

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° 69 juillet – août – septembre 2011

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 : De la tolérance de la police face au parking sauvage 2
- Les habitants en ont marre de l'eau minérale ! 4
- Inondations à répétition 6
- Uccle : entre ville et campagne 7
- La station d'épuration des eaux du sud de Bruxelles 9
- Abattage de sécurité dans les bois d'Uccle 12
- Le point de vue des Amis du Bois de Verrewinkel 13
- Calevoet – une gare en sursis 15
- Courrier des lecteurs 17

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 : DE LA TOLÉRANCE DE LA POLICE FACE AU PARKING SAUVAGE

Nos lecteurs le savent : la mobilité est une préoccupation majeure de notre association. Nous espérons ne pas les lasser en nous répétant.

Il est pourtant une facette du problème dont on ne parle guère. Elle n'est peut-être pas capitale et n'est pas directement liée à la mobilité, mais elle concerne quand même la circulation automobile et irrite de plus en plus d'Ucclois: c'est la tolérance des autorités face aux infractions. Tolérance qui est le contraire de la répression. Si ce terme est désagréable, que le lecteur en choisisse un autre mieux approprié, mais n'édulcorons quand même pas le propos.

Chacun peut quotidiennement se rendre compte – et combien de fois par jour ! – que de nombreuses infractions au code de la route restent non seulement impunies mais ne sont même pas relevées. Pire: nous nous accommodons de cet état de chose au point que quand la police intervient, nous nous en étonnons presque, et celui qui est pris en faute n'hésite pas à protester en disant : « Voyez ce que font les autres ! Tout le monde fait cela ! »

Que visons-nous concrètement ici ? Pas les infractions difficiles à saisir comme les feux rouges brûlés, les dépassements dangereux, les excès de vitesse, la conduite avec un téléphone à la main, ... Elles sont graves mais on nous répondra que la police ne peut être partout, que la preuve n'est pas aisée à établir, etc...

Nous visons des infractions claires et faciles à relever : le parking en double file, sur un coin de rue, sur un passage protégé, à un arrêt de bus (« Juste le temps

d'acheter mon journal, monsieur l'agent »), **ou sur le trottoir** (« Je devais décharger quelque chose » ; « Vous n'allez quand même pas m'obliger à garer à 100 mètres de chez moi »), **ou encore à un endroit où le stationnement est interdit**, etc...

En fait, **le seul secteur où la réglementation est enfin respectée - au bénéfice de tous - c'est celui du stationnement payant** ... pour le bon motif qu'il est confié à des sociétés spécialisées, lesquelles ont intérêt à ce que les parcmètres soient alimentés.

Ne pourrait-on s'inspirer de ce système pour le stationnement irrégulier ? Certes, dans l'état actuel de notre législation, il s'agit d'infractions pénales qui ne peuvent être verbalisées que par des policiers. Mais ne pourrait-on dépénaliser le parking sauvage, à tout le moins là où sont installés des parcmètres ? Ceci libérerait la police d'une tâche qui n'est pas foncièrement la sienne et elle pourrait mieux lutter contre les vraies infractions que sont les excès de vitesse, etc...

Nous recevons, parfois, pour information la copie de lettres adressées à notre bourgmestre. Lisez celle-ci, datée du 28 février 2011 :

« Nous constatons que nos trottoirs sont de plus en plus envahis par des voitures rendant ainsi le cheminement des piétons pénible et insécurisant. Le code de la route qualifie ce délit d'infraction grave du 2^{ème} degré mais, à Uccle, il reste la plupart du temps impuni et devient donc une sorte de fait accompli. Cette gangrène enlaidit notre commune et décourage les usagers faibles qui ne se sentent pas protégés ni encouragés malgré les conseils

judicieux de nos édiles à marcher plutôt que de prendre notre voiture ! Cela fait de nombreuses années que la phase de prévention a été entamée mais elle n'est jamais suivie de rétorsion et il est aujourd'hui plus hasardeux d'oublier d'alimenter un parcmètre que de se parquer sur le trottoir... De nombreuses rues sont ainsi défigurées et de nombreux trottoirs sont abîmés et transformés en chemins de croix pour les piétons. En tant que chef de la police, pourriez-vous attirer l'attention de nos forces de l'ordre sur ce problème récurrent ... »

Voici la réponse du commissaire de police, du 13 avril :

« La direction de notre zone de police est très sensible à la problématique du stationnement antisocial. Il s'agit d'ailleurs d'une priorité de notre Plan stratégique. Ceci signifie que très régulièrement notre personnel est affecté à des patrouilles motorisées ou pédestres dans de nombreux quartiers de la commune dans le but de lutter contre ce type d'infractions. Vous comprendrez cependant que nos services ne sont pas en mesure d'assurer ce type de missions de manière continue, d'autres missions également prioritaires devant être accomplies. Il n'en reste pas moins qu'en 2010 notre zone a établi 8.066 procès-verbaux en matière de stationnement gênant et dangereux, dont les stationnements sur trottoir. Dès lors taxer nos services de laxistes nous paraît exagéré, même si cela ne semble pas correspondre à votre réalité quotidienne. D'ores et déjà nous demandons à notre direction de proximité d'orienter ses patrouilles dans votre quartier et d'être plus attentive à cette

problématique. »

En nous transmettant ceci, cet habitant du Kamerdelle ajoute : « ...Depuis, la situation n'a fait qu'empirer et certains automobilistes rendent les trottoirs de notre quartier impraticables par endroits. Ce phénomène se généralise partout dans Uccle dans l'indifférence apparente des pouvoirs publics... »

A la décharge de la police locale, nous devons admettre qu'il est décourageant de dresser des procès-verbaux quand on sait que l'automobiliste qui ne paye pas spontanément la transaction proposée ne risque pas grand'chose : en effet, il est de notoriété publique que le Parquet du procureur du Roi classe sans suite des masses de procès-verbaux, faute de moyens et de temps pour les traiter ; les tribunaux de police sont encombrés et il faut bien opérer des choix si le pouvoir politique n'augmente pas l'effectif ou n'invente pas un système permettant de réprimer plus facilement le stationnement irrégulier.

Conséquence : l'automobiliste qui s'est mal garé, qui n'a pas voulu payer la transaction, qui est poursuivi devant le tribunal et condamné à une amende (à peine plus élevée que la transaction), ce Caliméro va crier : « C'est trop injuste ! »

Nous devons aussi objectivement reconnaître que la zone de police qui nous intéresse est très étendue, ce qui rend le contrôle difficile. Il semble en effet plus strict dans des communes plus centrales, moins étendues.

Mais sont-ce des motifs pour fermer les yeux si souvent ? Parce que la réalité est là : chacun peut fréquemment voir des policiers, en voiture et même parfois à pied, passer à côté de voitures arrêtées irrégulièrement sans même y prêter attention. Comme si cela ne les concernait pas, comme s'ils avaient plus important à faire, ou comme s'ils

avaient reçu pour consigne de ne pas perdre leur temps avec des infractions aussi mineures ... Il est vrai qu'il y a des domaines plus importants que le parking sauvage, mais ce stationnement antisocial s'est développé parce qu'impuni et il fâche de plus en plus de monde.

Ne se rend-on pas compte, en haut lieu, que si on verbalisait un peu plus, les conducteurs feraient plus attention. Nous ne demandons pas à Monsieur Armand De Decker d'imiter son homologue le maire de Vilnius et de monter sur un char pour écraser les voitures mal garées, mais s'il n'y a pas une répression suffisante, comment y aurait-il la nécessaire « peur du gendarme » ? Si verbaliser systématiquement est impossible, le simple fait de voir régulièrement dresser un procès-verbal aurait un effet salutaire : cela se saurait ; on éviterait de prendre le risque ; on deviendrait plus civique, si ce n'est par conviction ou par respect des autres, ce serait au moins par la crainte d'une possible sanction.

Voyez un endroit où la vitesse est contrôlée par radar : les habitués de cette zone lèvent le pied.

Toute personne qui a déjà été **aux Etats-Unis** le sait : on ne songe même pas à se garer n'importe où car on est sûr de voir apparaître une voiture de police dans les 5 minutes, et la sanction est chaque fois rudement sévère ! Bien sûr, aux Etats-Unis on a les moyens, mais on a surtout la volonté de faire respecter la loi avec le résultat concret que l'automobiliste est naturellement discipliné. Alors que chez nous ...!!!

Il est triste de devoir invoquer « la peur du gendarme » car d'une part ce n'est pas sympathique pour ceux qui exercent cette profession délicate et ingrate, et d'autre part on aimerait mieux miser sur un sens civique plus naturel des automobilistes. Mais s'il le faut... Loin de nous de prôner la répression à

tour de bras, mais sévir un peu plus systématiquement aurait une vertu exemplative.

Nous entendons déjà la réaction outrée de notre bourgmestre, chef de la police : elle se trouve dans la lettre reproduite ci-dessus. Certes, le nombre de 8.066 procès-verbaux en un an est impressionnant et donc on « ne ferme pas les yeux », mais cela ne fait jamais que 22 par jour pour une population de 132.000 habitants (la zone Uccle / Auderghem / Watermael-Boitsfort). Comme si des statistiques allaient convaincre. Oui, si elles donnaient le nombre des infractions réelles et qu'au moins 1% étaient réprimées. On est sûrement bien loin du compte. Par contre, à certains endroits le contrôle est strict : il vaut mieux faire attention quand on se gare près de la maison communale ou du commissariat de police ! Alors ... ?

