



Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

Bureau de dépôt :
Bruxelles X

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 54 octobre – novembre – décembre 2007

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

La radio
des Ucclois
Radio 1180

le lundi
de 18 à 20 h

FM 87.7

en ligne sur

www.radio1180.be

Connexion adsl souhaitée

sommaire

- Éditorial – Luttons pour la promotion d'une ville humaine 2.
- « Le partage de la rue » bilan et perspectives 3.
- Alternative – Comment j'ai renoncé à ma voiture 6.
- Peau neuve pour les avenues Wolvendael et Carsoel. Hélas, tous les arbres passent à la trappe ! 8.
- Réaction concernant la fermeture du Super GB de la Place Marlow 9.
- « Le Kauwberg, une campagne à Bruxelles, témoin de son patrimoine, de son histoire et de sa biodiversité » 11.
- Le comité de quartier du Groeselenberg (CQG) est né ! 13.
- Du béton pour l'étang du Klipmolen, rue de Stalle ! 16.
- Chronique du climat. Retour du nucléaire ? 18.
- Plan de Restructuration de la STIB- Vos avis sont les bienvenus. 19.

Éditorial

LUTTONS POUR LA PROMOTION D'UNE VILLE HUMAINE

La problématique de la mobilité est complexe car elle touche chacun d'entre nous. Un groupe de travail de l'ACQU l'étudie sérieusement et nous envisageons prochainement l'édition d'une Lettre aux habitants consacrée à ce sujet.

Mais force est de constater que concilier l'usage intensif de la voiture (même pour aller chercher son pain chez le boulanger situé à 300 m de son lieu de résidence...) et celui des autres moyens de déplacement, dont les transports en commun, s'avère une option pratiquement impossible. Nous commençons à réaliser que le slogan d'il y a quelques années « Ma voiture, c'est ma liberté » est pervers.

Car, il est difficile d'accepter la situation d'aujourd'hui :

- Nos quartiers, nos rues et avenues sont de plus en plus embouteillés voire totalement bloqués à certaines heures de la journée, situation indigne d'une société humaine.
- L'alternative, tant attendue, des transports en commun rapides et efficaces se fait attendre.
- Et se déplacer à pied ou en vélo est souvent pénible, tant la pollution et le bruit deviennent infernaux. Néanmoins, certains fervents du vélo urbain trouveront leur bonheur dans le vélo électrique, qui présente de grands avantages dans notre ville aux nombreuses — et parfois fortes — pentes.

Alors que la rue devrait être un espace public de communication et de saines relations humaines, elle devient plus que jamais un espace de tensions et d'agressivité de toutes sortes. L'incohérence des pouvoirs publics y est pour quelque chose.

La justification économique de l'usage tous azimuts de la voiture et du camion ne peut que pénaliser l'usage intelligent et complémentaire de nos trains, trams en site propre, voies d'eau et autres pistes cyclables. Loin de nous l'idée que la voiture est en soi mauvaise ; elle est même souvent nécessaire, mais c'est son usage irréfléchi qui est critiquable, notamment en ce qu'il freine les transports en commun.

Nous sommes choqués de voir, par exemple, que l'option du P.R.D. (Plan Régional de Développement), qui prévoyait une diminution du trafic automobile à Bruxelles en 2010 de 20% par rapport à 1999 (pour respecter le protocole de Kyoto), n'a pas été appliquée, bien qu'approuvée par les autorités régionales.

Aujourd'hui, le trafic automobile continue d'augmenter, en aggravant ses effets nocifs sur le fonctionnement social de la ville, ainsi que sur la vie et la santé de ses habitants. Et la STIB n'est même plus en mesure d'améliorer la vitesse commerciale de ses trams et bus (dont elle doit pourtant multiplier fortement le nombre pour compenser l'effet des embouteillages, dus au trafic motorisé, et maintenir néanmoins des fréquences acceptables).

Alors, nous **exigeons** de la part de nos représentants politiques un réel engagement pour une autre Politique qui privilégie, en connaissance de cause, la mise en œuvre d'infrastructures au service d'un fonctionnement plus harmonieux de la ville, de l'intérêt général et d'une authentique qualité de vie.

Nos rues doivent redevenir des espaces de vie sociale, de communication, de dialogue, d'apprentissage et de respect de l'autre (Je suis « je » parce tu m'as dit « tu », a dit le généticien et philosophe français, Albert Jacquard).

Il est temps de prendre conscience des multiples dérives conceptuelles des modèles économiques, qui ne privilégient pas une finalité civilisatrice concrètement au service de tous les hommes et de leur avenir.

Un fait encourageant au service potentiel d'une nouvelle stratégie de terrain mérite d'être cité : l'expérience vécue dans le quartier de la rue du Château d'eau et de la rue de la Fauvette, initiée par le dynamique Comité de Quartier « Château d'Eau, Coq, Moutons, Poussins ».

Ce quartier, asphyxié chaque jour de la semaine par les voitures (notamment, en raison d'un important trafic de transit), voit aujourd'hui ses conditions de vie changer positivement par la mise en œuvre d'un plan de mobilité privilégiant l'intérêt résidentiel de ses habitants (entre autres, par la création de sens uniques).

Même s'il reste encore des insuffisances (notamment au

niveau de la rue du Coq), l'expérience vécue est très positive et encourageante.

De nombreux témoignages d'habitants nous confortent dans l'idée qu'il faut développer progressivement et partout la mise en œuvre d'une telle politique de mobilité. Certes, les riverains ont dû changer leurs habitudes : beaucoup l'acceptent, certains pas !

Nous devons travailler sérieusement avec les autorités communales (auteur du PCD, le Plan Communal de Développement) et surtout avec l'échevin Marc Cools (Travaux, Urbanisme, Environnement, Mobilité, Informatique).

Car l'essentiel dans cette expérience est qu'un réel changement positif des conditions de vie des habitants est apparu au point de faire naître un nouvel espoir de vie meilleure.

L'ACQU apportera énergiquement son soutien à toute initiative de ce genre, qui a surtout le mérite de faire réfléchir aux conditions d'amélioration de notre existence, en modifiant fondamentalement notre manière de penser et d'agir pour réaliser ensemble un monde meilleur, c'est-à-dire plus humain.

Notre démarche ne relève pas d'une position de droite ou de gauche, mais d'une éthique de vie non marchande basée sur l'intérêt général et l'exercice citoyen de la liberté, de la solidarité et de la fraternité.

« On ne voit bien qu'avec le cœur. L'essentiel est invisible pour les yeux. », a dit Antoine de Saint-Exupéry).

Bernard JOURET
Président de l'ACQU

« Le partage de la rue »

Bilan et perspectives

Il y avait foule pour partager la rue, le 19 septembre dernier, plus de 120 personnes se pressaient dans la salle paroissiale de la rue du Coq à Uccle. C'est dans le cadre d'un appel à projet d'Inter-Environnement Bruxelles, pour la semaine de la mobilité 2007, que les membres du groupe « Mobilité » de l'ACQU avaient invité les habitants, à une réflexion sur le rôle fondamental de la rue dans nos villes. La voiture, petit à petit, a conquis tout l'espace, la rue est devenue invivable pour les piétons, les enfants, les cyclistes ou les personnes à mobilité réduite. De lieu de vie et de rencontre, la chaussée est devenue un axe de transport individuel, impersonnel et souvent dangereux ! Il est temps de partager l'espace équitablement entre tous les usagers et de lui redonner une fonction sociale.

La parole fut donnée, aussi bien au pouvoir politique qu'aux associations locales et régionales pour des présentations originales et de qualité invitant l'assemblée à une réflexion sur nos modes de vie et ses conséquences sur la santé et le réchauffement climatique. Un bref historique du quartier, soutenu par des documents et photos d'époque fut évoqué par un habitant des lieux.

Ensuite, la réflexion fut dirigée vers quatre thèmes fondamentaux :

- La fonction sociale de la rue, lieu de vie et de rencontre.
- Le trafic automobile et son impact négatif sur la santé publique.
- Le rôle de chacun d'entre nous vers une mobilité respectueuse des autres, de la santé et de l'environnement.
- Le rôle des pouvoirs publics dans la mise en place d'une mobilité durable.

