

Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 37 – septembre 2003

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

**Soutenez
notre
action !**

Sommaire

- Éditorial 2
- L'homme face à la nature 3
- Plateau Avijl :
 - Respect des engagements – Un cri du cœur 3
 - Garantir l'avenir 5
 - Visitez le Plateau Avijl le 21 septembre 2003 6
- 3^{ème} Journée européenne « En ville, sans ma voiture » 7
- La Plaine du Bourdon : zone verte à créer ou à protéger ? 7
- Canicule 8
- Abattages d'arbres et autres travaux, av. W. Churchill 8
- Réflexion sur les mises de voiries à sens unique 10
- Rue de la Pêcherie 12
- L'eau dans notre vie : quelques conseils et informations 13
- « L'homme qui plantait des arbres » (de Jean GIONO) 13
- Courrier des lecteurs 14
- Nous avons lu pour vous 15

Éditorial

Sous le titre « Progrès, civilisation et citoyenneté responsable », notre précédent éditorial nous a valu de nombreuses réactions encourageantes d'hommes politiques et d'habitants d'Uccle. Qu'ils en soient sincèrement remerciés. Puisse, de ces nouveaux dialogues engendrés, surgir une nouvelle culture conforme aux exigences éthiques de notre « Charte-programme » !

Le récent décès d'Ilya PRIGOGINE, « Citoyen d'Honneur » d'Uccle, nous incite à rappeler à nos lecteurs que ce brillant homme de sciences, Prix Nobel de chimie 1977 (*) avait accepté avec enthousiasme notre invitation à donner une conférence intitulée « **La redécouverte du temps - L'homme face à la nature** ». C'était le mardi 13 novembre 1984, au Centre culturel d'Uccle, à l'occasion

du 10^{ème} anniversaire de notre association.

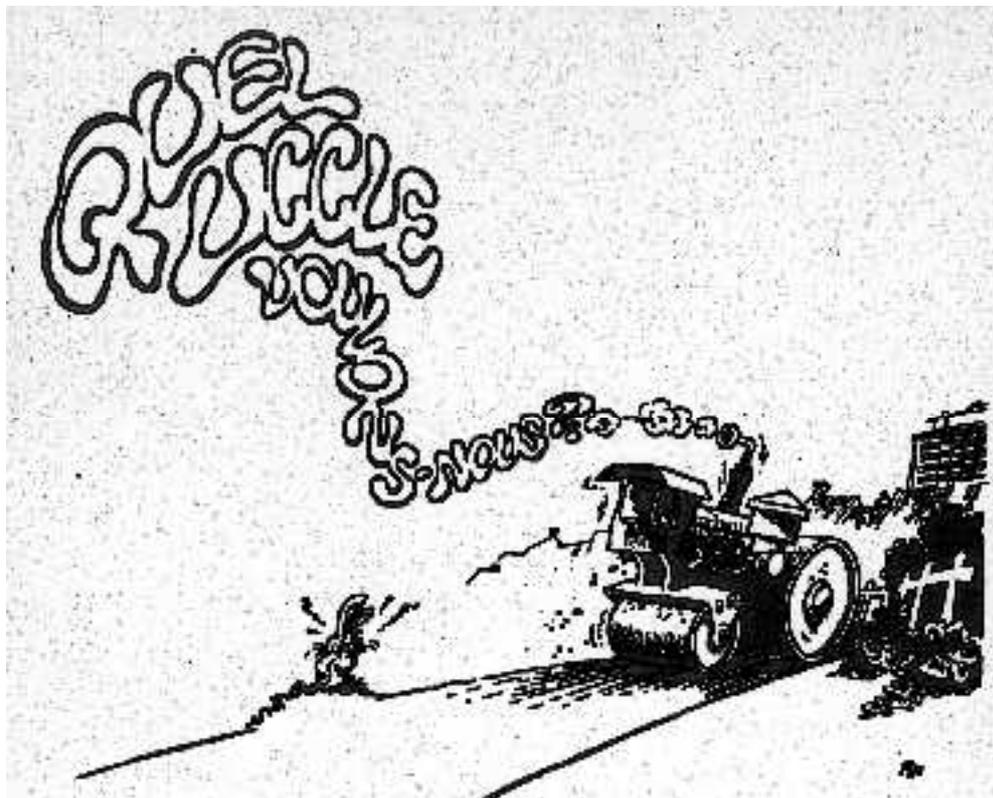
Comme nous avons décidé, pour annoncer l'événement, de réaliser une plaquette d'information qui devait être largement distribuée, Ilya PRIGOGINE avait bien voulu rédiger un résumé de sa conférence. Étant donnés les thèmes de réflexion et d'action de l'ACQU, nous reproduisons ci-après in extenso ce résumé, en hommage au savant et humaniste que fut son auteur, et en souvenir de cette soirée.

À l'heure de l'égoïsme et de l'incivisme toujours croissants, du triomphe auto-suicidaire de la voiture (toujours plus envahissante !), des violences de toutes sortes mettant en péril la société même, à l'heure aussi des terribles incendies de forêt, des vagues de sécheresse, des graves pollutions de tous ordres et de l'élévation ther-

mométrique de notre atmosphère due aux gaz à effet de serre, toute personne avertie reconnaîtra que le message du disparu sur la remise en cause de la société prométhéenne et la nécessaire alliance de l'homme avec la nature prend d'autant plus d'acuité et de relief. Mais nous savons aussi que cette nécessité civilisationnelle exige prioritairement un nouveau type d'alliance entre les hommes. Nous reviendrons sur ce thème dans l'article consacré au Plateau Avijl.

Merci Monsieur PRIGOGINE pour l'immensité de vos recherches et la pertinence de vos réflexions. Nous nous souviendrons de vos qualités humaines, dont votre modestie, qui étaient exceptionnelles.

Bernard JOURET
Président



(*) Ce prix lui fut attribué pour ses contributions capitales à la thermodynamique de non-équilibre, et en particulier à la théorie des structures dissipatives.

L'homme face à la nature

Résumé,
rédigé par Ilya PRIGOGINE :

Les métamorphoses de la science concourent à rétablir la communication entre ce qu'on a appelé les « deux cultures » scientifique et humaniste, à un moment où la science et l'avenir des hommes se trouvent étroitement liés. Aujourd'hui, la science nous apporte des confins de l'Univers un message qui semble pouvoir s'intégrer dans un champ culturel plus vaste, un message plus respectueux d'autres interrogations et d'autres traditions. Le savoir scientifique se découvre aujourd'hui « écoute poétique » de la nature, processus naturel dans un monde ouvert.

La science classique voyait le monde comme une sorte de grande machine dans laquelle tout était prévisible, où passé et futur ne se distinguaient pas. Dans un tel système, l'homme, sa culture et son art trouvaient difficilement leur place. Au contraire, dans un monde où nous découvrons de plus en plus le temps, l'irréversibilité, le

devenir, la réalité de l'histoire, s'établissent des passerelles entre ce qu'on appelait les deux cultures, d'où un nouveau type de dialogue de l'homme avec la nature, et une remise en cause de la société prométhéenne. On ne peut plus en effet concevoir notre avenir sans revoir nos conceptions sur la nature, nos rapports matériels avec elle, sans nous interroger fondamentalement sur les impacts en tous genres que nous produisons, sur les multiples techniques que nous mettons en œuvre (nature automate).

Le temps aujourd'hui retrouvé, c'est aussi et ainsi le temps de l'alliance de l'homme avec la nature.

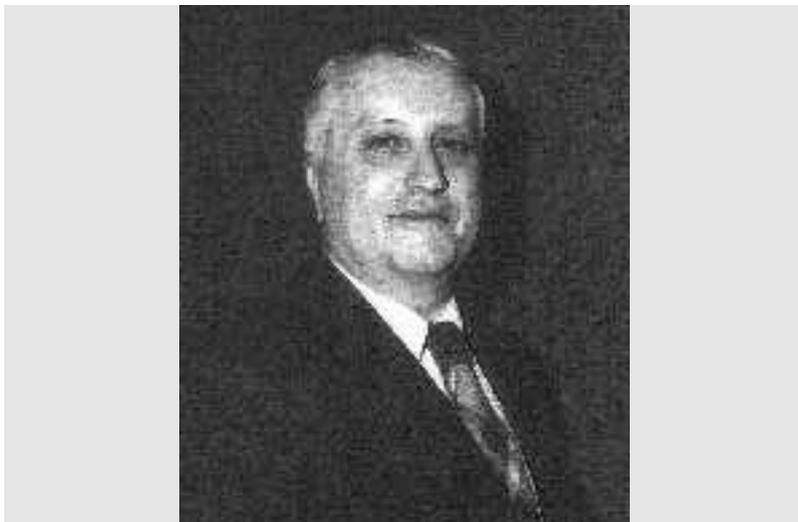
Si la science elle-même invite aujourd'hui le scientifique à l'intelligence et à l'ouverture, si les alibis théoriques au dogmatisme et au mépris ont disparu, il reste la tâche concrète, politique et sociale, de créer les circuits d'une culture.

