare de Calevoet et de la plaine du Bourdon au sein d'un comité de quartier qui poursuit les objectifs suivants:

- *informer les habitants quant aux projets qui sont en cours de discussion dans leur environnement proche,*
- *mener de manière collective une réflexion sur le devenir et le développement de notre quartier,*
- *proposer une vision durable de notre quartier en vue d'y garantir le bien-être,*
- *renforcer la convivialité et une certaine solidarité entre les habitants faisant de l'espace public un lieu d'échange et plus seulement un lieu de passage pour les voitures,*
- *peser sur les décisions concernant les vastes projets d'urbanisation de la zone.*

Un trait d'union au-dessus du train

Ce comité souhaite s'implanter de part et d'autre de la voie du train qu'il ne faut pas voir comme une frontière ou une coupure, mais plutôt comme un trait d'union, non seulement vers l'extérieur (via le train) mais aussi

entre les habitants de part et d'autre de la voie. Ceci n'est évidemment possible QUE si des habitants riverains sont prêts à s'engager avec nous dans ce difficile mais indispensable travail.

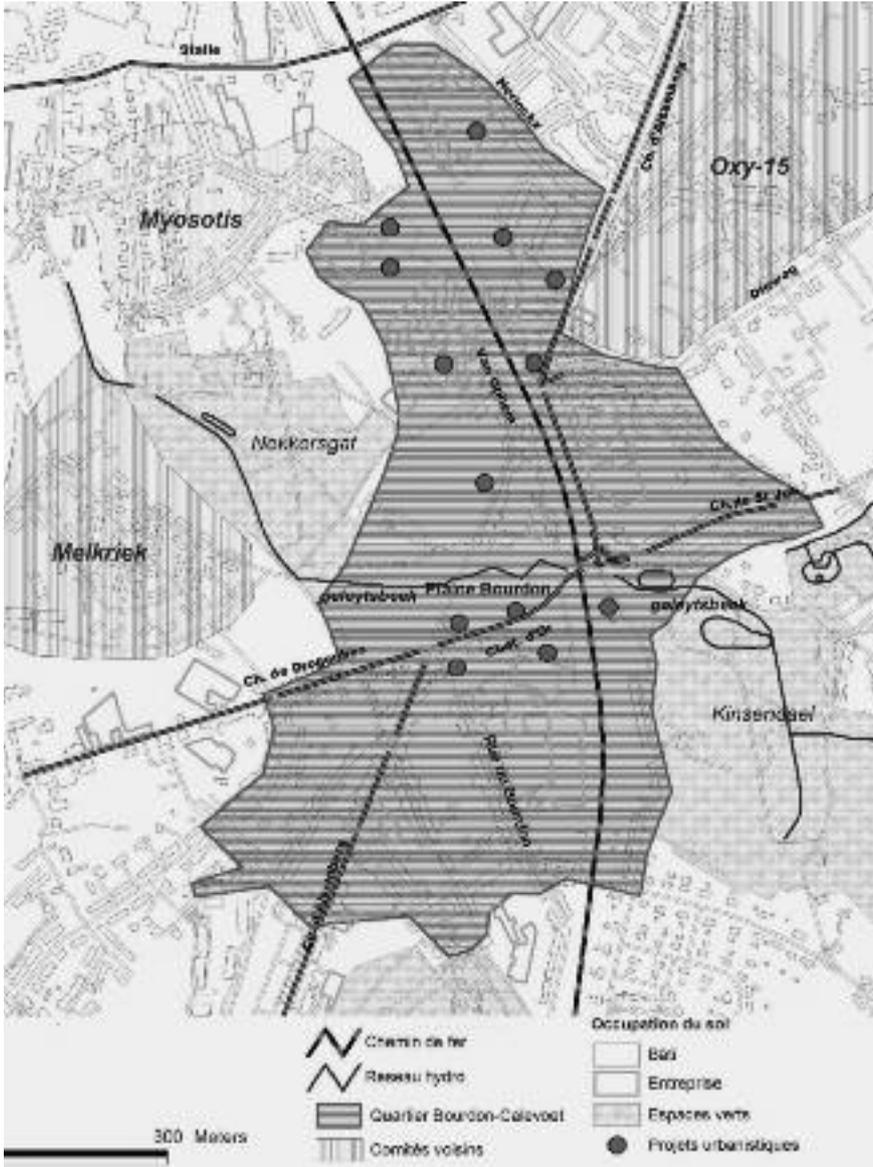
Nous vous suggérons de lire attentivement les articles qui précèdent car ils concernent notre quartier. Si vous souhaitez en savoir plus et/ou nous rejoindre dans nos actions et réflexions, nous vous invitons à nous contacter et à jeter un coup d'œil sur notre site web (en cours de réalisation).

Si vous nous laissez vos coordonnées, nous serons alors en mesure de vous tenir au courant.

Merci d'avance pour votre aide et votre participation.

Contact : info@calevoet.org

P.S. : Voir page suivante, la zone que le comité envisage de couvrir.