L'importante mobilisation citoyenne, lors de cette soirée d'information, s'explique par les aménagements de circulation réalisés dans ce quartier du Château d'Eau. Ces modifications s'inscrivent dans le Plan Communal de Mobilité (approuvé par le Conseil communal de juin 2006) et ont pour but la réduction de la vitesse et de la densité du trafic de transit dans les quartiers résidentiels.

Bilan des interventions des participants : quelques constatations générales

Des intervenants, très engagés, ont estimé que la rue devait avant tout privilégier les usagers faibles, piétons, cyclistes, PMR (personnes à mobilité réduite), ensuite les transports en commun ; la voiture viendrait seulement en dernier lieu. L'élargissement des trottoirs, leur protection au moyen de terminaisons en forme « d'oreilles », les rétrécissements des zones de circulation automobile ou les sens uniques inversés constituent des mesures de dissuasion susceptibles de réduire fortement le trafic de transit dans les quartiers résidentiels, d'y augmenter la convivialité et la sécurité, et d'y réduire la pollution et le bruit.

Très vite, cependant, les modifications de circulation locales engendrées par les récents aménagements du quartier « Château d'eau » focalisent les débats. Parce que les habitudes de mobilité des uns et des autres sont quelque peu modifiées, parce que la circulation a augmenté ou diminué dans l'une ou l'autre rue, les habitants semblent figés dans leur confort d'automobiliste et incapables d'avoir une réflexion de fond sur la nocivité du trafic automobile.

Il fut difficile de revenir au débat du jour et d'aborder les questions globales essentielles et les conséquences extrêmement nuisibles du trafic automobile sur notre santé et celle de notre planète. Bien qu'informés quotidiennement, par les médias, de la nocivité des gaz à effets de serre et de ses conséquences sur le réchauffement climatique, certains intervenants n'ont même pas remis en cause la domination de la voiture dans leurs modes de déplacement, ni les conséquences sur la qualité de la vie. Ces intervenants se posent comme automobilistes, prisonniers de leurs habitudes et de leur confort, et non comme citoyens, ni comme citoyens responsables des conséquences de leur mode de vie pour la ville où ils habitent:

- Ainsi, ils préfèrent miser sur des solutions techniques pour répondre aux défis posés par la voiture en ville, ... *plutôt que de changer leurs habitudes.*
- Ils rejettent les maux liés au trafic sur les « navetteurs », ... *sans penser que leurs propres comportements contribuent également à l'effet de serre et à la pollution.*
- Ils avancent l'argument de la déficience des transports publics comme excuse pour ne pas les emprunter, ... *sans réaliser que ces mêmes transports en commun sont souvent englués dans le trafic automobile qu'ils génèrent.*



L'absence de pistes cyclables, le danger du trafic, le climat, le relief... sont autant de raisons évoquées pour ne pas utiliser le vélo.

D'autres, au contraire, sont des cyclistes au quotidien et trouvent ce mode de déplacement convivial, utile à la santé et non polluant. L'essayer, pour eux, c'est l'adopter.

Malgré certaines divergences de vue, la soirée fut l'occasion d'échanger des idées, d'ouvrir un dialogue et de permettre un premier rapprochement entre les habitants.

Il est humain de rencontrer une opposition à tout changement d'habitudes; une bonne perception n'est souvent possible qu'après un certain temps de décantation. Il faut certainement laisser du temps aux usagers pour s'adapter à des modifications du trafic et comprendre que celles-ci sont, tout compte fait, bénéfiques pour les habitants dont ils font partie. Peu à peu, ils comprendront que ces petits

détours engendrés par ces mesures valent la peine d'être faits pour garantir une meilleure qualité de vie dans leurs quartiers.

Souhaitons que les édiles uclois auront le courage de maintenir les mesures liées au Plan communal de mobilité pour réduire le trafic de transit, et de les étendre aux autres quartiers résidentiels de la commune.

Il n'y a pas de recette miracle pour résoudre les problèmes de densité de circulation dans la ville, de pollution et de réchauffement de la planète par les gaz à effet de serre. Les comportements de chacun d'entre nous et les mesures prises par les pouvoirs publics pèseront tous deux d'un grand poids dans la balance. Il est urgent de réaliser enfin et ensemble la réduction de 20 % du trafic automobile prévue dans le PRD (plan régional de développement) et le plan IRIS.



De belles perspectives d'avenir ... Malgré tout !

Nous nous sommes réjouis, tout particulièrement, de la participation enthousiaste de trois écoles du quartier à cette action sur le « Partage de la rue » pendant la semaine de la mobilité 2007. Nous remercions les directions d'école, les enseignants et leurs élèves, qui se sont impliqués dans ce projet. Les enfants, à qui nous avons demandé d'illustrer la rue idéale, nous ont montré, par leurs dessins, leurs jeux et leurs textes, qu'ils ont une vue claire et précise de l'agencement de leurs lieux de vie. La rue qu'ils souhaitent doit avant tout appartenir à ceux qui y vivent, et pas à l'automobile. Leurs rues idéales comptent plus d'espaces verts, des trottoirs larges pour les piétons, des vélos, des trams, et surtout des gens dans la rue. Les adultes, que nous sommes ont beaucoup à apprendre de ces jeunes esprits de la génération montante, qui ne sont pas encore



déformés par des habitudes de confort égoïstes, néfastes pour la santé et la qualité de la vie. Grâce à ces enfants, nous gardons l'espoir de voir se développer une meilleure conscience citoyenne.

Aussi, désirons-nous susciter l'envie de créer des plans de déplacement dans des écoles « pilote » de la commune, pour tenter de créer d'autres habitudes et modes de déplacement (vélo, marche à pied,

pédibus, co-voiturage), moins polluants pour la planète et meilleurs pour la santé des enfants et de leurs parents.

Cette première rencontre citoyenne sur le thème de la mobilité ne restera donc pas sans suite !

Pour le groupe Mobilité de l'ACQU :

Nicole DUSSART, Georges MICHEL,
XAVIER RETAILLEAU et
Thérèse VERTENEUIL

Alternative

Comment j'ai renoncé à ma voiture

Il y a depuis peu une voiture de moins qui circule à Uccle : « mon ex-mienne ».

Bon débarras ! Cela fait 15 mois que je n'utilise plus une voiture pour aller travailler.

Je l'ai remplacée par un scooter, mais pas n'importe lequel. Pas un de ces engins fumant et pétaradant : non, par un **scooter électrique**. Un engin étonnant : pas de gaz d'échappement, pas de bruit, pas de problèmes de parking.

En 12 mois, le compteur affiche déjà 3000 kilomètres. Il me semblait temps de témoigner de cette expérience.

Ces 3000 kilomètres par an sont accumulés essentiellement par des petits trajets dans Uccle : De Fré vers Molière, ou De Fré vers la place de Linkebeek. De temps en temps, un trajet jusque Woluwé-Saint-Lambert.

J'avais essayé les trajets en vélo par les belles journées d'été. Mais Uccle est pentu. On ne monte que très lentement les côtes, dans un trafic automobile toujours plus oppressant. L'idée du scooter faisait son chemin. Un essai de 4 ou 5 modèles chez l'importateur m'a convaincue immédiatement, et je n'ai jamais signé aussi rapidement un bon de commande.

Quinze mois plus tard, je peux dire que j'ai acquis une solide expérience que j'avais envie de partager sous quelques aspects.

Bruit

Etonnant un véhicule qui ne fait pas de bruit. Les cyclistes connaissent cela : il faut bien surveiller les piétons lorsqu'on circule sans bruit. Le bruit constitue une des pollutions

majeures du centre et des axes de notre commune. (Il n'y a pas que les avions de Zaventem ...). Mon scooter attire les regards de passants qui cherchent l'erreur. Ils ont entendu passer un scooter qui ne faisait pas de bruit. Deviendraient-ils sourds ?

La pluie

Je travaille tous les jours, qu'il pleuve ou ne pleuve pas. Selon un relevé de l'asbl Pro Velo, durant 4 ans de circulation quotidienne à vélo au moins une heure par jour, un cycliste n'est confronté à la pluie, en Belgique, que dans 7,6 % de ses trajets. Je peux affirmer que c'est encore moins lors de mes trajets qui sont plus courts.

Un minimum d'équipement suffit.

