

Belgique-Belgie

PP
1050 Bruxelles

1/7/194

Bureau de dépôt :
Bruxelles X

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 55 janvier – février – mars 2008

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

**Notre appel
à l'aide**
voir page 2

Sommaire

- Éditorial – Mobilité : un véritable enjeu civilisationnel. 2.
- Plan de Développement International de Bruxelles – Qu'en penser ? 3.
- Salon de l'auto 2008 : Plus ça change, plus c'est le même ! 5.
- Un grand pas en avant vers une démocratie participative à Uccle. 6.
- Les origines du Groeselenberg. 7.
- Des cyclomoteurs écologiques pour les inspecteurs de quartier. 9.
- A propos de la propreté. 10.
- Pas à pas, le RER prend forme à Uccle. 11.
- Enquête sur le co-voiturage à Bruxelles. 18.
- Plaidoyer pour le lierre. 14.
- Vouloir et dire la ville, 40 années de participation citoyenne à Bruxelles. 18.
- Les bouchons en liège se recyclent : amenez-les nous ! 19.
- Un exposé du WWF, le 8 avril, sur l'empreinte écologique. 19.

Éditorial

Mobilité : un véritable enjeu civilisationnel

L'ACQU est consciente qu'elle doit activement se mobiliser, tant intellectuellement que pratiquement sur le terrain, pour comprendre les différentes dimensions et la complexité de la problématique de la mobilité.

Celle-ci à Bruxelles n'est certes pas une nouveauté mais la congestion des modes de transport, et particulièrement celui de l'automobile, représente à nos yeux une situation inquiétante étant donné ses impacts négatifs sur la qualité de vie dans notre ville (principalement sur la vie sociale et la santé de ses habitants) et les coûts économiques qu'elle engendre.

La présente « Lettre aux habitants » aborde inévitablement quelques aspects de cette problématique, notamment, au travers d'un article critique de Denys RYELANDT sur le PDI (Plan de développement international de Bruxelles), d'une réflexion de Jacques HIRSCHBÜHLER sur le récent « Salon auto 2008 », d'une expérience concrète vécue dans

le quartier « Château d'Eau, Coq, Moutons, Poussins » relatée par Xavier RETAILLEAU (« Un grand pas en avant vers une démocratie participative à Uccle »), ainsi qu'un article intéressant et utile de Thérèse VERTENEUIL (« Pas à pas, le RER prend forme à Uccle »).

Toujours dans le souci de comprendre le plus objectivement possible le contenu des plans de la STIB et leur concrétisation particulière dans notre commune, nous avons rencontré Marc COOLS, Echevin de la mobilité, invité Jean-Michel MARY, Délégué de la STIB aux relations avec les pouvoirs locaux, les associations et les commissions représentatives, à exposer devant les habitants ucclois les projets et ambitions de son entreprise publique. Nous avons, en outre, assisté à une séance d'information sur les futurs travaux d'infrastructure de voiries et de voies de tram avenue Winston Churchill, organisée à la Maison communale sous la présidence très diplomatique du Bourg-

mestre Armand DE DECKER, en présence du Ministre régional de la mobilité Pascal SMET (qui a fait un remarquable exposé) et de Madame Françoise DUPUIS, Secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire. Nous tenons à remercier toutes les autorités régionales et municipales citées pour leur sincère engagement dans ces importants et difficiles dossiers.

Nous attirons l'attention de nos lecteurs et de nos comités de quartier sur le fait que la prochaine « Lettre aux habitants » sera essentiellement consacrée au thème de la mobilité. Nombreux sont déjà les habitants qui nous ont envoyé leurs analyses ou remarques sur certains aspects du problème.

Nous ne pouvons qu'encourager les citoyens à continuer leur travail de réflexion, à en faire part à l'ACQU et à participer aux réunions de discussions que nous organiserons.

Bernard JOURET
Président de l'ACQU

APPEL A L'AIDE

L'ACQU a besoin d'aide, de **votre** aide !

Non seulement pour vous impliquer en tant que bénévole dans des groupes de travail (mobilité, urbanisme, etc.), mais aussi et, **de manière urgente, pour la distribution, 1 fois par trimestre, de notre LETTRE AUX HABITANTS !**

Même si vous êtes peu disponible, ne fût-ce qu'une heure, cela nous aide.

Croyez-en notre expérience : distribuer à deux n'est pas désagréable.

Prenez contact avec notre président (*cfr dernière page du journal*).

Merci d'avance !

Plan de Développement International de Bruxelles ?

Qu'en penser ?

La lecture du « schéma de base » de ce PDI ne peut manquer d'interpeller les Bruxellois soucieux d'un développement harmonieux de leur ville. Si ce document n'a pas une valeur juridique, il a cependant été présenté au Parlement bruxellois et ses grandes lignes ont même été reprises par le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale dans sa déclaration gouvernementale, le 17 octobre 2007.

Il faut, hélas, le dire de manière nette : ce projet ne vise pas le bien-être des habitants et ne paraît même pas améliorable tant il est orienté vers la « vente » de Bruxelles, considérée comme une marchandise internationale. La « feuille de route » établie par le Gouvernement le 15 janvier dernier ne corrige malheureusement pas les défauts essentiels du schéma de base, même si certains sujets qui fâchent n'ont pas été repris.

Le travail a été commandé par le Ministre-Président à la société de consultants Price Waterhouse Coopers, laquelle a vu Bruxelles comme une ville qui doit profiter de son statut de capitale de l'Europe pour mieux asseoir sa place de ville internationale et ne pas se laisser distancer par d'autres grandes villes. C'est à longueur de pages qu'il est fait référence à ce statut et au profit qu'on peut en tirer. Si cette affirmation peut se comprendre jusqu'à un certain point, elle n'est plus acceptable quand l'objectif se limite à l'économique.

C'est ainsi que les auteurs du projet prônent des **constructions grandioses** : énorme stade de football, salle de spectacle de 15.000 places, centre de congrès, complexes commerciaux, immeuble-phare « House of Europe » pour souligner (pour ceux qui l'ignoraient) la présence de l'Europe à Bruxelles, etc...

Dix zones constituent les pôles du développement, dont plusieurs, qui sont les dernières grandes réserves foncières publiques : les quartier européen, du Mont des Arts avec le Pentagone, du Heysel, de la gare du Midi, de Tour et Taxis, de la cité administrative, de Josaphat, de Delta, de la gare de l'Ouest, de Schaerbeek-Formation.

Une vraie démesure, révélant que Bruxelles doit prioritairement « se vendre » aux investisseurs, tout sacrifier pour le développement des institutions européennes et le confort de ses fonctionnaires, pour attirer les touristes étrangers, etc ...

L'aspect de la **mobilité** est très sommairement envisagé, mais avec l'obsession qu'il faut tout faire pour fluidifier le trafic. Si encore le développement des transports en commun était prioritaire, ce serait une bonne nouvelle, mais force est de constater qu'on se limite à quelques grandes recommandations qui n'engagent pas à grand'chose et sont déjà archiconnues (augmenter la vitesse des transports publics, créer des sites propres, ...), et surtout qu'on semble vouloir faciliter le trafic automobile de transit (développer le Ring, créer des parkings, ...). Bref, aller à contre-courant d'une mobilité durable.

Se rendant compte que Bruxelles n'a pas les moyens financiers d'une telle politique, les auteurs ne s'avancent guère sur la faisabilité de leurs recommandations : ils suggèrent un partenariat avec le fédéral, un recours au secteur privé, ... Tout ceci donne l'impression : décidons de le faire ; on verra bien plus tard comment on va le payer !

La place fait défaut pour entrer dans des détails, et notre objectif n'est pas de décortiquer le PDI, mais plutôt de voir ce qu'il apporterait aux habitants si on mettait en œuvre ses grandes recommandations.

De manière globale, on en retire l'image d'une démission. Démission par le pouvoir public qui abandonne Bruxelles au marché, comme s'il s'agissait d'un produit, comme si Bruxelles devait se mesurer aux autres grandes villes à caractère international, être la plus compétitive.

Autre constat global : ce PDI est truffé de pétitions de principe, de lieux communs, d'affirmations qu'on se garde bien d'expliquer, qui ne sont énoncées que dans la perspective de la philosophie prédéterminée. Il n'y a même aucune réflexion de base, aucune réflexion critique sur ce que peut être une position internationale. C'est ainsi que si un quartier est considéré comme trop misérable, on se contente un peu facilement de dire qu'on va y faire de la mixité. Cette expression cache en réalité la pensée d'y faire des investissements, ce qui signifie en clair détruire pour reconstruire. Il n'est pas venu aux auteurs de ce PDI l'idée d'expliquer pourquoi ce quartier est défavorisé et comment on

pourrait y remédier en respectant ses habitants. Le plan n'a manifestement pas été pensé dans la perspective de la **résorption de la pauvreté**, de la recherche **d'une solidarité inter-quartiers**, de la recherche **d'une insertion des moins favorisés**. Et ce, par la construction de logements à portée de leurs moyens, par la possibilité d'accéder à une culture de base proche de chez eux, par le développement d'espaces verts dans leurs quartiers, par la création de pistes cyclables, etc... C'est évidemment plus difficile... Mais, pour toutes ces innombrables personnes déjà fragilisées, quel intérêt y a-t-il que Bruxelles soit la 5^{ème} ou la 15^{ème} ville européenne ? Certainement, le désavantage d'une nouvelle hausse sensible du coût de la vie et donc une marginalisation accrue !