UNE IDÉE DE CADEAU



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

Disponible au prix (coûtant) de 2,5 euros (+ 1,18 euros, si frais d'envoi) chez Jacques NIFFLE, avenue Bel-Air 25/5 à Uccle (tél : 02.344.41.51)

SAUVEZ LE TRAM 51 ! PREMIÈRE PARTIE : DE VAN HAELEN À ALBERT

La ligne 51 est l'une des lignes de tram les plus fréquentées sur le réseau de la STIB. Le projet de l'extension du réseau de métro vers Schaerbeek à l'horizon 2018 tel qu'inscrit dans le plan bruxellois de déplacements IRIS 2 met en péril le maintien de cette ligne de tram. En effet, la transformation de l'axe Albert-Midi-Nord-Schaerbeek en métro y condamne le passage des trams 3, 4 et 51 venant d'Uccle. L'avenir de ces 3 lignes est donc en ques-

tion. Il s'agit sans doute d'une perspective lointaine qui nécessitera un financement aujourd'hui incertain. Néanmoins, dans l'hypothèse d'un métro « Albert-Schaerbeek », nous plaçons pour le maintien de ces lignes de tram en connexion avec le centre de la ville, dans l'esprit de la Cityvision que nous vous avons présentée dans un précédent numéro.

En attendant, en ce qui concerne le tram 51, nous pensons que la STIB et la Région bruxelloise doi-

vent prioritairement investir des moyens supplémentaires pour améliorer la rapidité des convois sur cette ligne, dans sa partie comprise entre la Station Albert et son terminus Sud « Van Haelen ». Les travaux réalisés ces dernières années entre la Gare de Calevoet et le carrefour du Bourdon sont largement insuffisants.

Certes, le 51 n'est pas gâté quand il doit parcourir l'étroite chaussée d'Alseberg : personne n'ima-



On va beaucoup plus vite à pied !

gine l'installation d'un site propre continu, au risque d'entraîner une levée de boucliers des automobilistes, des commerçants et même du monde politique uclois.

Faut-il dès lors rester les bras croisés ? Certes non !

Pendant les vacances scolaires, en particulier les mois de juillet et août, le tram 51 offre des vitesses relativement élevées. Au départ du terminus « Van Haelen » situé au Fond de Calevoet, l'usager rejoint le centre d'Uccle en maximum 10 minutes, la station Albert en moins de 20 minutes, la gare du Midi en maximum 25

minutes. Il s'agit de performances satisfaisantes (bien qu'améliorables), dès lors que les fréquences et le confort restent acceptables.

Mais dès le mois de septembre, c'en est fini. Les temps de parcours s'allongent, les trams sont bondés, la garantie de ne pas rater sa correspondance s'envole en même temps que le respect des horaires.

Face à ce constat, notre Groupe de travail Mobilité s'est demandé comment il serait possible de maintenir toute l'année une bonne qualité de service entre le terminus Sud et la station Albert (ainsi qu'en sens inverse).

Il paraît que la STIB a aussi réalisé une étude sur ce sujet il y a quelques années.

Malheureusement, personne ne semble en connaître les conclusions. Pour 2014, la Ministre Grouwels annonce que des investissements seraient envisagés pour la chaussée d'Alseberg. Mystère

En attendant, voici nos propositions pour le trajet compris entre le terminus « Van Haelen » et la station Albert.

Zone n° 1

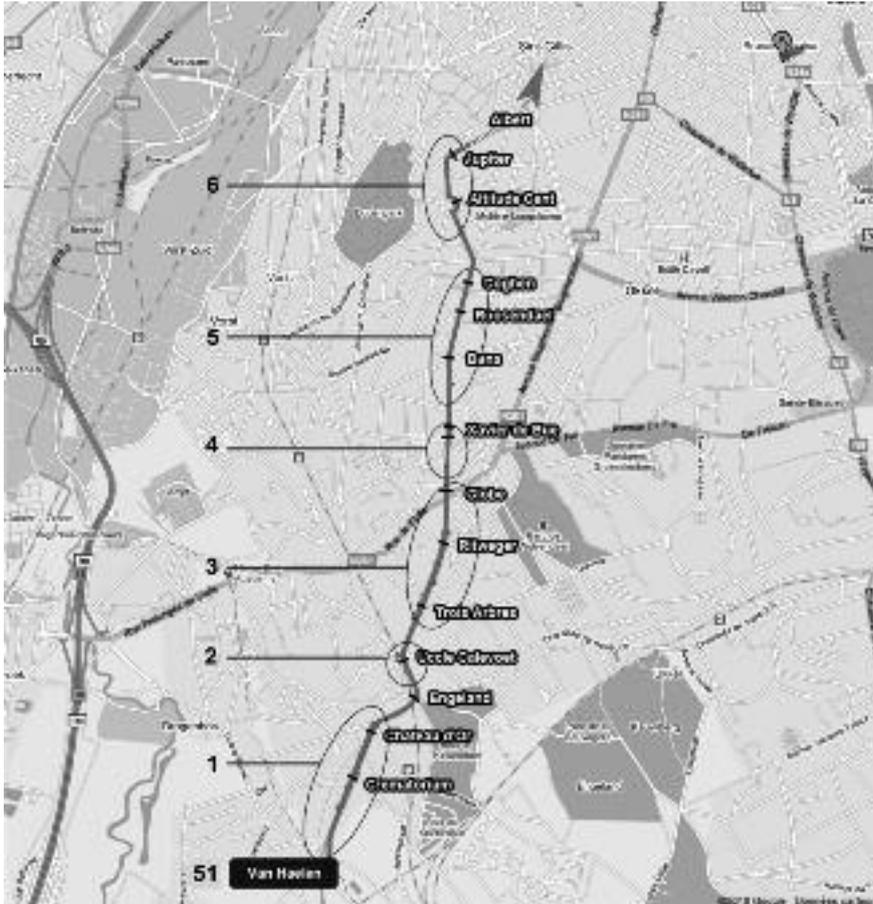
En heure de pointe, sur le tronçon compris entre le terminus « van Haelen » du Fond de Calevoet et le carrefour du Bourdon, la concurrence est rude. Dès 7h30, le flot continu de voitures en provenance d'Alsebeg, Beersel et Linkebeek ne tarit pas. Quand il quitte son terminus, le tram 51 entraîne le passage au rouge d'un feu situé 50 mètres en contrebas. Cela le libère momentanément de la pression automobile... sur laquelle il retombe très vite.