La sécurité

Oui, il faut trouver sa place dans la circulation. Veste jaune fluo de rigueur. La vitesse maximum du scooter se situe aux alentours de 45 km/h. On aimerait que les voitures respectent les limitations de vitesse des 50 km/h ou ... celles des zones 30. Il existe un laxisme incroyable à cet égard. Le partage équilibré de nos rues commence par là. Que fait la Police ? A Bruxelles, ces contrôles sont vraiment trop timides. La circulation est, par exemple, bien plus « cool » dans les villes et campagne du Québec. Un savant mélange d'éducation et de répression ?

Dernière acquisition pour ma sécurité : une veste moto, avec renforts. J'ai même pu trouver une veste au look très féminin. Car oui – je ne vous l'ai pas encore dit - je suis ... une femme.

Le parking

Voilà bien l'avantage n° 1 du scooter : combien de fois usez-vous de l'essence en tournant dans un quartier à la recherche désespérée d'une place de parking ? Avez-vous déjà renoncé à une course, à défaut d'avoir trouvé une place ? En scooter, plus de soucis. Un bon coffre à l'arrière permet déjà de faire un petit plein dans les magasins.

On vole – paraît-il - des scooters et des vélos. Une chaîne solide et de bons points d'ancrage, et on se sent à l'aise.

Le plein, s'il vous plaît !

Et l'autonomie me direz-vous ? Elle est annoncée aux alentours des 45 kilomètres. Bien assez que pour avoir une marge de sécurité pour mes trajets dans Bruxelles. Chaque soir, je recharge les batteries via une simple fiche que je sors de la selle vers une prise de courant ordinaire. Selon l'importateur, la consommation serait de un demi euro par cent km. Je viens de faire une première vérification à l'aide d'un petit compteur de passage : je consommerais 7,5 kWh pour 100 km parcourus, soit grosso-modo 1 euro (ce serait moins avec un compteur électrique bihoraire ...). C'est combien un plein d'essence ?

A Lausanne et à Paris (notamment), il existe depuis longtemps des bornes publiques de chargement pour scooters et vélos électriques, qui facilitent la recharge en déplacement ou pour ceux qui n'ont pas de garage.

A noter qu'en France, l'Etat offre une prime de 400 euros à l'achat d'un tel scooter. En Belgique, les primes pour véhicules électriques sont réservées ... aux voitures !

Stressless

En scooter ou en vélo, on roule relax. Sans forcer la vitesse, on remonte les files de voitures coincées dans les bouchons. Je me souviens, amusée, du stress, de la tension qui se faisait ainsi au volant, avant même d'avoir débuté ma journée de travail. Le scooter, et la vie est plus relax.

Voilà. J'espère avoir alimenté votre curiosité. Je voulais vous montrer que « oui, c'est possible » de renoncer à une voiture. Bien sûr, il reste encore une voiture familiale. Une seule. Nous avons gardé la plus petite des deux.

Je pense avoir posé un geste qui diminue la pression sur la

planète, et sur nos quartiers. Je n'ai pas la sensation que faire ce choix, c'était « me priver ». Je trouve bien des avantages à circuler ainsi.

Mais je n'ai pas libéré la rue pour mieux la laisser à de nouvelles voitures. J'attends des décisions politiques qui permettront de mieux partager nos rues pour les libérer de la pression automobile devenue insupportable.

ANNE (Uccle)

PS : Si vous avez des questions ou désirez plus d'infos, écrivez à sky03482@skynet.be



UNE IDÉE DE CADEAU POUR LES FÊTES DE FIN D'ANNÉE...



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

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.

Disponible
au prix (coûtant) de 2,5 euros
(+ 1,04 euros, si frais d'envoi)
chez Jacques NIFFLE,
avenue Bel-Air 2515 à Uccle
(tél : 02.344.41.51)

Peau neuve pour les avenues Wolvendael et Carsoel. Hélas, tous les arbres passent à la trappe !

Les rails du tram de la ligne 92 dans les avenues du Wolvendael et J. et P. Carsoel ont atteint la limite d'âge. A l'occasion de leur renouvellement, la STIB a décidé de les adapter aux gabarits des nouveaux trams 3000. De plus, le projet comporte l'installation d'un terminus « technique » avenue Latérale, et la suppression du terminus de l'ancien tram 18 au Dieweg.

Le remplacement des rails et des trams par du matériel plus performant contribuera à améliorer la qualité de vie des riverains, en matière de bruit et de vibrations (exception faite pour le bruit des voitures sur les pavés !). La création des avancées de trottoirs aux arrêts de tram, ainsi que la montée de plain-pied accessible aussi aux personnes à mobilité réduite, constituent par ailleurs une nette amélioration de la sécurité et du confort des usagers des transports publics.

La STIB justifie le choix de l'emplacement du futur terminus technique avenue Latérale par le fait qu'il permettrait d'améliorer la complémentarité des réseaux de la STIB et de la SNCB, au niveau de la gare de Saint-Job, dans le cadre du développement du RER. Comme le tram passe déjà à cet endroit, l'avantage du terminus serait de pouvoir renforcer le service jusqu'à cette halte. Ce qui semble malgré tout contradictoire avec la suppression de la ligne jusqu'au Dieweg et avec le fait que rien ne soit prévu à cet endroit dans le nouveau plan du réseau pour 2008.

Cependant, la création du terminus « technique » à cet endroit et le passage de la double voie de tram vont évidemment accroître les

difficultés de circulation de ce carrefour déjà très encombré aux heures de pointe. Le choix de l'emplacement du terminus serait plus acceptable pour les voyageurs, si, au lieu d'un terminus technique, la ligne se prolongeait jusqu'à la halte RER en construction au Vivier d'Oie, pôle intermodal majeur du sud de notre commune.

Le projet tente de prendre en compte la sécurité des cyclistes dans la circulation en aménageant une zone cyclable, non réglementée, uniquement en montée. Dans les descentes, les cyclistes seront invités à utiliser les voies de tram. Selon le rapport d'incidence, une « commission vélo » a avalisé ce plan. Mais a-t-on proposé une véritable piste cyclable aux membres de celle-ci ? Les cyclistes de ladite commission sont des adultes habitués à la circulation dans la ville, mais il n'en va pas de même pour les jeunes voulant se rendre à l'école en vélo.

Hélas, une très mauvaise note est octroyée pour la partie du projet qui prévoit la suppression des 154 arbres de l'avenue J. et P. Carsoel, sauf 2 situés à l'entrée de la rue de la Pêcherie. Le rapport d'incidences estime que : « *les arbres actuels de l'avenue Carsoel doivent en grande partie être abattus, vu leur état sanitaire.* » Cette affirmation est inexacte, étant donné que le service vert communal a estimé, dans son rapport, que 25 arbres sont en parfaite santé, 70 sont légèrement déficients mais ne nécessitent pas d'intervention particulière. Quant aux 59 autres : seulement 4 doivent être abattus et les 55 restants présentent des défauts, mais on

ne peut affirmer, au moment de l'examen, qu'ils basculeront dans la catégorie à abattre. Par conséquent, rien ne permet de justifier l'abattage complet des 154 arbres pour leur état sanitaire dégradé. La motivation d'abattage « *pour des raisons esthétiques de l'avenue dans les années futures* » nous paraît la seule motivation liée à cette décision. Une autre raison qui a été invoquée lors de la commission de concertation, c'est que les racines soulèvent les dalles des trottoirs. Ne pourrait-on pas supporter un certain degré de « non planéité », si on considère que ça pourrait sauver 154 arbres ?

Aucune raison ne devrait pouvoir justifier l'abattage d'arbres sains, utiles pour la réduction de la pollution et du CO2 dans nos villes, mais, de plus, le projet prévoit leur remplacement par 45 arbres seulement, même pas d'essence indigène (Copalmes d'Amérique).

En conclusion, 109 arbres ne seront pas remplacés étant donné que leur nouvel emplacement dans la zone de parking, et non plus sur les trottoirs, ne le permettrait pas sans réduire les emplacements de parkings. Pourquoi, alors, ne pas laisser les arbres sains en place sur le trottoir, d'autant plus que ce genre d'aménagement est certainement fort onéreux.

L'avis de la Commission de concertation du 7 novembre va dans le même sens et a demandé : « *d'examiner la possibilité de maintenir les arbres existants av J P Carsoel ou, si cela ne s'avère pas possible, de densifier sensiblement le nombre de replantations* ».