Nous exagérons ? Soit. Mais même s'il n'y avait que la moitié de vrai dans notre critique, cela justifierait une répression bien plus solide que celle que nous voyons.

Mais nous prêchons manifestement dans le désert ...

Dans notre **LETTRE n° 22 de mai 1999**, sous le titre « La rue où les piétons ne comptent plus ... », nous avons publié 30 (!) photos éloquentes dénonçant l'égoïsme d'automobilistes qui affichent une attitude méprisante à l'égard d'autrui. L'article se terminait ainsi : « L'impunité garantie encourage les automobilistes à se moquer du Code !... »

Dans la **LETTRE n° 24 de mars 2000** : « Le stationnement sauvage, fléau urbain ! » : 10 photos avec un commentaire dont nous reprenons ceci : « Le stationnement sauvage ... se pratique de plus en plus en double file ET sur les trottoirs ... ! La réaction policière à ce phénomène n'est que très épisodique. Souvent, c'est l'indifférence totale ... Nos policiers ne seraient-ils plus chargés

que de l'anti-agression ? ... Ne conviendrait-il pas que celles-ci (ces infractions) soient gérées à l'avenir **par des auxiliaires de police régionaux ?** »

Et dans la **LETTRE n° 31 de mars 2002**, nous avons reproduit un éditorial intitulé « Prédateurs », signé du président de l'ARAU, Marc Frère. Il se plaint avec vigueur des automobilistes qui considèrent qu'ils peuvent faire ce qu'ils veulent dans l'espace public. Et il ajoute : « L'autorité publique qui érige le laxisme en matière d'usage de l'espace public accepte implicitement que le « struggle for life » devienne la

règle ... : les prédateurs montés sur pneus qui confondent trottoir et chaussée, qui stationnent allègrement sur les passages pour piétons, qui prennent les sites propres de tram pour des voies rapides, qui n'ont que faire des emplacements réservés aux handicapés ou aux livreurs, qui abandonnent leur véhicule en deuxième file ou sur une place publique le temps d'un rapide petit lunch en ayant pris la « précaution » d'allumer leurs feux de détresse, ... Cette petite délinquance est aujourd'hui tolérée par ... les policiers. »

Ajoutons enfin qu'il serait totale-

ment erroné de penser que les habitants verraient d'un mauvais œil la police sévir plus souvent (à l'exception de ceux qui croient que les règles sont faites pour les autres). Au contraire, on applaudit. On se dirait : voici enfin quelqu'un qui fait respecter la loi, qui dépasse le stade des simples « avertissements », qui ne laisse pas la ville être impunément défigurée ni la circulation piédestre, cycliste et automobile rendue encore plus difficile et dangereuse. C'est un problème de société que nous dénonçons, d'éducation au sens civique. Pouvons-nous être entendus ... !

LES HABITANTS EN ONT MARRE DE L'EAU MINÉRALE !

Il ne s'agit évidemment pas des eaux minérales de nos Ardennes...

Mais à cause de l'asphaltage et de l'imperméabilisation de nos rues, ainsi que de la manière dont nombre d'immeubles sont construits, il devient de plus en plus difficile pour l'eau de pluie de s'infiltrer dans le sol minéralisé; inexorablement, elle s'écoule vers les fonds de vallée. Des torrents d'eau s'y forment avec pour conséquence l'inondation des caves, des garages, des entrées d'habitations.

Le 18 août, les habitants des vallées du Geleytsbeek et de l'Ukkelbeek ont vécu un cauchemar. Un nouveau cauchemar. Ils sont en colère, et ils peuvent l'être.

Pour rappel : le **20 octobre 2005**, il avait été relevé à l'Observatoire d'Uccle **28,5 litres par m² en une heure**.

Toujours à Uccle, le **18 août 2011**, il serait tombé **25 litres par m² en 15 minutes**, et 32,7 litres pendant cette journée, si on en croit les données du site internet de

l'Institut Royal de Météorologie.

Et rebelote le **23 août**, en pire ... Il est tombé **44,3 litres pendant la journée**.

Les pluies de 2005 avaient été qualifiées de « centenaires », c'est-à-dire ne se produisant en moyenne que tous le 100 ans. Force est de constater que le temps s'accélère. Six ans ont suffi pour une nouvelle pluie centenaire...et 5 jours pour la suivante ... Sans oublier les orages et inondations catastrophiques des **7 octobre 2009** et **14 juillet 2010** !

Au demeurant, parlant au lendemain des orages des 18 et 23 août, Marc Vandiepenbeeck, climatologue à l'I.R.M. a dit qu'ils n'avaient rien d'exceptionnel (La Libre 24 août 2011).

La situation est d'autant plus inquiétante que, depuis peu, de nouvelles zones sont touchées par des débordements d'égouts, comme par exemple le milieu de l'**avenue De Fré**.

Quant à la **rue Engeland**, elle pourrait être rebaptisée Egoulant quand on voit le torrent d'eau boueuse que ses habitants ont dû

subir : ses pavés en dos d'âne avec deux profondes rigoles canalisant d'eau de pluie ont été remplacés provisoirement, pendant les travaux pour un nouvel égout, par une surface bétonnée lisse. Il est évident qu'il y a trop peu d'ava-loirs qui, mal positionnés, ne sont pas assez efficaces pour les pluies d'orage dans cette rue en forte pente.

Certes, de nouveaux **bassins d'orage** ont correctement fonctionné, notamment au coin du Kauwberg et au bas de l'avenue de la Chênaie, et jusqu'à un certain point au Wolvendael. Mais c'est insuffisant pour protéger les chaussées de St Job et de Drogenbos (lit du Geleytsbeek), ainsi que l'avenue De Fré et la rue de Stalle (lit de l'Ukkelbeek).

La **rue Rouge** a de nouveau été gravement inondée ; c'est une cuvette qui reçoit les eaux dévalant des grands axes Brugmann, De Fré et Wolvendael.

C'est l'excessive minéralisation des sols qu'il faut combattre.

Nous faisons appel à nos lecteurs pour imaginer des solutions et

proposer des réponses adéquates permettant d'une part de rendre le sol plus perméable, et d'autre part d'absorber temporairement de gros volumes d'eaux lors d'orages. Peut-être qu'une mesure efficace consisterait à relier des zones minéralisées potentiellement dangereuses à des drains ou à des citernes en vue de stocker l'eau sur place ?

On peut également se demander si certains plateaux ralentisseurs de vitesse ne jouent pas le rôle d'accumulateurs et de déviateurs des eaux pluviales ?

Mais nous en appelons surtout aux autorités communale et régionale pour qu'elles tiennent compte de la situation concrète avant toute délivrance de permis d'urbanisme. On ne devrait pas rappeler une telle évidence tant cela va de soi, mais on peut parfois se demander si l'administration compétente est consciente de l'impact produit par la densification d'une zone à risque et si elle ne fait pas une confiance aveugle aux aménagements qu'elle crée ; ils se révèlent souvent insuffisants.

D'ici peu, c'est l'urbanisation du **plateau Engeland**, de la **plaine du Bourdon** et de ses environs, de l'avenue du **Prince de Ligne** (des centaines de logements chaque

fois !) qui va faire que l'histoire se répètera si les promoteurs immobiliers triomphent à nouveau. Dans Le Soir du 24 août, Kevin De Bondt, géologue à la VUB, exprime en particulier sa crainte en songeant aux catastrophes que pourraient engendrer de trop nombreuses constructions sur le plateau Engeland.

C'est trop facile de dire après coup qu'un événement est exceptionnel et ne se reproduira normalement pas avant très longtemps. Ou de reporter la responsabilité sur des tiers comme VIVAQUA, HYDROBRU, l'IBGE... Notre Commune ne semble pas réaliser à quel point elle est partiellement responsable. Gouverner, c'est savoir que si la date de survenance de pluies diluviennes est inconnue, leur survenance est suffisamment certaine que pour devoir impérieusement être envisagée et faire l'objet d'une volonté politique forte.

Un des premiers numéros de notre périodique était déjà consacré à la problématique de l'eau ; il était sous-titré : « **Propositions pour ... une politique de sauvetage de nos vallées ucloises** »

On y lit notamment : « Le territoire d'Uccle comptait une vingtaine d'étangs dont la plupart étaient des retenues d'eau créées



La plaine du Bourdon : le 23/8/2011, zone constructible ou inondable ?

pour ... absorber les excès d'eau engendrés par les rivières en crue. ... On mesure aujourd'hui l'impérieuse nécessité de ceux-ci. Le nombre de caves inondées lors des orages, l'effondrement ou l'endommagement de maisons situées avenue Dolez et chaussée de St-Job témoignent gravement d'erreurs d'aménagement du territoire liées à l'incompréhension de certains mécanismes naturels. Vouloir « dénaturer » à tout prix un univers de vallées et de sources est une attitude stupide. La politique du « tout-à-l'égout », le remblaiement systématique des étangs et l'assèchement des zones marécageuses sont une gifle au « Savoir du paysan » cher à Michel Serres. Le problème aujourd'hui est bien d'en revenir à une véritable politique d'aménagement plus respectueuse des contraintes de la géographie et de l'histoire. »

Ce **Dossier ACQU d'août 1992** (à lire sur notre site internet et encore disponible en version papier au siège de l'asbl) a gardé tout son intérêt ; il montre et dénonce de manière détaillée et concrète sur 20 pages le saccage qui était déjà commis il y a 19 ans ; il a empiré depuis ...