Les auteurs du plan ont évidemment perçu que, s'ils se limitaient à une vision économique, les critiques ne manqueraient pas. Aussi ont-ils abordé d'autres facettes, comme : « *équipements de confort et qualité de vie* », « *qualité de l'environnement, développement durable et lutte contre la dualisation* », « *politique du logement et mixité sociale* ». Mais ces quelques pages (7 sur 99 !) ressemblent plus à une accumulation de lieux communs qu'à une véritable politique urbaine orientée vers le bien-être des habitants, quand ce ne sont pas des recommandations visant expressément au développement international de la ville.

Par exemple, quand il est question de sécurité, de propreté et d'enseignement, on lit ceci :

« *Il manque peut-être de certaines écoles internationales pour attirer des entreprises étrangères à Bruxelles* » ! (p.66) (Le ghetto pour les riches existe aussi...)

« *Les Bruxellois et les visiteurs...ont parfois une perception de Bruxelles peu sécurisante. C'est un point critique, car une ville qui a une réputation avérée d'insécurité met en péril son développement international... Il s'agit non seulement de travailler sur l'image et l'avenir de certains quartiers, mais également de renforcer la présence publique (sic) afin de rassurer...*

Il faut également concentrer des moyens importants sur les quartiers à fort potentiel touristique (centre-ville) et international (quartier européen), afin que l'image de la capitale de l'Europe ne soit pas mise à mal. Cela passe par un nettoyage plus intensif des endroits les plus fréquentés... » (p.67) (Et tant pis pour ceux qui ne sont pas dans les beaux quartiers !)

Il faut « *mener des politiques volontaristes de mise à l'emploi... , une plus grande mixité socio-économique ..., la revitalisation de l'espace public le plus dégradé, la rénovation du logement ancien ..., la formation et la mise à l'emploi des Bruxellois ...* » (p.71) (Que de belles recommandations faciles à énoncer !)

Ceci est plus intéressant, mais reste dans les généralités : « *La mixité sociale doit être un des fils conducteurs du développement urbain. Il s'agit... d'éviter le confinement de la pauvreté dans des ghettos sociaux et d'assurer... l'installation des classes moyennes dans des zones d'interventions prioritaires... De*

même, une politique spécifique et ciblée par zone et par quartier doit être élaborée en liaison avec le développement de grands équipements à vocation internationale. Il est en effet essentiel que ceux-ci ne soient pas seulement une réponse à la demande internationale, mais également un levier fort de déploiement et de relance de certains quartiers... (p.73)

Ne nous y trompons pas : jusqu'à un certain point, ce projet n'a pu être conçu que parce que nous sommes déjà imbibés de la logique de la performance, de la réussite (économique, s'entend).

Loin de nous l'idée qu'il faut négliger l'atout formidable que représente la présence d'institutions européennes et la réputation internationale de la ville, mais il ne faut pas sacrifier les habitants pour ces institutions, ni pour une image internationale de la ville. Il est nécessaire d'effectuer un arbitrage – difficile, certes – entre l'international et le bruxellois.

Nous avons commencé la critique de ce plan en disant notre impression d'une démission.

Nous la terminons en affirmant que ce **qui fait totalement défaut dans ce projet de ville, c'est la notion de valeurs**, le respect d'une communauté humaine vivante. Même la charte fondamentale de l'Union Européenne repose sur la défense des valeurs humaines. Puisse ceux qui nous dirigent s'en souvenir !

Denys RYELANDT
Vice-président de l'ACQU asbl

Le Schéma du PDI et la déclaration gouvernementale sont disponibles sur le site <http://www.ieb.be/article/575>. Inter-Environnement Bruxelles y a consacré son périodique « Bruxelles en Mouvements » du 22/11/2007.

Salon de l'auto 2008 : Plus ça change, plus c'est le même !

Celui de 2007 mettait en exergue les 4X4, voitures dangereuses pour les piétons, lourdes, voraces en carburant et grandes polluantes. Une cinquantaine de citoyens motivés étaient venus dénoncer cette foire.

Janvier 2008.

Les organisateurs du Salon, ne cherchant plus à nier la crise écologique, profitent de la « vague verte » pour continuer à vendre leur marchandise et à faire du profit. « Au salon de l'auto de Bruxelles, tout sera basé sur l'écologie et la limitation de rejets de CO₂ par kilomètre » ⁽¹⁾. La réalité nous fait rapidement déchanter. Pour rappel, la Commission Européenne voulait, en janvier 2007, imposer une limite de 120 gr d'émission de CO₂/km parcouru (contre 160 actuellement). Le lobby automobile s'y était opposé, au Salon de l'auto de Francfort, les patrons automobiles (Peugeot, Porsche et le regroupement des constructeurs européens) ont décidé de s'unir et de déclarer d'une seule voix qu'il serait « totalement naïf » d'en arriver à cette norme. Et, paradoxalement, en même temps, à Francfort, Volvo présentait déjà des modèles « écologiques » ⁽²⁾.

Qu'en est-il, de ce salon de l'auto « écologique » belge ?

1) Les rejets de CO₂.

La plupart des publicités distribuées dans les quotidiens nous montrent des images de la nature, des champignons (truffes) aux hautes montagnes de neige non souillée. Accompagnées des photos de modèles dont certains, en nombre très limité, approchent les 120 gr/CO₂/km. Ce n'est pas le cas de la majorité. Il faut sortir sa loupe pour lire les phrases en petits caractères

affichant les émissions de CO₂.

Citons :

- a) **BMW 2008. Un modèle (118d) émettrait seulement 119 gr. Les autres respectivement : 139, 142, 156, 184, 214 grammes** ⁽³⁾. Précision supplémentaire en dernière page : émissions CO₂ : « 366-119 » !
- b) **Land-Rover. « Emission de CO₂ de 194 à 376 gr/km ».**
- c) **Mazda : Emissions CO₂ (gr/km) : 178,5**
- d) **Alfa 159: 159-289**
- e) **Mercedes, nouvelle Classe C Break: 176 gr CO₂/km.**
- f) **Peugeot 308: 120 à 188 gr/km.**

Le parc automobile ne cesse d'augmenter (5.048.723 voitures particulières), en sorte que même si l'émission de CO₂ de chaque voiture diminue légèrement, au final, les émissions augmentent. Non seulement il y a plus de véhicules, plus de déplacements (+18% de kms parcourus en 10 ans), les véhicules sont plus lourds, plus gourmands, munis d'accessoires comme la climatisation,...

2) Les particules fines.

La majorité des voitures roule au diesel, plus polluant et dangereux que l'essence. Les particules fines représentent un problème de santé publique : elles sont tellement fines qu'elles vont se loger dans les alvéoles pulmonaires. Conséquences : asthme, allergie, ... L'Agence Européenne de l'Environnement signalait en 2006 que même si les émissions de composés acidifiants, particules fines et ozone étaient en diminution, elles restent néanmoins dans les villes au-dessus du maximum. Anvers et Bruxelles n'arrivent pas à respecter les normes en matière de particules fines ou d'oxyde

nitreux ⁽⁴⁾. Le ministre de l'Energie, lui, promet une réduction d'1/3 des émissions diesel pour l'horizon...2020 ! ⁽⁵⁾

3) Les éco-carburants.

En fait, ce sont des agro-carburants. Priver une partie de l'humanité de nourriture pour en faire des carburants est inacceptable.

4) Les primes pour « voitures propres ».

Est-il vraiment nécessaire et intéressant de remplacer une « vieille voiture » par une nouvelle, plus « propre » (émettant moins de CO₂) ? Un journaliste s'est livré à un calcul intéressant. Une voiture qui rejette 172 gr de CO₂/kms serait remplacée par une nouvelle de même modèle, qui rejette 142 grs de CO₂/km. Mais le gain apparent de 30 grs/km n'est pas exact, car pour produire cette nouvelle voiture, légèrement plus lourde, il faut 6,6 tonnes de CO₂, soit environ 44 gr/CO₂/km au niveau de l'amortissement. Sans compter ce qu'il faut pour démanteler l'ancienne voiture. La planète est perdante (la pollution a augmenté au final). Le constructeur, lui, a fait une bonne affaire : il a vendu à quelqu'un qui n'en avait pas réellement besoin du neuf quand du vieux pouvait encore rouler...

5) Les voitures électriques.