Nous regrettons, toutefois, que des travaux de cette envergure n'aient pas pu aboutir à un véritable site propre pour les transports en commun, seul capable d'assurer une vitesse de circulation performante et attractive pour leur utilisation optimale. Tant qu'on pensera l'avenir de nos voiries dans l'optique d'un trafic automobile constant, et qu'on refusera de réduire celui-ci d'au moins 20% comme le prévoyait le PRD et le plan IRIS, ni la congestion automobile, ni la performance des transports publics ne pourront être améliorées.

Pourtant, d'autres villes, comme Zurich par exemple, ont réussi ce pari. Le tram est en site propre partout où l'espace de la voirie n'était pas suffisant. C'est la voiture qui a été sacrifiée, et ces rues sont devenues piétonnes avec le tram en site propre au milieu. Et cela marche ! Même les hommes d'affaires, à Zurich, se déplacent en tram. Alors, pourquoi pas dans la capitale de l'Europe ?

THÉRÈSE VERTENEUIL,
administrateur

Vous souhaitez participer à la « Lettre aux habitants » ?

Envoyez vos articles et photos à Jacques NIFFLE, av. Bel-Air, 25/5, 1180 Uccle. jacques.niffle@belgacom.net



Réaction concernant la fermeture du Super GB de la Place Marlow

Une fermeture... et après ?

Comme tout le monde, j'ai appris par la presse que 16 enseignes Super GB sont menacées de fermeture. Un de ces magasins se trouve à Uccle, au square Marlow... quartier densément peuplé, dans lequel une partie de la population âgée fait ses courses, souvent à pied, dans cette petite « grande surface ». Je n'avais d'abord guère prêté attention à cette information, qui semblait s'inscrire dans l'ordre des choses, au vu de l'évolution de notre monde économique de plus en plus globalisé. Cette suppression répond certainement à des objectifs financiers et représente, pour les actionnaires du groupe, une économie d'échelle, comme il s'en produit dans tous les secteurs. L'analyse est simple et implacable : « Pourquoi conserver un tel magasin s'il ne produit pas un chiffre d'affaires important, et ce, surtout si l'on a la certitude qu'une fois fermé, la majorité des clients sera contrainte de gagner un autre point de vente de la marque, plus grand, plus neuf, ... mais aussi plus lointain ? »

Ne négligeons pas le rôle social d'un magasin

Ma réflexion se serait probablement arrêtée là si, ce samedi 29 septembre, je n'étais passé devant le GB en question. Il y avait là, sous la pluie, un maigre piquet de grève groupant quelques travailleurs du magasin; mais c'est surtout une petite femme âgée traînant son caddy et l'air désemparé qui a attiré mon attention.

La pauvre dame semblait totalement perdue et avait les larmes aux yeux, à tel point que je me suis adressé à elle pour lui demander si elle avait besoin d'aide. Elle m'a regardé d'un air si triste et résigné ! Tout en désignant le magasin fermé, elle me dit : « Ça fait 30 ans que je fais mes courses tous les jours dans cet endroit ! Je vais aller où maintenant ? »

Au cours des quelques minutes de discussion qui suivirent, j'ai réalisé combien ce que j'avais considéré comme un magasin quelconque était en fait un point central dans l'univers journalier de cette petite dame, ainsi que de bon nombre d'autres gens dans le quartier. Tout en étant un lieu de consommation, ce magasin, à dimension humaine, est aussi un lieu social, où certains clients habitués



connaissent chaque rayon et les produits qui s'y trouvent, tout comme le prénom des caissières. Il s'agit d'un endroit où ils peuvent se faire aider dans le choix de certains produits, comme d'un lieu de rencontre avec les voisins et amis, ce magasin contribuant ainsi à l'ambiance du quartier.

Quelques « dégâts collatéraux » à prendre en compte

Au delà de ces considérations sociologiques, qui ont leur importance, cette situation suscite chez moi les réflexions suivantes :

- vers où les clients de ce magasin de proximité vont-ils devoir se diriger à l'avenir pour faire leurs courses ?
- l'impact en termes de mobilité a-t-il été évalué, sachant qu'une bonne part des clients de Marlow faisaient leur course à pied et que c'est dorénavant en voiture et vers les hypermarchés situés en bord de ring qu'ils seront contraints de se rendre ?
- n'y a-t-il pas dans la ville (le quartier Marlow n'est qu'un exemple) une place pour ces commerces de moyenne importance qui offrent à leur clients toute la diversité des produits (à des prix concurrentiels) tout en conservant une dimension humaine ?
- ne doit-on pas s'inquiéter de la disparition de la « fonction commerce » qui risque à terme de faire de nos quartiers des espaces aux fonctions incomplètes, obligeant les gens à se déplacer vers l'extérieur et cassant de facto les liens de voisinage ?
- pour les travailleurs de ce magasin qui auront la chance de retrouver un emploi, la perspective de travailler dans un espace totalement déshumanisé et démesuré comme le Carrefour de Drogenbos est-elle réjouissante ?
- ...

Aux dernières nouvelles, le sort des magasins GB menacés est dans sa phase de négociation avec les partenaires sociaux. Il est cependant peu probable que ces magasins échappent à la fermeture, leur avenir semblant déjà condamné vu les profits à court terme représentés par ces fermetures.

Je n'ai pas de solution miracle pour ou contre la suppression de cette moyenne surface, mais je ne voulais pas que cette fermeture ait lieu dans l'indifférence générale... Il nous faut tous réfléchir à l'évolution du tissu socio-économique de nos quartiers, pas seulement dans une logique économique, car il s'agit là de notre lieu de vie.

Enfin, il se pose la question du « devenir » de l'emplacement où se situe aujourd'hui ce GB. Je suis bien conscient que la Commune n'a pas la possibilité de s'opposer à la fermeture de magasins privés

labellisés. Cependant, l'autorité communale pourrait (et, à mon humble avis,... devrait) jouer un rôle initiateur, en soutenant ou en induisant un projet et une affectation pour ce vaste terrain, afin que les tissus et liens sociaux du quartier ne se dénouent pas complètement et qu'une solution soit trouvée pour permettre à chacun de pouvoir faire ses courses à proximité de son domicile et sans devoir se déplacer en voiture. Pensons aussi aux personnes âgées qui, elles, ne disposent même pas toujours d'une voiture.

Vu la situation dans laquelle se trouve le magasin, cette pancarte saluant le client prend une dimension ironique et surréaliste qui prêterait à sourire, si elle ne s'accompagnait pas de dégâts sociaux.

Georges MICHEL

Dernière minute, à propos de la fermeture envisagée du GB Marlow :

Ayant pris récemment contact avec la direction du Groupe "Carrefour", M. Lars Vervort, du service "relations presse"



(tél: 02.729.19.19) nous a dit ceci :

- 1- Carrefour fermera son magasin GB du square Marlow le soir du 31 décembre ;
- 2- Des discussions sont actuellement en cours avec des repreneurs potentiels ;
- 3- Carrefour a bon espoir que le magasin restera ouvert sous franchise "Carrefour" ;
- 4- En cas d'accord entre les repreneurs et le Groupe Carrefour, la réouverture serait faite le plus vite possible après les inventaires...

« Le Kauwberg, une campagne à Bruxelles, témoin de son patrimoine, de son histoire et de sa biodiversité »

Le Kauwberg est à l'honneur au travers de ce superbe et intéressant livre illustré !

Il y a 20 ans, en réaction à la menace de transformation du site semi-naturel du Kauwberg en un golf 18 trous, ceinturé d'un lotissement de standing, l'association SOS Kauwberg voyait le jour.

20 années de lutte, de campagne de sensibilisation ; 20 années d'activités tant patrimoniales qu'écologiques... des années riches et passionnantes qui aboutirent à la mise du site en Zone verte, à son classement et à son intégration au Réseau européen Natura 2000.

SOS Kauwberg-Uccle Natura a souhaité célébrer ses 20 ans d'existence par un « hommage au Kauwberg » lui-même, mais aussi à tous ceux qui l'ont connu et défendu. C'est ainsi qu'un ouvrage de référence, regroupant des documents, photos et témoignages inédits, a été présenté au public lors d'une manifestation festive le vendredi 2 novembre 2007 au Centre Culturel d'Uccle. A travers ses aspects tant historiques (bornage de la forêt de Soignes, chemins creux du Moyen-Âge, défense anti-aérienne de

Bruxelles en 1945 par l'armée anglaise), qu'industriels (carrières de sable ou sablonnières, activités d'exploitation de l'argile et fabrication de briques), sans oublier ses richesses écologiques, ce livre démontre combien le Kauwberg doit être associé au patrimoine culturel bruxellois en général et ucclois en particulier.