P.S. : Si vous avez été affecté par les inondations, nous vous invitons à nous envoyer un témoignage ou formuler une suggestion, n'hésitez pas à nous écrire : acqu.asbl@gmail.com

Et allez sur notre site : www.acqu.be/eau pour en savoir plus et visualiser les événements.



Les vallées ucloises comprenaient jadis un chapelet d'étangs, de mares et de zones humides. Actuellement, pratiquement tout a disparu...

Nous reproduisons ici le feuillet que l'ACQU a distribué le 30 août dans 2.000 boîtes aux lettres de personnes habitant les zones sinistrées :

INONDATIONS À RÉPÉTITION : LES UCCLOIS EN ONT MARRE !



Nous voulons que cette Commune protège et aide ses habitants !

Un nouveau phénomène ?

Même si la pluie d'orage de ce mardi 23 août 2011 était dantesque, les orages d'été et les pluies d'automne sont courants, mais plongent régulièrement des dizaines de familles uccloises dans le désespoir.

Si les modifications climatiques sont parfois évoquées par d'autres (et c'est un peu facile de se retrancher derrière cet argument), il ne faut pas être dupes : il y a plus que probablement d'autres raisons à incriminer, avec des responsabilités directes.

On constate à la fois une extension des zones touchées et donc du nombre d'Uc clois sinistrés - même dans des endroits qui ne

sont pas des fonds de vallée - et d'autre part une aggravation des dégâts subis lors des orages. Des personnes qui n'avaient JAMAIS connu de problèmes depuis plus de 20 ans ont subi des dommages déjà en juillet 2010, à nouveau ce jeudi 18 août et encore pires ce mardi 23 août 2011.

Quelles causes ?

Uccle compte 3 vallées : l'Ukkelbeek (De Fré et Stalle), le Geleytsbeek (Chaussée de Saint Job et plaine du Bourdon) et le Linkebeek. La pression urbanistique n'a pas aidé à préserver des espaces naturels nécessaires à l'écoulement de l'eau : les étangs et les prairies absorbantes ont été supprimés les uns après les autres. Pire, cette pression urbanistique ne cesse de s'intensifier, le réseau d'égouttage n'a pas été redimensionné depuis le début du XX^{ème} siècle et surtout l'imperméabilisation des sols (rues asphaltées, parkings, toitures sans citerne, etc.) favorisent le ruissellement rapide des eaux pluviales.

Mobilisons-nous et exprimons-nous ensemble !

A 13 mois des élections communales, nous exigeons que les responsables politiques mettent en oeuvre sans délai des solutions qui préservent les habitations et le patrimoine des Uc clois. Nous ne nous satisferons pas des habituelles promesses électorales. Nous exigeons que la Commune prenne en compte l'avis des habitants et de leurs Comités de quartier et ne négligent pas la grande expérience de ceux-ci. Nous avons de pareilles attentes vis à vis de la



Région pour faire évoluer la réglementation urbanistique (RRU, plan pluie, etc.). Nous sommes persuadés que la solution des grands bassins d'orage ne sera qu'une réponse partielle et insuffisante.

L'ACQU asbl (Association de Comités de Quartier Ucclais) a mis en ligne sur son site internet des informations dès le lendemain de l'orage du jeudi 18 août : www.acqu.be/eau.

Avec votre participation, nous mettrons à jour un « livre blanc des inondations » reprenant les revendications et les propositions de solutions. Si vous êtes sinistrés, ou avez simplement des idées de solution, nous vous invitons à vous exprimer soit en envoyant un courrier, soit via une enquête / sondage déjà en ligne sur notre site.

Des habitants de « zones humides » ont réalisé à leurs frais des aménagements (rehaussement de muret, portillon en acier protégeant un garage en contrebas, dispositif anti refoulement d'égout, ...), mais les pluies d'orages augmentent d'intensité chaque année et ces dispositifs d'avèrent illusoires. Ici, dans le bas de la rue Rouge, l'eau est montée plus haut que la porte du garage !

UCCLE : ENTRE VILLE ET CAMPAGNE

La densification : garantie d'un développement « durable » ?

Uccle est connu pour ses nombreux espaces verts. Un luxe ou un privilège diront certains sans nécessairement se rendre compte à quel point cet écosystème fragile, qui ne profite pas qu'aux seuls Ucclais, est aujourd'hui menacé. Le potentiel foncier que constituent ces espaces qui ont conservé un aspect campagnard est alléchant et explique que les discussions relatives à une plus ou

moins grande urbanisation sont éminemment subjectives et complexes. Quoi qu'il en soit, force est de constater que le développement actuel de notre commune ne répond à aucun véritable projet, ni urbain ni écologique.

Le développement durable comme prétexte à l'urbanisation des derniers espaces verts d'Uccle.

Les promoteurs, architectes et autres maîtres d'œuvre, mettent

volontiers en avant le caractère « durable » de leurs projets dans la mesure où ils intègrent le principe de « densification ».

D'habitude, on met en avant les avantages matériels et écologiques que la densification permet d'atteindre, tels l'économie d'espace, la réduction des coûts d'urbanisation et d'infrastructures, une meilleure gestion de la mobilité, etc..

En effet, l'étalement de l'habitat est particulièrement néfaste à



La plaine du Bourdon lorsqu'elle était encore en friche (printemps 2010).

l'environnement et coûte très cher à la collectivité. Même si, au sein d'une cité pavillonnaire, chaque famille habitait une "super maison bioclimatique", le contrecoup des transports, de la distribution, des infrastructures, des déchets, etc. annulerait rapidement les quelques bénéfices environnementaux.

Il vaut donc mieux vivre en ville et non transporter la ville à la campagne.

Mais quand est-on en ville et quand est-on à la campagne ? La frontière n'est pas toujours évidente. Dans le cas d'Uccle, c'est la convention politico-administrative qui tranche : tout Uccle est administrativement « en ville », nonobstant son aspect parfois champêtre.

Il est vrai que les usages et les espaces ne peuvent plus véritablement y être classifiés de ruraux tant l'omniprésence d'une culture de type urbaine y influence le développement des formes et des pratiques. Mais cette remarque ne se limite évidemment pas aux communes de la Région bruxelloise. La véritable

communauté urbaine déborde largement des frontières régionales (la plupart des Belges vivent de manière « urbaine »). Par conséquent, il n'est pas possible d'affirmer que la densification obtenue en ville constitue autant d'espace vert sauvegardé à la campagne. D'autant plus qu'il n'existe pas de véritables accords en matière urbanistique entre les trois régions de notre pays (seules des initiatives extrarégionales, telles que Natura 2000, arrivent à outrepasser nos démêlés régionaux).

Il faut bien reconnaître que la densification est surtout un instrument de gestion pour augmenter la capacité foncière des derniers terrains disponibles - et fortement convoités - dans la Région bruxelloise.

L'implantation projetée d'à peu près 300 logements sur le plateau Engeland (6 ha de terrain) constitue un très bon exemple de l'incohérence qui existe entre théorie et réalité. L'urbanisation de ce site, actuellement boisé, à haute valeur écologique et faisant partie d'un ensemble bien plus vaste constitué de prairies et de bois

(un patchwork invraisemblable de terrains vierges affectés soit en zone verte soit en zone constructible) pose question tant en matière de mobilité, de gestion de l'eau, ou encore de sauvegarde de la biodiversité. En ce qui concerne la mobilité, notons que le futur lotissement est complètement dépourvu de tout réseau de transport public, que le réseau viaire actuel n'est en rien prévu pour accueillir un apport de quelque 600 véhicules, et qu'enfin le projet ne prévoit aucune mixité urbaine (emplois, infrastructures d'accueil,...). Quiconque voudra y habiter sera forcément dépendant de sa voiture, ce qui ne fera qu'aggraver les difficultés liées à la mobilité.

L'apport d'eaux usées découlant de ces 300 logements vers le réseau d'égouttage actuel pose question mais c'est surtout l'imperméabilisation importante du plateau, situé 80 m au dessus du niveau de la mer, qui inquiète, vu les problèmes d'inondation que l'on connaît en fond de vallée. Les quelques dispositifs compensatoires prévus (bassin de lagunage, etc.) risquent d'être largement insuffisants d'autant plus qu'ils jouxtent la zone naturelle humide du Kinsendael en contre bas qu'il convient impérativement de maintenir dans un état de conservation favorable en tant que zone de conservation Natura 2000 prioritaire. Pourtant, on aura été prévenus !