Telles la « Reva », toute petite mais chère (15.000 euros). Ce type de voiture doit être rechargée, ce qui implique d'augmenter le parc de centrales électriques, au choix : nucléaire, charbon, gaz, ... Ce qui n'est pas sans conséquences environnementales non plus...

Enfin, comme on pouvait s'y attendre, si l'espace accordé aux voitures a augmenté, celui des cycles est en diminution. Comme quoi, derrière la façade repeinte en vert, c'est toujours la même logique : fabriquer, vendre. Faire du profit. Et une voiture rapporte plus qu'un vélo !

Jacques HIRSCHBÜHLER

⁽¹⁾ « Wolvendael n°535 », janvier 2008, dossier « salon de l'auto », p.21.

⁽²⁾ « Porsche et Peugeot s'unissent contre les normes antipollution », Métro, 11/9/2007.

« Les constructeurs partagés sur le CO2 » (La Dernière Heure, 11/9/2007).

⁽³⁾ BMW 2008 : « le plaisir de conduire ». Ils écrivent également que la brochure est réalisée sur papier provenant de forêts « exploitées en gestion durable, ce qui contribue à la protection de l'environnement et de la nature ». Nous voilà rassurés...

⁽⁴⁾ Métro, 18/11/2006.

⁽⁵⁾ « La Capitale », 17/1/2008 : « Des autos écolos, vraiment ? »

⁽⁶⁾ « La Capitale », 17/1/2008, p.18 : « Gardez votre tacot » (F. Chafwehé)

La radio
des Ucclois
Radio 1180

le lundi
de 18 à 20 h



en ligne sur

www.radio1180.be

Connexion adsl souhaitée

Un grand pas en avant vers une démocratie participative à Uccle

Le 24 janvier 2008, c'est pour la deuxième fois, que certains Ucclois ont pu assister à une interpellation au Conseil Communal d'Uccle : trois habitants avaient, en effet, demandé à être entendus oralement par celui-ci.

Rappelons ici qu'en sa séance du 14 septembre 2006, le Conseil Communal, vu l'ordonnance du 20 juillet 2006 relative au droit d'interpellation des habitants d'une commune, a ajouté au règlement d'ordre intérieur du Conseil Communal et des Commissions la possibilité d'introduire une demande d'interpellation orale à l'attention du Collège.

L'interpellation doit être introduite par vingt personnes, domiciliées à Uccle, âgées de seize ans au moins.

Elle doit être relative à un sujet d'intérêt communal et ne pas revêtir un intérêt personnel.

Toute demande d'interpellation doit être remise au Bourgmestre au moins cinq jours francs avant la réunion de l'Assemblée.

L'exposé de l'interpellation a lieu en début de séance ; les interpellants disposent de maximum dix minutes pour exposer le sujet. Le Bourgmestre ou le membre du Collège ayant ce point dans ses attributions répond à l'interpellation séance tenante.

C'est dans le cadre de ce nouveau règlement que Messieurs J.P. MATHELOT, M. SCHOCKAERT et C. VERSTRAETE, tous trois représentants les habitants de la rue du Coq, ont déposé une demande d'interpellation citoyenne et ont été entendus par le Conseil Communal du jeudi 24 janvier 2008. Ils demandaient que soient améliorés les aménagements prévus par le PCMU (Plan Communal de Mobilité d'Uccle) dans tout ce quartier touché depuis trop d'années par un accroissement excessif de la circulation.

Rappelons, ici, que le quartier - Château d'Eau, Coq, Moutons, Poussins - révèle un caractère social, culturel et résidentiel à la fois (école, église, scouts, salle paroissiale) et reçoit déjà, de ce fait, un trafic anormal de voitures...

Cet acte citoyen nous interpelle car, on le constate tous les jours, les mesures préconisées par le PCMU ne vont pas assez loin contre l'usage abusif de la voiture. Les aménagements, proposés par ce Plan et mis en place dans ce quartier depuis août 2007, ont, en partie, diminué les nuisances automobiles, **et nous devons remercier les autorités d'avoir écouté les habitants.**

Mais, ces mesures ne sont pas suffisantes. Les demandes des habitants vont bien au-delà de celles décidées par la Commune.

M. J.P. MATHELOT, lors de son interpellation orale, a tout simplement confirmé le vœu de nombreux habitants d'Uccle (et des autres villes et communes) de retrouver une meilleure qualité de vie.

Ses demandes sont justifiées :

- suppression des axes de transit et des axes de délestage dans les quartiers à caractère résidentiel
- mise en « zone 30 » d'un plus grand nombre de rues
- amélioration de la signalisation et des aménagements pour réduire la vitesse
- mise en « circulation locale » des quartiers particulièrement touchés
- amélioration des pistes cyclables
- prise en compte de la sécurité des piétons

Les mesures draconiennes qu'il faut prendre seront peut-être jugées impopulaires par les navetteurs et certains Ucclois, mais il y va de la santé et de la sécurité de tous les habitants.

Notons, également, que le rôle des services de police d'Uccle est important dans la mise en application de cette réglementation qui tend à protéger les habitants dans leur milieu urbain.

L'interpellation s'est déroulée dans le calme (les applaudissements ne sont pas autorisés, et c'est bien ainsi). Les membres du Collège et du Conseil Communal ont écouté et répondu par la voix du Bourgmestre, Monsieur DE DECKER, et de l'Echevin de la mobilité, Monsieur COOLS, et nous les en remercions.

Les services de ce dernier vont étudier les demandes des trois interpellants et nous ne doutons pas que ce quartier, comme d'autres d'ailleurs, retrouvera sa qualité de vie.

Xavier RETAILLEAU
Administrateur

Nouvelles du comité de quartier du Groeselenberg

D'importants projets immobiliers sur le site des Deux Alice pourraient entraîner la création de plusieurs centaines de logements supplémentaires. Dans la précédente Lettre aux habitants, nous vous informions de la création du Comité de quartier du Groeselenberg (information et inscription : leseul.hendrix@belgacom.net ou 02 375 06 29). Ce comité regroupe à présent 190 habitants du Groeselenberg, des avenues Houzeau, Statuaires et Circulaire, désireux de s'associer au développement du site et, en particulier, au projet d'élaboration d'un PPAS n°64 (Plan Particulier d'Affectation du Sol) pour l'ensemble de l'îlot. Un budget vient d'être voté pour l'élaboration de ce PPAS et un groupe de travail du Comité prépare la vision des habitants sur ce projet. Dans cet article, nous rappelons l'origine du site des Deux Alice.

Les origines du Groeselenberg

Le coteau du Groeselenberg a été fréquenté de tous temps. On y a retrouvé notamment des objets de l'époque néolithique.

A travers les âges, le chemin et le coteau ont porté plusieurs noms : Hoogstraete (1742), Roeselberg, Drooselenbergh, Crouselenberg, Crosselbergstraet, Groeselenberg, Groeselenberg. Le sens en serait : colline couverte d'arbustes épineux.

Au milieu du XIXe siècle, la commune d'Uccle, essentiellement agricole, comptait 8.000 habitants, groupés en plusieurs hameaux. Les conditions de vie y étaient difficiles et l'analphabétisme élevé. La population parlait exclusivement

un patois flamand, tandis que la classe bourgeoise, peu nombreuse, était d'expression française.

A cette époque, le hameau du Groeselenberg se compose d'une vingtaine de masures, dont plusieurs sont regroupées, à mi hauteur du coteau, à droite du chemin qui vient du centre d'Uccle. Encaissé entre une colline de sable et de bruyère et un petit massif boisé de hêtres (la propriété et le château Paridant, construit en 1899), arrosé par un ruisseau souvent à sec où pousse le cresson, ce chemin a alors une certaine importance (l'avenue De Fré n'existe pas encore). Il est un tronçon d'une route qui, via la Carlooschebaan et le carrefour dit le Borblok (rencontre des actuelles rue Copernic et avenue de Saturne), relie Saint-Job à l'église St-Pierre, en passant devant le Hof ten Hove (aujourd'hui la ferme Rose), fondation domaniale du quatorzième siècle.

Les habitants du Groeselenberg vivent de la terre. Ils vont se fournir en eau potable à la source de l'Ukkelbeek. Il leur faut pour cela descendre et remonter un sentier abrupt qu'emprunte aussi, au printemps, la procession des rogations venant de l'église St-Pierre via le Kamerdelle.

La fondation de la clinique des Deux Alice

C'est au sommet du coteau du Groeselenberg que sera fondée, par Adrien-Benoît Bruneau, la clinique des Deux Alice. Adrien Bruneau est le père d'Alice Bruneau (épouse Hubert Dolez) et le grand-père d'Alice Dolez. Alice Bruneau meurt à l'âge de 25 ans le 11 juillet 1860, laissant une fille de 4 ans, Alice Dolez.

Celle-ci décède à son tour prématurément le 30 juillet 1874 à l'âge de 18 ans. Frappé par ce double deuil, guidé par des sentiments de charité et pour consacrer par des œuvres de bienfaisance le souvenir de sa fille et de sa petite-fille, Adrien Bruneau mûrit le projet d'un hospice-hôpital.

