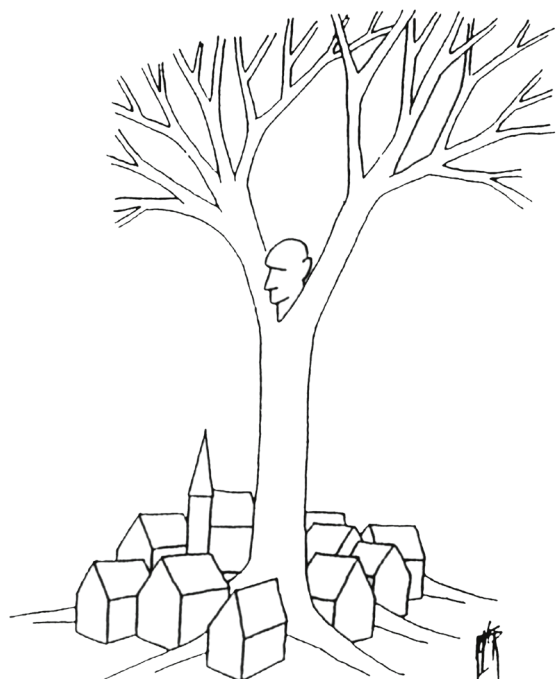




Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 117 Septembre 2023

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclois
(ACQU) asbl N° d'entreprise 418.110.283
Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle
www.acqu.be

S O M M A I R E

- **PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ D'UCCLE** 2
- **THEATRE LE PUBLIC, LA VOIE EST LIBRE** 11
- **MANOIR PIRENNE, AVENUE DE LA FLORIDE 125 : LE MASSACRE RISQUE DE CONTINUER !!** 14
- **PRÉSERVONS NOS ARBRES !** 16
- **NOTRE ACTION « ARBRES REMARQUABLES » DÉMARRE !** 17
- **CONSTRUCTION DU PONT/ PLACE CARSOEL – MISE À JOUR** 18



PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ D'UCCLE

UNE VISION AMBITIEUSE MAIS DES LIGNES D'ACTIONS INSUFFISANTES

NOTE LIMINAIRE

En mai 2023, la Commune d'Uccle a communiqué son nouveau projet de Plan Communal de Mobilité (PCM), le soumettant à une enquête publique. Le 23 mai, le projet de PCM a été dévoilé aux habitants par le Bourgmestre et l'Échevin en charge de la Mobilité, ainsi que par le bureau d'études « Traject » en charge du PCM. Deux autres séances publiques ont été organisées, et l'ACQU a engagé ses membres les comités de quartier ainsi que les habitants, à participer activement à l'enquête publique qui s'est achevée le 31/7/2023. Certaines des réactions nous ont été communiquées et, sur cette base, l'ACQU a rédigé un avis circonstancié communiqué aux autorités communales le 28/7/2023. C'est cet avis qui est résumé ici pour qu'un grand nombre d'habitants puisse en prendre connaissance. Certes, un tel texte n'est guère « amusant » à lire, mais le Plan Communal de Mobilité à venir est important et nous concerne tous pour de longues années. Alors, autant faire l'effort de lire les remarques que nous avons formulées.

De manière globale, les documents présentés sont riches dans leurs prémices (diagnostic et RIE- rapport sur les incidences environnementales), complets dans beaucoup de leurs recommandations générales, mais pauvres quant aux actions concrètes sur le terrain.

La sécurité pour tous et pour tous les modes de déplacement est un des maîtres mots du PCM. Avant de planifier de nouvelles actions, il importe de mieux optimiser et entretenir les réseaux existants. Et, notamment, de rappeler la responsabilité des acteurs des différents chantiers affectant notre espace public (gestionnaires de réseaux et gestionnaires de voiries) qui doivent veiller à la sécurité des personnes, et particulièrement des PMR, par des couloirs de contournement respectant les normes légales en termes de largeur et de balisage, et la remise en *pristin* état des trottoirs après travaux.

Notre principale critique porte sur la mise en œuvre des mailles apaisées, qui ne sont pas suffisamment étudiées au niveau de leurs répercussions en trafic de fuite dans les voiries avoisinantes, ainsi qu'en termes de report sur les voiries principales (appelée Confort dans le PCM) bordant les mailles.

Les mesures portées par le plan sont de deux ordres : de portée générale, d'une part, et concrètes et ciblées géographiquement, d'autre part. Pour ces deux catégories d'actions, il manque une planification budgétaire, en phase avec les capacités d'investissement communales, additionnées des aides et subventions régionales escomptées.

Beaucoup d'actions utiles pour améliorer la mobilité uccloise, doivent être portées par les autorités régio-

nales : face à ce constat le PCM a tendance à baisser les bras, plutôt que de mettre en évidence les éventuelles contradictions et inactions de la Région et des communes limitrophes.

1 - Mailles apaisées – capacité des axes de ceinture

La Région a mis en place dans Good Move un concept de mailles apaisées, visant à reporter en périphérie de la maille, sur des voiries de niveau supérieur (Auto Plus et Confort), le trafic dissuadé de circuler dans la maille. Mais la Région manque de cohérence, et se tire une balle dans le pied lorsqu'elle recommande aux communes de mettre en place ces mailles apaisées, alors qu'elle prend dans le même temps des mesures visant à diminuer les capacités sur les grands axes qui ceinturent ces mailles, par exemple :

- Amputation d'une bande de circulation, par sens, sur la chaussée de La Hulpe entre l'Eglise Saint-Hubert et l'avenue des Coccinelles, ce qui provoque de longues files journalières en amont de ces restrictions (observables sur Roosevelt et sur Foresterie en entrée ville sur W-B). L'objectif est peut-être louable puisqu'il s'agit de la convertir en une large piste cyclable, mais il aurait été plus judicieux de rénover les pistes cyclables existantes latéralement, et de conserver les capacités automobiles existantes pour digérer le transit supplémentaire généré par les mailles à apaiser sur W-B
- Amputation d'une bande, par sens, sur certaines sections de l'avenue Louise / Demot : même

conclusions, alors que les latérales de l'avenue Louise sont déjà fort appréciées par les cyclistes qui n'en demandaient pas tant