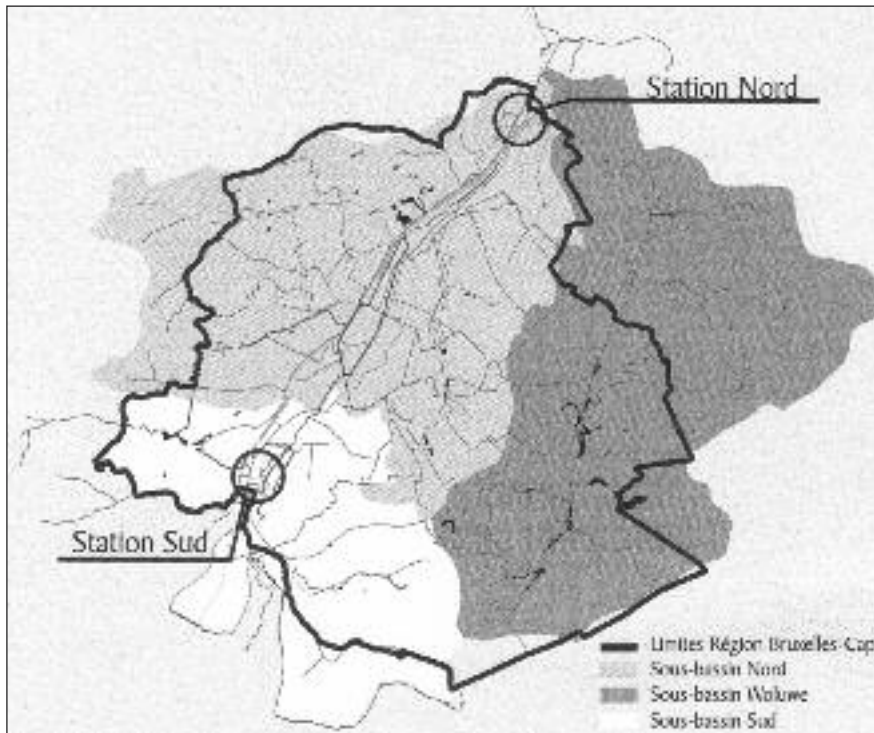
Oui, ce projet constitue un lotissement « péri-urbain » supplémentaire qui ne profitera qu'aux investisseurs dont en premier lieu le propriétaire des lieux, la banque ING. Un recours devant le Conseil d'Etat a été introduit par des riverains du comité Plateau Engeland et l'asbl SOS Kauwberg dans la perspective d'obtenir par la suite un meilleur projet.

Enguerrand DAVID

LA STATION D'ÉPURATION DES EAUX DU SUD DE BRUXELLES

Compte rendu de la visite organisée par l'ACQU le 23 mai 2011

L'IMPLANTATION GÉNÉRALE



En matière d'eaux usées, la Région de Bruxelles Capitale (RBC) est divisée en 3 sous-bassins : le Sud, le Nord et la Woluwe. Comme ils s'étendent en partie sur le territoire de la Région Flamande, celle-ci participe aux frais d'investissement et d'exploitation. Les eaux usées de ces 3 sous-bassins sont épurées dans 2 stations.

La station d'épuration Sud se situe sur la commune de Forest entre la gare du Midi et le boulevard de l'Humanité. Elle est en service depuis août 2000. Il s'agit de la première station d'épuration à Bruxelles. Avant sa mise en activité, il y a donc seulement 11 ans, l'eau n'était pas épurée à Bruxelles et se déversait directement dans la Senne ! Il est important de le rappeler ; ce qui nous semble aujourd'hui évident n'existe que depuis peu. Depuis 2006

la station est propriété de la SBGE (Société Bruxelloise de Gestion de l'Eau) et exploitée par Vivaqua. Elle est dimensionnée pour traiter une quantité d'eau usée équivalente à l'usage de 360.000 habitants. Ainsi épure-t-elle les eaux en provenance des communes d'Uccle, de Linkebeek, de Drogenbos, de Ruysbroeck, de Forest, de St-Gilles et d'Anderlecht.

La station d'épuration Nord n'a été mise en service que début 2007. Elle a été dimensionnée pour traiter les eaux de 1.100.000 habitants. Elle reçoit les eaux des sous-bassins Nord et Woluwe.

LES EAUX TRAITÉES :

On peut distinguer 3 types d'eaux parmi celles qui aboutissent à la station :

- Eaux usées proprement dites

- (domestiques et industrielles);
- Eaux de ruissellement (pluie) ;
- Eaux claires (cours d'eau).

Idéalement, les eaux claires ne devraient pas emprunter le cycle d'épuration. Mais il ne faut pas faire l'amalgame entre eaux claires et eaux de ruissellement. Les eaux de ruissellement, malgré leur origine (pluies), sont chargées en métaux lourds, en hydrocarbure et en résidus de caoutchouc. Quoiqu'il en soit les eaux qui arrivent à la station Sud sont mélangées. Il s'agit en effet d'un réseau unitaire ; un ouvrage unique collecte toutes les eaux

LES TRAITEMENTS:

L'objectif premier de la station Sud est l'épuration des eaux usées en provenance des communes Sud de la RBC et de quelques communes flamandes afin de pouvoir les rejeter ensuite dans leur milieu naturel, en l'occurrence la Senne. Selon les normes européennes (Directive 91/271), la RBC doit traiter toutes les eaux usées produites. Synthétiquement, la norme demande de réduire la charge polluante de 80 %. En d'autres mots, l'eau qui sort de la station est donc loin d'être potable puisqu'elle reste polluée à concurrence de 20 %.

Au sein de la station, les eaux usées passent successivement par les étapes suivantes :

1. Le relevage ;
2. Le dégrillage
3. Le dessablage – déshuilage
4. La décantation primaire
5. L'aération (traitement biologique).
6. La décantation secondaire.

Par temps de pluie, l'eau parcourt ces six étapes en 3 ou 4 h. Par temps sec, le temps de séjour en station est proche de 9h.



Vue de l'ensemble du site.

Dans le haut à droite : bassins de décantation primaire pour le traitement des boues qui sont raclées dans le fond.

Dans le bas à droite : 3 bassins de décantation secondaire ou clarificateurs.

Entre les deux : 3 cuves de 20 m. de profondeur équipées de dispositifs d'insufflation d'air permettent aux bactéries de s'agglomérer pour former des flocons de boue biologique. (Photo www.bing.com/maps)

LES DÉCHETS :

Les boues sont déshydratées puis incinérées. Les cendres sont alors valorisées en cimenterie. Comme le site de la station Sud ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire, les boues sont acheminées par camions vers d'autres sites en Belgique ou en Allemagne. Ordinairement ce sont 3 à 4 camions (10m³ de boues par camion) qui quittent le site chaque jour. Selon les circonstances, ce nombre peut atteindre 8 camions par jour.

Un système de détection efficace permet de déceler la présence dans l'eau de polluants particuliers ou en quantités anormales. Les substances en question sont alors isolées et examinées si nécessaire par l'IBGE. Selon les

résultats de l'analyse, l'eau polluée est alors soit renvoyée dans le système d'épuration interne, soit soustraite et envoyée vers une unité spécifique où le polluant sera traité selon des procédés spécifiques.

LES COLLECTEURS ET ÉGOUTS

Deux collecteurs aboutissent à la station Sud. Le premier, appelé *collecteur d'Uccle*, concentre les eaux en provenance des communes d'Uccle, de Linkebeek, de Drogenbos et de Ruysbroeck. L'autre, appelé *collecteur Industriel*, concentre les eaux en provenance des autres communes (Forest, St Gilles et Anderlecht).

Il s'agit de faire la distinction entre un collecteur et un égout. Les évacuations domestiques sont

reliées aux égouts et ce sont les égouts qui sont reliés aux collecteurs. Cette distinction est importante car le système en place, grâce à un dispositif de clapets et de déversoirs de sécurité vers la Senne et le Canal, est censé empêcher, en cas de forte pression, l'eau contenue dans les collecteurs de remonter jusqu'aux maisons.. L'éventuelle inondation des caves ou le refoulement des eaux usées vers les habitations est donc, en théorie, lié à un éventuel problème d'égout mais pas de collecteur. En pratique cependant, il est possible que certains collecteurs aient été mal dimensionnés et ne garantissent pas de manière optimale une sécurité contre la remontée dans les égouts... Le cas du boulevard Paepsem à Forest est notoire : les égouts sont au-dessus du niveau des caves des habitations ; le refoulement est donc inévitable...

LES LIMITES OPÉRATIONNELLES DE LA STATION

La station ne prévoit pas le traitement tertiaire des eaux.

Selon la réglementation européenne, le traitement d'épuration de l'eau doit être appliqué à trois types de macro-polluants : azotes, carbones et phosphores (traitement tertiaire).

Or, la station Sud n'assure que les traitements primaire et secondaire : soit le traitement des gros déchets de toutes sortes (cannettes, lingettes, plastiques,...) et des carbones. C'est pourquoi la RBC est contrainte à la restructuration complète du site en vue d'intégrer les deux traitements manquants. Ce sera bientôt fait.

La station ne prévoit pas le traitement des micropolluants (pollution quaternaire).

Les micropolluants (métaux lourds, insecticides, antibiotiques, pesticides, hormones, virus,...) ne sont pas traités par la station. Aucun règlement n'y oblige.