Le choix de l'endroit est une des premières questions à résoudre. Il doit être si possible au centre de la commune, dans un lieu élevé où l'air est pur. Le coteau du Groesenberg répond à ces exigences. Adrien Bruneau y achète un ensemble de parcelles de terres, d'une superficie de près de quatre hectares.

La construction de la première clinique des Deux Alice sera entreprise en 1875, aux frais d'Adrien Bruneau. C'est un long bâtiment de briques rouges rejointoyées à la hollandaise, qui fait forte impression.

Deux bas-reliefs monumentaux, de plus de neuf mètres de long, destinés à orner la façade de l'édifice, sont commandés au sculpteur Julien Dillens. Le premier illustre les soins aux malades et l'hospitalité aux vieillards et aux infirmes. Le second représente Adèle Bruneau et sa fille Alice Bruneau accueillant six petites orphelines que leur amène la jeune Alice Dolez.

(ces bas-reliefs sont actuellement déposés sur le sol à l'avant gauche de la clinique, le long du mur mitoyen avec le numéro 59; ils sont recouverts d'une bâche de protection opaque).

Soucieux de perpétuer les visages de sa fille et de sa petite-fille, Adrien Bruneau demande à Léopold Pluys de réaliser deux vitraux qui les représentent et qui seront placés bien en vue dans le pavillon central de l'ancien hôpital. Ces deux vitraux sont aujourd'hui encore visibles dans le hall d'entrée de la clinique.

Au moment où Adrien Bruneau s'apprête à faire don de la clinique à la commune d'Uccle, il apparaît que la Commune, qui doit faire face à d'importants travaux d'urbanisation, ne pourra pas même couvrir les frais d'exploitation, évalués à 30.000 francs par an. La clinique est alors cédée, le 15 septembre 1885, pour un prix de faveur de 200.000 francs correspondant à un tiers de sa valeur, à des religieuses hospitalières, les Sœurs hospitalières de Saint-Augustin.

Appelée en Belgique en 1835 par la Reine Louise-Marie, cette congrégation, branche de la communauté des Religieuses Augustines de l'Hôtel-Dieu de Paris, a progressivement pris en charge les grands hôpitaux militaires de Belgique, ainsi que quelques hospices.

Sous divers noms (hospices, sanatorium, sanitarium, œuvre des dames pensionnaires), les Deux Alice vont accueillir principalement des « dames de la société » ayant besoin d'une cure d'air, des malades convalescentes, des familles désireuses de prendre quelques jours ou quelques semaines de repos et des personnes âgées, chacun attiré par le cadre enchanteur de cette belle propriété avec ses jardins d'agrément, sa grotte Notre-Dame de Lourdes, ses immenses potagers, sa ferme (le béguinage) et les vastes prairies pour le bétail.

Un promeneur écrivait en 1910 : « Je suis descendu vers Uccle par le chemin qui s'amorce à la façade de l'Observatoire, le Groesenberg, un sentier rude qui dévale rapide. J'ai vu encore de vrais coins de campagne : des champs, des terres en labours, des maisonnettes blanches au bas du coteau, des moutons à la laine jaunâtre et des paysannes, le mouchoir rouge sur la tête, qui poussaient des brouettes. »

Après la guerre de 1914-18, les « dames pensionnaires » se font rares et la situation financière de la clinique devient précaire. Les sœurs hospitalières désirent se recentrer sur les hôpitaux militaires et vendent la propriété en 1920 au prix de 800.000 francs. Plusieurs congrégations assurent successivement la direction de la clinique jusqu'à la fixation en septembre 1933 des Sœurs de la Charité de Jésus et de Marie, dites souvent « Sœurs de la Charité de Gand » (elles ont déjà occupé le site de 1922 à 1925).

La congrégation des Sœurs de la Charité a été fondée en 1803 par le chanoine Pierre-Joseph Triest en vue de venir en aide aux personnes éprouvées (maladies incurables, vieillards, aliénés, sourds-muets,...) et pour l'éducation des jeunes filles. En 1935, outre quelque quarante maisons en Belgique, elle est implantée en Angleterre, aux Pays-Bas, au Congo, à Ceylan et au Pendjab. Le supérieur général est alors Monseigneur Eugène Van Rechem.

Les soins infirmiers sont assurés par l'école Ste-Camille, installée depuis 1908 à la clinique Ste-Elisabeth. On dit de l'établissement : « Les installations, qu'égaye un parc de sept hectares dans un site aussi hygiénique que pittoresque, représentent le dernier mot du progrès pour les traitements médicaux et chirurgicaux...La Belgique possède là un centre où se forme, sous une discipline scientifique que poétise le plus pur idéal, un personnel d'élite qui, sous le voile des infirmières, mène la lutte contre la douleur et la mort. »

Lorsque l'école Ste-Camille quitte le site en 1937, les Sœurs de la Charité ouvrent une nouvelle école d'infirmières, l'école St Joseph, dirigée par Sœur Ignace-Marie Evrard jusqu'en 1968.

Les environs de la clinique se transforment peu à peu. La rue

Groeselenberg, toujours aussi rude avec ses pavés « têtes de belle-mère » et ses trottoirs en terre, se bâtit progressivement. Dans les années 1930, notamment sur le haut, côté Nord, en face du carré Dewandeleer, où une nouvelle rangée de maisons s'accroche au talus, empiétant sur les prairies et les champs cultivés. A partir de 1949, face à la clinique et jusque plus loin dans la rue, là où il n'y avait que des prairies et où venaient marauder les gamins du quartier, friands de cerises du nord, de nombreuses maisons sont construites.

La construction de la nouvelle clinique, entreprise en mai 1971, s'achève en 1973 et le déménagement dans les nouveaux bâtiments se fait le 24 juin 1974. Les nouveaux bâtiments sont implantés sur une vaste parcelle de terrain, dans le même environnement très dégagé et verdurisé. Les arbres isolent les bâtiments de la clinique par rapport aux habitations avoisinantes. Le terrain est une zone affectée par le PRAS à l'intérêt collectif.

En octobre 2007, l'école St-Joseph, devenue entretemps l'Institut d'Enseignement Supérieur Parnasse-Deux Alice, fête ses 70 années d'existence au cours d'une fête rassemblant plus de 600 anciens élèves, professeurs, amis, voisins et sympathisants de l'école.

Alors que deux projets immobiliers pour la reconversion et le lotissement du site des Deux Alice viennent d'être déposés, les différents services de la clinique des Deux Alice restent en activité, jusqu'à leur transfert dans la nouvelle aile de la clinique Ste-Elisabeth, dont l'achèvement est prévu pour 2010.

*Pour le Comité de quartier du
Groeselenberg,*

Cécile LOUIS ET
Vincent SCORIELS

*Un communiqué de presse de la zone de police
5342 (Uccle-Watermael-Boitsfort-Auderghem) :*

Des cyclomoteurs écologiques pour les inspecteurs de quartier

Une police en phase avec les préoccupations de la société, c'est une police qui répond non seulement aux attentes des citoyens en matière de sécurité, mais qui s'engage aussi à respecter l'environnement. C'est dans cette optique que la zone de police 5342 vient de faire l'acquisition de cinq cyclomoteurs électriques qui seront mis à disposition de ses inspecteurs de quartier.

Cela signifie concrètement qu'à partir d'aujourd'hui, une partie des agents de quartier rempliront leurs missions de police en silence, sans émissions de CO₂ et plus économiquement. En effet, ces nouveaux cyclomoteurs représentent une économie d'argent non négligeable considérant l'augmentation du prix du pétrole, de même qu'ils contribuent davantage à respecter l'environnement grâce à l'absence de pollution sonore

(ce véhicule est totalement silencieux) et de rejet de gaz carbonique.

L'autonomie du cyclomoteur est de 65 km et sa vitesse de pointe de 45 km/h. Il est donc tout à fait adapté aux tâches des inspecteurs de quartier.

Notre zone de police ne s'arrêtera pas là en matière de protection de l'environnement, puisqu'elle vient d'ouvrir un marché pour l'achat ou la construction d'un bâtiment passif pour son futur commissariat.

Laurent MASSET
*Criminologue
Conseiller du Chef de Corps*

Police locale Uccle – Watermael-
Boitsfort – Auderghem
ZP 5342 – Square G. Marlow 3,
1180 Uccle
Tél : 02.373.58.01
Fax : 02.373.58.05



A PROPOS DE LA PROPRETÉ

L'ACQU ne peut que se réjouir de voir les efforts qu'entreprend notre échevin de la propreté, Boris DILLIÈS, pour rendre plus propres nos espaces publics. Force est de reconnaître qu'ils sont bien sales ... et que nous nous habituons probablement à cette saleté, ou plutôt que nous nous disons de manière fataliste : « Nous n'y changerons quand même rien... », quand ce n'est pas : « Ce sont les autres qui sont sales... ».