- Diminution de l'attractivité de la drève de Lorraine qui vient buter sur le Bois de la Cambre partiellement fermé (initiative Ville de Bruxelles / Région), dont le trafic se reporte sur la chaussée de La Hulpe, déjà largement saturée par sa fonction de rocade Est-Ouest reliant Uccle à W-B et Auderghem. Et cette moindre grande attractivité de Lorraine reporte évidemment du trafic supplémentaire sur la chaussée de Waterloo, qui étant elle-même saturée vient accentuer les débits de fuite dans les quartiers adjacents

Ces mesures régionales contrarient les efforts d'Uccle pour implémenter la maille apaisée Churchill notamment, et le PCM passe complètement sous silence les difficultés induites par ces contradictions.

2 - Deux mailles seulement mises sur le métier

- Nous regrettons que le PCM n'aborde en détail que deux mailles jugées prioritaires. Les autres mailles, dont la maille Sud, sont pourtant soumises à d'importantes pressions de trafic de transit. Nous n'avons pas perçu les critères conduisant à cette sélection.
- Uccle Sud comprend d'importantes zones grises (chaussée de St Job, avenue Dolez) qu'il serait souhaitable de traiter, et les ateliers participatifs ont mis en évidence ces problèmes. Maîtriser le trafic de transit dans la maille Sud, qui comporte des axes de pénétration tels que la chaussée de Waterloo, l'axe Hospices/Dolez, la chaussée d'Alseberg, la rue du Bourdon, protège de facto les quartiers plus au Nord des nuisances du transit en provenance de la périphérie.
- Pour la chaussée de Waterloo, à part l'énoncé des problèmes et des objectifs, bien connus par ailleurs des riverains de ces quartiers, aucune mesure concrète n'est détaillée ni au niveau de la réduction de la pression de transit à la Petite Espinette, ni au niveau de la répartition de l'espace public entre les différents modes dans les différents quartiers contrastés traversés de la drève St Hubert à la Bascule.
- Nous regrettons le non-traitement par Uccle de la maille Sud, car l'analyse globale du plan de circulation aurait permis de questionner la légitimité et l'opportunité de maintenir certaines voiries en circulation locale, alors même que le but du PCM est d'éradiquer le transit par d'autres mesures structurelles (exemples avenue des Ronces, ave-

nue des Feuillages et drève du Caporal qui sont privatisées de fait par la signalisation)

3 - Focus sur les 2 mailles traitées dans le PCM (churchill et Uccle centre)

Nous ne rejetons pas des mesures telles que des portions limitées de sens unique pour contrarier des débits de fuite dans les quartiers. Mais il est déterminant de pouvoir simuler les effets de ces mesures, *a priori* via des modèles fiables et bien calibrés pour identifier les gagnants et les perdants en termes d'accessibilité et de nuisances de transit supplémentaire. Et ce faisant, de pouvoir envisager des mesures d'accompagnement pour limiter les inconvénients pointés par la modélisation. Et ensuite, une fois un optimum trouvé, de tester *in situ* ces modifications de plan de circulation au moyen d'aménagements légers réversibles. Les riverains ont découvert ces propositions en séance, sans que le bureau d'études ne dispose de données fiables pour chiffrer les débits de fuite générés par ces mesures. En l'occurrence, le trafic Nord-Sud dissuadé sur Edith Cavell va se retrouver principalement sur Gossart /Moscicki /Langeveld, Montjoie/Floride, et Messidor/Hérinckx, mais en quelles proportions ? Tout en notant le défaut de capacité sur la chaussée de Waterloo, qui est le grand axe de bordure de maille, qui devrait reprendre une bonne partie du transit, mais dont on sait par ailleurs qu'il est englué par suite de la fermeture du Bois : le serpent se mord la queue

Au niveau du parvis St Pierre, il nous paraît légitime de tester des scénarios de piétonnisation progressive, comme le bureau l'a proposé. Deux propositions pour aller de l'avant : la micro-modélisation des différentes options sur la table pour en simuler tous les effets, et leur implémentation progressive en commençant par les w-e pour que les habitudes s'installent. A terme, nous estimons que le plan devrait porter une vision plus ambitieuse, mais phasée, de création d'une plus vaste zone apaisée (sans transit voiture, avec bornes rétractiles pour riverains), portant sur le centre historique d'Uccle, tenant compte du maillage important de transports publics (place Danco, square des Héros, chaussée d'Alseberg, ...)

4 - Renvoi a des études ultérieures

Le PCM a mis en évidence un certain nombre de problématiques complexes, mais plutôt que de s'attacher à les résoudre, ne fût-ce que sommairement, ou à tester des embryons de solutions, le plan renvoie à des études complémentaires le soin d'arbitrer les avantages/ inconvénients des solutions potentielles et de trancher :

- Traitement du Dieweg

- Traitement de la chaussée de St Job
 - Chaussée de Waterloo, à la croisée de toutes les attentes : amélioration cyclabilité, site propre bus , stationnement en zones commerçantes , sécurisation et accessibilité aux abords d'écoles)
 - Etude Ville de Bruxelles sur le Bois de la Cambre
 - (Trop) Grande maille Uccle-Sud
 - Plan d'action trottoirs (comme à Schaerbeek) avec priorités 0 à 5 pour classer les urgences d'interventions
 - Traiter la rue du Doyenné en rue scolaire
 - Projets RER vélo le long du chemin de fer (L 26 et L 124), inscrits dans les plans régionaux depuis plus de 10 ans et pour lesquelles il n'y a ni tracé détaillé, ni calendrier, ni budget
- Pourquoi renvoyer à des études complémentaires alors que tous ces enjeux avaient déjà été identifiés dans le diagnostic et que le bureau d'études dispose de l'expertise pour les traiter ?