Au fil des minutes, une file d'autos se forme rapidement sur la chaussée d'Alseberg devant le feu situé à l'entrée du carrefour du Bourdon. Celui-ci permet le passage de maximum 15 voitures par phase de feu (une douzaine en moyenne). Si le nombre de voitures en provenance des communes périphériques et entrant à Uccle par la chaussée d'Alseberg dépasse ce dernier nombre, la file s'allonge progressivement de phase en phase, c'est-à-dire toutes les 90 secondes.

C'est donc au pas d'homme que le tram atteint l'arrêt « Château d'Or », puis le carrefour du Bourdon.

Propositions :

Sur la chaussée d'Alseberg, juste avant l'arrivée à Uccle, le marquage au sol serait modifié pour identifier deux bandes : l'une vers Drogenbos à gauche, l'autre tout droit vers Uccle. Pour



chaque bande, des feux autoriseraient le passage de telle manière que la capacité de véhicules entrants directement dans Uccle par la chaussée ne provoque pas la formation d'un bouchon au carrefour du Bourdon. Cet aménagement nécessite l'accord des communes périphériques, voire de l'autorité provinciale du Brabant flamand ou de la Région flamande.

A défaut d'accord, cet aménagement devrait être réalisé sur le territoire uclois. Le démarrage des trams hors de leur terminus pourrait aussi être anticipé par un feu rouge plus long imposé aux automobilistes. Ces mesures devraient être contrôlées, au risque de voir les automobilistes enfreindre ces règles.

Pour éviter que les automobilistes venant des communes périphériques ne contournent « l'obstacle » en empruntant des rues latérales, de telles mesures doivent être accompagnées d'autres décisions qui relèvent directe-

ment de l'autorité communale ucloise. Les rues de Linkebeek et Molensteen doivent être protégées et garder leur caractère résidentiel.

Mais cela ne suffit pas. Le carrefour du Bourdon reste épineux. Tout d'abord, de l'arrêt « Château d'Or » jusqu'au carrefour du Bourdon, il conviendrait de réserver la bande centrale aux trams. Le carrefour pourrait être réorganisé de manière telle que les automobilistes qui tournent à gauche ne se retrouvent pas en attente sur les voies de tram ! Un rond-point est-il possible ? Pas sûr, mais des aménagements spécifiques et/ou une modification des phases de feux, sûrement... Enfin, le tram devrait traverser le carrefour avant les voitures grâce à un feu spécifique.

Zone n° 2

Ensuite, le site propre jusqu'à la gare d'Uccle-Calevoet garantit un soulagement pour quelques instants. Mais devant la gare, un

nouveau problème se pose. Les voitures reviennent sur les rails juste avant l'arrêt de tram.

Propositions :

Pourquoi ne pas installer un feu destiné aux seuls automobilistes qui les arrêtent sur leur bande (juste avant l'arrêt du tram) dès qu'un tram quitte l'arrêt précédent à la chaussée de Saint-Job ? En plus, l'installation d'une télécommande du feu par le tram devrait là aussi lui faire gagner un temps précieux. Aux heures de pointe, ces différentes mesures devraient un peu limiter le nombre d'automobiles empruntant la chaussée d'Alseberg entre la gare de Calevoet et le carrefour du Globe.

Zone n° 3

Vient ensuite le parcours jusqu'au Globe.

Venant des rues latérales, de nombreuses voitures rejoignent la chaussée d'Alseberg, soit pour rejoindre le Globe, soit pour la traverser. Il n'est pas simple d'y distinguer les flux spécifiques.

L'absence de mise en œuvre complète du plan communal de mobilité uclois doit ici être mise en avant. L'importance excessive du transit de voitures de la rue de Stalle vers le Dieweg ou l'avenue de Wolvendael et inversement a un impact négatif sur le tram 51. Malgré la perte de priorité des automobilistes venant des rues latérales, les traversées de la chaussée d'Alseberg sont trop fréquentes et font diminuer la vitesse du tram.