Que fait notre « MONSIEUR PROPRE » local ? Il lutte précisément contre cet état de chose. Tout d'abord, il va dans les **écoles** et tâche de rendre les jeunes conscients de ce que la propreté aux alentours des celles-ci dépend en partie d'eux et qu'un minimum de civisme est profitable à tous. Il a déjà été à l'école St-Vincent-de-Paul, au collège St-Pierre, à Notre-Dame-des-Champs ; il est sur le point d'aller à l'école Decroly, à l'institut Montjoie, et son bâton de pèlerin le mènera aux autres centres d'enseignement uclois.

Guy Bernard, qui relate ceci dans le « Passe-Partout » du 9 janvier 2008, précise que l'échevin est « accompagné du balayeur de quartier qui, plus que n'importe

qui d'autre, sait de quoi il retourne. ... Accueillie, dit-on, avec faveur, la démarche porte déjà ses fruits. Ainsi, aux alentours de St-Vincent-de-Paul, ... on a vu une diminution des déchets de l'ordre de 50%. »

Nous sommes convaincus que Boris DILLIÈS vise juste quand il s'adresse aux jeunes : c'est même aux très jeunes qu'il faut s'adresser; perméables à un tel message, ce sont eux qui comprennent le mieux et qui sont susceptibles d'éduquer leurs parents.

Dans un même ordre d'idée, notre échevin rappelle, dans le Wolvendael de janvier 2008, que si la propreté dans les espaces publics est son souci, « **tout attendre de la commune relève de l'utopie. Les questions que l'on peut se poser sont, notamment : qui n'est pas propre ? qui sont les crasseux ? La propreté est l'affaire de tous, phrase éculée et pourtant pas assez appliquée. Il y a quelques semaines, une dame m'a interpellé, déplorant le manque de civisme ambiant. Trois jours plus tard, j'ai recroisé cette dame et, alors que je lui faisais remarquer que son animal de compagnie était en train de « s'oublier » dans un espace vert (à 10 mètres d'une canisette), cette**

dame me répondit : « ça fait partie de l'engrais et ce n'est pas mon quartier... ». Non, le crasseux n'est pas toujours l'autre. Voilà pourquoi les autorités communales mènent avec acharnement une politique d'information, mais aussi de répression et d'éducation via les écoles. »

Tout ceci est très bien. Quand même, **on se demande si, de temps en temps, une répression n'aiderait pas**. Prévoir des sanctions est beau, ... mais ne dérange personne quand on sait qu'elles ne sont pas appliquées. A la limite, il vaudrait mieux ne pas prévoir des sanctions si c'est pour ne pas en faire usage. Si, de temps en temps, une sanction était infligée, cela se saurait, les médias le signaleraient ... et on prendrait garde. Ce serait peut-être dur pour celui sur qui la sanction tomberait, mais si la crainte du gendarme peut aider, pourquoi pas ? Marcher sur des trottoirs sans craindre de marcher là où il ne faut pas, sans devoir contourner des canettes, des papiers gras, .. ne serait plus un rêve impossible !

Denys RYELANDT
Vice-Président



Madame, Monsieur,

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

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

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

Merci d'en tenir compte

Pas à pas, le RER prend forme à Uccle.

De la halte du Vivier d'Oie, opérationnelle depuis fin 2007, à la demande de permis d'urbanisme pour la nouvelle halte du Moensberg et l'aménagement de la halte de Linkebeek, peu à peu le RER prend forme sur le territoire ucclois.

On entend souvent dire qu'une partie du territoire du sud de notre commune est mal desservie par les transports publics de la STIB ; et c'est en partie vrai pour certains quartiers éloignés du centre. **Mais avez-vous déjà testé la ligne de chemin de fer 26, future ligne RER, pour vous rendre au centre ville ?**

Depuis fin 2007, la nouvelle halte Vivier d'Oie fonctionne. Certes, les travaux d'infrastructure ne sont pas encore terminés, mais les trains s'y arrêtent et les escaliers d'accès sont placés. Quoi de plus simple que de se rendre, par exemple, à la place Meiser, il ne vous faudra pas plus de 13 minutes, depuis la halte Vivier d'Oie pour y arriver. De même, pour aller depuis la halte de Saint-Job à Schumann, il faudra 15 Minutes. Et pour aller de la halte du Moensberg à Mérode, il faudra 15 minutes. C'est évidemment bien plus rapide que la voiture et vous évitez la pollution, le stress du trafic et de la recherche, souvent difficile, d'un emplacement de parking.

Vous pouvez lire ou travailler à l'aise jusqu'à votre arrêt. Et surtout, vous utilisez un moyen de transport qui n'engendre pas de nuisances pour l'environnement et vous contribuez, de ce fait, à l'action de réduction des gaz à effet de serre, si nuisibles au réchauffement de la planète.

Voici les horaires de départ aux différentes haltes uccloises (en caractère gras) de la ligne 26 en semaine.

Horaire régulier toutes les heures, le chiffre représente les minutes après l'heure.

Les trains ne circulent pas le samedi et le dimanche, ni en soirée.



Station Vivier d'Oie avec les nouveaux escaliers

Trains direction Malines et Vilvorde.												
Moensberg / St-Job / Vivier D'oise / Boondael / Etterbeek / Delta / Mérode / Meiser / Evere / Bordet / Haren / Vilvorde / Malines												
Premier train												
6H18	6H21	6H23	6H26		6H30	6H33	6H36	6H39	6H41	6H43	6H48	
Toutes les heures												
H18	H21	H23	H26	-----	H30	H33	H36	H39	H41	H43	H48	
H39	H42	H44	H47	H56	H59	H02	H05	H08	H10	H12	H18	H27
H58	H01	H03	H06	-----	H10	H13	H16	H19	H21	H23	H33	H51
Dernier train												
19H58	20H01	20H03	20H06	-----	20H10	20H13	20H16	20H19	20H21	20H23	20H33	20H51
Retour : Trains vers Hal												
Malines / Vilvorde / Haren / Bordet / Evere / Meiser / Mérode / Delta / Etterbeek / Boondael / Vivier D'oise / St-Job / Moensberg												
Premier train												
	6H12	6h17	6H19	6H21	6H24	6H27	6H30	-----	6H34	6H37	6H39	6H42
Toutes les heures												
	H12	H17	H19	H21	H24	H27	H30	-----	H34	H37	H39	H42
H33	H43	H48	H50	H52	H55	H58	H01	H09	H13	H16	H18	H21
H14	H32	H37	H39	H41	H44	H47	H50	-----	H54	H57	H59	H02
Dernier train												
19H33	19H43	19H48	19H50	19H52	19H55	19H58	20H01	20H09	20H13	20H16	20H18	20H21
Trains direction Alost venant de Linkebeek depuis Braine-l'Alleud.												
Linkebeek / St-Job / Boondael / Etterbeek / Br. Luxembourg / Schuman / Bockstael / Jette / Berchem / Alost												
Premier Train												
7H29	7 H33	7 H36	7H41		7 H45		7 H48	7H55	7H58	8H01	8H32	
Et toutes les heures												
Dernier train												
19H27	19H33	19H36	19H41		19H45		19H48	19H55	19H58	20H01	20H32	
Retour direction Linkebeek/ Braine-l'Alleud.												
Alost / Berchem / Jette / Bockstael / Schuman / Br Luxembourg / Etterbeek / Boondael / St-Job / Linkebeek												
Premier train												
6H29	6H59	7H03	7H05	7H13		7H16	7H20	7h24	7H27	7H31		
Et toutes les heures												
Dernier train												
18H29	18H59	19H03	19H05	19H13		19H16	19H20	19H24	19H27	19H33		

Les haltes ucloises permettent le transfert vers les trams ou les bus.

A Linkebeek et Moensberg : le bus 43 (Vivier d'Oie/ Héros)

A la halte de St-Job : le tram 92 et le bus 60 qui, depuis peu, fait la liaison entre la gare de Calevoet et la gare de St-Job, en empruntant toute la chaussée de St-Job et en remontant ensuite l'avenue J. et P. Carsoel, l'avenue Mercure, et rejoint ensuite l'avenue Houzeau.

A la halte du Vivier d'Oie : les bus 43, 134, 136,137, 365 et W.

Le projet de la nouvelle halte du Moensberg qui sera située au croisement des lignes 26 (Hal / Malines) et 124 (Bruxelles / Charleroi), vient de franchir le cap de la Commission de concertation, ce 9 janvier 2008.



Station St Job



Station Vivier d'Oie

Des ascenseurs permettront aux voyageurs de passer très facilement d'une voie à l'autre, et l'accès aux quais sera possible pour les personnes à mobilité réduite.

On peut cependant regretter que la SNCB n'ait pas prévu une véritable gare, comportant un service d'information et de distribution des tickets, au lieu d'une simple halte, pour cet important croisement intermodal entre les lignes de chemins de fer. Pourtant, le site de cette future halte est situé loin des habitations et aurait bien besoin de ce contrôle social pour le sécuriser et devenir réellement attractif. Pour inciter les navetteurs à utiliser le train pour se rendre en ville, deux parkings de dissuasion sont prévus aux haltes Moensberg et Linkebeek.