Plateau Avijl : Respect des engagements – Un cri du cœur

Alain MEGOEUL, administrateur de l'ACQU, a rappelé dans la précédente « Lettre aux habitants » (n° 36, en page 5) quelques faits relatifs au Plateau Avijl, dont l'engagement de notre association :

« L'ACQU, dans ses engagements, par exemple contre le périphérique sud, pour le sauvetage du Kinsendael et du Kauwberg, pour une politique efficace de transports en commun, etc., a toujours basé ses réflexions et analyses sur un projet de ville résidentielle et à visage humain intégrant les besoins sociaux. Le vieillissement de la population bruxelloise, la spéculation foncière et immobilière qui fait la part belle aux nouveaux habitants à gros revenus, hypothèquent la qualité du projet de vie sociale et culturelle que nous souhaitons. La bataille du Plateau Avijl est pour nous un des grands défis communaux. Au nom de la démocratie, de l'équité et de la solidarité, Avijl, avec tout l'enjeu qu'il représente, sera un test crucial pour les habitants. »

Je précise que la position exprimée par Alain MEGOEUL ne reflétait pas son seul point de vue personnel, mais bien celui du Conseil d'administration de l'ACQU. Je tiens aujourd'hui à rappeler solennellement que l'ACQU a toujours fortement appuyé le combat des Saint-Jobbois. Souvenons-nous, en cette période trouble où s'expriment des égoïsmes teintés d'une conception écologique mal comprise, des phases du processus social et culturel



ayant animé la vie ucloise depuis 30 ans. Il y eut la création du Comité de Saint-Job en 1972, après celui des Marolles, qui témoignait d'une maturité sociale remarquable et avant-gardiste. Il y eut, grâce à l'attitude altruiste de quelques personnes, la création d'une communauté de handicapés à Saint-Job avec l'aide de la Commune, lesquels, intégrés à la population, dialoguent avec les habitants de la Montagne dont certains sont vraiment, depuis la première heure, des parrains de la Cause. Il y eut l'imposant mouvement de solidarité apparu il y a plus de 20 ans pour éviter l'expulsion de vieilles personnes locataires de leur logement, face à l'arrivée de nouveaux propriétaires.

Il y eut la confection du PPAS (Plan Particulier d'Affectation du Sol) du Plateau Avijl, commencée en 1980 grâce à une subsidiation décidée par le Pouvoir communal, et dont les plans parurent au Moniteur en 1985. Trois cents logements y étaient prévus, dont la moitié réservée au logement social ! On se souviendra des travaux remarquables des trois architectes, des centaines d'heures de discussions dans les foyers, salles diverses et bistrot jusqu'aux petites heures, les milliers de tracts pour informer tout le monde sur l'évolution du travail, les résultats des concertations tous azimuts avec les autorités communales et notamment avec le responsable de l'urbanisme de l'époque.

Il y eut aussi cette immense mobilisation contre le projet de périphérique sud, où les Saint-Jobbois ont joué un grand rôle d'appui proportionnel à l'intensité de leurs convictions pour un autre modèle de ville (et de

déplacement dans celle-ci).

Il y eut encore leur mobilisation pour la défense des potagers et le sauvetage du Kauwberg (l'association « SOS Kauwberg » a d'ailleurs également des racines dans la Montagne).

Ce furent des moments intenses de vraie vie humaine.

L'ACQU a toujours exprimé sa solidarité avec le combat des Saint-Jobbois, dont le véritable moteur était l'esprit de résistance, basé sur le rêve et l'utopie face à des marchands de toutes sortes ! Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si tant d'artistes de talent vivent dans la Montagne et ses versants, et si la Foire annuelle aux bestiaux y reste un événement populaire.

L'ACQU s'est toujours mobilisée pour promouvoir ces valeurs humanistes. Sa Charte-programme, intitulée « Principes généraux pour un environnement de qualité », a été revue et mise à jour récemment avec le concours de tous. Elle fut approuvée à l'unanimité par ses membres effectifs, comités de quartier uclois, lors de l'assemblée générale du 20 mars 2002.

Rappelons-en quelques extraits :

« Les comités de quartier œuvrent dans la même direction que les autorités communales dès lors que c'est le bien commun qui est recherché ; et ce, dans un esprit d'équité et en s'efforçant d'éviter que, sauf cas de force majeure, soient prises des décisions qui auraient pour conséquence de reporter chez le voisin ce qu'on ne veut pas chez soi. Les comités de quartier ne doivent donc pas être considérés comme des groupements de citoyens systématiquement contre ce qui se fait. »

« De fait, les idées que nous défendons, depuis 1978 – et même avant – sont largement reçues et, pour certaines, plus ou moins intégrées dans les doctrines des différents partis. Tant mieux ! Mais nous nous heurtons souvent à des difficultés pour développer un débat d'idées qui soit libre des contraintes et compromis électoraux liés au court terme. Cette réalité hypothèque la recherche de perspectives d'avenir. Nous n'en continuons pas moins à tenter d'éveiller encore et toujours les consciences citoyennes, contre la dangereuse apathie, fossoyeuse de la démocratie... »

« Les nombreuses luttes que nous avons menées à Bruxelles et, en particulier, à Uccle (urbanisme, transports en commun, circulation routière, St-Job, Kinsendael, Kauwberg, hiérarchisation des voiries en zones d'habitat, etc.) nous ont permis d'accumuler une riche expérience sur le fonctionnement des différents rouages de notre société. Notre vœu est que la politique redevienne l'art du possible et permette à la cité une qualité de vie correcte. »

Je rappelle que le paragraphe 2 de la Charte, relatif à l'urbanisme, à l'aménagement du territoire et à l'habitat, revendique explicitement :

- un habitat assez diversifié pour permettre à tous, notamment les jeunes, de se loger correctement et à des prix abordables ;
- la préservation du caractère résidentiel – et éventuellement spécifique – des quartiers d'habitation ;
- chaque fois que possible, la rénovation des immeubles existants, la réhabilitation des quartiers anciens pour y maintenir de l'habitat, et la réoccu-

- pation des logements désaf -
fectés ;
- la création de logements tant moyens que sociaux sur les terrains disponibles dont la Commune est propriétaire ;
 - la lutte contre le pourrisse -
ment spéculatif immobilier ;
 - la taxation effective des loge -
ments abandonnés, une fois leur inventaire établi par la Commune ;
 - le refus de la transformation clandestine de logements en bureaux ;
 - l'opposition à l'implantation de nouvelles grandes surfaces commerciales ;
 - le refus d'industries pol -
luantes et/ou bruyantes près des habitations.

Je terminerai la référence à la Charte par la citation d'une partie du paragraphe 7 consacré à la nécessité d'éduquer les jeunes et d'informer le public :

*« La détérioration croissante de notre environnement est le fruit d'une méconnaissance des effets pervers qu'entraîne la libéralisation des marchés. Cette « mondialisation » économique, quasi exclusivement conçue jus -
qu'à présent pour ses seuls inté -
rêts financiers, est donc lacunai -
re. S'il n'en est pas pris conscien -
ce et si ne sont pas davantage pris en compte le social (avec, entre autres, les problèmes de logement, vu leur coût devenu prohibitif), la santé publique, le climat, et aussi une indispen -
sable démarche d'éducation à la solidarité envers les exclus du « système » partout dans le monde, alors la précarité de vie s'aggravera, notre air deviendra irrespirable, notre eau imbu -
vable et notre terre peu à peu invivable. »*

Ces quelques citations sont révélatrices de la philosophie de l'ACQU, de la qualité profondé-

ment humaniste de sa Charte -
programme au service du bien des Hommes et de l'intérêt général.

« L'esprit a beau faire plus de chemin que le cœur, il ne va pas aussi loin », dit le proverbe chinois.

Dans notre monde en voie de déshumanisation accélérée, à l'heure des inégalités sociales croissantes notamment dans le domaine du logement (le logement social à Uccle ne représente que quelques % du logement total), mais à l'heure aussi où de plus en plus de citoyens courageux tissent la toile de la « nouvelle culture » dont parlent Y. PRIGOGINE et H. REEVES, il est vital de construire un autre monde, plus humain.