Propositions :

Dans le quartier de la rue du Coq, le trafic de transit doit être complètement découragé, comme le prévoit le plan communal de mobilité. En outre, il convient aussi de décourager le trafic venant de la rue de Stalle qui souhaite rejoindre le Globe plus facilement en passant par l'avenue Guillaume Hérinckx, puis la chaussée d'Alseberg. Un feu pourrait contribuer à réduire le

transit excessif.

Au carrefour du Globe, il serait logique de préserver la bande centrale à l'usage exclusif du tram 51. Voilà encore quelques précieuses secondes gagnées. Une télécommande du feu paraît ici difficile à installer car il s'agit d'un lieu de croisement de plusieurs lignes de trams (lesquelles privilégier ?) et de bus, et les phases destinées à la circulation automobile sont déjà complexes. Néanmoins, le tram devrait pouvoir traverser le carrefour avant les voitures en évitant d'être bloqué par l'une d'elles qui tourne à gauche vers la rue de Stalle.

Zone n° 4

La montée vers la rue Xavier de Bue se passe relativement bien pour autant que les livraisons des commerçants n'entraînent pas quelques arrêts prolongés. Mais l'attente à ce croisement est trop longue à cause des 3 phases de feux successives.

Le samedi, du fait de la fermeture d'une partie de la rue Xavier de Bue à la circulation automo-

bile du côté de l'église Saint-Pierre, la circulation est trop souvent complètement bouchée sur la chaussée d'Alseberg.

Propositions :

Les zones de stationnement pour livraisons pourraient être augmentées et mieux surveillées pour garantir leur respect. Une télécommande du feu par le tram est indispensable.

Le samedi, la chaussée d'Alseberg pourrait être interdite à la circulation entre le Globe et la rue Xavier de Bue dans le sens montant. L'accès en transports en commun à cette importante zone commerciale serait dès lors facilité, ce qui augmenterait sa fréquentation. Par contre, l'avenue Brugmann et la rue de Stalle seraient encore plus bouchées qu'aujourd'hui, mais sans conséquence supplémentaire pour les transports en commun qui y circulent.

Zone n° 5

La montée vers la rue Vanderkindere est enfin un peu

plus rapide. Il y a moins de rues latérales. Le nombre d'autos venant de la rue du Doyenné (surtout aux heures de début et de fin d'écoles) est élevé. Le carrefour « Floréal » est parfois bien encombré.

Propositions :

A l'arrivée d'un tram, un feu dans la rue du Doyenné pourrait arrêter momentanément les voitures. A l'arrêt « Floréal », une télécommande du feu par le tram permettrait la traversée plus aisée de ce carrefour. Même suggestion à hauteur de la rue Roosendael, puis au carrefour Sept Bonniers – Coghén - Vanderkindere.

Zone n° 6

Le tram 51 quitte la chaussée d'Alseberg, tourne à gauche et remonte l'avenue Van Goidtsenhoven vers l'Altitude 100. Ce n'est pas un site propre. Seuls des véhicules encombrants arrêtés en double file sur la bande de droite peuvent encore le ralentir. L'arrivée sur le vaste rond-point de l'Altitude 100 et sa



Le 51 en site propre à l'Altitude 100 - Quel bonheur trop court !



Spectacle plutôt rare ... !

sortie nécessitent une attention soutenue du conducteur car des automobilistes tentent coûte que coûte de passer avant le tram. L'arrivée à l'arrêt suivant est parfois entravée par des véhicules immobilisés qui traversent les voies pour rejoindre le bas de Forest. Ensuite, c'est le tunnel vers la station « Albert ».

Propositions :

Le marquage d'un site propre pour le tram dans l'avenue van Goidtshoven devrait avoir pour effet de diminuer le stationnement en double file.

Des feux à l'entrée et à la sortie du rond-point de l'Altitude 100 et à l'endroit des traversées automobiles proches de l'arrêt « Jupiter » devraient arrêter les autos (et les piétons) avant l'arrivée du tram pour garantir une meilleure sécurité et une vitesse moyenne accrue des trams.

Premières conclusions

Il nous semble que toutes ces propositions devraient améliorer sensiblement la vitesse commerciale du tram 51. Nous

ne sommes pas compétents pour en évaluer le coût. Mais ce qui est certain, c'est que la capacité de transport de la ligne serait augmentée sans qu'il soit nécessaire de l'alimenter avec des trams supplémentaires, puisqu'ils iraient plus vite (grâce uniquement à la diminution des périodes d'immobilisation provoquées par une densité automobile trop élevée). La fréquence des trams pourrait donc être augmentée.

Les usagers seraient ainsi doublement gagnants : en temps de parcours et en fréquence ! Les limitations au trafic automobile ne nous paraissent pas excessives. Ces propositions produisent des effets surtout pendant les heures de pointe et ne touchent que le nombre « excessif » de voitures, soit le faible pourcentage qui génère à ces moments-là les files. Pendant le reste du temps, elles n'ont que peu d'impact. Le report sur des voiries de quartier est donc très faible et doit – s'il est néanmoins constaté – être empêché par

des mesures adaptées (sens uniques contraires, interdictions locales,...) qui relèvent de l'autorité communale.