Nous regrettons que la ligne 26

ne soit pas desservie le samedi et le dimanche, ni en semaine après 20 heures, comme si elle ne devait servir qu'aux navetteurs pour se rendre à leur travail. Les Bruxellois aussi aimeraient se déplacer le samedi et le dimanche par ce moyen rapide pour se rendre en ville, d'autant plus que la STIB réduit ses fréquences le week-end.

La ligne d'Uccle vers Bockstael et Jette est très intéressante pour rejoindre rapidement la gare du Luxembourg et aussi le nord de la Région. Les arrêts Mérode et Schumann font la liaison avec le réseau de métro.

Testez ce mode de déplacement rapide et confortable.

Thérèse VERTENEUIL,
administrateur.

(Pour plus d'informations :
site www.b-rail.be)

Nous vous demandons instamment de bien vouloir adresser à Mme Liliane STANER, présidente de l'association-sœur « Défense Environnement Bruxelles », votre réponse à la présente enquête. Merci.

ENQUÊTE SUR LE CO-VOITURAGE à BRUXELLES

- Trouvez-vous qu'à Bruxelles, le co-voiturage est bien pratiqué ?
- Quels sont les avantages – les inconvénients – du co-voiturage ?
- Quelles sont vos suggestions qui pourraient faciliter, aider, répandre le système de co-voiturage à Bruxelles ?
- Croyez-vous que le rôle des administrations communales est d'encourager le co-voiturage ? Comment ?
- Les directions d'école, les administrations, les entreprises, ont-elles un rôle à jouer ?
- Pour les loisirs, spectacles, concerts, théâtres, salles de conférence, etc., une organisation de co-voiturage est-elle souhaitable ?
- Connaissez-vous des exemples qui fonctionnent bien ? à Bruxelles ou ailleurs ?
- Autres

Nous vous remercions d'avance de votre participation.

Votre avis, par mail :
staner.debvmb@skynet.be

ou :

23 rue des Moutons,
1180 Bruxelles

Plaidoyer pour le lierre

Une réponse aux promoteurs immobiliers qui diabolisent cette liane et prétextent de sa présence pour déclarer les arbres malades ou morts et réclamer leur abattage afin d'y mettre du béton

Lors de réunions d'habitants dans le cadre de présentation de projets immobiliers qui requièrent de faire place nette et de « nettoyer » le terrain de sa végétation, les promoteurs n'hésitent pas à créditer le lierre de nombreuses tares : destructeur de murs et étouffeur d'arbres. En un mot la présence de lierre est synonyme d'abattage nécessaire de l'arbre sur lequel il se développe.

Pour le naturaliste, le lierre est une plante hôte merveilleuse dont la suppression a pour conséquence une nette diminution de biodiversité....

Coupons d'abord les ailes aux canards :

Un lierre contre un mur abîme-t-il celui-ci ?

Non. Le lierre utilise seulement le mur comme support et s'y accroche à l'aide de petits crampons qui développent des radicelles superficielles pour puiser humidité et sels minéraux. Ces crampons se glissent aussi dans la moindre anfractuosités et peuvent causer des dommages aux vieux murs, au mortier sableux et friable. Le lierre contribue à la destruction de très vieux murs lorsqu'il parvient à insinuer ses racines en profitant des fentes présentes et faire

sauter les pierres et les briques. En revanche, si le mur est en parfait état et lisse, il n'y a aucun problème : le lierre se fixe simplement sur le mur et ne cause aucune nuisance ; certains considèrent même qu'il les consolide en les "enserrant d'une carcasse ligneuse".

Il faut néanmoins surveiller le lierre et éviter qu'il ne se glisse sous les gouttières, les toits, etc., et si son développement le rapproche des infrastructures de l'habitation, il faut veiller à le tailler annuellement.

Un lierre contre un mur apporte-t-il de l'humidité ?

Non, au contraire. Les racines se trouvant dans le sol pompent l'humidité de la terre. Les racines aériennes, qui permettront au lierre de se fixer, font de même au niveau du mur. En plus, c'est une plante à feuillage persistant. C'est donc un écran qui met le mur à l'abri des intempéries. Il protège aussi le mur du soleil et évite l'échauffement de l'habitat.

Un lierre est-il destructeur des arbres ?

Non, il l'utilise simplement comme support, comme les murs. Un arbre sain ne laisse le lierre se développer sur son tronc que dans la zone où il ne vole pas la lumière qu'il réserve à ses feuilles. Observez bien les arbres soi-disant envahis de lierre : il s'arrête sous la couronne feuillue. Il n'envahit la ramure d'un arbre que lorsque celui-ci est affaibli par une taille irraisonnée, la

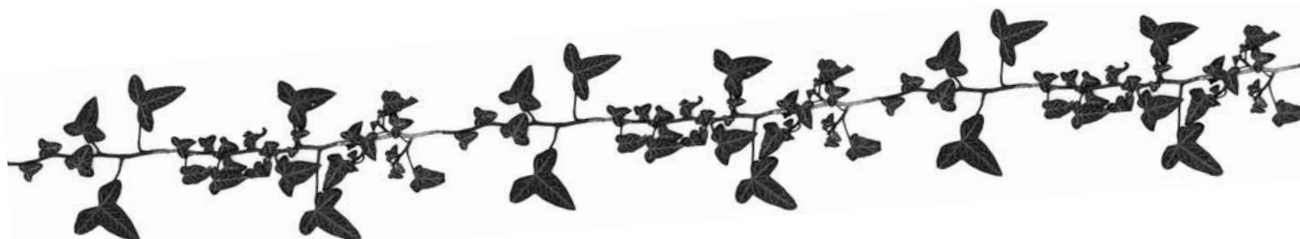
maladie ou les pollutions. La liane entre alors en concurrence avec l'arbre pour l'air et la lumière, accélérant le processus fatal dont il n'est pas la cause, mais le symptôme ! Le lierre n'est donc pas le responsable de la mort de l'arbre qui ne lui sert que de support. Mais, s'ajoutant à la masse de l'arbre, il l'alourdit et augmente sa surface soumise aux vents forts. La conjugaison poids et prise au vent peut alors accélérer la chute de l'arbre déjà condamné par d'autres causes que la présence du lierre.

Un lierre étrangle-t-il les arbres ?

Lorsque les arbres à feuilles caduques sont dénudés durant l'hiver, ils donnent l'impression d'être étouffés par le lierre qui, lui, reste bien vert. Cette opinion erronée est provoquée par l'opposition des cycles de développement entre le lierre et son support. Cependant, les tiges du lierre finissent toujours par enserrer complètement le tronc de l'arbre et, une fois devenues rigides, peuvent le gêner dans sa croissance, mais pas l'empêcher, car le lierre grimpe de façon presque rectiligne sur son support, sans jamais s'y enrouler vraiment.

Par contre, le chèvrefeuille s'enroule autour des végétaux et cause alors déformations et retards de croissance pour l'arbre-support.

Le lierre ne mérite donc pas son surnom de « bourreau des arbres » que lui donnent les Français...



Dix raisons pour laisser le lierre grimper aux arbres et aux murs, et l'accueillir dans son jardin d'agrément

1. Le lierre offre une variété de coloris dans son feuillage selon l'exposition qu'il occupe. La persistance du feuillage au cours de l'hiver maintient de la vie et de la couleur au jardin.
2. Le lierre est une plante facile à cultiver ; il s'adapte à tous les types de sols, à l'ombre comme au soleil. Le lierre permet d'égayer un coin sombre et frais. Vous éviterez d'en planter au pied d'un arbre ou sur un mur aux pierres jointoyées, ses solides crampons les endommageraient. Le lierre est un petit paradis pour les insectes et les oiseaux à qui il fournit couvert et logis
3. Le feuillage du lierre sert d'abri à de nombreux oiseaux au printemps, quelques oiseaux y construisent parfois leur nid, comme le merle, la grive musicienne ou le pigeon ramier. Les moineaux l'utilisent comme abris et y nichent parfois aussi. Les chauves-souris (pipistrelles) y trouvent un site de repos idéal en été.
4. A l'automne, de nombreux insectes butinent les fleurs du lierre à une époque où nectar et pollen sont rares. A l'époque de sa floraison le lierre est visité par de nombreux insectes de la familles des diptères (mouches, éristales), hyménoptères (abeilles, guêpes) et lépidoptères (papillons de nuit et de jour) qui s'activent aux heures chaudes sur les fleurs ensoleillées. Ainsi, le lierre en fleur donne parfois l'impression d'être envahi par un essaim d'abeilles alors qu'il s'agit de dizaines de guêpes qui viennent se gaver de pollen avant l'hibernation dans les abris et maisons.. C'est aussi l'occasion d'observer une

dernière fois nos papillons migrants qui viennent faire provision de pollen avant de partir pour leur voyage automnal. Ce petit peuple d'insectes attire à son tour les oiseaux insectivores qui choisissent les proies leur convenant. Fauvettes et pouillots fréquentent assidûment le lierre en fleur à cette époque de l'année où les migrants rechargent leurs batteries en cours de route. Les derniers frelons sont là aussi, on oublie souvent qu'ils sont un maillon important de la prédation dans le monde des insectes.