48 micropolluants sont toutefois



Un des groupes visitant la station, le 25 mai 2011. Faut-il préciser que cela ne sent pas la rose ... ? (Photo Anne-Claire Dewez)

sous surveillance et leurs nuisances sont analysées au niveau européen. Il est probable que les stations d'épuration devront dans le futur (proche ?) traiter également ces polluants importants et actuellement encore sous-évalués. Devra-t-on dès lors réaménager une troisième fois la station ?

Notons que l'IBGE, selon la directive européenne « cadre des eaux » (octobre 2000) qui impose aux Etats membres d'assurer pour 2015 un « bon état écologique » de chaque masse d'eau en fonction de la qualité voulue au sein du milieu récepteur (en l'occurrence le bassin de la Senne), pourrait imposer à la RBC des normes d'épuration relativement strictes. On pourrait par exemple envisager d'imposer une certaine dépollution quaternaire par phyto-épuration (système très performant).

La station d'épuration Sud n'est pas opérationnelle dans 2 cas :

a) *Dans le cas d'un débit supérieur à 5 m³ d'eau par seconde.*

Par temps sec, le débit moyen de l'eau à travers la station est environ de 1 mètre cube d'eau par seconde¹. La station est en mesure d'offrir un traitement complet des eaux usées jusqu'à un débit moyen de 2,5 fois le débit moyen temps sec. Au-delà et jusqu'à 5 fois le débit moyen temps sec, le traitement ne sera que partiel. L'eau passera notamment outre le traitement biologique (cela arrive en moyenne 45 jours par an). Au delà de 5 m³/seconde, le diamètre des collecteurs et la capacité de la station ne permettent pas de recevoir l'eau excédentaire, laquelle est alors envoyée à la Senne sans être épurée.

b) Dans le cas où le niveau de la Senne dépasse 20 m de hauteur par rapport au niveau de la mer.

Dans les années 1970-1980, au moment des premières études pour la construction de la station Sud, le niveau bas de la Senne se situait à +/- 16m au-dessus du niveau de la mer. Les installations de la station Sud furent implan-

tées à une altitude de +/- 20 m au-dessus du niveau de la mer. Il y avait donc de la marge. Cependant, depuis lors, suite à un manque d'entretien du bassin de la Senne², dans la foulée des importants événements pluvieux que nous observons de plus en plus fréquemment (novembre 2010, janvier 2011, août 2011), il n'est pas rare que le niveau de la Senne dépasse les 21 m. La station ne peut alors plus évacuer les eaux traitées et doit limiter l'arrivée d'eau sur le site.

Enguerrand DAVID

¹ Notons que le débit de la Senne, par temps sec, est également de 1 m³ par seconde à l'entrée de la Région Bruxelloise. Par contre le débit de la rivière est nettement plus important à la sortie de la Région Bruxelloise. La station d'épuration Nord (+/- 8 m³ d'eau par seconde) est à l'origine de ce complément d'eau important.

² Responsabilité de la Région Bruxelloise mais également de Région Flamande et de la Région Wallonne.

ABATTAGE DE SÉCURITÉ DANS LES BOIS DE UCCLE

Des arbres en fin de vie...

Depuis plusieurs années, le Service forestier de BE-IBGE constate que de vieux hêtres du **Bois de Verrewinkel** « lâchent » de grosses branches sans qu'aucun signe extérieur ne laisse présager le phénomène. Si à l'intérieur du massif les dégâts ne sont pas préjudiciables aux usagers du bois, les risques encourus sont tout autre en bordure de propriété et le long des chemins utilisés par les promeneurs. Pour s'en convaincre, il suffit d'emprunter sur une centaine de mètres le sentier menant au bois depuis la rue de Percke. Vous constaterez une fois à l'intérieur du bois sur votre droite l'effondrement récent d'un vieux hêtre (voir photo 1) dont la tête gît au milieu de la clairière. En face de vous, vous apercevrez sur le coteau sud-ouest l'état des clôtures de la propriété privée jouxtant le bois. Jusqu'à présent seuls des dégâts matériels ont été à déplorer. Heureusement ! Mais des mesures s'imposent pour éviter qu'un accident plus grave ne se produise...

Un inventaire sanitaire de tous les arbres de lisière a ainsi été réalisé. Après analyse, 44 vieux arbres de lisière (des hêtres principalement) ont été retenus et proposés à l'abattage. Ces arbres présentent des signes de dépérissement tels que la chute d'une ou plusieurs grosses branches, une défoliation marquée dans leur cime, une colonisation par des champignons lignivores, la présence de pourriture au niveau du tronc, etc. . En accord avec la commune d' Uccle, propriétaire du bois, ces arbres ont fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme auprès de l'Administration régionale de l'Urbanisme

(avec avis de la Direction des Monuments et des Sites) qui a marqué son accord. Ces travaux ont également été présentés aux Amis du Bois de Verrewinkel (ABV). Une visite du chantier sera organisée par BE et les ABV. N'hésitez pas à prendre contact avec BE ou avec les ABV.

... vers une régénération progressive de la hêtraie du Verrewinkel

Le bois est-il condamné ? Non, en aucune façon ! S'il est vrai que certains hêtres arrivent en fin de vie, beaucoup d'autres ont encore de longues années devant eux. Et la relève est assurée ! En effet, les arbres qui seront prélevés seront remplacés par des plants de hêtre venant de la forêt de Soignes, aux endroits où la régénération naturelle de hêtre sera insuffisante. Le service forestier de BE poursuit comme objectifs principaux de garantir la sécurité des usagers du bois du Verrewinkel, de maintenir et de régénérer progressivement sa hêtraie.

Qu'en est-il des autres bois de Uccle ?

Dans le **Domaine Latour de Freins** (propriété du CPAS de la ville de Bruxelles), un petit peuplement d'épicéas subit depuis maintenant 3 ans des attaques d'un insecte : le scolyte de l'épicéa. Ce coléoptère fait régulièrement parler de lui en Ardenne pour les ravages qu'il occasionne aux pessières. S'il colonise avant tout les arbres dépérissants, en condition de pullulation il peut attaquer les arbres sains. Et c'est ce qui se passe au Domaine. Après avoir plusieurs années durant tenté d'enrayer les attaques de scolytes en éliminant les arbres atteints,

le service forestier a décidé, après avis du service de Lutte biologique et Ecologie spatiale de l'ULB, d'introduire une demande d'abattage de la majorité des épicéas présents sur le site. Par quoi seront-ils remplacés ? Par des arbres bien plus adaptés aux conditions écologiques du site : des chênes, érables, bouleaux, frênes, merisiers sorbiers des oiseleurs, ... dont les semis sont déjà présents et qui poursuivront leur développement avec l'appui du service forestier.

...

Quant au devenir des arbres prélevés...

Une partie du bois issu de ces prélèvements sera laissé au sol pour servir d'habitats aux oiseaux, insectes, champignons, mousses, ... et nourrir le sol en éléments minéraux et en matières organiques.

Des travaux prévus pour cette fin d'année

Des permis d'urbanisme ont été demandés et délivrés pour la réalisation de ces chantiers. Les arbres seront mis en vente le 13 octobre prochain, lors de la vente annuelle des bois de la Région Bruxelles Capitale. Les chantiers devraient débuter au plus tôt en novembre de cette année pour être achevés en octobre 2012, sauf imprévus...

Le garde forestier en charge de la gestion des bois de Uccle veillera au bon déroulement de ces chantiers et au respect du cahier spécial des charges qui prévoit entre autres des mesures de précaution pour limiter les dégâts d'exploitation aux arbres sains, à la faune, la flore, ainsi qu'au sol.

Stéphane VANWIJNSBERGHE
Chef Division Nature et Forêt IBGE

Nous avons bien entendu soumis l'article qui précède à notre « antenne » Les Amis du Bois de Verrewinkel, d'autant plus qu'ils sont cités dans la première partie, et voici leur réaction :

Depuis près d'un an, un nombre élevé de grands hêtres du bois de Verrewinkel sont numérotés, et plus récemment martelés par l'IBGE en vue de leur abattage. Mais ce n'est qu'en juin dernier que les Amis du Bois de Verrewinkel (ABV) ont été prévenus de ce projet. Malgré toutes les explications aimablement fournies par l'ingénieur en chef Stéphane Vanwijnsberghe, de l'IBGE, lors d'une visite du bois à la mi-juillet, les ABV ont tenu à réagir contre l'abattage de la totalité de ces arbres en envoyant le 28 juillet dernier une lettre au Collège des Bourgmestre et Échevins d'Uccle, lettre dont voici un extrait :

« Nous avons appris que 27 hêtres allaient être abattus dans le bois de Verrewinkel. Mais d'après une nouvelle liste qui nous a été transmise à la mi-juillet, il s'agirait maintenant de 40 grands hêtres, au lieu des 27 prévus initialement. Soit une augmentation de 50 % !

Cet abattage massif ne justifierait-il pas, de votre part, le réexamen d'un projet devenu si important ?

Est-il vraiment acceptable qu'il n'y ait pas d'enquête publique à ce sujet ? Celle-ci permettrait pourtant la confrontation des points de vue et l'information convenable de la population uccloise.