Au travers de ce livre, riche en photos inédites, Marc De Brouwer, natif du Kauwberg, vous fait partager sa passion pour la défense de la nature à Uccle.

Marc De Brouwer
rue Geleytsbeek, 29
1180 Uccle/Bruxelles
tél/fax 32 2 374 60 34
GSM 32 472 719 790
kauwberg@skynet.be
<http://www.kauwberg.be>



Table des matières

Chapitre 1

Le Kauwberg façonné par l'homme

- L'urbanisation de Bruxelles et la genèse des espaces verts uclois
- Le relief énigmatique du Kauwberg
- La carrière de St-Job et les sablonnières ucloises
- Le Kauwberg a une brique dans le ventre
- Le relief du Kauwberg marqué par la guerre 40-45

Chapitre 2

Le Kauwberg, source de vie, parle à vos sens

- Une palette de couleurs à l'infini
- Ouvrez vos oreilles au Kauwberg
- Regarder, mais pas toucher
- Des plantes venues d'ailleurs, les invasives
- La nature en images

Chapitre 3

La petite histoire du Kauwberg

- 'Brèves' historiques et patrimoniales
- L'aventure c'est l'aventure
- Des chevaux et des hommes
- 50 ans de mémoire d'un habitant
- Le Kauwberg pastoral, terre vivrière et potagère

Chapitre 4

Le Kauwberg, d'un casse-tête juridique au roman historique

- D'un lotissement de 2400 logements à une zone verte
- Vingt années d'action pour le Kauwberg
- Des femmes et des hommes actifs

Où et comment se procurer le livre

« Le Kauwberg, une Campagne à Bruxelles, témoin de son patrimoine, de son histoire et de sa biodiversité »

Par correspondance : 16 Euros (voie postale, frais de port inclus), après versement sur le compte 068-2075494-12 de SOS Kauwberg asbl avec pour communication : "livre 20 ans"

Adresses à Uccle où des livres sont en dépôt et vendus 14 Euros :

Me Annick BERNARD	rue Geleytsbeek, 29	02.374.60.34	0472.71.97.90
Me Cathy DE BROUWER	av. Vanderaey 35	02.374.51.64	0493.18.99.38
Me M-G DE BROUWER	square des Mirabelles 1	02.374.85.54	0473.24.58.31
Me Anne-Mary FRANKEN	Ancien Dieweg, 46	02.372.90.82	
Me Yvette LAHAUT	rue des Myosotis, 20	02.376.61.71	
Me Thérèse VERTENEUIL	rue Engeland, 367	02 375.45.73	
Me Susan WILD	rue Jean Benaets, 75	02.374.56.29	
M. Paul GHISLAIN	rue Joseph Bens 49/43	02.346.26.23	0475.43.22.39
M. Bernard JOURET	av. de la Chênaie, 79 C	02.375.28.48	
M. & Me KIRKPATRICK	av. Groelstveld, 27	02.374.51.48	
M. Lionel MASSLOVSKY	av. Dolez 209	02.374.68.30	0474.40.85.17
M. Xavier RETAILLEAU	rue du Château d'eau 97	02.374.32.95	0478.39.18.95
M. Stéphane ROYER	Montagne de St-Job, 28		0496.70.64.51
Biocorner	Place de St-Job, 12	02.372.39.78	
Espace Photo Centre	Parvis St-Pierre, 15	02.374.41.01	
Espace Photo Saint-Job	Place de St-Job, 32	02.343.26.34	

Après de ces adresses, l'intégralité du produit de la vente des livres est ristournée à
« SOS Kauwberg-Uccle Natura ».

Pour ne pas y aller en vain, prenez un contact préalable par téléphone.

Le livre est aussi en vente auprès d'autres commerçants et libraires.

Le comité de quartier du Groeselenberg (CQG) est né !

Le conseil communal prend la décision d'élaborer un nouveau PPAS n° 64 pour l'îlot Groeselenberg, Houzeau, Circulaire, Statuaires

L'éditorial qui précède est une réflexion sur une ville plus humaine ; il vise spécialement les dégâts que cause un usage abusif de la voiture.

Dans un autre registre, mais toujours pour une même finalité, voici que se constitue une nouvelle association d'habitants ; ils ne cherchent pas à s'opposer à tout ce qui est nouveaux logements, mais ils ne veulent pas que n'importe quoi se fasse ; et comme c'est dans la solidarité qu'on a des chances de se faire entendre ...

Longue vie à cette nouvelle association ! »

Le Comité de rédaction de l'ACQU

Le Groeselenberg, un village dans l'âme

Si l'on entend l'un ou l'autre, ancien du Groeselenberg, dire qu'il descend à Uccle ou au village, on comprendra qu'il se rend au centre d'Uccle, quartier commercial construit autour et près de l'église St-Pierre.

Mais le Groeselenberg n'est-il pas plus exactement une rue, celle où se trouve les Deux Alice, célèbre clinique construite dans un cadre enchanteur, il y a plus d'un siècle ?

Si le cadre aujourd'hui a quelque peu changé, l'esprit de village a réussi, quant à lui, à résister au temps.

Une rue n'est pas un village, dira-t-on ! Au Groeselenberg, oui. Car dans cette rue, il y avait un petit magasin, épicerie-bollewinkel où l'on trouve de tout, au n° 61, un peu plus haut que la clinique, chez Cécile (Corbesier). C'était elle l'âme du village : bonne

Le site du Groeselenberg, situé sur l'un des îlots les plus étendus (20 ha) de la partie Nord du territoire communal d'Uccle, est un site exceptionnellement dégagé et verdurisé, à proximité de l'Observatoire, avec son château, la clinique et l'école des Deux Alice implantée sur une large parcelle de terrain, reliant le Groeselenberg, l'avenue des Statuaires et l'avenue Circulaire.

L'intérieur de l'îlot « Groeselenberg-Houzeau-Circulaire-Statuaires » comporte une importante superficie non urbanisée, qui sert de pâture pour les moutons du Groeselenberg, ainsi qu'un couvert végétal et des vergers. L'habitat est actuellement limité à 108 habitations (78 maisons, 16 villas, 12 maisons à logements multiples ou immeubles) totalisant 187 logements, comptant 350 habitants au total. Depuis 2003, plusieurs projets de lotissement et réaffectation du site sont en cours d'étude. L'ensemble des projets pourraient entraîner la création de plusieurs centaines de logements supplémentaires !

Pour éviter une urbanisation anarchique, au gré des demandes ponctuelles de permis, le comité de quartier du Groeselenberg a été constitué.

comme pas deux, le cœur sur la main, à l'écoute de tous et de chacun, proche des enfants, toujours souriante, aimant à raconter l'époque où ses parents cultivaient des choux, comme beaucoup dans les environs.

Au café, un peu plus loin, il y avait aussi de l'ambiance, surtout le dimanche après-midi, où les fermiers des Deux Alice venaient boire et rentraient au bercail, bien gais.

Mais chez Cécile, c'était autre chose : c'était plus humain, c'était elle qui faisait le lien entre nous tous. C'est chez elle, bien souvent, qu'on apprenait les nouvelles, bonnes ou moins bonnes.

Les internes de l'école d'infirmières se rejoignaient chez Cécile, pour leurs petits achats, mais surtout pour y retrouver cette chaleur humaine reconfortante lorsque l'on est loin de

chez soi et que l'on côtoie des gens qui souffrent.

L'esprit de quartier que Cécile avait su créer n'est pas mort avec elle, dans les années 70. Au contraire, il s'est renforcé pour donner naissance à une véritable vie de quartier : accueil des nouveaux habitants, rencontres, fêtes, entraide. Dans cette rue, les gens se connaissent, se disent bonjour, se parlent, se dépannent, deviennent amis. Ce n'est pas sans raison que quelques enfants ou petits-enfants des 'anciens', dont certains sont même nés aux Deux Alice, ont voulu rester ou revenir dans le berceau de leur enfance !

C'est pour continuer à transmettre cet esprit de quartier, qu'une équipe d'animation s'est constituée, il y a près de trente ans, et rassemble régulièrement les habitants du Groeselenberg et

des environs pour des activités festives.