5. En hiver, insectes, araignées et oiseaux trouvent sous le feuillage dense et solide du lierre une protection contre la pluie et le froid.



6. Au printemps, à partir de mars (et même de février parfois) et jusqu'en avril (mai pour les derniers), les fruits du lierre seront l'aliment de choix au sortir de l'hiver pour de nombreux oiseaux, en particulier les pigeons ramiers, les grives, les merles, mais aussi les premières fauvelles à tête noire de retour de migration. La pulpe du fruit noir du lierre est remarquablement énergétique : 32% de lipides, 48% de glucides ! De quoi doper n'importe quel oiseau qui ne dispose pas de beaucoup d'autres sources de nourriture et qui, après s'être nourri, emporte les précieux noyaux

qu'il resème volontiers plus loin. Les oiseaux ne sont pas seuls à profiter des baies du lierre. A la sortie de l'hiver, le lérot et le renard les apprécient aussi, même si ce dernier préfère parfois éventrer nos sacs-poubelles. Le lierre est une plante particulièrement bien adaptée au verdissement des façades. Sauf dans le cas de murs maçonnés à la chaux hydraulique naturelle ou à la terre et qui serait assez humide pour que les racines puissent y vivre, ce végétal n'abîme pas les façades, bien qu'il puisse en-dommager les peintures où ses crampons laissent des traces. Il est résistant aux conditions climatiques rudes (inondation, gel, sécheresse...).

7. Le lierre a un rôle climatique et peut lutter contre le réchauffement climatique : il reste vert toute l'année, ce qui lui permet de continuer à absorber du carbone pendant l'hiver, alors que la plupart des végétaux ont perdu leurs feuilles. Il est donc l'une des rares plantes à capter du CO₂ l'hiver. A l'heure du réchauffement climatique dû à l'excès de gaz carbonique dans l'atmosphère, ne faudrait-il pas planter du lierre partout ?
8. Le lierre est une plante dépolluante : des études ont aussi montré que le lierre avait une action dépolluante en absorbant certains gaz tels que le benzène, dont on sait qu'il est cancérigène.
9. Le lierre, toxique par ingestion, est utilisé en médecine populaire, mais seulement en usage externe : cataplasme des feuilles contre les rhumatismes, les névralgies, les jambes gonflées, la cellulite, les cors aux pieds, les migraines; les compresses soulagent rhumatismes et lumbagos (faire bouillir 15 mn, une poignée de feuilles dans de l'eau et en imbiber les compresses). Dans la pharmacopée, il est utilisé dans les crèmes anticellulite.

Carte d'identité botanique du lierre grimpant

Le lierre est une plante très commune dans notre région d'une longévité de plus d'un siècle (jusqu'à 400 ans). Il est l'une des quatre lianes arborescentes de notre flore. Les trois autres plantes grimpantes sont la clématite, le chèvrefeuille et le houblon. Son nom scientifique, *Hedera helix*, vient du latin *haedere* : s'attacher et *helix* : spirale. Il appartient à la famille botanique des Araliacées, dont il est le seul représentant dans nos régions, les 800 autres araliacées croissent autour des tropiques ou dans nos intérieurs, comme les différents aralia. Le lierre est un végétal très ancien qui nous vient de l'époque tertiaire lorsque les saisons n'étaient pas différenciées, ce qui explique que son rythme végétatif n'est pas accordé au climat actuel (comme le Houx et le Gui) et au rythme de ses saisons. C'est une des rares plantes qui a survécu aux ères glaciaires et a maintenu son rythme de vie jusqu'à nos jours. Ces caractéristiques sont dues au climat qui régnait à cette époque. Les plantes fleurissaient plutôt en hiver, car cette saison offrait de l'humidité et des températures douces, alors que l'été était sec avec des températures plus élevées. Notre lierre présente donc un cycle phénologique inversé par rapport aux plantes qu'il utilise comme support. C'est ce qui fait aussi son intérêt !

Les « deux » feuilles du lierre

Les feuilles, alternes, à limbe assez coriace, vert foncé ou légèrement blanchi sur ses contours, présentent deux formes différentes selon leur fonction. On parle d'hétérophilie : celles des tiges sans fleurs sont divisées en 5 lobes plus ou moins profonds (parfois 3), celles des tiges fleuries et dressées sont ovales, à sommet aigu. Ces feuilles sont persistantes et

tombent au cours de leur sixième année. Mais pour fleurir, le rameau doit être bien exposé à la lumière. Les feuilles sont ainsi différentes suivant que la tige qui les porte est éclairée ou non. Les tiges fertiles portent des feuilles en cœur, un peu comme celles du lilas, alors qu'à l'ombre, les feuilles sont découpées en lobes pointus.

Le lierre forme de longues tiges ligneuses rampantes ou grimpantes, jusqu'à 30 mètres de long au sol et 25 m à l'assaut des supports. Les tiges grimpantes portent au milieu des entrenœuds des crampons parfois difficiles à enlever à mains nues, qui sont des racines transformées émettant de nombreux poils ventouses qui s'accrochent à un support (mur, arbre, arbuste, etc.). Ces racines modifiées n'ont aucune fonction absorbante : le lierre n'est pas une plante parasite (à la différence du gui, par exemple).

Les tiges rampantes émettent, au niveau des nœuds, des racines

adventives qui permettent à la plante de se multiplier.

Les fleurs portent cinq pétales et sont jaunes verdâtres. Elles sont regroupées en ombelles disposées en grappes terminales. La floraison s'étale en septembre-octobre, et la fructification s'effectue vers la fin de l'hiver, début du printemps.

Les fruits sont de petites baies sphériques de 10 mm de diamètre environ qui deviennent noires à maturité et contiennent 2 à 4 graines. Ces fruits, présents sur les plantes d'octobre à mars, arrivent à maturité en plein hiver.

Le lierre est une plante considérée comme toxique, du fait que la plante entière, mais surtout les baies, contient un glucoside, l'hédérine et des saponosides. L'ingestion des baies peut provoquer des troubles digestifs graves (vomissements et diarrhées) chez l'homme.

Les plantes indigènes des uns sont les invasives des autres



Le lierre est une plante accueillant de nombreux insectes : abeilles, guêpes, mouches, papillons et même coccinelles sont attirés soit par le nectar sucré, soit par le pollen riche en protéines (extraits)

Nos abeilles domestiques (*Apis mellifera*) visitent régulièrement les fleurs du lierre.

Une autre espèce d'abeille en a fait sa plante-hôte qu'elle butine exclusivement pour nourrir ses larves. Elle est donc continuellement active sur le lierre de septembre jusqu'à la mi-octobre. (...) Le cycle annuel de cette espèce est synchronisé avec le cycle du lierre que seules les femelles butinent, les mâles trouvant leur nourriture sur d'autres fleurs.

Une étude est actuellement consacrée à cette abeille solitaire. Les observations concernant la présence de l'insecte peuvent être communiquées à Nicolas J. VERECKEN, doctorant au service d'Eco-Ethologie Evolutive de l'ULB : CP160/12, avenue F.D. Roosevelt 50, 1050 Bruxelles tel 02 650 45 11, fax 02 650 24 45 nicolas.verecken@ulb.ac.be

D'autres hyménoptères de la famille des apidés, comme les bourdons (*Bombus sp.*), fréquentent le lierre en fleurs. Mais leur comportement, naturellement indolent, est accentué lorsqu'ils butinent cette plante qui semble agir sur leur système nerveux : ils ne manifestent plus de réaction, semblent ivres, drogués par l'hédérine, le principe actif du lierre, et qui semble avoir un effet sédatif sur quelques insectes. Cet effet calmant affecte d'autres abeilles, on cite l'exemple d'une abeille charpentière de couleur noire (*Xylocopa violacea*) incapable de voler normalement après avoir butiné les fleurs et qui ne put reprendre un vol normal qu'après un temps de repos sur une jar-



dinière d'un balcon proche. (...) Les frelons (*Vespa crabro*) se rencontrent occasionnellement, alors que la guêpe commune (*Vespula vulgaris*) est une habituée.

Parmi les coléoptères, ce sont surtout des coccinelles friandes de pollen qui visitent le lierre : la coccinelle à deux points aux formes colorées doubles, rouge et noire (*Adalia bipunctata*), la traditionnelle coccinelle à sept points (*Coccinella septempunctata*) ou « bête à bon dieu », mais aussi la redoutable prédatrice qu'est la coccinelle asiatique (*Harmonia axyridis*) aux couleurs variant de l'orange au noir.