N'oublions surtout pas, sinon la finalité de la nouvelle culture responsabilisant l'homme face à la nature sera sans issue, que cette nécessité exige d'abord une « nouvelle alliance » entre les Hommes, c'est-à-dire entre les riches et les pauvres, les jeunes et les vieux, les gens malades et ceux qui jouissent d'une bonne santé, entre ceux qui savent et les ignorants et inconscients. Cet objectif civilisateur exige une éthique de tolérance et de respect de l'autre.

Le message de l'ACQU est clair depuis longtemps. C'est vrai qu'il n'y a pas pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Mais l'ACQU continuera avec son capital moral intact à promouvoir de « nouvelles alliances » de solidarité, de fraternité et de justice.

Et, contrairement à ce que disent les ricaneurs, elle maintiendra son soutien aux remarquables artisans de la

Montagne et du Moulin. Ce sont eux qui, par la qualité de leur engagement social et moral passé, présent et à venir, honorent l'Homme.

Bernard JOURET
Président

Plateau Avijl : garantir l'avenir *

Le plateau Avijl est un espace vert de 8,5 hectares, propriété de la Commune d'Uccle, dont la majeure partie est classée en zone d'habitation (terrains à bâtir). Un plan d'urbanisation, prévoyant la construction d'environ 200 logements, dont la moitié à caractère social, a été récemment adopté par les autorités communales. Tel qu'il se présente actuellement, le plateau Avijl constitue essentiellement un site champêtre à caractère rural, combinant jardins potagers et espaces verts à caractère sauvage abritant une faune et une flore d'une grande diversité – y compris de nombreux oiseaux migrateurs –, bref un écosystème unique à Bruxelles. La question se pose donc de savoir comment préserver ce patrimoine.

La notion même de patrimoine à préserver est relativement récente et a considérablement évolué au fil des siècles. Pendant longtemps, nul ne s'est soucié de protéger le patrimoine architectural dès lors qu'il n'avait plus de fonction utilitaire ou religieuse. Ainsi ont disparu des pans entiers de l'histoire de l'humanité. Ensuite est venue l'époque de la sauvegarde des œuvres monumentales... à condition qu'elles n'entravent

(*) La « Lettre aux habitants » donne la parole à un habitant de l'avenue Andrimont, à sa demande. Il s'agit donc ici d'un point de vue personnel.

pas le développement économique et le progrès social : ainsi, à Bruxelles, les vieux quartiers ont-ils été rasés au bénéfice de la jonction ferroviaire ; les boulevards de la *petite ceinture*, aux contre-allées arborées, saccagés pour créer une autoroute urbaine en vue de l'exposition universelle de 1958 ; les maisons *Art Nouveau* détruites dans la quasi-indifférence générale. Et n'oublions pas qu'Uccle a bien failli être traversée de part en part par le ring autoroutier... Paris même n'a été épargné que par la mort du président Pompidou, qui affirmait que la ville devait s'adapter à l'automobile, et non l'inverse. La nécessité de préserver aussi le patrimoine écologique est une notion plus récente encore. Pendant près de 50 ans, les pays d'Europe de l'Est ont mené une politique active de protection des richesses artistiques et du patrimoine architectural. Mais leur politique industrielle a conduit à un désastre écologique probablement irrémédiable. L'humanité prend conscience, seulement maintenant, de ce que la déforestation massive constitue pour toutes les espèces vivantes une menace mortelle. La définition des priorités à respecter dans l'aménagement de la ville constitue donc une notion en perpétuelle évolution. De même que nul ne songe à remplacer la Grand-Place par un centre commercial, il apparaît clairement aujourd'hui que tout aménagement urbain, y compris la construction de logements, doit être subordonné à la préservation des espaces verts et des parcelles rurales qui y subsistent encore. Car une politique écologique globale ne passe pas seulement par des actions spectaculaires de défense de la forêt

amazonienne ou contre le forage de puits pétroliers en Alaska, mais aussi par des efforts quotidiens dans notre environnement immédiat. C'est ce qu'ont très bien compris les autorités de Sao Paulo, qui viennent de renoncer à la construction d'un auditorium de musique pourtant programmé de longue date et conçu par le célèbre architecte Oscar Niemeyer, afin de préserver l'espace vert où il avait été prévu de l'ériger.

Le fait que le plateau Avijl fasse partie intégrante du patrimoine communal, ce qui devrait le mettre à l'abri de toute spéculation immobilière, constitue une chance unique. Il importe donc avant tout de déterminer avec précision les parties de ce site qu'il importe de préserver, en s'appuyant sur l'expertise de spécialistes reconnus en matière d'environnement ; ce n'est que dans une seconde étape qu'il sera possible d'évaluer les possibilités de constructions immobilières dans le respect du site.

Ce sera aussi l'occasion de développer à Uccle une politique active de rachat et de rénovation de maisons abandonnées, permettant d'intégrer des logements à caractère social au tissu urbain existant et d'éviter le développement de chancres urbains. À brève échéance, cette politique aura évidemment un coût ; mais l'on sait bien qu'une approche écologique, qui représente un investissement sur le long et non sur le court terme, est en fin de compte moins chère. C'est en multipliant les actions locales de préservation de l'environnement au niveau de notre ville que nous préserverons la qualité de vie de nos enfants.

Georges COPINSCHI

Venez visiter ou découvrir le Plateau Avijl

À l'ordre du jour des préoccupations de nos édiles communaux : l'avenir du plateau Avijl. Un bureau d'études sera chargé dans les prochains mois d'en modifier le PPAS. Sujet qui suscite dans le quartier de Saint-Job, débats, passions et interrogations.

Des riverains amoureux du plateau Avijl se sont rassemblés au sein d'une association « *Protection et Avenir d'Avijl* » pour réfléchir à sa destination. Ils organisent une visite de ce site remarquable pour en faire découvrir toutes ses facettes aux Ucclois, mais aussi à tous les Bruxellois.

**Dimanche
21 septembre
à 12 h**

(Journée sans voiture)

Rendez-vous

sur le terrain de basket
à proximité du n° 139 de la
Montagne de Saint-Job

Pour donner aux habitants
une occasion
de se rencontrer, un verre de
l'amitié clôturera la visite.

Informations :
François LEURQUIN,
tél : 02.374.52.69

Attention ! Le dimanche 21 septembre prochain : 3ème Journée européenne « En ville, sans ma voiture » !

Chacun le voit : Les voitures* sont trop envahissantes. Or, une préoccupation démocratique largement majoritaire existe pour desserrer l'emprise étouffante qu'elles imposent sur les villes. Le changement climatique et les engagements, qu'ont pris nos pays lors de la signature du « Protocole de Kyoto » en vue de réduire les gaz à effet de serre, constituent un impératif moral pour tous.

Une bonne part de ces gaz provient, on le sait, du trafic motorisé, qui rend peu à peu les villes ingérables. Il y a donc des efforts individuels à faire pour changer nos comportements en la matière. Pour nous y aider, nous familiariser progressivement à un usage bien plus modéré et raisonnable de la

voiture, la Commission européenne a créé, voici quelques années déjà, la Journée européenne « En ville sans ma voiture ». De très nombreuses villes y participent, leurs exécutifs ayant adopté l'idée avec sagesse, sinon toujours avec enthousiasme. C'est le cas de nos villes et communes belges depuis deux ans.

Alors, jouons le jeu et posons en même temps un acte civique ! Acceptons dans la bonne humeur de participer à cette **journée de sensibilisation** au problème ! Si nous sommes automobiliste inconditionnel (et peut-être, obligé), reconnaissons qu'elle a tout de même bien des aspects positifs... et ludiques : beaucoup adorent ; les piétons, les cyclistes (qui

veilleront cette fois, on l'espère, à respecter le Code de la route !) et les patineurs affluent un peu partout et, notamment, dans le centre-ville ; les cafés et restaurants ouverts y regorgent d'un monde joyeux et jeune. C'est un signe qui ne trompe pas et devrait encourager nos responsables politiques à prendre des mesures fermes, désormais souhaitées par de très nombreux citoyens, en vue de réduire de façon sensible le volume et la vitesse du trafic routier global.

*Le Conseil d'administration
de l'ACQU*

* En incluant, bien sûr, sous ce terme générique, les camionnettes, camions et autres poids lourds.

La Plaine du Bourdon : zone verte à créer ou à protéger ?