Les Amis du Bois de Verrewinkel ne veulent pas être des conservateurs à outrance. Nous comprenons que la gestion du bois implique des abattages nécessaires pour la sécurité et la régénération des arbres. Mais après un examen attentif des arbres et des lieux, nous estimons qu'une

dizaine de grands hêtres martelés pourraient être retirés de la liste pour sauvegarder le plus possible l'aspect majestueux du bois, sans pour autant sacrifier la sécurité. Si tous les arbres martelés devaient être abattus, des pans entiers du bois seraient défigurés ! Notamment au nord-ouest et au sud-est, autour de l'avenue des Muses, où presque tous les grands hêtres sont marte-

lés. L'abattage de tous ces arbres occasionnerait un traumatisme important pour la flore et surtout pour la faune du bois (chauves-souris), alors que le bois est protégé par Natura 2000... »

Il ne fait aucun doute que si ce programme d'abattage était maintenu, le bois de Verrewinkel ne serait plus vraiment la « petite forêt de Soignes » que nous apprécions tous.



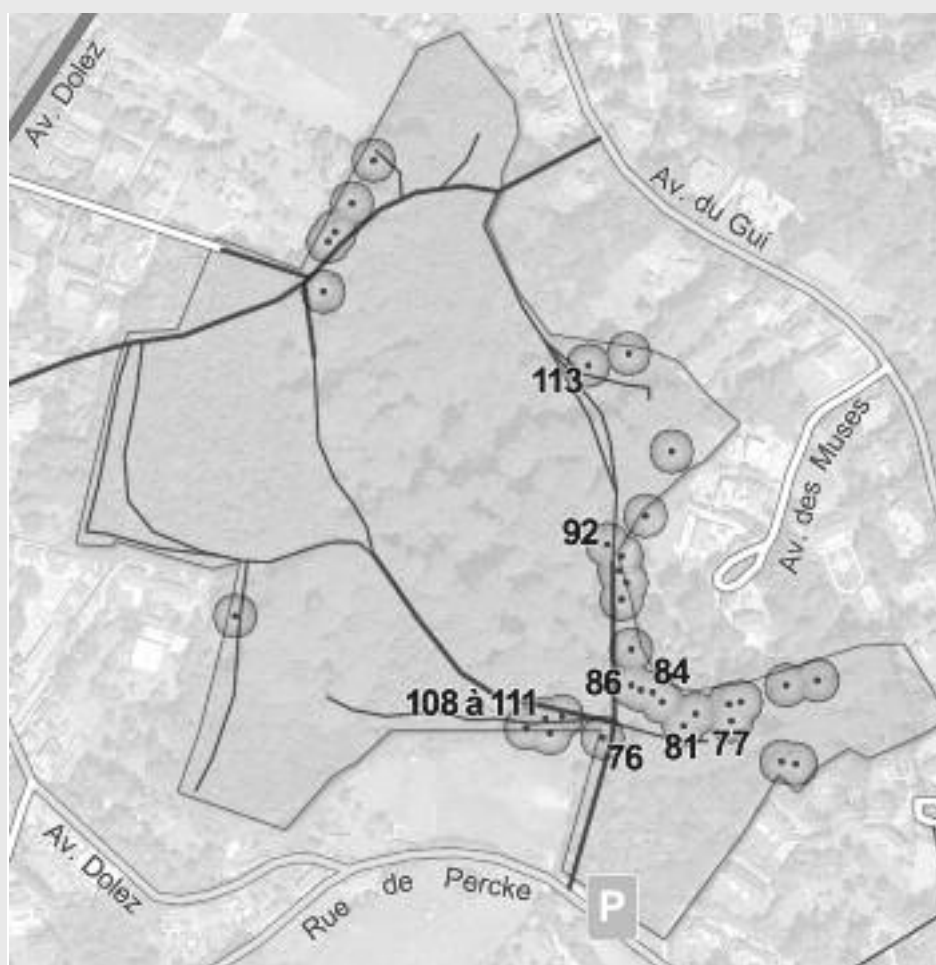
Jetons un coup d'œil sur la carte ci-jointe et imaginons les vides et dégâts consécutifs à ce projet d'abattage (les points noirs). Les numéros indiqués sont ceux des grands hêtres que nous voudrions sauver.

- N° 76 : loin de la clôture
- N° 77* : loin de la clôture
- N° 81* : loin de la clôture
- N° 84 : loin de la clôture, cime étriquée mais faible prise au vent !
- N° 86 : d'après l'IBGE, charpentières au-dessus de clôture, mais nous ne sommes pas d'accord
- N° 92 : loin de la clôture
- N° 108 : nous semble sans danger**
- N° 109 : nous semble sans danger**
- N° 110 : nous semble sans danger**
- N° 111 : nous semble sans danger**
- N° 113 : même l'IBGE n'a rien à lui reprocher...

* en sauvant ces 2 arbres, c'est tout le coup d'œil vers le coteau au sud des Muses qui serait (plus ou moins) sauvé !

** hêtres situés entre 2,9 et 7,2 mètres de la clôture près de l'ancien terrain de football, mais au-delà de la clôture, il n'y a rien sur plusieurs mètres !

La numérotation des arbres provient d'une liste de l'IBGE mais où il manque « 6 vieux hêtres en lisière sud-est » que l'IBGE a ajoutés sans les localiser. À l'heure actuelle les ABV ignorent encore de quels arbres il s'agit...



pour Les Amis du Bois de Verrewinkel, Georges Lewy

CALEVOET – UNE GARE EN SURSIS ?

Cet été, de nombreux Ucclois ont découvert dans leur boîte aux lettres un tract intitulé « Sauvons la gare d'Uccle – Calevoet », qui émane de deux mandataires politiques. Va-t-on fermer cette gare ? Pas du tout. Le plan de la SNCB prévoit la suppression de tout agent dans la gare. Il n'y aura donc plus de guichet ouvert.

Profitez de l'occasion pour informer correctement nos lecteurs. Pour ce faire, nous avons interviewé le dernier « chef de gare » et voici ce que cela donne:

Aujourd'hui, il ne subsiste plus qu'un guichet « temporaire » à Uccle-Calevoet, après l'incendie en 2003 des deux guichets d'origine et leur non remise en état. L'incendie a aussi fait perdre de nombreux souvenirs de la gare. En effet, l'employé, le même qu'aujourd'hui, avait apporté un album contenant les documents et les photos anciennes que lui avaient confiés des anciens des chemins de fer. Toujours derrière la vitre du guichet pour quelques mois, Paul Lamon, un Ucclois de souche, a travaillé successivement aux gares d'Uccle-Calevoet, Court-Saint-Etienne, Uccle-Stalle avant de revenir à Uccle-Calevoet en 1984. Il connaît donc bien la gare célèbre pour ses deux guichets alors que Stalle n'en avait qu'un.

Pourquoi jadis deux guichets à Calevoet ?

Parce que l'activité y était intense : contrairement à Uccle-Stalle, la gare d'Uccle-Calevoet ne se limitait pas à délivrer des billets mais avait aussi pour mission de payer les pensions des anciens employés des chemins de fer à une époque où les versements sur comptes bancaires n'étaient pas pratique courante. Le second guichet servait aussi pour les paiements d'envois de colis par che-



min de fer. Le transport de colis par chemin de fer a été la règle jusqu'au début des années quatre-vingt : des palettes entières transitaient par la gare. Elle disposait aussi d'un troisième quai pour le déchargement de divers matériaux de construction. Aujourd'hui ce sont des dizaines de camions et camionnettes qui remplacent ce service ... avec une autre empreinte écologique à la clef !

De même, la délivrance de titres de transport au guichet diminue alors que le nombre de voyageurs augmente. En effet aujourd'hui, on peut prendre le train avec sa carte de tram ; la carte train devient une carte mobib qui se recharge en dehors des gares ; les billets peuvent aussi s'acquérir chez soi, via internet. Il reste ainsi de moins en moins de raisons de se rendre au guichet et le nombre de transactions impliquant du personnel diminue inexorablement.

Pour qui travaille le "chef de gare" : SNCB HOLDING, INFRABEL, SNCB ?

Depuis la scission des chemins de fer en trois sociétés, la SNCB est elle même subdivisée en départements autonomes avec un budget et une direction propre (voyageurs, entretien, bâtiments, etc.). Chaque département a l'art de reporter la charge financière sur le voisin chaque fois que possible.

Ainsi, notre employé de Calevoet est payé par "voyageur", mais lorsqu'il nettoie un tag, repeint une porte, donne un coup de balai, arrose les fleurs, etc..., il travaille pour un autre département que celui qui le paie. Lorsque la SNCB "voyageur" évalue sa « productivité », elle ne tient compte que de la vente des titres de transport : moins de 100 par jour. Trop peu pour ce que le personnel lui coûte.

L'ACQU est attentive à la qualité des transports publics et à la mobilité.