De manière globale, une plus grande rapidité du tram devrait attirer des clients supplémentaires qui jusque là, se déplaçaient en voiture. C'est le transfert modal qui est en marche ! Même pour les commerçants, un tram qui roule, ce sont des clients supplémentaires qui leur rendront visite plus facilement, plutôt que tourner en rond à la recherche d'une place de parking particulièrement coûteuse !

Dans le prochain numéro de la Lettre aux habitants, le trajet du 51 sera analysé dans l'autre sens : depuis la station « Albert » jusqu'à son terminus « Van Haelen ». En attendant, n'hésitez pas à nous communiquer vos commentaires pour alimenter la réflexion et favoriser le débat entre toutes les parties concernées (Région, STIB, Commune, habitants, commerçants, usagers,...).

Pour le Groupe de travail Mobilité de l'ACQU

Alain Thirion

UCCLE OXY DURABLE - UN QUARTIER DURABLE - ACTE III

Une étape importante de la vie d'un quartier durable est la constitution du dossier « demande de subsides ».

Il s'agit là, en effet, d'une aide appréciable, d'un montant de 12.500 euros, accordée par le Ministère de l'environnement aux habitants qui font le choix d'aborder la vie de leur quartier sous un jour « agenda 21 ».

Si cette phase est prometteuse, elle fait suite à une période probatoire où les habitants se sont réunis, ont dialogué et mis en commun leur vision de leur quartier durable. « **Bruxelles Environnement** » les aide dans cette démarche de sensibilisation durant la première moitié de l'année et met à leur disposition des « paniers de services » mêlant l'aide d'un animateur de quartier et la participation aux frais divers (toutes-boîtes, apports d'experts lors des activités de sensibilisation des habitants, etc, etc..).

Ainsi, après de nombreuses réunions actives et conviviales avec les habitants du quartier, les membres du groupe pilote du projet « Uccle Oxy Durable » ont-ils déposé leur formulaire de demande de subsides auprès du Cabinet de la Ministre bruxelloise de l'Environnement, de l'Énergie et de la politique de l'Eau.

C'est le point de départ vers la concrétisation de projets choisis en commun:

- Par exemple, le jeudi 28 octobre a eu lieu une réunion d'information sur le « défi énergie », une manière ludique et citoyenne de participer à la réduction de ses consommations d'énergie tout en diminuant sa facture : jusqu'à 400 euros par an.

- Parallèlement, un projet pédagogique sur une meilleure gestion de l'énergie a été développé avec les professeurs et les élèves

de l'école Plein Air. Les habitants du quartier seront invités à participer à un audit énergétique simplifié du quartier dans les semaines à venir. Il s'agira de relever les principales sources de déperditions d'énergie issues de leurs habitations.

- Dans un autre domaine, l'aménagement du site de compost collectif de notre quartier, dans le parc de Wolvendael, a permis aux habitants du quartier de prendre conscience de l'importance des actes quotidiens : 30% des poubelles de chaque ménage transformé en terreau fertile. Une porte ouverte y avait été organisée lors de la « Semaine Européenne de la Réduction des Déchets » qui s'est déroulée du 20 au 28 novembre 2010 soutenue par le programme « LIFE » et la Commission Européenne jusqu'en 2011.

- Une brochure va être éditée qui permettra de mettre en valeur tous les aspects du quartier - patrimoine historique, architecture, biodiversité, faune, flore et autres aspects culturels - qu'il est bon de conserver pour les générations futures. La participation du plus grand nombre à l'élaboration de cette brochure est bien sûr souhaitée.

- D'autres projets se mettent en place également: voir notre site pour les paniers bio, par exemple, en partenariat avec le « Pavillon Louis XV » au Parc de Wolvendael.

Il est important de rappeler ici « qu'un quartier durable n'est pas un ghetto écologiste, ni une vitrine technologique, ni encore moins du business à la mode. C'est un morceau de ville intégré à la ville... C'est un quartier dont les habitants et les usagers veulent réduire l'empreinte écologique et dans la vie duquel ils

veulent s'impliquer ».

Les habitants essaient tout simplement de « ré-inventer » une ville à vivre, à habiter, à respecter... »

Si le quartier durable dépend principalement des synergies créées par les habitants, certains éléments sont dans les mains des élus de la Commune, comme par exemple :

- la mobilité durable (et les aménagements nécessaires – transports en commun, vélos etc...)
- les « espaces partagés » (insécurité pour les usagers non motorisés de manière générale, du fait d'un trafic automobile excessif)
- le respect de la nature et de la biodiversité
- la conservation des intérieurs d'ilots (qui, bien que protégés par le PRAS - Plan Régional d'Affectation du Sol - sont souvent altérés par les constructions...)

La vision d'un quartier n'est pas la même que l'on soit habitants, élus ou autres...