5 - Relations entre Uccle et les communes limitrophes

Nous estimons qu'il manque un chapitre dans le plan d'action pour détailler les interactions avec les communes voisines, alors qu'Uccle, en tant que commune de 2^{ème} couronne, est soumise à d'intenses pressions de transit sur tous ses axes de pénétration :

- Concertation avec Drogenbos et la Région Flamande pour maîtriser le transit sur la rue de Stalle, qui se déverse sur les voiries de quartier au Sud et au Nord (y compris Forest), par manque de capacité de la rue de Stalle
- Concertation avec Drogenbos et Linkebeek pour maîtriser le transit qui affecte lourdement le trafic sur certaines sections de la chaussée d'Alseberg et pénalise la vitesse commerciale du tram 51
- Concertation avec Rhode pour maîtriser le transit sur la chaussée de Waterloo : bande bus à la Petite Espinette et en amont, pour encourager le trafic de transit à emprunter la drève de Lorraine. Les feux à l'entrée de la région (Petite Espinette) laisse encore passer 1.200 véh/h à la pointe du matin, malgré la bande de tourne à droite vers Lorraine : c'est trop, car les capacités plus en aval dans la chaussée Waterloo chutent à 450 - 600 véh/h au Fort Jaco, et l'excédent part en débit de fuite de tourne à gauche dans les quartiers (Pins , Prince d'Orange , Eglantiers , Foestraets , ..) pour se retrouver sur l'axe Fond/Roy/ Ham et engluer le tram 92
- Concertation avec Linkebeek pour maîtriser le trafic Hospices/ Dolez, à hauteur de ce que l'axe en aval est capable de supporter comme trafic (bas avenue Dolez et chaussée de St Job)
- Concertation avec les Régions Flamande et Bruxelloise concernant les projets à hauteur du raccordement de l'avenue Dubois au Ring, à Groenendael, car certaines variantes étudiées par l'Agence Flamande en charge du projet évoquent des restrictions de trafic en direction du Ring Nord et Rixensart

Ces concertations et leurs aboutissements sont d'autant plus importants pour Uccle que notre commune ambitionne de développer des mailles apaisées, et que la limitation de la pression de transit est déterminante pour en assurer la réussite.

6 - Focus sur le plan piéton

- La chaussée de La Hulpe, principale liaison entre Uccle et W-B n'est pas traitée. Il est déterminant d'améliorer le confort et la sécurité des piétons/cyclistes sur la chaussée de La Hulpe forestière entre Lorraine et Roosevelt : manque d'éclairage, dolomie ravinée aux abords de la chaussée, étroitesse de la voirie entre 2 talus, ... ; ces usagers faibles sont abandonnés à leur sort !
 - Traversées piétonnes de la drève de Lorraine à sécuriser, car pas éclairée la nuit : sécurisation via un éclairage bas spécifique de traversée piétonne
 - Nous souscrivons aux actions prioritaires du plan PAVE régional (Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public), en vue de remédier à :
 - Largeurs insuffisantes
 - Irrégularités de surfaces
 - Ligne vigilance pour les passages piétons, dont le nombre doit augmenter
 - Encombres de trottoirs par usages privés (terrasses, motos, trottinettes)
 - Défauts d'entretien (racines , ..)
 - Haies débordantes à tailler en limites de l'espace public
- Nous demandons que tous les passages piétons soient éclairés la nuit, de préférence au moyen d'éclairages personnalisés en intensité. Le plan Pave renvoie à 300 kms de trottoirs de qualité variable nécessitant des actions communales. Un plan trottoir lancé par Schaerbeek, avec une cotation de 0 à 5 de toutes les sections de trottoirs intégrant plusieurs critères, a permis d'identifier les priorités. Nous attendons un tel plan à Uccle.
- Plusieurs trottoirs très étroits sont présents à Uccle : avenue Dolez entre Engeland et Percke ; rue du Bourdon entre square des Braves et Moensberg ; chaussée de St-Job ; la rue Langeveld - etc...Le PCM devrait rechercher les meilleures solutions pour chaque situation : lampadaires accrochés

aux façades, zone 20, sens unique pour élargir les trottoirs, suppression de stationnements

7 - Focus sur le plan vélo

La carte des initiatives vélos s'appuie sur 3 axes majeurs (Vélo Plus)

- Les 2 lignes RER vélo le long des voies ferrées (L 26 et L 124), pour lesquelles nous sommes en attente de clarification de Beliris et de Bruxelles Environnement : pas dans un futur proche ...
- L'axe Albert-Churchill avec pas mal d'avancées enregistrées ces dernières années
- La piste cyclable bidirectionnelle de la drève St Hubert et de la drève de Lorraine : elle est dans un état tout à fait insatisfaisant depuis plus de 20 ans : largeur réduite très éloignée des standards souhaités de 4 m pour les pistes bidirectionnelles Vélo Plus, pas d'éclairage propre alors que les phares de voitures à contresens aveuglent les cyclistes, inconfort dû aux remontées de racines. Cette piste vient en outre buter sur le Bois de la Cambre avec une continuité cyclable non assurée de manière sécurisante et lisible.

Il est dommage qu'on n'ait pas avancé sur ce dernier point, vu le niveau de hiérarchie de ce lien vélo et l'importance du report modal vélo voulu par Uccle : pas de budget, pas de calendrier ...