Au travers de l'écran, le service financier fait fi des autres activités de notre homme. **La présence humaine dans la gare depuis tôt le matin (les guichets ouvrent de 5 h.45 à 13 h.) est un élément de sécurité et prémunit contre vandalisme dans la salle d'attente.** A la question des tags, par exemple, l'homme nous répond : « Avez-vous déjà pris le tunnel interne à la gare et reliant les deux quais ? Vous n'avez pas la place pour y écrire votre nom tant les inscriptions diverses sont nombreuses ». Imaginons ce que deviendra la salle d'attente après son départ, en l'absence de toute présence humaine ? Qui accompagnera et aidera les personnes handicapées ? Qui donnera les renseignements divers qui, paradoxalement, sont de plus en plus nombreux avec l'arrivée de nouveaux voyageurs connaissant mal le rail, qui ne savent pas que les trains roulent à gauche et donc quel quai choisir ? La gare de Calevoet ne dispose d'aucun pictogramme ou information indiquant sur quel quai vous êtes, quelles sont les correspondances possibles. Bravo l'intermodalité !

Ajoutons un argument de poids pour le maintien d'une présence

humaine à la gare de Calevoet. Nous devons tous nous préoccuper sérieusement de l'avenir de Bruxelles et de ses transports en commun étant donné que l'usage de la voiture crée une congestion intolérable. Nous devons impérativement promouvoir une autre façon de voir le fonctionnement de la Ville, qui privilégie enfin l'efficacité du Service public au service du bien commun, de l'urbanité, de la vie sociale, de la santé de la population. Cette perspective sociétale est mise à mal par des considérations de management discutables car ne tenant pas compte de certaines

dimensions sociales de notre avenir et de notre environnement. En réalité, **la gare de Calevoet prendra une nouvelle importance quand on songe à l'accroissement considérable d'habitants dans cette zone.** Il serait tout simplement irresponsable de ne pas tenir compte de cette évolution. La gare de Calevoet a un avenir prometteur qui n'est pas encore suffisamment perçue par de nombreuses personnalités politiques. Notre avenir, face à la congestion paralysante qui nous envahit quotidiennement, mérite une autre perspective pour cette gare finalement beaucoup plus promet-

teuse qu'on ne le croit.

Terminons en revenant au tract. Qu'en penser ?

Nous déplorons qu'il entretienne un flou inacceptable et constitue même une désinformation qui induit ses lecteurs en erreur. En effet, il y est dit explicitement que la SNCB va fermer cette gare, alors que la suppression envisagée est celle du guichet et du préposé. C'est à se demander si ce tract ne tient pas plus de la publicité électorale (les élections de 2012 approchent) que de l'information correcte...

L'Association Protectrice des Arbres en Forêt de Soignes (APAFS) annonce l'organisation, avec la collaboration de la Commune d'Uccle, d'une exposition et de conférences sur le thème

« LE HÊTRE DANS LA CIVILISATION EUROPÉENNE »

du 20 au 30 octobre 2011, dans le cadre de l'Année Internationale des Forêts-2011.

Les conférences seront présentées à 19h30 par M. Ph.Roberts-Jones (20 oct.), M. A.Nanson introduit par M. A. Burny (25 oct.) et par M. Ph. de Spoelberch (27 oct.).

Inscription souhaitée pour chaque conférence.

Lieu: Le Doyenné, Maison des Arts d'Uccle, rue du Doyenné 102 à 1180-Bruxelles

Informations: P.Rocmans proc@skynet.be 0476 245 775

Le Défi Energie toujours d'actualité !

Plusieurs animateurs du défi Energie domiciliés à Uccle ont décidé de relancer la dynamique du Défi Energie sur le territoire d'Uccle. Dans cette optique, nous vous proposons deux séances d'information qui se dérouleront le 30 septembre et le 17 novembre.

Nous avons le soutien actif du Guichet Energie de la Commune d'Uccle pour l'organisation de ces deux activités.

Le Guichet Energie de la Commune a d'ailleurs déjà prévu de longue date une information sur le thème des énergies renouvelables (panneaux solaires photovoltaïques et isolation) qui se déroulera le mardi 18 octobre à la Maison Communale d'Uccle.

Nous pourrions donc globalement vous proposer 3 séances d'information sur le thème des économies d'énergie en trois endroits différents de la Commune :

au **Sud**, **14 rue du Kriekenput, le 30 septembre,**

au **Centre** à la **Maison Communale, le 18 octobre,**

au **Nord**, **383 rue Vanderkindere, le 17 novembre.**

Nous vous expliquerons les lignes de force du Défi Energie qui vous permettront de réduire vos factures énergétiques et vos émissions de CO₂ sans investir.

Vous pourrez également consulter le site de l'A.CQ.U. qui sera régulièrement mis à jour.

Marie-Gabrielle De Brouwer, Sophie Prime et Jean Leseul, animateurs Défi Energie
Bernard Wilmot du Guichet Energie

COURRIER DES LECTEURS

reçu à la suite de notre Lettre n° 68 qui traitait de problèmes liés aux transports par trams à Uccle.

NOTE LIMINAIRE

Nous avons pour règle de publier – dans la mesure de l'espace disponible – toute réaction de lecteur qui offre de l'intérêt, même quand l'opinion exprimée ne reflète pas celle de notre association. Ceci permet de nourrir le débat. Nous n'avons pas la prétention de connaître LA bonne solution aux multiples problèmes que nous évoquons et qui sont

très complexes.

Notre ami Georges Copinschi, éminent scientifique et qui fait partie d'un de nos comités membres, a réagi à notre dernière Lettre. Vous lirez avec intérêt ses considérations relatives à la mobilité dans ses rapports avec l'environnement. Comme pour toute contribution signée, c'est l'opinion de notre correspondant

qui est exprimée. C'est ainsi que sa position sur la nécessité d'un métro à Uccle est loin de faire l'unanimité à l'ACQU. Mais pour le reste, nous le suivons!

La même remarque vaut bien entendu pour les autres réactions que nous avons la possibilité de publier.

de Georges COPINSCHI, nous avons reçu le texte suivant, sous le titre

Mobilité et Environnement : ne pas sacrifier la qualité de vie !

Au cours des derniers mois, la « Lettre aux habitants » a mis l'accent sur la nécessité de mettre – enfin – en œuvre un plan cohérent de mobilité dans l'agglomération bruxelloise, et en particulier à Uccle. Les solutions préconisées par l'A.C.Q.U. reposent sur quelques principes simples : développer les transports en commun en surface (plutôt que le métro, trop cher) ; donner la priorité à ces transports en commun (au détriment de la voiture individuelle, polluante et encombrante) ; encourager la marche à pied et la pratique du vélo.

Il est normal que les sociétés de transport de voyageurs (SNCB, STIB, TEC, De Lijn) se préoccupent uniquement (dans les limites de leurs possibilités budgétaires) d'optimiser la vitesse de déplacement de leurs véhicules : c'est bien là leur mission.

Cependant, la mobilité ne peut être considérée comme une fin en soi, mais bien comme un moyen d'améliorer la qualité de

vie dans nos villes. Et là on est loin de compte, tant dans les approches des pouvoirs publics et des sociétés de transport que, malheureusement, dans celle de l'A.C.Q.U.

Pendant quelques décennies, la politique du tout automobile a conduit à transformer en autoroutes urbaines certaines des plus belles artères de notre ville, par exemple les boulevards de petite et de grande ceinture. Mais les efforts faits pour améliorer la circulation des transports en commun ont eux aussi abouti à un véritable saccage. Pour prendre deux exemples, jusqu'au milieu du siècle dernier, l'avenue Louise et l'avenue Churchill comportaient de larges espaces ombragés réservés aux piétons (et aussi des pistes cyclables, certes somnolentes mais praticables), et constituaient de merveilleuses promenades, par exemple pour se rendre au bois de la Cambre. Dans les deux cas, ces espaces piétonniers ont disparu au profit des voies de tram en site propre.

Aujourd'hui, la STIB demande avec insistance que les marronniers, dernière parure ornementale de l'avenue Churchill, soient sacrifiés pour des raisons techniques (cf. l'analyse d'Enguerrand David dans le n° 68 de la « Lettre »). Même si de rares réussites (boulevard du Souverain) plaident en sens inverse, ces deux exemples, parmi d'autres, illustrent bien le fait qu'à Bruxelles, le développement d'un réseau complet et cohérent de trams rapides est difficilement compatible avec la préservation de la ville.

Malgré le coût des investissements, le développement du métro constitue donc, à moyen et à long terme, la seule solution permettant à la fois de préserver la ville, améliorer la mobilité et réduire le poids de la voiture individuelle.