Pour cela, le projet « Uccle Oxy Durable » privilégie le long terme car il s'agit de préparer un meilleur environnement pour les générations futures.

Les rapports avec les élus se veulent constructifs : grâce aux rencontres multipliées, un dialogue s'installe progressivement. La participation citoyenne doit jouer son rôle. C'est le vœu des habitants des **quinze rues et environs** qui se sont associés pour aborder le futur sous l'angle de « l'Agenda 21 » et de la notion du « **développement durable** ».

Tous les habitants du quartier sont invités à participer à cette vision nouvelle du développement durable de leur quartier. Pour cela, un numéro de téléphone : 02.539.01.31 ou une

visite sur notre site www.oxy-durable.be
Rappelons que 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, Delvaux,

Fauvette, Paul Hankar, Klipveld, Moutons, Overhem, Poussins, Repos, Robert Scott, ainsi que les avenues Vanderaey et Van Zuylen.

Pour tout renseignement complémentaire - www.oxy15.be - « Asbl Oxy 15, mon quartier, ma vie »,

97, rue du Château d'Eau – 1180 Uccle. Tél : 02.374.32.95

Pour le comité pilote,
Patricia GHYOROS –
Xavier RETAILLEAU

Un PLAN DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES au Lycée français Jean Monnet

Avec 2.300 élèves et 250 travailleurs qui entrent et sortent chaque jour, le Lycée français Jean Monnet joue un rôle majeur dans la mobilité de son quartier. Au début de l'année scolaire 2009-2010, l'établissement s'est lancé dans une démarche de Plan de Déplacements Scolaires, avec l'aide de l'asbl COREN.

COREN (pour Coordination Environnement) est une association active depuis 1994 dans l'éducation relative à l'environnement et au développement durable, à Bruxelles et en Wallonie. Au sein des établissements scolaires, son objectif est d'intégrer dans le long terme des pratiques de gestion environnementale. Sa méthodologie passe généralement par la création et l'accompagnement d'un comité de pilotage représentatifs de l'entièreté de la structure scolaire. Depuis 2006, COREN est mandatée par l'Administration régionale bruxelloise en charge de l'équipement et des déplacements (Bruxelles Mobilité – AED), pour accompagner les écoles dans la mise en œuvre de leur Plan de Déplacements Scolaires.

Les enquêtes menées dans ce cadre au Lycée français auprès des élèves et des parents des sections maternelle, primaire et secondaire ont clairement montré la prépondérance de la voiture comme mode de déplacement. 40% des élèves sont concernés. Vient ensuite le ramassage scolaire organisé par le Lycée, dont les 16 lignes de bus transportent près d'un tiers des élèves. Une légère baisse de

fréquentation a été observée ces dernières années, notamment en raison du coût assumé par les parents. Il reste cependant un réel avantage pour les élèves comme pour la mobilité au sein du quartier. Du côté des transports publics, on atteint à peine 15% d'élèves en secondaire. Il faut dire qu'à l'instar de nombreux quartiers de la commune, la desserte est loin d'être optimale... Et les 200 élèves concernés suffisent largement à saturer la seule ligne de bus 60 offrant un arrêt à proximité directe. La part des élèves qui se déplacent à pied (environ 15% en secondaire) est équivalente à la part des élèves domiciliés à moins d'un kilomètre du Lycée. Le vélo reste quant à lui anecdotique. Pourtant le potentiel existe : 36% des élèves de secondaire habitent entre 1 et 4 kilomètres du Lycée. Manque une infrastructure plus adaptée encourageant un changement de mentalité en sa faveur.

La répartition modale observée ne reflète pas des distances domicile-école particulièrement élevées. En effet, la moitié des élèves habite dans la commune d'Uccle et un tiers habite dans d'autres communes de la Région de Bruxelles-Capitale, principalement les communes limitrophes. Moins d'un cinquième des élèves habite en dehors de la Région, majoritairement en périphérie proche.

Face à ce constat, le Lycée agit sur plusieurs fronts : démarches auprès des gestionnaires de voiries et autres sociétés de transport dans l'espoir de voir s'améliorer la des-

serte en transport public, l'infrastructure cycliste, la sécurité des piétons, l'accessibilité RER (gare Lycée français), obtention d'une réduction sur les abonnements scolaires équivalente à celle attribuée aux élèves des écoles de la Communauté française, etc.

En parallèle, le Lycée mise sur l'éducation des élèves et la sensibilisation de l'entièreté du public scolaire. La semaine du 6 décembre 2010, les élèves, parents et enseignants ont été encouragés à tester les alternatives à la voiture individuelle, à l'occasion de l'événement « Au Lycée sans voiture ». Au programme : rangs piétons depuis les arrêts de bus, tram et train, atelier de réparation de vélos, action « visibilité » des cyclistes, bilan carbone des déplacements, exposition sur les énergies alternatives, voiture tonneau et piste de circulation de la police, bus témoin de la société de transport scolaire, etc.