Pour ce qui concerne le réseau Confort :

La chaussée d'Alseberg et la rue de Stalle sont loin d'être qualifiables de Vélo Confort : rails de tram ou site propre, largeur insuffisante pour remontées des files voitures. Nous rappelons la priorité à sécuriser et à améliorer la signalisation de l'ICR partant de Calevoet et passant par Coq / Château d'Eau / Fauvette / Rue Rouge, pour rejoindre en sécurité le centre d'Uccle. L'itinéraire Kamedelle pourrait utilement se prolonger par Folie, avec sécurisation de la traversée du Dieweg, pour se prolonger via Den Doorn et Pêcherie à contresens vers le pont Carsoel, en évitant les rails de tram et le trafic de l'avenue du Wolvendael.

La chaussée de la Hulpe forestière doit être ajoutée et traitée (réseau Plus ou Confort).

L'itinéraire vélo confort Cavell / Houzeau est situé sur un itinéraire de fuite Nord-Sud accentué par la fermeture du Bois de la Cambre. En raison de la compétition vélos-bus-voitures pour se répartir l'espace disponible, il faudrait organiser / sécuriser les remontées de file au niveau du franchissement du carrefour De Fré. L'axe Dolez-Hospices est classé vélo Confort, tout en faisant partie d'un ICR. Mais entièrement en sites partagés, soit avec les voitures, soit avec les piétons. Les cyclistes frôlent les piétons, et les éblouissent de leurs phares. Cette situation existante depuis 30 ans est à améliorer.

L'amélioration à court terme de l'ICR6 et ses 2 branches Hospices / Dolez et Fond'Roy / Wellington est citée sans aucun détail sur les améliorations prévues et leur planification temporelle.

Le plan renvoie brièvement au développement de l'offre en stationnement vélo sécurisée, mais il n'y a pas de plan indiquant les points prioritaires à équiper. Au niveau du réseau de quartier, il faut agir à la fois sur le partage sécurisé mixte de l'espace public (zones de rencontre, rues cyclables, ...) ou sur la re-répartition de cet espace en sécurisant le tracé vélo, avec en priorité les itinéraires entre gares, écoles, et pôles urbains. La rue cyclable (supprimée du code de la route, et remplacée par une zone cyclable) est un moyen sécurisant les cyclistes moins agiles, en ce qu'il interdit leur dépassement par les voitures.

8 - Les transports publics

- Nous avons noté la récente évolution de l'ancien abonnement tous réseaux MTB vers un abonnement Brupass XL, intégrant la proche périphérie, pour un coût de 840 €/an, mais sans prix réduit pour scolaires et seniors. Or les seniors représentent 19 % de la population ucquoise, et la STIB vient d'abaisser l'abonnement senior sur son propre réseau à 12 €/an : un geste complémentaire serait le bienvenu, en matière de tarification intégrée des 4 réseaux pour les seniors d'une part, mais aussi les élèves de nos écoles ucquoises fréquentées par les habitants de la périphérie, sachant qu'il y a lieu d'inviter au report modal.
- La chaussée de Waterloo est un axe TP Plus avec améliorations nécessaires. C'est une des voies de pénétration principale (2 x 2 bandes de la N 5), mais en même temps un axe majeur de TEC/De Lijn. Or, il n'est question dans le plan que de l'amélioration locale de l'arrêt Van Bever... !. Le dossier est difficile, mais on ne peut se renvoyer la balle indéfiniment entre l'étude PCM d'Uccle et l'étude Ville de Bruxelles sur le Bois de la Cambre. Il faudrait que le PCM rappelle clairement la position d'Uccle dans l'étude Bois, pour soulager la pression sur la chaussée de Waterloo en vue de sa requalification pour toutes ses autres fonctions : vélo +, TP +, noyaux commerciaux, abords d'écoles, ...)
- Pas de positionnement d'Uccle concernant l'ancienne demande reprise au plan Iris et au PRD, d'ajouter la gare Lycée français entre les gares Moensberg et St Job, sur la L26 du RER. La ligne 26 permet, avec peu d'investissements, d'être « convertie » en Métro pour les Ucquois, vu les difficultés à faire aboutir le Métro Nord-Sud : il faut pour cela disposer d'un maillage de gares suffi-

sant et de développer des fréquences attractives (min ¼ h, régulier), y compris en soirée et le w-e.

- Aucune intervention n'est relevée sur le réseau TP confort ! Il s'agit pourtant d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne de tram 92 entre Ham et Wolvendael. Il faut éradiquer / dissuader le trafic de transit qui vient engluier la rue du Ham en provenance de Waterloo (itinéraire de fuite de la chaussée de Waterloo via l'avenue Fond'Roy) et de Linkebeek (itinéraire de fuite de l'avenue Dolez via Pastur/ Foestraets), tout en donnant priorité au tram au niveau de tous les feux rencontrés .
- Mais également, le bus 37 pénalisé par la congestion de l'axe Dolez et la chaussée de St Job. Le bus 60 souffre sur l'axe Houzeau / Cavell, mais aussi entre Calevoet et la place St Job. Le bus 43 et le tram 51 sont en difficulté à l'approche du carrefour chaussée d'Alseberg / chaussée de Drogenbos / Bourdon. La commune, la STIB et la Région doivent se concerter pour améliorer ces points noirs.

9 - Les plans de déplacement d'entreprise comme levier d'action

Le PCM d'Uccle lève un voile sur le PDE de l'administration communale à Stalle et mentionne l'accent qui sera mis sur les PDS (plan de déplacement scolaire). Un levier important d'action concerne les PDE de toutes les entreprises / institutions de plus de 100 personnes à Uccle. Or certains de ces plans sont parfois inexistant, lacunaires ou désuets. Il serait utile d'établir avec la Région (BE et BM) un état des lieux global de ces plans, de leurs lignes d'actions et de leurs résultats. Fortes de ce bilan, la Commune et la Région devraient établir un plan d'action et de communication pour y remédier, car il s'agit d'un très bon outil pour faire évoluer les mentalités : agir sur les modes de déplacements vertueux au moyen d'incitants.