Le samedi 14 juin 2003 après-midi, la plaine du Bourdon à Uccle, célèbre pour son cirque, offrait un spectacle inhabituel : une cinquantaine de personnes s'y affairaient avec bûches et maillets. Dispersés par petits groupes sur la plaine verdoyante, certains plantaient des panneaux indiquant dans un sens « Zone verte à protéger » et dans l'autre « Zone verte à créer » ; d'autres plantaient des branches de saule ; d'autres enfin offraient boissons (dont le savoureux lambic), tartines au fromage blanc et tarte à la groseille. Le Comité « Plaine du Bourdon » organisait ainsi une petite manifestation ludico-revendicative destinée à faire prendre conscience aux autorités que la bande de 40 mètres de large, longeant la chaussée de St-Job et reprise en « zone de maillage vert » au PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol), devait être respectée !

Les associations de défense de la nature, « Bruxelles Nature » et l'« Entente nationale pour la Protection de la Nature », ainsi que les défenseurs du Kauwberg étaient venus en renfort. En effet, la plaine du Bourdon constitue une pièce essentielle du maillage vert, reliant le Keyenbempt et le Kinsendael ; elle est aussi une pièce virtuelle du maillage bleu avec le Geleytsbeek qui passe (provisoirement) en dessous.

Notre comité existe depuis novembre 2002, suscitant d'emblée un vaste mouvement de sympathie. Deux toutes-boîtes « L'Envol du Bourdon » ont déjà été distribués par nos soins dans le quartier. Nous sommes une petite dizaine de membres actifs enthousiastes.

Dans son édition de juillet 2003, le mensuel « BRAVO Uccle » s'est fait l'écho de cette manifestation ; mais il faut bien avouer que, depuis, les autori-

tés compétentes n'ont pas bougé en notre faveur.

Durant ce mois d'août, la plaine du Bourdon a été fauchée et presque tous nos panneaux ont disparu. De plus, le « Cirque Pauwels », présent depuis près d'un an, a étendu son emprise sur la plaine en y ajoutant la présence d'animaux de cirque, parqués dans leur cage. Cela ne favorisera en rien le « maillage vert » entre les sites du Kinsendael et du Keyenbempt. Cette large bande de 40 mètres, qui servait de parking ou de dépôt de fumier au cirque, pourrait devenir quelque chose d'intéressant : promenade, prairie, passage pour les renards, petit cours d'eau remis à ciel ouvert, étang servant de bassin d'orage... Les habitants font plus qu'en rêver.

*Le Comité « Plaine du
Bourdon » août 2003
Contact : 02.376.61.71*

Canicule

Extraits de l'entretien de Jean-Pascal van YPERSELE, professeur de climatologie et de sciences de l'environnement à l'UCL, avec Ricardo GUTIERREZ, dans « Le Soir » du lundi 7 août 2003

(...)

Ricardo GUTIERREZ : La canicule actuelle est-elle le symptôme du réchauffement climatique ?

Jean-Pascal van YPERSELE : Nous allons vers un climat plus chaud. Avec deux tendances : d'une part, des vagues de chaleur à répétition, marquées par des pics de pollution, à l'ozone, et, d'autre part, des pluies violentes, causées par l'évaporation accrue. C'est un type de climat que la Terre n'a plus connu depuis plus de deux millions

d'années. La probabilité, en Belgique, de connaître des étés comme celui-ci va progressivement augmenter. Avant, on dénombrait à peine deux ou trois étés de ce genre par siècle. Il ne faudrait pas s'étonner de voir leur récurrence passer à un été sur trois, ou même un sur deux.

(...)

Le nouveau gouvernement n'a pris aucune mesure spécifique contre la pollution à l'ozone...

S'attaquer à l'ozone, en Belgique, revient, dans une large mesure, à s'attaquer au trafic routier. Ce ne sont pas des mesures techniquement ou scientifiquement difficiles. Mais elles ne sont pas simples à assumer politiquement...

(...)

Vous en appelez à une modification profonde de nos habitudes de mobilité ?

Est-il indispensable d'emprunter sa voiture pour le moindre trajet ? L'avion pour le moindre voyage ? Doit-on encore laisser rouler autant de camions sur nos routes ? Continuer à développer le réseau autoroutier tout en réduisant l'étendue du réseau ferroviaire ? L'évolution climatique n'est pas une fatalité, mais je reste inquiet. Faute de modifier fondamentalement notre manière de consommer, de produire et de nous déplacer, c'est le crash climatique assuré pour nos enfants et petits-enfants. Réduire nos émissions de CO₂ de quelques pour cent ne suffira pas.

Abattage d'arbres et autres travaux avenue E. Churchill

L'administration régionale nous communique qu'un certain nombre de travaux, qui feront l'objet d'enquêtes publiques, vont être réalisés dans les prochains mois. En voici la teneur :

ABATTAGE DES ARBRES ET REPLANTATION DE JEUNES MARRONNIERS

Les branches et les troncs de certains marronniers centenaires commencent à pourrir. Vu le danger, l'administration estime qu'il faut abattre tous les vieux arbres de l'avenue dans les 3 ans maximum.

La Région propose d'abattre un **premier secteur** (entre le RP et l'av Brugmann) dès l'hiver prochain. Les marronniers abattus seraient replantés avec un espacement de 12 mètres au lieu de 8 actuellement, sauf la vingtaine déjà remplacés

(depuis ± 10 ans) et qui resteront à 8 mètres les uns des autres. Dans ce premier tronçon, les 130 vieux arbres feraient donc place à environ 85 nouveaux. Le nouvel espacement proposé tient compte du fait que la couronne d'un marronnier adulte peut atteindre 6 mètres de rayon.

Un **second secteur**, entre le RP et la rue E.Cavell, serait abattu lors de l'hiver 2004-2005.

Pour ces deux premiers secteurs, afin d'y éviter le dénudement de l'avenue, causé par des abattements complets, le CQLM (Comité de Quartier Longchamp-Messidor) a proposé à l'administration de la Région de modifier ce plan en abattant, par an et par secteur, une rangée d'arbres à la fois et en la replantant aussitôt. De cette manière, la population pourra constater le remplace-

ment effectif des vieux arbres dans l'année et ne réagira sans doute plus lors de l'abattage de l'autre rangée d'arbres du secteur traité.

Quant au **troisième et dernier secteur** (entre Cavell et Waterloo), c'est celui qui pose le moins de problème : un tiers des arbres y ont déjà été remplacés suite à des fuites de gaz fin des années 80. Les abattements nécessaires s'y feraient la 3ème année.

Ces abattements par secteur nécessiteront donc trois enquêtes publiques différentes. Signalons toutefois que l'administration régionale abattra dès cet automne quelques arbres pourris, donc dangereux (un simple arrêté de police suffira en l'occurrence). Leur replantation aura lieu lors du traitement systématique des secteurs.

REPLACEMENT DES LUMINAIRES ET DE LEURS CÂBLES D'ALIMENTATION

L'administration régionale profitera de ces travaux pour effectuer ce remplacement. Deux choses à dire :

- nous bénéficierons de nouvelles lampes moins énergivores et émettant en blanc, ce qui restitue mieux la couleur ;
- les poteaux seront soit, de type ancien (plus luxueux, en J renversé et peints en vert), soit, de type moderne (genre poteau de caténaire).

L'administration acceptera peut-être d'emblée de nous fournir les poteaux les plus luxueux. En revanche, si elle prévoit des poteaux simples, il faudra réagir.

SUPPRESSION DES 4 BANDES DE CIRCULATION AUTOMOBILE AU MILIEU DU ROND-POINT CHURCHILL

Bien que cette suppression soit effective depuis l'hiver 2002-2003 à titre d'essai, une enquête publique doit encore être réalisée afin de rendre cet aménagement définitif. Les avis semblent unanimement favorables :

- les automobilistes y trouvent leur compte en dehors des heures de pointe, vu la suppression des feux de signalisation ;
- les riverains aussi, car le trafic est ralenti par ces aménagements.

Reste un point litigieux : la police a placé des blocs de béton blancs et jaunes aux deux abords du RP dans l'avenue Churchill, créant ainsi - pour raison de sécurité routière - un goulet d'étranglement rétrécissant à ces endroits l'avenue à une seule bande. D'un côté, le CQLM est plutôt favorable à ces goulets qui permettent de limiter le débit de voitures pouvant passer dans l'avenue : sur une

bande, 1000 véhicules peuvent passer par heure ; sur deux bandes, 2000. En revanche, les automobilistes sont plutôt mécontents de ces "entonnoirs" et souhaiteraient leur suppression.