Par la suite, d'autres actions seront initiées, telles que la mise en œuvre d'un outil de promotion du covoiturage. Il restera également à transformer les actions ponctuelles en véritables mesures ancrées durablement dans l'école et permettant de pérenniser les changements de comportement. Cette étape est la plus importante. C'est aussi la plus difficile.

Geoffrey Defuisseaux
Responsable des Plans de
Déplacements Scolaires
COREN asbl

SOIGNES : LA HÊTRAIE CATHÉDRALE MENACÉE ? OUI !

C'est la question posée sur le site ACQU depuis juin 2010, suite à la distribution par BE-IBGE d'un dépliant interprétant abusivement les résultats prudents d'une étude préliminaire de l'UCL sur l'état sanitaire de la Forêt de Soignes bruxelloise. Ce 29 octobre, BE-IBGE a distribué en toutes-boîtes une invitation à une Soirée-Débat, le 9 novembre, en présence de la Ministre Huytebroeck. Salle comble, réunion très courtoise, suivie d'une dizaine de questions, sans débat réel.

Adopté après enquête publique, le Plan de Gestion 2003 (PG) de la Forêt de Soignes bruxelloise comporte la réduction progressive en 24 ans du massif de hêtraie de 65 à 50 %, complétant 50 % de plantations diversifiées. Depuis 2006, nous constatons des écarts de gestion :

1. des modifications de stratégie : abandon des abattages ponctuels de 1 à 2 hectares maximum (trouées) au profit de mises à blanc continues du Nord-Est vers le Sud-Ouest, face aux vents dominants (similaire à celle appliquée au Terrest suite aux tempêtes).
2. des retards de replantation de jeunes hêtres, limitée à 40 % des prévisions.
3. aucune restauration des 7 drèves prévues au PG.

Les résultats préliminaires des études commanditées en 2008 (UCL, Gembloux, ULB) ont été présentés le 30 septembre 2009 au Minicolloque organisé par BE-IBGE. Le 15 novembre 2009, dans sa conférence de presse, la Ministre Huytebroeck, évoquant la « menace des changements climatiques sur la santé du hêtre et, dans une moindre mesure, du chêne », a froidement déclaré : « Ces peuplements seront rempla-

cés par des essences plus adaptées et plus résistantes aux changements climatiques. Avec une multitude d'essences aussi variées que le chêne sessile, le charme, le bouleau, le mélèze, le pin, le tilleul, le chêne rouge d'Amérique, le robinier, le châtaignier, ... ».

OUI, la hêtraie cathédrale est menacée !

En réalité, l'interprétation de ces études scientifiquement correctes est biaisée :

1. UCL/EFOR : la défoliation estivale moyenne du hêtre est de 37 % en 2009 et 27 % en 2010. Les résultats complets 2010 sont attendus. Il faut évaluer plusieurs années consécutives avant de conclure. (Pr.Ponette)
2. Gembloux (396 pages) : les auteurs sont clairs : les données de base sont trop imprécises pour réaliser une vraie modélisation. Le rapport est « un avis d'expert, issu d'une démarche empirique ». « Il ne faut interpréter les cartes qu'en termes de tendances... tant il reste des incertitudes à tous les niveaux ». (Pr.Claessens).

Certes, il faut prévoir ! mais l'abattage irréversible condamne la patrimoine paysager.

Les auditeurs du 9 novembre ont émis des commentaires significatifs :

1. Le PG 2003, arrêté pour 24 ans, doit être respecté. Juridiquement pas d'autre solution possible (A.Deschutter).
2. La défoliation estivale est-elle un vieillissement ou une maladie ? (P.Rocmans) Vieillissement, oui. Autres facteurs ? (Pr. Ponette).
3. Forêt de Soignes : sol exceptionnel, paysages uniques, drèves superbes, des sites charbonniers, ... Classée dès 1959 (pour

sa valeur historique, esthétique et scientifique.....sans possibilité de modifier l'aspect du site). (M-F.Degembe)

4. Pour la faune et la flore, la diversité des essences est requise (J.Sténuit).
5. Planter les hêtres uniquement dans les vallons ? la hêtraie équienne, cathédrale serait irréalisable, faute de profondeur de vue, de perspective . Soignes est un Patrimoine, c'est-à-dire un héritage, ce qui implique un devoir de préserver et de transmettre, même s'il y a des risques . Le perchis de 60 ans est sain. Les hêtres de 100 à 130 ans constituent un beau paysage, en futaie ou en alignement de drève. Si nécessaire, la révolution – càd le temps séparant la régénération d'un bois de son exploitation finale - pourrait être réduite des 180-200 ans actuels à 130 ans (proche des 80 ans du XIX^e siècle et des 120 ans de 1920) avec de plus une production de qualité (J. vander Stricht, ovationné).

Soignes menacée ? OUI ! Soignes protégée par des Ucclois, des Bruxellois sensibles à ce trésor périurbain unique ? Certainement !

Il faut sauver la hêtraie, dans un écrin de biodiversité ! Aujourd'hui, en respectant intégralement l'application du Plan de Gestion. Demain, si ce Plan doit être modifié (adapté ?) dans le cadre de l'Ordonnance Nature en voie d'approbation, vous serez informés et clairvoyants pour participer à la nouvelle enquête publique annoncée. Bonne balade en forêt !