A côté des plans de déplacement d'entreprises, il y a les plans de déplacement d'événements. Cela renvoie au dossier DRO!HME et à la décision régionale de modifier le PRAS pour y inscrire un parking public plus grand que l'existant. C'est le monde à l'envers et un mauvais signal : convertir une zone de forêt existante en une affectation qui autorise le parking , et prendre une telle décision avant d'avoir abouti dans la réflexion autour des événements admissibles sur ce site est totalement incompréhensible dans le chef d'une majorité progressiste, à l'heure où le citoyen est mobilisé pour le plan climat et la lutte contre les îlots de chaleur et inondations. Il faut imposer au gestionnaire du site l'élaboration d'un plan de déplacement d'événements pour disposer d'une

vision plus claire des réelles nécessités de parking. La taille de ce parking est à maîtriser en raison de l'effet de pompe aspirante pour la présence d'un public en grand nombre, et en raison des difficiles manœuvres de tourne à gauche de / vers ce parking sur la chaussée de La Hulpe saturée, et sur-sollicitée avec la fermeture partielle du Bois de la Cambre.

10 - Bois de la cambre

La commune d'Uccle est partie prenante de l'étude en cours pilotée par la Ville de Bruxelles, pour tester des scénarios contrastés, ayant notamment pour objectif d'éviter les reports de trafic dans les quartiers habités. Il s'agit de trouver une réelle alternative à la chaussée de Waterloo complètement saturée, et le bourgmestre d'Uccle a plaidé pour une circulation de transit plutôt renvoyée vers la drève de Lorraine, se poursuivant par l'avenue de Groenendael en lisière Ouest du Bois jusqu'à l'avenue Louise. Cette proposition raisonnable ne pénalise pas les activités de déassement plutôt centrée sur les pourtours de l'étang et les voiries Est du Bois (Sapinière et Flore). Le PCM est muet sur ces propositions et ce, alors que le PCM se clôture et que l'étude Bois de la Cambre est encore en cours. Uccle doit pouvoir exprimer sa position clairement vis-à-vis de la Ville de Bruxelles qui pratique une politique du fait accompli.

Par ailleurs, la fluidité du trafic via Lorraine pourrait encore être améliorée par deux mesures ponctuelles : insertion d'une bande de tourne à gauche au carrefour Van Bever, et stockage sur 2 bandes au feu de sortie du Bois sur Brésil /Roosevelt pour améliorer la capacité actuelle trop faible de ce lien (355 véh/h)

11 - Agir sur l'urbanisme pour favoriser la mobilité active

Les plans de mobilité ont coutume de mettre en évidence les actions sur l'Urbanisme qui encouragent une mobilité vertueuse : nous n'avons pas retrouvé ce chapitre dans le Plan.

- Il s'agit d'une part de maîtriser les densités construites des nouvelles zones reconverties (Illochroma , Van Ophem,...) , ainsi que des opérations de promotion immobilière plus diffuses sur le territoire : la maîtrise de ces densités au profit de l'augmentation des zones de pleine terres replantées est favorable non seulement au plan climat et à la lutte contre les îlots de chaleur et les inondations , mais aussi à la mobilité en réduisant l'utilisation de la voiture , via des études / rapports d'incidences volontaristes . Bien entendu, il s'agit également de réserver des capacités foncières pour des nouveaux logements de qualité en prévision de l'augmentation de la population, en

veillant à ne pas hyperdensifier des zones déjà bâties ou à les reléguer sur des sites pollués ou moins qualitatifs.

- Mais il y a une deuxième manière d'agir encore plus efficace, c'est de renforcer la mixité fonctionnelle de la Commune : les villages dans la ville, où les citoyens retrouvent toutes les échoppes et facilités urbaines à portée de distance à pied ou à vélo. Beaucoup de zones résidentielles monofonctionnelles subsistent avec nécessité pour ces habitants de prendre la voiture pour acheter un pain, accéder à un libraire ou poster une lettre. Les anciens commerces de proximité ont disparu par manque de rentabilité suite à la compétition des grandes surfaces. Le plan devrait mettre en évidence les avantages mobilité active de cette amélioration de la mixité, cartographier ces manquements et imaginer des actions communales (subsidés, opérations immobilières, promotions ...) pour combler ces déficits

12 - Stationnement

- Le plan relève les effets de bordure en marge des zones de stationnement payant : des mesures correctrices éventuelles devraient être concertées avec les comités de quartier. Il avait été question de la création d'un Observatoire du stationnement pour examiner les meilleures réponses possibles à ces effets de bords, en concertation avec les comités de quartier et les associations de commerçants.
- Des cartes de dérogation de stationnement pour professionnels de la santé et de la construction. Demande complémentaire : les critères pour obtenir une carte pour handicapés étant assez sélectifs, et les seniors ayant plus que les autres la nécessité de prendre leur voiture pour faire leurs courses, étudier la possibilité de cartes d'une

heure de parking gratuit, voire de vignette senior à apposer sur le pare-brise.

- Nous notons les initiatives de certaines Communes qui taxent les places de stationnement privées d'entreprises > 10 emplacements, avec possibilité de réduction des taxes, si un partage de ces emplacements est organisé en faveur des riverains (mutualisation de places privées lorsque le stationnement est contraint en voirie) : qu'en est-il d'une transposition à Uccle ?
- Politique de répression des camionnettes, camions et voitures garées partiellement sur les trottoirs, avec le double inconvénient de réduire le passage des piétons et de démolir les revêtements et fondations
- Il faut un cadrage communal / régional pour régler la micromobilité (trottinettes, gyro-roue, segways...) tant en circulation qu'en stationnement) : les 4 lignes du PCM sur ce sujet sont un peu maigres

En conclusion, notre mobilité individuelle doit être maîtrisée et responsable, pour éviter les inconvénients collectifs de l'addition de nos mobilités, tant en termes de congestion des réseaux que de sécurité de l'espace public.