Si tout cela semble un peu tenir du rêve, aujourd'hui, on se réveille en plein cauchemar ! On parle de lotissement du site des Deux Alice, de construction d'immeubles et d'autres projets inquiétants, qui entraîneraient inévitablement un bouleversement du quartier.

Déménagement vers Ste-Elisabeth et début des opérations de promotion

En 1991, la clinique des Deux Alice et la clinique Ste-Elisabeth s'associent, puis fusionnent en 1998. La clinique Ste-Elisabeth assume la gestion de cette entité hospitalière fusionnée. Cet ensemble fusionnera également en 1999 avec la clinique St-Michel à Etterbeek. La fraction de la parcelle de terrain sur laquelle est implantée la clinique est cédée à l'asbl APIS. L'asbl Cliniques de l'Europe est, quant à elle, responsable de la gestion de la clinique des Deux Alice.

Au milieu des années 90, la rénovation de cette dernière est envisagée. Il est apparu que la structure même du bâtiment ne répondait plus aux exigences actuelles en matière de soins hospitaliers, et rendait une rénovation coûteuse. L'option est alors prise de transférer les activités de la clinique des Deux Alice sur le site de la clinique Ste-Elisabeth, avenue De Fré. Un permis d'environnement et un permis d'urbanisme sont accordés respectivement en janvier et mai 2003. Les travaux débutent en 2004 et devraient se terminer au plus tard en 2010. La fin des travaux d'extension de la clinique Ste-Elisabeth correspondra avec le départ des activités hospitalières de la clinique des Deux Alice du site Groeselenberg vers l'avenue De Fré.

En 2003, des architectes sont mandatés par la congrégation des Sœurs de la Charité J.M., propriétaire des terrains sis à front du Groeselenberg, de l'avenue des Statuaires et de l'avenue Circulaire, pour effectuer des études en vue du lotissement de ces parcelles. En date du 10 février 2004, deux permis de lotir sont accordés par l'administration communale d'Uccle, respectivement pour le terrain à front du Groeselenberg et celui à front de l'avenue des Statuaires. Ces terrains sont vendus à un premier promoteur immobilier.

En 2006-2007, l'asbl APIS vend à un second promoteur immobilier les terrains du Groeselenberg, sur lesquels sont implantés la clinique des Deux Alice et les bâtiments de la crèche.

En octobre et novembre 2007, deux demandes de certificat d'urbanisme sont introduites pour les terrains entourant la Clinique, l'un pour dix immeubles à appartements, l'autre pour des habitations unifamiliales.

Au total, les projets suivants sont envisagés :

- promotion immobilière du site entourant la Clinique des Deux Alice prévoyant 18.624 mètres² de plancher, répartis sur 10 immeubles à appartements;
- déménagement et reconversion de la Clinique des Deux Alice : 15.797 m² pour 110 logements ;
- reconstruction et agrandissement de l'école des Deux Alice : 2.000 m² ;
- déménagement à terme et réaffectation du centre d'étude vétérinaire (Cerva).
- extension de la maison de repos l'Olivier de 2.967 m² (déjà autorisé);
- lotissement de parcelles sises à front du Groeselenberg et de l'avenue des Statuaires : 5.479 m² pour 40 logements (déjà autorisé).

Des habitants se mobilisent et constituent le comité de quartier du Groeselenberg

Soucieux de s'associer au développement harmonieux du site et de faire valoir une vision cohérente auprès des différents intervenants, un comité de quartier est créé en mai 2007. Le comité est une association de fait, régie par des statuts, ouverte à tous les habitants du quartier désireux de s'associer dans cette démarche.

Il vise à promouvoir une reconversion harmonieuse du site des Deux Alice, mais également de ses abords et, en particulier, du site du Cerva, le Centre d'Etude et de Recherches Vétérinaires et Agrochimiques (qui sera relocalisé à terme), en tenant compte d'une vision globale et stable de l'avenir de l'îlot constitué par le Groeselenberg, l'avenue Houzeau, l'avenue Circulaire et l'avenue des Statuaires.

Cette vision globale permettra :

- de garantir un aménagement équilibré de l'îlot en termes d'implantation, d'affectation, de densité et de typologie, ainsi que de mise en valeur du paysage et du relief ;
- d'assurer une bonne répartition des accès et une bonne accessibilité de tous les sites à reconvertir.

Soutenu par la demande pressante que notre association avait exprimée, le Conseil communal a pris la décision, le 22 novembre 2007, d'entamer une procédure d'élaboration du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) n° 64 portant sur l'îlot Groeselenberg, Houzeau, Circulaire, Statuaires.

Extrait des statuts :

Art. 3. L'association a pour but :

- la défense de l'environnement, la promotion de la qualité de vie et le développement harmonieux du site du Groeselenberg, dans le cadre de la politique environnementale et urbaine de la Région de Bruxelles-Capitale,
- la participation citoyenne à la vie communale et régionale, en vue de permettre aux habitants d'être associés aux décisions qui les concernent, l'établissement de positions communes dans l'intérêt de ses membres, la représentation de ceux-ci dans les rapports avec les autorités ou avec des tiers intéressés dans le développement et l'avenir du site.

Elle veille à préserver son indépendance par rapport à l'intérêt individuel de certains de ses membres et par rapport aux tiers avec qui elle peut être amenée à entrer en relation.



Clinique des Deux Alice avec, en avant-plan, le berger des Deux Alice et ses 30 moutons.

L'association, qui regroupe actuellement plus de 150 habitants, est représentée par un bureau exécutif, composé des membres suivants :

Président	SCORIELS	Vincent	02 376 25 52
Vice-Présidente	MICHEL	Marie-Thérèse	02 374 01 15
Secrétaire	LESEUL	Jean	02 375 06 29
Membres du bureau	HENDRIX	Jeannine	02 375 06 29
	LICHT	Monique	02 375 50 59
	LOUIS	Cécile	0479 90 84 74
	ROCH	Nicolas	0477 71 86 14
	SCHEPENS	Nicole	02 374 38 36
	SCHMIT	Catherine	02 376 25 52
STRUB	Christiane	02 374 84 34	

E-mail : leseul.hendrix@belgacom.net

*Pour le Comité de quartier du Groeselenberg,
Cécile Louis*

NB : L'historique des Deux Alice vous sera présenté dans le prochain numéro de notre journal.

Du béton pour l'étang du Klipmolen, rue de Stalle !

Ainsi, étonnamment, en a décidé la Commission de concertation du 26 septembre 2007, qui a donné un avis favorable pour le projet de construction de 24 logements et 3 commerces de proximité autour du dernier étang de la vallée de l'Ukkelbeek, situé dans la propriété Pauwels, 40, rue de Stalle.

Pourtant, le dossier de base du plan communal de développement témoignait, à juste titre, **de la valeur prestigieuse du site**. La Commune y prévoyait **« le maintien des caractéristiques paysagères du Klipmolen et de son étang (ultimes vestiges du moulin à grains, nommé Klipmolen depuis le XVIIème siècle, et des abords jadis si pittoresques de la chapelle de Stalle et de la vallée de l'Ukkelbeek), qui constituent une respiration exceptionnelle en milieu urbain dense, face au parc Raspail. »**

Une partie du terrain est située en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement. De plus, la propriété Pauwels est voisine de deux sites classés : la chapelle de Stalle et le parc Raspail. Le terrain se compose, également, d'un périmètre de protection du site classé du parc Raspail, situé en face.

Les propriétaires du site avaient introduit un premier projet pour un immeuble de 28 logements et 4 maisons en intérieur d'îlot en 2006. L'avis de la Concertation du 17 mai 2006 fut défavorable parce que, notamment, ce projet ne respectait pas le caractère paysager du site et,

principalement, la préservation de l'étang et de ses abords. Ce projet ne respectait pas non plus les caractéristiques urbanistiques du quartier, et les incidences sur le plan hydrologique n'avaient pas été suffisamment étudiées.

Le second projet, présenté en 2007, a réduit le nombre de logements de l'immeuble à 20 plus 3 commerces de proximité, et a conservé les 4 unifamiliales en intérieur d'îlot. L'ensemble des logements, en intérieur d'îlot, appelés par le demandeur « maisons à appartements », forme une construction d'un seul tenant reliée par le sous-sol (parking sous-terrain prévu pour 30 véhicules), ainsi que par le rez-de-chaussée.