De nombreuses mouches sont aussi attirées par les fleurs du lierre. Parmi ces diptères, ce sont essentiellement des syrphidés qui se rencontrent. (...)

Le lierre offre aussi sa nourriture à nos deux papillons migrants qui viennent y faire le plein avant leur départ pour le Sud, le vulcain (*Vanessa atalanta*) y est courant, la belle dame (*Vanessa cardui*) épisodique. L'effet attractif du lierre (et de l'hédérine ?) n'est sans doute pas étranger au fait que ces papillons se laissent approcher de très près, tout occupés qu'ils sont à aspirer le nectar odorant des fleurs de lierre.

Marc DE BROUWER,
Administrateur

UNE IDÉE DE CADEAU



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

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)

« Vouloir et dire la ville, quarante années de participation citoyenne à Bruxelles »

Nous publions ci-après, avec l'accord du président de l'ARAU (Atelier de Recherche et d'Action urbaines), la préface écrite pour ce livre que René SCHOONBRODT vient de faire paraître.

Pour qu'une cité soit digne de ce nom, il faut que la démocratie y prospère. La démocratie n'est pas un état auquel on consacre quelques minutes à chaque échéance électorale, c'est un processus. Un processus permanent qui suppose des citoyens armés d'une vigilance critique et aguerris à la culture du débat. Cette vigilance et cette culture se fondent sur la mémoire. Cette mémoire qui nous tient debout donne sens au présent en le reliant à nos origines, elle force à l'humilité et résiste à la mystique de l'éphémère qu'incarne la modernité. Elle donne de la profondeur au temps. André COMTE-SPONVILLE écrit dans son dictionnaire philosophique : « *Le vrai devoir, ce n'est pas de se souvenir, c'est vouloir se souvenir* ». Et non de tout ou de n'importe quoi, mais de ce que l'on doit à d'autres : à cause du bien qu'ils nous ont fait (gratitude), du mal qu'ils ont subi ou subi (compassion, justice) ou qu'on leur a fait soi-même (repentir). Devoir, non de mémoire, mais de fidélité. C'est aussi la seule façon de préparer l'avenir. Du passé, faisons table rase.

Au moment où il quittait la présidence de l'ARAU et passait le relais, en 2000, nous avons incité René SCHOONBRODT, fondateur, animateur et président de l'ARAU depuis l'origine, à faire le récit de plus de trente années de vigilance et de luttes urbaines opiniâtres.

Nous voulions que ses souvenirs enrichissent notre expérience quotidienne du débat démocratique, qu'ils mettent en lumière l'actualité des enjeux concrets qui donnèrent naissance à l'ARAU à la fin des années soixante et qu'ils puissent servir de référence solide et durable aux citoyens engagés dans la construction de la cité. Nous voulions aussi, à travers les souvenirs de son auteur, que ce travail participe, dans une perspective historique, à la transmission des valeurs et des vertus qui fondèrent cette action citoyenne, avant que la citoyenneté ne soit utilisée à toutes les sauces par les agents pervers de ce que Paul VIRILIO appelle la démocratie d'émotion publique. Ses souvenirs permettent aussi de comprendre comment est née et s'est développée, chez les citoyens, cette prise de conscience des enjeux que constitue le développement de la ville et de ses quartiers et pourquoi un certain nombre de concepts revendiqués par l'ARAU contre la pensée dominante de l'époque et traduits dans des actions militantes, ont fini par s'imposer comme des évidences fortes jusque dans les plans d'urbanisme : mixité, densité, proximité... autant de concepts qui concernent directement les habitants et leur manière de vivre et d'habiter la ville.

A l'heure où la conception de la participation des habitants tend à dériver vers une espèce de cogestion molle et informelle qui permet aux élus de dissoudre leur responsabilité politique dans la bouteille à encre des consultations et de la communication, il est nécessaire de transmettre, comme le précise Régis DEBRAY

dans son Cours de médiologie générale, les valeurs, les récits et les codes qui donnent sens à l'action émancipatrice que l'ARAU insuffle, depuis près de quarante ans, dans le débat urbain avec la volonté de donner aux citoyens la force et le désir de faire prospérer la démocratie.

Isabelle PAUTHIER
Directrice

Sandrine COUTURIER
Secrétaire générale

Marc FRÉRE
Président

Le livre, de 544 pages et ± 30 illustrations couleurs et NIB, est disponible aux Archives d'Architecture Moderne, rue de l'Ermitage 55 à 1050 Bruxelles et dans toutes les bonnes librairies, au prix de 19 €

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



Les bouchons en liège se recyclent : amenez-les nous !

Nous vous invitons à participer au recyclage des bouchons en liège (et pas en plastique !). Ils sont rassemblés par « Le petit liège », une asbl à la fois écologique et sociale. De nombreux centres de récolte existent.

Annuellement, plusieurs centaines de tonnes sont incinérées ou mises en décharge. C'est un énorme gaspillage quand on sait que le liège possède de grandes propriétés en tant qu'isolant thermique et acoustique, qu'un hectare de chênes-liège n'en fournit que 80 à 120 kg tous les dix ans (!) et qu'en outre, à trop les exploiter, des champignons parasites apparaissent qui peuvent faire périr les arbres...

Vous faites donc un acte utile et « citoyen » en récupérant - y compris autour de vous - les bouchons en liège et en les amenant à l'un des points situés à Uccle et dont la liste est reprise ci-dessous. Nous vous en remercions vivement d'avance.

- François DUGNOILLE, rue É. Regard 29 (déposer 24 h sur 24 sous les boîtes aux lettres de l'immeuble)
- Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25 (déposer à côté des sonnettes de l'immeuble).
- Christiane ELIAS, rue du Framboisier 35 (déposer devant la porte du garage ; ne pas sonner).

À noter que cette personne récupère également les restes de bougies, qu'elle envoie à un atelier protégé qui les recon-ditionne.

- Liliane STANER, rue des Moutons 23
Tél : 02.375.00.52.
- Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42 - Tél. : 02.376.26.64.
- Thérèse DUSSART, Viei
Tél : 02.375.03.03.
- Cécile CHARLES, avenue Wellington 13
Tél. : 02.374.77.97.

L'EMPREINTE ECOLOGIQUE - WWF

« L'empreinte écologique est la surface de planète nécessaire pour subvenir à nos besoins, produire la nourriture et les ressources, absorber les déchets et fournir les terrains ».

"L'empreinte écologique mesure la consommation humaine de ressources naturelles »

Le Comité « CHÂTEAU d'EAU – COQ – MOUTONS – POUSSINS » vous invite le **mardi 8 avril, à partir de 19h30, à la salle paroissiale, rue du Coq, n° 24 à Uccle, pour en débattre avec :**

Madame Annick VANDERPOORTEN - responsable de projets WWF.

Elle nous entretiendra de l'empreinte écologique – comment la calculer, comment la réduire - tout cela pour le respect de notre environnement.

- Début de l'exposé : 20 h - Questions & réponses - Verre de l'amitié
- Fin présumée de la soirée vers 22h30

En collaboration avec :

- Défense environnement Bruxelles
- Association de Comités de Quartier Ucclois asbl
- SOS Kauwberg – Uccle Natura- asbl
- Comité Engeland

Venez nombreux.

Dimanche 20 avril

Le Plateau Engeland est à la fête

10:30 14:00
Balades écologiques guidées

Kinsendaël Plateau Engeland

11:00
Apéro et exposé
du Comité de Quartier



12:30
Barbecue
tartines fromage blanc,
hot-dogs,
tartes maison

En journée
château gonflable,
jeux pour enfants, maquillages,
stands associations,...

14:00
Concert gratuit

LUPUS
la bonne humeur de la chanson française

Coin Avenue Hélianthe et Chemin du Puits à Uccle



Merci pour votre soutien !

www.plateauengeland.be www.kauwberg.be

www.acqu.be - www.ilovelupus.be



L'Association de Comités de Quartier Uc clois

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg asbl

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

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

Groeselenberg

Jean LESEUL, rue Groeselenberg 69
tél. : 02.375.06.92

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

MobiLyce

Alain FUKS, av. du Lycée Français 11/19
tél. : 02.3762.08.38

(P) : Privé ; (B) : Bureau

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20
tél./fax : 02.376.61.71

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 Kauwberg - 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

Geleytsbeek

Bernard JOURET, av. de la Chênaie 79C
tél. : 02.375.28.48

Observatoire - Vert Chasseur

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

Dodonée

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

Uccle-Centre

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

Fort Jaco

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

Errera - Dupuich - Jones

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

Gare d'Uccle-Stalle

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

tél. (B) : 02.211.79.30

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.cmee@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 Geleytsbeek 29, 1180
tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préférée) : 0472.719.790 cepvdqa@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67, 1180
tél. & fax : 02.374.23.00 – nicole.dussart@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. : 02.376.79.34 – geraldine.matt@gmail.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

Impression : Van Ruys Printing

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.