Ici encore, les réactions des habitants seront primordiales et permettront au pouvoir politique de trancher, l'argument "sécurité routière" ayant plus de poids que les autres.

TERMINUS DE LA NOUVELLE LIGNE DE TRAMWAY N° 3 AU RP CHURCHILL

Outre les trois enquêtes publiques prévues (arbres, luminaires, modification du RP), la STIB proposera peut-être d'aménager un nouveau terminus pour sa future navette, dénommée "Ligne 3". Elle essaye en effet de résoudre le problème de saturation du tunnel de préméto NORD - MIDI. Ce coûteux tunnel fut construit pour soustraire les tramways aux embouteillages de surface. Or la saturation menace cet endroit car cinq lignes de trams y passent. Aux heures de pointe, on y compte 33 passages par heure et par sens, que la STIB souhaite réduire à 20 grâce à l'achat de tramways de plus grande capacité (de 40 à 42 m de long).

Toutes les lignes desservant le tunnel NORD-MIDI seraient donc remplacées par une ligne unique, la "L3", fonctionnant sous forme de navette entre le NORD et le RP CHURCHILL, desservie par une vingtaine de motrices modernes. Sur cette ligne, il y aurait un passage du tram :

- toutes les 3 minutes aux heures de pointe ;
- toutes les 5 minutes entre 9H et 15H en semaine ;
- toutes les 10 minutes en soirée et le dimanche.

Hélas, à l'arrivée de cette "L3" au RP Churchill (quasi "au

milieu de nulle part" !), il faudrait organiser une correspondance avec les lignes actuelles, qui seraient tronquées elles aussi. On nous promet la suppression totale de la ligne 90 et l'organisation d'un terminus pour la ligne 23 au RP. L'arrêt à l'Est du RP (côté Bois) disparaîtrait et celui à l'Ouest (côté avenue Brugmann) servirait, entre les arbres, de terminus au 23, et, hors des arbres, de terminus à la "L3" (la voirie y serait réduite à 2x1 bandes).

La liaison directe "place Meiser-Midi" disparaîtrait, obligeant les voyageurs à changer de tram au RP Churchill !

Ce plan de restructuration doit être avalisé par les 19 Communes. Si tel est le cas, une enquête publique serait alors lancée pour l'établissement d'une troisième et quatrième voie à hauteur de l'arrêt sis à l'Ouest du RP Churchill (côté av. Brugmann).

CONCLUSION

Pour les quatre sujets ci-dessus, vous pouvez réagir (de préférence par écrit) auprès du CQLM (c/o Benoît MALDAGUE, 222 av. Churchill) dès avant les enquêtes publiques. Au plus vos réactions seront nombreuses, au mieux nous pourrions relayer votre avis auprès de l'administration.

Si vous préférez réagir directement auprès de la Commune, attendez que les enquêtes publiques démarrent : il se pourrait que les projets présentés dans le présent article (projets non définitifs) soient encore modifiés d'ici là.

N'hésitez pas à parler à vos voisins de l'abattage prochain des arbres : il vaudrait mieux que tous les riverains soient au courant afin de pouvoir réagir à temps. Le jour où les bûcherons seront là, ce sera trop tard !

Benoît MALDAGUE
Administrateur

Réflexion sur les mises de voiries à sens unique

De la nécessité de penser « LONG TERME »

À ce jour, sur les 250 voiries uccloises, 165 environ ont été mises à sens unique. Cette mesure est en général motivée par le fait de voies carrossables trop étroites que pour pouvoir, outre un trafic routier dans les deux sens, y garer les voitures sur un, ou mieux, sur deux de leurs côtés. On peut le comprendre vu le grand nombre de voitures existant à Uccle et ne disposant pas de garage en dehors de la voirie. Le même problème se pose dans les autres communes, toutes comportant par ailleurs bon nombre d'habitations dépourvues de tout garage.

Mais ces sens uniques ont des effets pervers pour la ville. Citons, entre autres :

- Le **trafic motorisé** y étant devenu plus « fluide » (*), donc **plus rapide**, les accidents avec piétons et/ou cyclistes tendent à s'y multiplier en nombre et en gravité ; tandis que les **déplacements à vélo**, jugés d'autant plus dangereux, s'en trouvent **découragés**.
- La mise à sens unique doublant quasiment la capacité de « stockage » des voitures dans toute voirie où elle est décidée, **un plus grand nombre d'automobilistes seront attirés** dans le quartier ou centre commercial correspondant, ce qui **contribuera à augmenter le nombre global de véhicules encombrant la ville**. Et n'oublions pas que, de facto, toute facilité de stationnement – et de circulation – automobile donnée encourage les familles à l'achat, pas toujours raisonnable, d'une voiture (le cas échéant même,

seconde, troisième, ou plus...), à laquelle les utilisateurs respectifs auront tendance à recourir volontiers par « facilité », même **pour effectuer des trajets très courts**. Il n'est donc pas hasardeux d'affirmer que mettre une voirie à sens unique contribue nécessairement à accroître dans la ville le bruit et les pollutions atmosphériques de divers ordres, dont les fameux « gaz à effet de serre » si redoutables pour le climat et que la Belgique s'est engagée à réduire de 10 % d'ici 2010 en vertu du « Protocole de Kyoto » (bien qu'ils ne fassent qu'augmenter depuis sa signature !).

- Ces trop nombreuses mises à sens unique, peu soucieuses des cyclistes, obligent ces derniers à de fastidieux détours. Il est vrai que, **dès juillet 2004**, à part une quinzaine d'entre eux, **ces sens uniques auront** par arrêté royal **le statut de « SUL »** (ou « Sens Uniques Limités ») que les cyclistes pourront prendre en sens contraire (ce qui est, depuis des années, une des revendications prioritaires de leurs associations de défense). Ces « SUL », qui existent depuis longtemps en Région flamande et fournissent une grande sécurité aux cyclistes, ont été initiés, il y a déjà 3 à 5 ans, par plusieurs Communes de notre Région.
- Enfin, les mises de voirie à sens unique **y facilitent le stationnement en double file** de voitures et véhicules commerciaux : une véritable **plaie urbaine !** Dans certains cas, il paraît clair que la mise à sens unique a même été décidée pour en faciliter la pratique ! La (large) rue commerçante du Page, reliant la

chaussée de Waterloo à la place du Châtelain, à Ixelles, en offre le plus chaotique des exemples...

Une forme de mise à sens unique, celle « **à sens uniques opposés** » (et ce, dans une même rue), peut toutefois être aussi pour les Communes un moyen efficace de lutter contre le trafic de transit dans les voiries dites « de quartier » au PRAS (Plan Régional d'Aménagement du Sol). À Uccle, cela a été expérimenté avec succès avenue de Sumatra, jadis victime d'un tel trafic nullement adapté à sa taille. D'aucuns prétendront aussitôt qu'une telle mesure ne peut que reporter le trafic motorisé sur d'autres voiries. Est-ce si certain ?

En effet, en février 1998, le New Scientist de Londres publia un rapport rédigé pour le compte des Transports londoniens et du Ministère britannique de l'Environnement, des Transports et des Régions. Ledit rapport se basa sur une étude faite sur 80 cas de fermeture de route dans le monde, ou du moins de réduction substantielle de leur circulation. Les chercheurs de l'University College of London ont découvert ainsi qu'en moyenne, 20 % du trafic qui emprunte une route (voire 60 % dans certains cas) semblent « s'évaporer » après sa fermeture. Les exemples étudiés étaient pour la plupart en zones urbaines. « De tels résultats offrent d'intéressantes perspectives de réduction de la circulation », a conclu le commanditaire de l'étude. Celle-ci semble d'ailleurs confirmer les conclusions d'une autre étude réalisée en 1994 par une autre institution britannique et selon

(*) Nos responsables communaux – et notamment la Police – devraient enfin comprendre qu'améliorer la « **fluidité** » du trafic en un lieu n'y apporte qu'une amélioration toute temporaire et qu'à terme, avec l'accroissement du trafic, tant local que général, suscité aussitôt par cette mesure, le problème s'en retrouve tout aussi aigu, mais aggravé. C'est donc une mesure de court terme, très aléatoire !

lesquelles « la construction de nouvelles routes entraîne un accroissement et non pas une diminution de la circulation moyenne ».