L'implantation du bâti est perpendiculaire à la rue de Stalle ; et une voirie privée, de 4 mètres de largeur à accès réglementé par pieux amovibles, contourne l'étang pour permettre d'atteindre l'immeuble et les maisons du fond du terrain. **« La voirie servira aux services des pompiers ou dans les situations de déchargement de personnes ou de marchandises, ou encore en cas d'emménagements/déménagements »**, pour reprendre les termes du rapport d'incidences, c'est-à-dire, à mon avis, très souvent. Aucun contrôle de la fréquentation automobile n'est vraiment possible sur une voirie privée. Il est à craindre que celle-ci ne devienne un véritable accès aux maisons en intérieur d'îlot, voire aussi un parking pour les 4 maisons dépourvues de garage direct.

De surcroît, cette voirie supprime l'écran d'arbres les plus

significatifs du site, **« ceux qui participent à l'atténuation de l'impact visuel des façades arrière inesthétiques et peu composées du bâti de la chaussée d'Alseberg par rapport à la Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique et d'Embellissement »**, pour reprendre les termes de l'avis défavorable de la Concertation du 17 mai 2006.

On ne peut, hélas, pas parler pour ce nouveau projet d'une amélioration des perspectives de vue ni de l'aspect paysager de l'ensemble du site. **Celui-ci sera dénaturé par ces nouvelles constructions. Il est inadmissible de tolérer des immeubles (qui entoureront en partie l'étang en intérieur d'îlot) et l'implantation d'une voirie privée, dans un site qui, au contraire, devrait favoriser les arbres et le paysage.**

Sur le plan de la gestion des eaux, le projet prévoit le rejet des eaux d'écoulement de toitures et des citernes de rétention vers l'étang du Klipmolen, lui-même en connexion avec un autre étang, plus petit situé en contrebas, qui serait lui en connexion avec le réseau d'égout public de la rue de Stalle. Mais, cette partie du réseau est déjà saturée et des inondations ont déjà eu lieu en aval. L'apport supplémentaire d'eaux pluviales et usées, engendré par les nouvelles constructions, ne pourra qu'aggraver les problèmes déjà rencontrés. On peut lire dans le rapport d'incidences du demandeur que la situation de l'égouttage et du tracé de l'Ukkelbeek reste floue et non déterminée.



La propriété Pauwels, 40 rue de Stalle

Le terrain est situé dans le bassin de l'Ukkelbeek et la nappe phréatique se trouve à faible profondeur : 1 mètre de profondeur, aux dires de l'architecte le jour de la concertation.

Le creusement d'un sous-sol pour 30 emplacements de parking dans la nappe phréatique et la construction d'un ensemble de 20 appartements constituent des travaux lourds qui nécessiteront sans doute des matériaux de soutènement importants dans un sol composé d'alluvions sur plusieurs mètres (lors de la restauration de la chapelle de Stalle, il a fallu creuser à 9 mètres de profondeur pour atteindre le sol ferme !).

- Alors que la Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS), par son avis du 27 juin 2007, a estimé que l'impact du projet dans le paysage est trop important, que la minéralisation des sols et l'impact des constructions souterraines n'est pas assez pris en compte, que l'étude du

réseau des eaux de l'étang du Klipmolen est confuse et non déterminée ;

- Alors que la CRMS conclut en précisant que les documents présentés ne permettent pas d'établir que les deux principales raisons du rejet du projet précédent (impact sur le paysage urbain et régime hydraulique de l'étang) sont rencontrées ;
- Alors que la CRMS estime que l'enclavement complet de l'étang au milieu de constructions neuves n'est pas souhaitable et donnerait à l'ancienne retenue d'eau des allures de « marina » ;
- Alors que la CRMS préconise de construire seulement un bâtiment à l'alignement de la rue de Stalle et d'abandonner totalement le projet des constructions groupées qui envahiraient totalement l'arrière-plan du site, et suggère, au contraire, d'y maintenir et d'y accroître l'écran de verdure ;

Pourquoi la Commission de concertation n'a-t-elle pas suivi ces sages conseils au lieu d'accorder un avis favorable à condition d'y créer un bassin d'orage, de supprimer quelques logements et de réduire le gabarit de l'immeuble à front de la rue de Stalle ? Ce sera très regrettable pour ce site historique et encore verdoyant !

Comme la demande est présentée sous forme d'un certificat d'urbanisme (moins précis et détaillé) et non d'un permis d'urbanisme, si le demandeur se conforme aux prescrits qui lui seront imposés, il n'y aura plus d'enquête publique, les habitants ne seront plus invités à faire connaître leur opinion. En effet, l'avis de la Commission de concertation ne l'impose pas, estimant les modifications mineures et secondaires.

Thérèse VERTENEUIL,
administrateur

CHRONIQUE DU CLIMAT. RETOUR DU NUCLEAIRE ?

Le dérèglement climatique augmente d'année en année. Citons, pour 2007 : inondations en Grande-Bretagne, pluies diluviennes de mousson au Pakistan et en Inde, cyclones répétés dans les Caraïbes, incendies en Grèce et le constat de l'accélération de la fonte de l'Arctique.

On pourrait croire que les responsables feraient du sauvetage du climat LA priorité. En se tournant résolument vers les énergies renouvelables. Or - paradoxe - les lobbies, pétrolier et nucléaire, profitent de l'occasion pour accroître leur commerce.

L'Arctique, débarrassée des glaces, recèle des réserves minérales et de pétrole. Plusieurs pays se sont dépêchés d'aller y planter leur drapeau : la Russie, les USA, le Canada et la Norvège.

Les vendeurs d'énergie nucléaire se présentent subitement en « défenseurs du climat » et en sauveteurs de notre approvisionnement énergétique. En fait, leurs centrales nucléaires sont amorties de longue date déjà, et tout prolongement de leur durée de vie est synonyme de bénéfice net (1). Tous les débats futurs liés aux réductions des émissions de CO2 vont tourner autour du nucléaire, présenté comme « la solution »...

Le nucléaire amène plus de problèmes qu'il n'en résout.

Et pourtant, le nucléaire ne résoudra rien, il faut en sortir au plus vite. Pour plusieurs raisons. Les centrales nucléaires doivent fonctionner en continu, elles ne peuvent donc remplacer totalement les centrales

thermiques qui permettent de produire du courant selon la demande. Même si les 2/3 des centrales thermiques étaient remplacées par des nucléaires, la diminution de « 15% des émissions » de CO2 ne serait pas réelle car l'on s'attend à une demande des besoins électriques doublée pour 2030. A moins de construire plus d'une centrale par jour, mais ce serait peine perdue car les réserves connues d'uranium seront épuisées dans 60 ans (en n'approvisionnant que les centrales actuellement existantes) (2).

La question des déchets nucléaires n'est toujours pas réglée, les risques d'accidents (3), d'attentats, de prolifération nucléaire seraient accrus.

Une centrale nucléaire a une durée moyenne prévue de 20 ans ; en Belgique, elle a déjà été portée à 40; et certains escomptent encore les faire fonctionner, en opposition totale avec leur engagement de sortie du nucléaire prévue entre 2015 et 2025 ! (4).

Plusieurs pays envisagent la construction à grande échelle de centrales, dont certaines (EPR 3ème génération) utilisant le MOX comme combustible (plus radioactif que l'uranium enrichi). En Russie, Atomenergoprom construira 40 réacteurs, la Chine une trentaine d'ici 2020, tout comme l'Inde. D'autres pays, dans le monde entier, sont également demandeurs. Mais les centrales ont impérativement besoin de grandes quantités d'eau pour être refroidies, et si les changements climatiques impliquent plus de sécheresse, la pénurie d'eau pourrait contraindre à mettre des centrales à l'arrêt.

La fusion nucléaire : pour l'instant, une fuite en avant et un leurre.

Ce dont la presse commence à se faire l'écho, c'est le projet ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor) de fusion nucléaire qui devrait être implanté à Cadarache (France) . ITER essaye de démontrer la possibilité de maîtriser la réaction de fusion thermonucléaire qui fait briller les étoiles, et qui constituerait une source quasi illimitée d'énergie. Ce projet colossal implique des investissements énormes sur 30 ans (11 milliards d'euros). Si l'expérience réussissait, il faudrait ensuite créer un réacteur expérimental de démonstration afin d'étudier la possibilité de son exploitation commerciale et ensuite seulement les premiers réacteurs pourraient être construits, bien après 2050. Trop tard face à l'urgence de la réponse au niveau mondial, à mettre en œuvre dans les toutes prochaines années (5). Il faut aussi souligner que plusieurs scientifiques de premier plan estiment cette expérience très dangereuse, pour des chances de succès quasi nulles. Parmi eux, deux prix Nobel de physique, le japonais Koshiba et le Français Pierre-Gilles de Gennes.