Pierre Rocmans
secrétaire Association Protectrice
des Arbres en Forêt de Soignes

PLATEAU AVIJL : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Suite à l'adoption du PPAS 28ter (Plan Particulier d'Aménagement des Sols) par le conseil communal et à son approbation en janvier 2010 par la Région de Bruxelles-Capitale, un recours en annulation a été introduit devant le Conseil d'Etat. Cette action est l'aboutissement logique de près de sept années de vaines démarches entreprises par l'Association en vue d'aboutir à un véritable dialogue avec le conseil communal, permettant d'associer concrètement les habitants à l'aménagement du site. Le projet initial d'urbanisation a certes été amendé à l'issue de la première concertation (avril 2007). A l'issue de la seconde concertation (février 2009), sa version modifiée a été adoptée par le conseil communal en mars 2009, puis soumise à l'approbation de la Région.

Etant donné, notamment :

- que ce PPAS, loin d'être mis en œuvre en périphérie comme le demandaient les habitants, menace directement le cœur du plateau - donc son avenir en tant que site à caractère champêtre,
- que le type d'urbanisation pré-

vue ne respecte pas le caractère du quartier existant,
- que l'ancienne décharge le long du plateau n'a pas été retenue pour y implanter une partie des constructions prévues,
- que rien n'a été prévu en vue de favoriser le « vivre-ensemble » des différentes générations ni le nécessaire brassage social,
- que des alternatives au projet retenu sont possibles, les habitants n'ont eu d'autre choix que de recourir au seul moyen légal qui s'offrait à eux : le recours.

Celui-ci comporte les étapes suivantes :

1. Recours en annulation : déposé le 19 avril 2010
2. Mémoire en réponse de la Commune d'Uccle et de la Région de Bruxelles-Capitale : déposé le 13 juillet 2010
3. Mémoire en réplique des plaignants : déposé le 13 septembre 2010
4. Rapport rédigé par un membre de l'Auditorat du Conseil d'Etat examinant les arguments de chaque partie et proposant une solution au litige (annulation totale ou partielle

du PPAS28ter, ou rejet du recours) : date à fixer

5. Dernier mémoire : à déposer par les parties adverses devant le Conseil d'Etat dans le mois suivant la notification du rapport de l'Auditorat
6. Plaidoirie devant le Conseil d'Etat par les avocats de chacune des parties
7. Décision du Conseil d'Etat.

Nous en sommes actuellement au terme de la 3^{ème} étape. Il appartient maintenant à un Auditeur du Conseil d'Etat de faire rapport.

Face à l'attitude de la Commune qui a systématiquement ignoré l'essentiel de leurs objections, les habitants ont ainsi démontré leur détermination et leur volonté d'obtenir une véritable concertation, susceptible d'aboutir à un projet respectant le caractère champêtre du plateau et la typologie du quartier existant, ainsi que son tissu social et sa vocation pédagogique. Il s'agit de préserver l'avenir d'un site unique pour les générations futures. C'est cet objectif à long terme qui motive notre action.

Georges Ingber

LU POUR VOUS « UCCLÉ »

Un livre qui intéressera les Ucclois vient de paraître : il s'intitule tout simplement : « **Uccle** » ; il fait partie des *Guides des Communes de la Région bruxelloise* publiés par CFC-Edition. Cette collection met en relief les richesses du patrimoine communal à travers un itinéraire suggéré sur la base des lieux d'intérêt historique et culturel.

Ce numéro a impliqué bien entendu les services communaux compétents ainsi que le *Cercle d'histoire, d'archéologie et de folklore d'Uccle et environs*. Le vice-président de cette association, Patrick Ameeuw, historien de formation, a assuré la rédaction de cet ouvrage remarquable de 155 pages. La qualité des textes, des photographies et des cartes en font une référence précieuse. Précisons qu'il est en vente dans toutes les librairies d'Uccle (13,95 €).

Bonne lecture !

B. Jouret

L'Association de Comités de Quartier Ucclóis

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg asbl

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

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

Floride - Langeveld

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

Fond'Roy asbl

Dominique GRATON, av. Fond'Roy 41
GSM : 0473.71.32.63

Gracq + NoMo Uccle

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28
tél. : 02.345.62.92
www.gracq.org et www.nomo.be

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, 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

MobilYce

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

(P) : Privé ; (B) : Bureau

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

Georges INGBER – av. d'Andrimont 5,
tél. (P) : 02.374.95.83 – 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

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

Luc BERNARD – av. Alphonse XIII 12
tél. : 02.374.44.35 fax : 02.374.95.01
ldbernard@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. & fax : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

Georges INGBER – av. d'Andrimont 5
tél. : 02.374.95.83 – georges.ingber@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

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEVY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73
www.lesamisduboisverrewinkel.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

Observatoire - Vert Chasseur

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

Dodonée

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

Uccle-Centre

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

Fort Jaco

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

Errera - Dupuich - Jones

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

Gare d'Uccle-Stalle

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

Échevinage

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

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.