La mobilité urbaine est un vrai casse-tête. L'utilisation irréfléchie de la voiture en ville constitue une absurdité qui est en train d'asphyxier en tout cas Bruxelles. Résultat : Tout le monde se retrouve perdant, y compris les automobilistes eux-mêmes ! **Alors, que faire ?**

D'une part, il conviendrait de **réduire le trafic motorisé global** : par des mesures fiscales adéquates, par la réduction de l'offre de parkings dans les bureaux et centres urbains, ainsi que par une lutte permanente contre le stationnement sauvage, alors que TOUS les grands parkings publics payants sont très largement sous-utilisés (sans doute en raison de leur prix excessif...). Pareille nécessité est d'ailleurs affirmée, rappelons-le, de manière insistante dans l'actuel PRD (Plan Régional de Développement).

D'autre part, **dans les voiries dites « de quartier »**, pourquoi ne pas instaurer des sens uniques opposés (chacun dans une même rue) – ou tous autres obstacles possibles et imaginables – si cela peut contribuer à y réduire substantiellement le trafic motorisé et donc à y ramener calme et air pur ?

Enfin, il s'impose d'**encourager** désormais la pratique du « **car-sharing** » (ou « voiture partagée »), d'ores et déjà concrétisée depuis plusieurs mois à Namur et Louvain-la-Neuve et, depuis peu, à Bruxelles où la Société CAMBIO a établi, en phase de lancement, six stations totalisant seize voitures dispo-

nibles (respectivement, places De Brouckère, Rogier, St-Josse, Dailly, Flagey et Van Meenen). Le « car-sharing » intéresse ceux qui vivent en ville et roulent peu (moins de 10.000 km par an). Il existe depuis dix ans en Allemagne, y touche actuellement 10.000 clients dans quatre grandes villes, avec un taux de satisfaction avoisinant les 90 %.

« **Ce qu'il faut** », a dit un jour un journaliste, « **c'est compliquer la vie de l'automobiliste** », pour éliminer peu à peu du trafic routier tous ceux et toutes celles pour qui la voiture n'est pas vraiment indispensable. Et **tordons le cou à l'objection classique** – et un peu facile – selon laquelle on ne pourrait pas « toucher à l'automobile » tant qu'une « alternative crédible » n'est pas offerte par les transports en commun ; alors que c'est justement la présence excessive de ladite automobile dans les voiries urbaines qui bloque toute possibilité d'amélioration sensible des transports publics là où ils existent ! Le cas récent de la chaussée de Charleroi est révélateur à cet égard : les commerçants (tous ?) et riverains s'y opposèrent à la moindre restriction du trafic auto dans cet axe pour y faciliter le passage des trams, comme le demandait la STIB.

Quoi qu'il en soit, **il incombe exclusivement à l'Autorité politique** de prendre avec courage toutes mesures adéquates pour parvenir à l'indispensable modération du trafic routier ; et ce, **en prenant en compte le long terme** ; une obligation encore rappelée par le récent « Rapport fédéral sur le développement durable 2002 ». Les citoyens accepteront de telles mesures, même en maugréant au début (en particulier, les

commerçants), si elles leur sont communiquées avec clarté et bien expliquées, et à condition qu'elles mettent **tout le monde sur le même pied**. Bon nombre d'exemples, à mettre en exergue, devraient faire comprendre à tous la nécessité urgente de telles mesures ; que ce soient ceux donnés par des villes belges (comme Bruges, Gand ou Namur) ou étrangères (comme Londres, Amsterdam, Lausanne ou Bordeaux actuellement, après bien d'autres). « Inter-Environnement Bruxelles » estime, de son côté, qu'améliorer la gestion de la mobilité passe par la spécialisation du rôle de la police, avec des effectifs qui agissent sans faillir pour faire respecter les règles de stationnement et donner aux modes de déplacement autres que la voiture des conditions optimales d'utilisation.

Jacques NIFFLE
Administrateur

« Le raz de marée de l'auto - mobile individuelle gaspillant l'essence, défonçant le paysage à coups d'autoroutes, jetant les moyens de transport en commun à la fois dans l'inconfort et le déficit à charge de tous, élevant à un taux insoutenable le nombre de ses victimes, poursuivant son triomphe niais sur un monceau de cadavres déchiquetés et sur une lamentable cohorte de mutilés et de handicapés à vie, sera à jamais le symbole de notre égoïsme, de notre inconscience, de notre désinvolture et de notre énorme stupidité ».

François PERIN
« Germes et bois morts »
Éd. Rossel 1981, p; 155

La Commune d'Uccle vient de rénover la rue de la Pêcheurie



Cette rénovation a été faite, rappelons-le, à l'initiative de l'échevin de l'urbanisme de l'époque, Marc COOLS, lequel ne ménagea pas ses efforts pour répondre aux souhaits de la population locale, qu'il consulta à deux reprises sur ce dossier. Elle représente certes un effort fait – et réussi – à la fois aux plans esthétique et acoustique (bruit de roulement des voitures). Que Monsieur COOLS et le Collège d'Uccle en soient ici remerciés !

L'intention évidente de la Commune était également de ralentir le trafic motorisé dans cette rue ; ce qu'on ne peut qu'approuver. Mais, hélas, sur ce point, le résultat n'est pas atteint ; que du contraire. En effet :

Les retrécissements créés ne sont efficaces ni pour les voitures, ni même pour les poids lourds, notamment les camions-poubelles, qui descendent la rue sans dévier de leur trajectoire rectiligne, les seconds cités roulant sur la légère surélévation de ces retrécissements ! Le résultat, ce sont des vitesses

dépassant largement le 30 km/h prescrit désormais dans la zone. Les riverains rencontrés estiment que ces aménagements, de conception et formes peu idoines, devraient être modifiés en accentuant leur effet recherché de chicanes.

Le rond-point, très joli au demeurant et annoncé comme « prioritaire » par les panneaux « B1 » (triangle renversé) et « D5 » (trois flèches blanches en rond sur un disque circulaire à fond bleu), n'est guère respecté en tant que tel : en effet, la plupart des automobilistes le franchissent tout droit sans le contourner par la droite, risquant d'ailleurs ainsi de heurter ceux qui, eux, l'ont contourné ! De fait, à l'heure actuelle, l'existence d'un tel rond-point à cet endroit n'apparaît désormais que de faible utilité, puisqu'il ne permet plus que de sortir de l'avenue Den Doorn puis d'y rentrer, d'éviter – peut-être – certains conflits de trafic entre « Pêcheurie » et « Den Doorn », et d'y créer quelques places de parking supplémentaires. Par contre, cette utilité était bien plus évidente jadis, lorsqu'on pouvait remonter à double sens la rue de la Pêcheurie entre le clos du Drossart et l'avenue Den Doorn ; ce qui n'est plus autorisé, alors que cette latitude

contribuait assez bien à ralentir le trafic... Rappelons que les habitants de ce clos en étaient très partisans et qu'ils créèrent expressément à cette fin un comité de quartier local. Ils furent déçus d'apprendre que les autorités régionales imposèrent la suppression de ce court double sens...

En finale, ces différents aménagements, tels que conçus, ont contribué à accroître la vitesse du trafic motorisé, au lieu de la réduire. Certains riverains, proches du rond-point, craignent même, depuis lors, de se faire accrocher en manœuvrant pour sortir de leur garage !

Les choses étant donc ce qu'elles sont, la forme actuelle du rond-point, voire son emplacement, devraient sans doute être corrigés de façon à ce que les **conducteurs automobiles** ne puissent plus le franchir en passant à sa gauche, venant du haut de la rue de la Pêcheurie.

L'unique casse-vitesse enfin, paraît insuffisant vu la longueur de cette rue. Un second serait bien utile dans sa partie basse, en forte descente, où la seule tendance inertielle de tout véhicule est de fortement accélérer.

*Jacques NIFFLE
Administrateur*



L'EAU dans notre vie : quelques conseils et informations

L'eau constitue l'élément principal de toutes les cellules vivantes. Notre corps, par exemple, en est composé à raison de 78 %. L'eau est, sur la Terre, l'élément le plus répandu : 1.360 millions de km³ au total, dont 2,3 % d'eau douce utilisable (compter 130.000 km³ dans les lacs et marais, 4.000 km³ dans les cours d'eau et 13.000 à 15.000 km³ dans l'atmosphère). Le volume annuel des précipitations sur les continents dépasse 100.000 km³. Et il faut savoir (*) que 1 milliard 400 millions d'êtres humains n'ont toujours pas un accès direct à l'eau potable. Par contre, un Américain moyen utilise 425 litres d'eau par jour, tandis qu'un Malgache en utilise ± 10 (!) et un Européen moyen entre 100 et 150.