Il nous paraît nécessaire d'amender le plan en tenant compte des points qui précèdent, même si beaucoup relèvent de responsabilités régionales. Mais si Uccle ne met pas le doigt sur ces faiblesses, manquements et contradictions des actions régionales qui pénalisent le PCM, quelle autre instance légitime le fera ?

*Jean Paul Wouters
Pour l'ACQU, le Comité Fond'Roy, et le Conseil
Consultatif Ucclois des Aîné.e.s (CCUA)*

NOUVEAU PCM - LE PLAN GOOD MOVE ET LES QUARTIERS APAISES

Depuis les années septante, notre association est engagée dans un processus d'Education Permanente auprès de la population ucquoise.

Tout au long de ces années, de nombreuses thématiques ont ainsi été abordées, et étudiées avec la population, telles : l'urbanisme (dans une approche de l'aménagement du territoire et de la diversité de l'habitat), la préservation du patrimoine (espaces verts et espaces bleus), ou encore l'environnement, pour une meilleure qualité de vie pour tous (diminution des pollutions et des nuisances de toutes sortes).

Mais c'est dans le domaine de la mobilité que notre association a probablement été la plus active, auprès des Ucquois. Il n'est pas facile de faire changer les comportements, d'ouvrir la voie à d'autres moyens de transports, de permettre à chacun d'utiliser l'espace public dans le respect de tous.

Rappelons que la Commune d'Uccle avait été concernée, dans le passé, par deux projets autoroutiers, heureusement abandonnés : d'une part le RING SUD qui était censé traverser le territoire d'Uccle afin de rejoindre les boulevards urbains de Boitsfort et d'Auderghem, (avec le Kauwberg comme échangeur), et, d'autre part, l'AUTOROUTE A5 Uccle-Waterloo qui devait aboutir au coin du cimetière du Dieweg (avec aménagement d'un parking à l'emplacement du cimetière).

Aujourd'hui, le Kauwberg fait partie du réseau « Natura 2000 » et le cimetière du Dieweg a été classé. Une victoire pour tous les habitants d'Uccle.

Depuis 2009, notre association est soutenue par la Communauté Française dans une perspective d'égalité et de progrès social, en vue de construire une société plus juste, plus démocratique, et plus solidaire.

Notre « Lettre aux habitants », distribuée trimestriellement et gratuitement dans les foyers ucquois permet une information à tout public.

Cette année encore, l'actualité a incité les membres de nos comités à se pencher sur le Plan Communal de mobilité Ucquois, suite aux perspectives du plan « GOOD MOVE » mis en œuvre par la Région Bruxelloise.

Les points forts de ce PCM doivent permettre de réduire les nuisances de toutes sortes : **Dérèglement climatique – Pollution – Insécurité** en créant une

ville apaisée - une sécurité maximale et une qualité de vie loin des multiples nuisances (bruit et particules fines notamment).

Cette année, la thématique de réflexion des membres s'est portée sur le développement de « **Quartiers apaisés** », l'une des priorités développées par la Région Bruxelloise.

Actuellement, onze quartiers apaisés ont été lancés dans Bruxelles et il est question d'en créer cinquante.

Pour la Région bruxelloise, il s'agit de créer de grands périmètres d'espace public privilégiant la mobilité locale et active, et permettant un développement des transports publics de proximité. Le trafic motorisé de transit y sera dissuadé. La priorité est donnée à la qualité de vie des habitants, des visiteurs, et de tous ceux qui y travaillent.

L'objectif est d'assurer, une **meilleure sécurité routière pour les piétons et les personnes circulant à vélo**, mais c'est aussi **un enjeu de santé publique**, avec **une diminution des nuisances (bruit et pollutions de toutes sortes)**

Comité du « Quartier Durable » OXY15.

Ce comité est actif, depuis longtemps, dans la volonté de diminuer le trafic routier. Les quinze rues résidentielles sont situées entre quatre grands axes de pénétration dans Uccle.

Déjà en 2006, lors du premier plan communal de mobilité (PCMU), la circulation y était tellement intense que les habitants avaient demandé à la Commune des améliorations importantes. Certaines ont vu le jour et nous remercions les élus, mais sont-elles actuellement suffisantes ? Non, répondent-ils et ils font le constat suivant :

1. **En Belgique** : a) Augmentation croissante de la population : 77.000 ucquois en 2008, 84.000 en 2019 et 86.000 en 2023). b) Augmentation du nombre de voitures, de camions gros tonnages et de voitures de sociétés (16.676 voitures de société en 2009 – 30.667 en 2014... et au 1er trimestre 2022, le parc de véhicules comptait 560.941 voitures de société mises à disposition des travailleurs salariés. Ce nombre est en constante augmentation depuis 15 ans. Dans le même temps, nous assistons à une augmentation incontrôlée du trafic automobile, (bouchons sur certains axes, non-respect de la

2. **Dans le quartier** : un environnement à protéger car a) Ecoles et crèches, b) nombreux magasins- mais en même temps : zone de Non-respect du 30km/h – manque de visibilité des ICR, - trottoirs difficiles - parkings sauvages sur les trottoirs - Insécurité croissante envers les personnes à vélo (enfants et personnes âgées),

- Aménagement des quinze rues du quartier, en rues cyclables, permettant de rejoindre aisément les commerces, les écoles, la gare de Calevoet, et le parc de Wolvendael en toute sécurité.
- Aménagement sécurisé de l'ICR Fauvette/Château d'Eau/Coq/Gare de Calevoet) par le rétrécissement des carrefours tout au long de cet ICR.
- Mise en place de grands panneaux de signalisation indiquant le trajet de cet ICR. Ils espèrent une collaboration active avec la Région Bruxelloise pour un bon aménagement de cet ICR.
- Un éclairage, la nuit, de tous les passages-piétons. (notamment au Carrefour Stalle/Rittweger)
- La mise en place de panneaux rappelant les règles les plus strictes dans le domaine de la sécurité des personnes à vélo.