Se tourner résolument vers les énergies renouvelables et réduire la demande.

Pour opérer la nécessaire « révolution énergétique » de nos sociétés, il y a deux éléments qui sont intimement liés.

Réduire la consommation. Voilà pourquoi des ONG comme Greenpeace demandent que tout un chacun remplace par exemple

les ampoules classiques par des ampoules à basse consommation d'énergie. Cela ne suffira pas, des mesures supplémentaires doivent être prises par les pouvoirs publics. Eteindre l'éclairage sur les autoroutes est une de ces mesures. Mais nous vivons également dans une société qui essaye de nous vendre un maximum d'appareils électriques, dont de l'électroménager qui n'est pas vraiment indispensable. La vieille dynamo, accessoire autrefois obligé sur les vélos, est de plus en plus remplacée par des piles jetables (ou rechargeables à l'énergie électrique, qui doit alors être produite par des centrales...).

Se reconvertir vers le renouvelable. Si l'énergie produite à partir de matières fossiles est extrêmement polluante et limitée dans le temps du fait de l'épuisement des ressources, l'énergie solaire et le vent, par exemple, sont disponibles, gratuits, ne produisant pas de déchets et à disposition pendant au moins encore 5 milliards d'années. Il faut capter ces énergies par des éoliennes et panneaux solaires. Toutes les toitures de notre pays peuvent accueillir ces panneaux. Il faut les produire massivement et les placer. Cet investissement-là est très rentable, il créera de l'emploi, assurera l'indépendance énergétique et fera oeuvre utile à la stabilisation du climat. Comme toujours, c'est une question de volonté politique. On commence quand ?

Jacques HIRSCHBÜHLER.

Membre du Comité Climat et Justice sociale

(1) « Des propositions pour réguler le prix de l'énergie », in « Métro », 2 octobre 2007, p.2.

(2) « Les mauvais comptes atomiques », par Léon Taniau in « Journal du Mardi », 2 octobre 2007, p.17. « Le Monde », dossiers et documents de septembre 2007, consacre un dossier au nucléaire et indique qu'il faudrait plus de 2.000 centrales pour remplacer ¼ de l'actuelle production de pétrole. Pour le CEA (Commissariat à l'Énergie Atomique), 87% de la production d'énergie primaire seront toujours d'origine fossile en 2020, la part du nucléaire sera alors de 4%, soit moins qu'actuellement, alors que la demande énergétique sera toujours en progression.

(3) Quelques incidents récents : incendie dans une centrale en Allemagne (in Libération, 5/7/2007 : Allemagne : la coalition se lézarde sur le nucléaire), séisme en juillet au Japon, entraînant entre autres une fuite radioactive, la centrale de Kashiwazaki-Kariwa est depuis à l'arrêt.

(4) Voir Greenpeace 2007/12, p.2 et p.12-13 : « A l'aube d'un gouvernement anti-climat ? »

(5) Le climatologue belge, J-P Van Ypersele, vice-président du GIEC, estime qu'il faut prendre le temps, ces 10 années, pour élaborer un plan énergétique basé sur des décisions radicales, in : « Plaidoyer pour une « révolution énergétique » , Journal du Mardi, 12/12/2006, p.18.

PLAN de Restructuration de la STIB- Vos avis sont les bienvenus.

Nous remercions les nombreux habitants qui nous ont fait part de leurs remarques relatives aux modifications des circuits de la STIB. Celles-ci concernaient essentiellement le tracé du bus 60 et la suppression du terminus du Homborch pour le bus 38. Personne n'a évoqué la nouvelle ligne de tram 4 qui nous semble cependant performante.

**Il est encore un peu tôt pour dresser un bilan général des changements intervenus. Celui-ci interviendra dans notre prochaine publication. Vous pouvez toujours adresser vos commentaires ou suggestions d'amélioration à notre coordinatrice du « Groupe-mobilité-ACQU », Nicole DUSSART, n° 67 Bosveldweg à 1180 Bruxelles ;
nicole.dussart@skynet.be**

L'Association de Comités de Quartier Ucinois

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg

Denis STINGLHAMBER, av. Brunard 7
tél. : 02.374.12.90.

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30
tél. : 02.343.05.41

De Fré - Observatoire - Juliette - Ptolémée

Pierre WETTENDORFF, av. Juliette 9
tél. : 02.374.00.63

Floride - Langeveld

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

Fond'Roy asbl

Cécile CHARLES, av. Wellington 13
tél. : 02.374.77.97

Gracq + NoMo Uccle

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

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,
av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

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

Ophem & C°

Maryse LEGRAND, rue des Myosotis, 26
tél. : 02.376.11.72

(P) : Privé ; (B) : Bureau

Parc Brugmann

Pierre DOR, av. Château de Walzin 6/1
tél. : 02.343.39.88

Plateau Engeland-Puits

Luc VAN DE WIELE, chemin du Puits 77
tél. : 02.374.81.04

Protection et avenir d'Avijl

Georges INGBER, av. d'Andrimont 5
tél. : 02.374.95.83

Quartier Lorraine

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

Quartier Château d'Eau – Coq

Moutons – Poussins
Xavier RETAILLEAU, rue du Château d'Eau
97 – tél./fax : 02.374.32.95

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, Montagne St-Job 88
tél. : 02.375.11.96

SOS Kauxberg - UCCLA NATURA - asbl

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

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

Verrewinkel-Engeland

Béatrice MAREVOET, rue Engeland 565
tél. : 02.372.23.06

Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74
tél. : 02.374.05.73

B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35
tél. : 02.375.40.94

Copropriétaires du Charlemagne

Lambert MARQUET, av. de l'Aulne, 95/8,
tél. : 02.332.16.28

Vivier d'Oie

Louise BECKERS, av. Latérale 43A
tél. : 02.374.13.56

Gelelytsbeek

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) : 02.211.79.30

Échevinage

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

Uccle Nord-ouest

André ROBE, av. Maréchal Joffre 114,
1190 - tél. et fax : 02.345.65.71
robe.cme@swing.be

Président honoraire

Paul ANTOINE – av. J.& P. Carsoel 34, 1180
tél. & fax : 02.374.22.37 – paul.antoine@swing.be

Le conseil d'administration

Président

Bernard JOURET – av. de la Chênaie 79c, 1180
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A, 1180
tél. (P) : 02.374.97.03 tél. (B) : 02.538.51.31
fax (B) : 02.537.46.56 – d.ryelandt@avocat.be

Trésorier

Luc STURBELLE – av. A. Huysmans 209/11, 1050
tél. & fax : 02.649.49.59 – luc.sturbelle@skynet.be

Luc BERNARD – Av. Alphonse XIII 12, 1180
tél. : 02.374.44.35 fax : 02.374.95.01
ldbernard@skynet.be

Stéphane DAVIDTS – Montagne de St-Job 88, 1180
tél. : (B, direct) 02.373.57.01 – tél. : (P) 02.375.11.96
stephane.davidts@skynet.be

Marc DE BROUWER – rue Gelelytsbeek 29, 1180
tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préféré) : 0472.719.790 cepvdqa@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67, 1180
tél. & fax : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

Sylvie GREINDL – 100 av. Kersbeek, 1190
tél. : 02.332.11.51 – sylvie.greindl@skynet.be

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10, 1180
tél. : 02.343.21.97
(B) : b.maldague@credit-agricole.be

Géraldine MATT – 366 chée de Neerstalle, 1180
tél. : 02.376.32.34 – gerry_m@yahoo.com

Jacques NIFFLE – av. Bel-Air 25/5, 1180
tél. : 02.344.41.51 – jacques.niffle@belgacom.net

Xavier RETAILLEAU – rue du Château d'Eau 97, 1180
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367, 1180
tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

Coordination :

Jacques NIFFLE

Comité de lecture :

Denys RYELANDT et Luc STURBELLE

Notre N° de compte :

310-0734318-17

e.mail : ucclecomites@ibelgique.com

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

www.acqu.be

Tirage :

10.000 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.