COMMENT RÉDUIRE VOTRE CONSOMMATION ?

qui coûte 2,11 euros/m³ en Région bruxelloise)

PLUSIEURS POSSIBILITÉS :

VÉRIFIER AU COMPTEUR (ils sont tous très sensibles) si votre installation d'eau ne présente pas de fuite permanente, sachant qu'une fuite d'une goutte/minute = une perte de 26,28 litres/an et qu'une fuite d'une goutte/seconde = 1.576,8 litres/an (1,577 m³).

UTILISER UNE CHASSE D'EAU ÉCONOMIQUE, à double touche de, respectivement, 3,6 et 6 litres d'eau de consommation par utilisation ; sachant qu'une chasse ordinaire consomme 40 litres/personne/jour (= 14,6 m³/an/personne), ce qui semble être un maximum. Une chasse économique peut réduire la consommation de ± 9 m³/an/personne.

METTRE UNE BRIQUE DE ± 1 DM³ DANS LE RÉSERVOIR DE VOTRE CHASSE D'EAU ORDINAIRE, ce qui réduira le volume de celle-ci et donc votre consommation de 10 % (soit, ± 1,25 m³/an/personne).

Enfin, lors d'une construction ou rénovation de votre logement, **RECOURIR À UNE CITERNE D'EAU DE PLUIE** (à choisir la plus grande possible) pour les chasses d'eau, les arrosages, etc. À noter que la Commune d'Uccle (la première en Région bruxelloise) a décidé le 26 juin dernier, sur proposition de son échevine de l'urbanisme, Chantal de LAVELEYE, de créer à titre d'essai **une prime de 500 euros** pour qui s'équiperait d'une telle citerne. Elle serait percevable, tant par des locataires que par des propriétaires, pour des immeubles principalement affectés au loge-

ment. Entrée en vigueur : le 1^{er} septembre 2003. Pour gouverner, les textes relatifs à l'obtention de cette prime figurent in extenso sur le site Internet de l'ACQU : www.ibelgique.com/uc/lecomites

Mais, si vous voulez en bénéficier encore cette année, il faut réaliser les travaux rapidement puisqu'il faut rentrer le dossier de demande dans les trois mois suivant la réalisation de la citerne, et au plus tard le 1^{er} décembre 2003.

Soulignons par ailleurs que **les Services communaux uclois sont en train de montrer l'exemple** en équipant de citernes à eau de pluie le bâtiment communal du 25 rue A. Danse. L'eau ainsi recueillie est destinée aux chasses des WC et à l'arrosage des plantations communales. Fort de cette expérience en cours, notre éco-conseiller uclois, Geoffroy MARINUS, est prêt à conseiller tous ceux qui voudront se lancer dans cette voie écologique (tél : 02.348.65.46).

Paul ANTOINE
Administrateur

* Cf le livre tout récent : « À mon fils à l'aube du troisième millénaire » de Gilbert Sinoué (collection folio, mai 2003).

L'ACQU PEUT VOUS PROCURER CE MERVEILLEUX PETIT TEXTE DE JEAN GIONO : « L'HOMME QUI PLANTAIT DES ARBRES »

En avril 1992, notre association a publié cette plaquette de GIONO, que Serge CREUZ avait illustré pour nous avec talent. Elle est toujours disponible !

L'écrivain avait offert ce texte à l'humanité. « *Ce que j'ai écrit de plus humain* », disait-il, afin que le plus grand nombre de gens – dont les jeunes – puissent apprécier la valeur éthique du message. Un berger, Elzéard BOUFFIER, héros de l'histoire, y symbolise le **courage**, la **persévérance** et l'**altruisme**, des valeurs bien nécessaires à un progrès humain nourri aux sources de la citoyenneté responsable.

L'ACQU souhaite que vous l'aidiez à divulguer ces idées autour de vous. Si vous voulez connaître cette très belle histoire, procurez-vous donc cette plaquette... qui peut d'ailleurs être un joli cadeau à offrir.

Vous pouvez vous la procurer au prix (coûtant) de 2,5 euros (+ 0,82 euros, si frais d'envoi) chez notre administrateur, Jacques NIFFLE, avenue Bel-Air 25/5 à Uccle (tél : 02.344.41.51)

« *Quand je réfléchis qu'un homme seul, réduit à ses simples ressources physiques et morales, a suffi pour faire surgir du désert un pays de Chanaan, je trouve que, malgré tout, la condition humaine est admirable.*

Mais quand je fais le compte de tout ce qu'il a fallu de constance dans la grandeur d'âme et d'acharnement dans la générosité pour obtenir ce résultat, je suis pris d'un immense respect pour ce vieux

Courrier des lecteurs

Réflexions...

de Mme Denise CAMPION
le 30.7.03

Votre « Lettre aux habitants » (NDLR : il s'agit du n° 36 de juin 03) est très intéressant et le texte de l'éditorial emporte ma totale adhésion. Habitante du Parc Brugmann, j'aimerais rappeler qu'il n'est pas nécessaire de nourrir les pigeons (*). Ils trouvent de quoi vivre (...) dans la nature et n'ont nul besoin du vieux pain rassis qu'on leur jette (...) Je me promène dans le Sukkelweg. Ce chemin creux pittoresque est dans un état lamentable (...) Il y fait sombre et sale, c'est devenu un endroit peu sympathique. (...) Dans votre éditorial, vous évoquez la « civilité ». Ne serait-ce pas un acte civique de la part de ceux qui rentrent tard le soir de ne pas prendre le trottoir pour « le dernier salon où l'on cause » et de ne pas y laisser tourner pendant ce temps le moteur de leurs véhicules ? (...)

J'espère que mes réflexions rencontreront quelques échos favorables.

(*) NDLR : C'est même interdit par un règlement régional et par le règlement de la police d'Uccle. Celle-ci le rappelle d'ailleurs régulièrement – et encore en décembre 2002 – dans le journal communal « Le Wolvendael ». Outre les souillures qu'elles créent un peu partout, les fientes de pigeons en séchant se volatilisent et peuvent provoquer pour les humains certaines maladies, affections pulmonaires et/ou cutanées.

Ping pong

Échange de correspondance qui eut lieu en avril et mai 2003 entre le Dr Jacques-E. GODENNE, notre Bourgmestre, Monsieur Claude DESMEDT, et notre association :

Lettre du Dr GODENNE, le 30 avril – À propos de la circulation automobile entre la chaussée de Waterloo et la Drève de Lorraine, à hauteur des avenues du Fort Jaco, du Caporal et des Chalets :

La mise à sens unique des avenues du Caporal et des Chalets est loin de faire des heureux ! L'initiative part sans doute d'une bonne intention mais, d'un point de vue technique, il faut bien reconnaître qu'elle méconnaît les seules solutions compatibles avec l'intérêt général. Un bon choix existe, en effet, entre deux solutions :

- *Soit, élargir le rétrécissement de l'avenue du Caporal, en expropriant une bande de terrain aux dépens de la propriété qui empiète sur l'avenue, et rétablir la circulation dans les deux sens ;*
- *Soit, rétablir la circulation sur toute la longueur de l'avenue du Fort Jaco, qui était libre lorsque je suis venu m'installer dans la commune il y a cinquante ans, et mettre les avenues du Fort Jaco et du Caporal partiellement à sens uniques (opposés, évidemment) (comprendre : « opposés », respectivement, dans les deux avenues – ndlr) ;*
- *Ou mieux encore, associer les deux solutions et renoncer aux sens uniques.*

Réponse du Bourgmestre, le 12 mai :

(...) Je vous informe que la mise à sens unique de l'avenue du Caporal a été décidée en raison de l'étroitesse d'une partie de cette artère, qui rendait dangereux le croisement des véhicules. Quant à l'avenue des Chalets, nous avons répondu favorablement à une demande des riverains qui nous semblait justifiée.

Les problèmes de circulation deviennent de plus en plus complexes, en raison de l'accroissement constant du parc automobile, face à un réseau de voiries dont la capacité d'accueil de la circulation est limitée.

Toute solution proposée fait des heureux et des mécontents. Je soumets cependant vos observations pour examen, au service compétent de la police et vous tiendrai informé.

Le Dr GODENNE nous écrit alors le 23 juin, après avoir lu notre « Lettre aux habitants » n° 36 :

Je suis étonné qu'il n'y soit fait aucune allusion aux restrictions, apportées récemment par la Commune, à la circulation dans la drève du Caporal et dans l'avenue des Chalets. Je crois dès lors utile de vous communiquer à ce sujet l'échange de correspondance que j'ai eu avec le Bourgmestre.