Par ailleurs, il a été question, **lors de réunions publiques**, de mettre **le Dieweg et la Chaussée de Saint-Job en sens unique**, avec deux bandes de circulation :

-
- La carte de Calevoet (Oxy 15) illustre le territoire d'étude. Le périmètre Oxy 15 est délimité par une zone rose. Les voies principales sont représentées par des lignes jaunes à double trait, incluant l'Av. de Fré, l'Av. Brugmann, l'Av. Delvaux, l'Av. Wolvendael, l'Av. Vanderaye, l'Av. Overhen, l'Av. Dieweg, l'Av. de la Fauvette, l'Av. de la Chapelle d'Eau, l'Av. des Moutons, l'Av. Poussin, l'Av. Ch. d'Or, l'Av. Ch. St. Job, et l'Av. Ch. d'Alsenberg. Les voies secondaires et chemins sont indiqués par des lignes noires à double trait. Les espaces verts sont en vert clair, et les sites classés sont en vert plus foncé. Les maisons remarquables sont marquées par des points verts. Les lieux-dits Raspaill, Clipmolen, Dom. Delvaux, et Cim. du Dieweg sont également indiqués. Le gare de Calevoet est située à l'ouest du territoire. Le plan est accompagné d'une légende explicative.
- Légende :**
- Périmètre Oxy 15
 - Gare
 - Voie de train
 - Routes principales
 - Voies secondaires et chemins
 - Espaces verts
 - Sites Classés
 - Maisons remarquables

- Pour le Quartier Durable Nelly, David, Nicolas,
Thierry et Xavier*

VERS UNE MAILLE APAISÉE À L'OBSERVATOIRE

Dans son avis remis à la commune dans le cadre du PCM, le groupe mobilité du Comité de Quartier Observatoire est parti du point central de la maille, **l'avenue Circulaire**, qui attire la majeure partie du trafic automobile du quartier ... et de transit. Il s'agit d'une avenue emblématique de la Commune créée en 1890 lors de l'installation de l'Observatoire, ceinturée par une double couronne de tilleuls (presque) centenaires, et fréquentée par de nombreux promeneurs et joggeurs. Une très belle avenue qui mérite une attention soutenue.

Au départ, le constat du non-respect systématique des règles de stationnement le long de l'avenue Circulaire. En effet, excepté entre Houzeau et Statuaires, le règlement en vigueur exige de **stationner sur la voirie et non sur les accotements**, comme constaté aujourd'hui. Le non-respect de cette règle a pour effet d'élargir artificiellement les bandes de circulation et de dès lors de favoriser des vitesses souvent bien plus élevées que la limite de 30 km/heure.

Dès lors, pour accentuer le confort des usagers faibles, et non le trafic auto (les régimes « *autoquartier* » et « *vélo-confort* » ont été assignés à cette voirie dans le cadre de « Good Move »), un scénario qui mériterait une analyse approfondie pourrait être **d'instaurer un sens unique sur toute l'avenue Circulaire**, à savoir une rotation dans le sens antihoraire. Avec des pistes cyclables dans les deux sens. Le cas échéant, une partie de couloir à **contre sens bus** pour les bus allant de Mercure vers Houzeau. D'autres scénarios pourraient également être analysés.

Sur base de cette proposition principale, l'idée serait d'ensuite réfléchir aux divers moyens en vue de **limi-**

ter le trafic de transit dans la maille: aménagements divers, sens unique avenue Lancaster entre Copernic et Hamoir, éventualité de sens unique partie Hamoir-Floride et au niveau du square de l'Argentine.... Le terminus du **bus 43** pourrait aussi être déplacé du Vivier d'oie vers l'arrêt « Observatoire », boucle qui améliorerait la mobilité dans le sud d'Uccle.

Ces propositions visent à **susciter un débat ouvert et constructif** autour de la mobilité dans le quartier entre d'une part les experts en mobilité de la commune, et d'autres part les habitants. Le Comité de Quartier se tient à disposition de la commune pour initier les études plus approfondies vers une '**maille apaisée**' autour de l'Observatoire.

Etienne Coppieters

Pour le « groupe mobilité » du CdQ Uccle-Observatoire



THEATRE LE PUBLIC, LA VOIE EST LIBRE

BILLET D'HUMEUR

Il est des dossiers plus sensibles que d'autres. Celui de l'installation du théâtre Le Public au parvis St Pierre en est un. Il soulève même des passions.

L'ACQU n'a pas pour ligne de conduite de refuser des textes au motif qu'ils risqueraient de déplaire à ceux qui nous gouvernent. Les opinions sont libres. Qui peut prétendre détenir la vérité ? Pour autant que sur le fond l'auteur s'en tienne aux faits et que ses opinions soient exprimées en termes mesurés, même si leur courroux est grand, vu l'impact lourd sur leur cadre de vie des projets qu'ils contestent.

L'ACQU demande ainsi régulièrement aux auteurs de ne pas se laisser emporter par leur colère. Colère que nous comprenons et pouvons partager.

Dans le dernier numéro du Wolvendael, le Collège échevinal a chanté les louanges du projet d'installation du théâtre *Le Public* au parvis St Pierre dans les termes suivants :

« *Dans la recherche du beau et soucieuse des attentes de ses concitoyens, {...} nous rendons hommage à notre patrimoine, que nous rénovons en embrassant l'avenir avec enthousiasme* ».

Ou encore : « *Cet avis (de la commission de concertation), assorti de conditions qui reflètent notre engagement envers la préservation du patrimoine urbain et l'intégration harmonieuse de ce nouveau lieu culturel, clôt une phase administrative essentielle du projet* ».