Cependant, diverses mesures d'ordre général, tant techniques que politiques, pourraient déjà très facilement et rapidement améliorer la circulation en sur-

face tout en en réduisant les nuisances :

1. Il serait possible de donner à tous les carrefours une priorité absolue aux transports en commun, par l'installation de feux tricolores « intelligents ». Les technologies disponibles permettraient non seulement de faire passer un feu au vert à l'arrivée d'un tram ou d'un autobus, mais encore dans certains cas de dégager une voirie encombrée à l'approche d'un tram ou d'un autobus. L'aménagement souhaitable de la circulation chaussée de Waterloo entre la Bascule et l'avenue Churchill en offre un bon exemple : une gestion optimisée des feux tricolores au carrefour Churchill-Waterloo permettrait d'accélérer le passage des véhicules se trouvant devant un tram ou un autobus arrivant de la Bascule.
2. De nombreuses lignes d'autobus devraient être exploitées par des minibus, plus maniables et moins encombrants. La ligne 43 à Uccle, dont les véhicules sont au moins aux trois-quarts vides à toute heure tout au long du trajet, en constitue un bon exemple.
3. Les autobus (et les minibus) fonctionnant au diesel (ou à tout autre type de carburant) devraient être progressivement remplacés par des trolleybus, silencieux et non polluants. De nombreuses villes ont fait ce choix depuis plusieurs années,

notamment Rome, Lyon ou Montréal. L'utilisation de trolleybus à alimentation électrique hybride (secteur et batterie) permet de n'installer des fils électriques que sur une partie du trajet, les batteries se rechargeant à la fois sur cette portion du trajet et à des stations de recharge rapide (10 minutes) aux terminus. Les batteries déjà disponibles actuellement pour ce type de véhicules assurent jusqu'à 10 km d'autonomie.¹

4. Les pouvoirs publics devraient imposer aux diverses sociétés de transport (STIB, TEC, De Lijn) de coordonner les horaires de l'ensemble de leurs lignes au niveau de l'agglomération bruxelloise. A titre d'exemple, de la gare du Midi à l'Espinette centrale, les TEC et de Lijn font circuler quatre lignes d'autobus. Leur synchronisation permettrait d'assurer une desserte cadencée tout au long de ce trajet.
5. Il faudrait instaurer un péage pour pouvoir circuler dans le centre de Bruxelles (périmètre et modalités à définir). Il n'y a aucune raison de faire payer le droit de stationner, mais non celui de circuler, alors qu'un véhicule ne pollue pas à l'arrêt, mais bien en roulant, et encombre plus en circulant qu'en stationnant. Le montant du péage devrait être proportionnel à la fois à l'encombrement et au degré de pollution. Outre l'effet dissuasif sur l'uti-

lisation de la voiture individuelle, ce péage permettrait de dégager des ressources nouvelles pour le développement et l'amélioration des transports collectifs.

6. Etant donné la topographie de Bruxelles (succession de collines), il est douteux que le vélo traditionnel puisse jamais jouer un rôle autre que marginal dans la problématique des déplacements à Bruxelles. En revanche, l'utilisation de vélos électriques pourrait représenter une alternative intéressante, à condition de créer, sur le modèle des villes hollandaises, un vrai réseau de véritables pistes cyclables sécurisées (à l'image de ce qui a été fait au boulevard du Souverain). Les marquages au sol, tels qu'ils se multiplient à Bruxelles, constituent un leurre, permettant essentiellement aux décideurs politiques de se donner bonne conscience à peu de frais.

Certes, les actions ponctuelles menées par l'A.C.Q.U. sur le tracé de telle ou telle ligne de tram ont leur importance et doivent être poursuivies et amplifiées, avec le concours des habitants directement concernés. Mais au-delà des cas particuliers, une réflexion plus globale et plus générale s'impose au niveau de l'agglomération, en concertation avec l'ensemble des comités de quartier de la Région et une large participation citoyenne.

¹ Voir notamment : www.tbush.org.uk/home.htm; www.nanobus.org/dotnetnuke/Home/tabid/37/Default.aspx

Reçu de Olivier K. la réaction suivante :

• Métro lourd jusqu'à Albert (voire Calevoet). Vous semblez critiquer le fait que cela créera une rupture de charge avec notamment le tram 51. Ben, c'est déjà le cas aujourd'hui puisqu'il

faut changer au Midi ou à Lemonnier pour aller au centre de la ville ! Par contre avec un métro lourd et une fréquence de métros toutes les 5 à 10 minutes (enfin, c'est ce que j'espère !),

une telle rupture de charge est très acceptable. Ceci dit, l'idéal était de garder l'ancien tram 55 entre Uccle et le Nord !

• Si ce métro lourd devait se concrétiser (comme le souhaite la

STIB), il devient totalement inutile de créer une 3^{ème} ligne à la Place Vanderkindere pour le terminus du 7, celui-ci pouvant (ce serait logique) aller jusqu'à Albert ! C'est donc à Albert qu'il faut aménager le terminus du 7, et dans un premier temps fusionner les trams 3 et 7 (comme vous le suggérez dans l'un de vos articles). Et ceci que le métro reste « pré » ou qu'il devienne « lourd » !

• Et le RER ? Catastrophique, le RER entre Etterbeek et Uccle ! Je parle d'Etterbeek parce que j'y travaille ! Mais je pourrais aussi dire Bruxelles-Luxembourg ou Schuman. Par heure, des 2 trains Vilvoorde - Etterbeek - St-Job - Moensberg - Hal (ligne 26) et du train Alost - Etterbeek - St-Job - Linkebeek - Braine l'Alleud, il ne

reste... plus rien ! Déjà depuis 2 ans, l'un des trains de la ligne 26 ne passait plus par Etterbeek « à cause de la construction du RER » (qui n'a plus avancé d'un mètre à cet endroit depuis plus d'un an). Et depuis l'incendie du poste d'aiguillage d'Etterbeek en mars dernier, plus aucun train ne parvient à Etterbeek à partir d'Uccle. Ce sera ainsi « jusqu'en octobre » d'après la SNCB... Dans ma rue près de Verrewinkel, nous étions plusieurs à prendre ces trains... Il nous faut maintenant prendre 3 bus et trams en plein embouteillage avec des ruptures de charge conséquentes (le tram 7 entre Etterbeek et la Bascule, un bus TEC ou De Lijn entre la Bascule et le Fort Jaco et le bus 43 entre le Fort Jaco et Verrewinkel). Ce qui prend 1 heure, parfois

1h30, à la place de 10 à 15 minutes en train (pour fixer les idées, je fais ce trajet en 1h15 en marchant d'un bon pas)...

• Et le bus 43 ? Pourquoi ne respecte-t-il jamais son horaire ? Pourquoi y a-t-il souvent 2 (parfois 3 !) bus 43 l'un derrière l'autre, puis plus rien pendant une demi-heure ou plus ? Ce bus fait un trajet très court (Observatoire - Kauwberg ou Observatoire - Homborch)... Mais impossible de lui faire confiance ! Et c'est encore pire depuis les travaux du Moensberg : ce bus passe « parfois » par Linkebeek où nous faisons nos courses... mais ça dépend des jours et du sens (vers l'Observatoire, ce 24 août, c'était non, mais dans l'autre sens, oui...).

On regrette sa voiture !...

Reçu de Jacques Feron :

J'ai lu avec intérêt les articles de la « Lettre aux habitants » sur le tram 51 que je prends de temps à autres (le 4 m'étant plus utile puisque je travaille place de Brouckère).

Il y a évidemment de très bonnes idées mais je pense qu'un point important a été oublié : la complémentarité entre le tram 51 et le bus 43. En effet, très nombreux sont les usagers qui, comme moi, ne peuvent se contenter du 51. Les cités sociales et habitations nombreuses, existantes ou à construire sur l'ensemble Homborch/Engeland, sont essentiellement desservies par le 43.

Si je prends le 51, c'est surtout le soir entre 18h et 20h. Le 51 roule relativement bien à ces heures là. Mais j'ai souvent plus de temps à attendre ma correspondance avec le 43 qu'à faire le reste du trajet ! Fréquentant l'académie de Forest (Altitude 100), j'en ai été réduit cette année à aller jusqu'aux environs de l'Altitude 100 en voi-

ture le matin, pour rentrer le soir en 10 minutes chez moi alors qu'en 51 + 43 je mets environ une heure ! J'irais presque aussi vite à pied.

Pourtant, pas le moindre embouteillage en vue. La circulation sur la chaussée d'Alsemberg est fluide à cette heure là. La plupart des commerces d'Uccle centre sont fermés. Mais j'ai souvent 20 minutes d'attente à l'arrêt Château d'Or. 20 minutes d'attente pendant lesquelles je vois souvent passer un second voire un troisième 51 ! Arrivent alors mon 43, fréquemment immédiatement suivi par... un autre 43 !

...

La ligne du 43 a été mise en place, entre autres, pour résoudre les problèmes de régularité du 38 qui vient du centre ville. Mais en fait, j'ai bien l'impression que le 43 est encore plus irrégulier que le 38 !

...

Enfin, pendant la période des travaux au square Marlow, la STIB conseille de prendre le 51 plutôt que le 4. Fort bien, mais le 43 étant détourné par le Dieweg, il ne dessert plus, dans la direction Kauwberg, les 4 arrêts où on avait une vraie correspondance « quai à quai » avec le 51 (Globe, Ritteweger, Trois Arbres, et Calevoet). Je me demande d'ailleurs pourquoi l'aménagement de l'arrêt Engeland est tel que vers la ville le tram et le bus ont leur arrêt sur le même quai et pas dans l'autre sens ? Ce qui fait aussi perdre au bus la priorité qu'il pourrait avoir en descendant de Calevoet. Dommage.

Bref, oui le 51 pourrait mieux rouler. Mais pour bon nombre d'usagers de la STIB à Uccle, le problème du 43 devrait être résolu en priorité. Sans aucun investissement.

L'Association de Comités de Quartier Ucclóis

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

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 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.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

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.