J'ajouterai qu'en cinquante ans, j'ai parcouru la drève du Caporal des centaines de fois dans les deux sens, et que je n'y ai jamais assisté à un accrochage entre deux véhicules, ce qui ne veut pas dire qu'il ne s'en est jamais produit, ni que le croisement n'y soit pas difficile, imposant de la prudence.

À retenir, d'autre part, qu'il n'est plus laissé qu'un seul pas -

sage autorisé (sinon à la circulation locale) entre la drève de Lorraine et la chaussée de Waterloo ; et ce, par l'avenue Van Bever, où la circulation est terriblement ralentie par les feux de circulation, qui restent longtemps ouverts au profit de la chaussée de Waterloo. (...)

En espérant que votre Comité prêtera attention à ce problème, je vous prie d'agréer...

Le commentaire de notre administrateur, Denys RYELANDT :

Cet échange de correspondance illustre bien la difficulté de trouver la solution la plus acceptable pour tous en matière de mobilité. À l'origine, des habitants de la drève du Caporal, envahie de voitures, ont demandé le sens unique. Du coup, ce sont des habitants de l'avenue des Chalets qui se sont plaints de voir le trafic amplifié chez eux. La Commune a alors décidé de mettre les deux voies à sens unique. Il nous revient que, globalement, le compromis actuel semble contenter le plus grand nombre : la drève du Caporal est saturée le matin, mais tranquille le soir ; et l'inverse avenue des Chalets. Il est clair que l'objectif communal est de freiner le trafic de transit. Dans cette perspective, les panneaux « circulation locale », déjà placés, n'ont cependant guère d'effet. Des bacs à fleurs n'en auraient-ils pas plus ? Notre correspondant évoque aussi le cas de l'avenue Van Bever en suggérant que l'Autorité en charge de cette voirie crée à ses deux extrémités, chaque fois sur une cinquantaine de mètres, une seconde bande de circulation en « tourne-à-gauche ». Ceci permettrait, sans doute et dans l'immédiat, au trafic de s'écouler plus facilement, tant drève de Lorraine que chaussée de Waterloo. C'est d'ailleurs ce qui existe à la sortie du Bois, respectivement, face aux avenues De Fré et Churchill.

Nous avons lu pour vous

« Enfants-rois, plus jamais ça ! »

de Christiane OLIVIER, aux éditions Albin Michel, avril 2003

D'où vient tant de violence dans les rapports humains de notre société actuelle ? se demande-t-on parfois. On ne peut mieux y répondre qu'en reproduisant le résumé figurant au dos de l'ouvrage si révélateur de cette psychanalyste :

« *La tolérance des parents ne fait pas forcément le bonheur des enfants. En effet, en voulant leur éviter frustration et mécontentement, les parents transforment leurs enfants en vrais « tyrans » qui ne supportent plus ni contrainte, ni contrariété et y réagissent par l'agressivité et la violence. Un phénomène qui s'aggrave avec l'âge.* »

« *Christiane OLIVIER a étudié de nombreuses situations quotidiennes, de la petite enfance à l'adolescence. Elle insiste sur l'indispensable fermeté des parents vis à vis des enfants, dès les premières années. C'est entre deux et quatre ans, dit-elle, qu'ils acquièrent le respect de l'autorité, apprennent à accepter les contraintes et peuvent s'habituer à la discipline. Or, c'est précisément à cet âge, où ils nous semblent « si mignons », qu'on leur cède tout aujourd'hui. Le résultat : les enfants deviennent épouvantables et seront des adultes malheureux.* »

(... et, de plus, toujours agressifs et impatientes - NDLR).

« Histoires d'eau »

« Les enjeux de l'eau potable au XXI^e siècle en Europe occidentale »

par Pierre CORNUT
Éditions Luc PIRE
(Collection pour les générations futures)

L'auteur, géographe, défendit brillamment, en janvier 2000, à la Faculté des sciences de l'ULB, une thèse de doctorat intitulée « La circulation de l'eau potable en Belgique et à Bruxelles - Enjeux sociaux de la gestion d'une ressource naturelle ». La « Fondation pour les générations futures » (1) a primé en 2001 cette thèse, ce qui permit à l'auteur de la réécrire complètement, mais en la vulgarisant ; d'où la parution du livre « Histoires d'eau ». L'exploit est aussi dans cette vulgarisation, tant le sujet est complexe par sa nature pluridisciplinaire et les enjeux socio-économiques ainsi que politiques qu'il comporte. Voilà un ouvrage passionnant et combien utile, qui nous révèle tous les aspects de la consommation d'eau potable. Nous consommons, individuellement et chaque jour, plus de 100 litres d'eau potable en utilisant robinets, chasses d'eau et machines diverses. Chaque Belge consomme cette ressource précieuse et vitale sans se préoccuper des conséquences de ce comportement quasi automatique, sans

connaître les origines historiques de cette situation d'abondance et les enjeux incroyables qu'elle soulève. Ce faisant, il méconnaît d'ailleurs aussi les choix politiques décisifs (impliquant des valeurs telles que santé, justice et solidarité) qui furent faits pour garantir à tous l'accès à cet « or bleu ».

Or, ce don de la Terre – et du ciel –, qui n'appartient juridiquement à personne, pas même à l'État, est l'objet de spéculations diverses. La raison économique, prévalant de nos jours, risque bien de prendre le pas sur les valeurs défendues jusqu'à présent, sous forme d'un véritable monopole public. Verrons-nous donc l'eau potable transformée en « bien marchand » ? On peut le craindre ! « *En résumé, dit l'auteur, les modifications actuelles du secteur risquent de mettre en danger l'accès universel à l'eau potable. Bien sûr, il ne s'agit que de risques : l'eau potable reste aujourd'hui accessible au plus grand nombre. Jusqu'à présent, en effet, les taxes à l'épuration ne dépassent pas 0,55 euro/m³ et seules une trentaine de communes belges sont touchées par la privatisation. L'analyse des faits montre cependant que les tendances à la dualisation de l'accès à l'eau sont bien présentes et qu'en outre, elles se développent sur un terreau fertile : un contexte socio-économique de plus en plus inégalitaire, la proportion de population paupérisée allant grandissant, les difficultés d'accès à l'eau s'en trouveront multipliées d'autant. C'est bien là le plus grand danger des processus actuels décrits dans ce livre : que l'eau potable, besoin organique et social fondamental, vienne s'ajouter aux autres facteurs toujours plus nombreux, d'inégalité sociale :*

la santé, le logement, l'emploi, l'enseignement, etc. »

L'auteur, dont nous apprécions l'engagement social et citoyen, a l'intention de mettre en place une cellule de veille du secteur de l'eau aux fins de le (sur-)veiller par rapport à trois principes essentiels :

- L'eau est un bien commun
- Y avoir accès est un droit
- Sa gestion doit s'établir sur des bases démocratiques et transparentes.

Nous aurons souvent l'occasion de revenir sur ce thème, tant il est une donnée capitale de la civilisation. Précisons encore que Riccardo PETRELLA, conseiller à la Commission européenne, président du « Groupe de Lisbonne » (2), professeur d'économie à l'UCL, a réalisé une postface dans le livre de Pierre CORNUT, intitulée *De la « res publica » à un « bien marchand »*, où il pose la question inquiétante : Comment l'eau potable est-elle tombée sous la mainmise d'une oligarchie mondiale privée de l'eau ? Et que faire ?

Ajoutons que Riccardo PETRELLA a lui-même publié deux ouvrages retentissants sur ce thème de l'eau :

- « Le manifeste de l'eau : pour un contrat mondial », Groupe de Lisbonne et Fundação Mario SOARES, 1998.
- « Le bien commun – Éloge de la solidarité », aux Éd. LABOR, novembre 1996.

Bernard JOURET
Président

1. Cette fondation est présidée par François OST, juriste et professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis.
2. Il lutte contre la compétitivité effrénée due à la mondialisation néo-libérale instaurée par les États-Unis. Au centre de ses préoccupations : l'homme et non le marché.

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET
av. de la Chênaie 79C, 1180

Coordination de la rédaction :

Jacques NIFFLE et Bernard JOURET

Notre N° de compte :

310-0734318-17

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

www.ibelgique.com/uccllecomites

Tirage :

11.000 exemplaires

Imprimés sur papier recyclé.

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



Les données relatives au suivi de votre abonnement font l'objet d'un traitement informatisé. Vous disposez du droit de consultation, de correction et de suppression de données. Pour ce faire, veuillez écrire à notre Président, Bernard JOURET (voir ci-dessus).

Tout article signé n'engage que la responsabilité du ou de ses auteur(s).