Et même : « *Veillant à ce que « Le Public » s'intègre au mieux au paysage urbanistique du Parvis* ».

Or, nous sommes convaincus que ce projet est désastreux pour le parvis St Pierre et pour le vieil Uccle en général.

En réalité, voici ce qui est projeté :

L'arbre magnifique et en parfaite santé va être abattu, une grande partie du jardin va être bétonnée, la belle salle d'audience va être rasée. Idem pour la verrière et les carrelages qui font de cet endroit le décor d'un roman de Simenon.

A la place, une sorte de très long hangar d'aviation de 11 mètres de haut va venir s'accoler, presque jusqu'au faite du toit, au flanc gauche de la Justice de Paix. Il accueillera la billetterie, une grande salle de théâtre et les installations techniques.

Au sommet de ce hangar un « bar récréatif » pour animer les soirées de « l'homo festivus » et empoisonner à jamais celles des habitants de la rue Verhulst et des autres riverains.

Ce n'est pas tout. Du côté de la place Homère Goossens, la façade est relativement préservée, mais à l'intérieur

presque tout est détruit. Les belles grandes fenêtres du premier étage sont rendues aveugles par un cube de béton coulé à l'intérieur et qui accueille une salle de spectacle en gradins. Voilà qui est irréversible; le bâtiment perd alors toute la polyvalence qui l'a maintenu debout jusqu'ici au cours de ses multiples vies.

Qu'importe, devant les accusations de « façadisme » d'un autre âge, l'architecte récite le mantra de la conservation garantie des caves et d'un escalier !

Mais si le bâtiment est vraiment vétuste, n'est-il pas rationnel de le « réhabiliter », selon la terminologie des promoteurs ?

Avec le comité de quartier d'Uccle Centre, nous avons obtenu de pouvoir visiter les lieux, mais seulement en présence de l'architecte et d'un délégué du Collège, en devant donner au préalable l'identité des visiteurs ...

Nous avons été longuement promenés dans des caves et des greniers poussiéreux, mal entretenus et négligés depuis de nombreuses années par la Commune mais secs et en bon état. On ne nous a pas montré certaines salles en parfait état du deuxième étage, que j'avais eu l'occasion de visiter lors du parcours d'artistes.

Au bel étage, beaucoup d'employés affairés, l'activité de la Justice de Paix est bourdonnante, et elle l'est depuis cent ans. Les pièces sont majestueuses, la lumière rentre à flot, la vue est superbe, tout est très bien entretenu. Pourquoi déménager cette activité ?

Au premier, qui a toujours abrité diverses associations, même constat, sauf qu'il n'y a plus personne.

Au deuxième, de belles salles que j'ai évoquées plus haut et un grenier non aménagé avec de remarquables charpentes (qui sont photographiées dans

le rapport d'incidence). Comme il n'y a presque pas d'activité dans cette zone, tous les appuis de fenêtres sont envahis de pigeons et souillés de fientes, sans que la Commune s'en soit jamais émue.

Mais revenons au bel étage du bâtiment côté Goossens, et voyons ce qu'il deviendrait : un restaurant de 80 couverts qui aura aussi accès à la place par le percement d'un escalier empiétant sur le domaine public. Le restaurant sera ouvert 7 jours sur 7, tous les jours de l'année, de 8h30 à 23h.

La commune s'est engagée à « accompagner la demande d'occupation de l'espace public permettant l'établissement d'une terrasse telle que celle prévue dans les plans de l'architecte Metzger ».

Ce plan est maintenu secret. Pourquoi ? Et y a-t-il d'autres secrets ?

Autre chose : il existe un bail emphytéotique conclu entre le théâtre et la Commune.

Un premier bail avait été cassé par la tutelle régionale avec des mots très durs : « *Viole la loi* », « *Lèse l'intérêt général* », « *De nature à appauvrir la commune* », « *contraire au principe de bonne gestion* », etc.

Si vous suivez les séances des conseils communaux sur Internet (elles sont filmées), vous verrez que l'opposition, qui avait levé le lièvre de ce premier contrat scandaleux, s'est fait huer copieusement par la majorité qui l'avait ficelé.

J'ai obtenu le deuxième contrat car, il faut le savoir, même si elle n'a pas jugé bon d'en faire la publicité, la Commune est tenue de fournir cette information à tout Ucclois qui la demande.

A sa lecture, on comprend la discrétion du Collège.

Le bail est maintenant conclu avec deux acteurs : l'ASBL LE PUBLIC - qui était seule en jeu dans le premier bail - et la S.A ESPACE PUBLIC qui est détenue à 50% par la société « Culturum » et 50% par l'architecte du projet, monsieur Francis Metzger.

Le loyer (le canon, dans le jargon) est fixé à 5000 € par mois mais bénéficie d'une réduction de 15% pendant 22 ans ; le loyer est donc de 4250 € par mois pendant 22 ans.

Le bail est conclu pour une durée de 30 ans, reconductible. Les conditions de reconduction sont totalement favorables aux 2 colocataires, il est pratiquement impossible à la Commune de mettre fin à leur bail.

Donc, si les colocataires partagent le loyer, pour 2125 € par mois (théoriquement 2500 € indexé après 22 ans), la SA « Espace Public » se rend maître d'un restaurant de 80 couverts avec la garantie d'une terrasse qu'on imagine très étendue donnant sur la plus

charmante petite place d'Uccle et un bar « récréatif » qui surplombe le parvis Saint Pierre.

C'est la poule aux œufs d'or. Tout cela sans réelle mise en concurrence et financé en belle partie par la Région.

La SA peut parfaitement transférer ou même vendre l'activité horeca à n'importe quel autre acteur.

Et aucune précaution ne semble avoir été prise dans le bail pour, d'une part éviter que des parts de la SA ne soient transférées à ceux qui ont permis ce projet, ni d'autre part pour empêcher l'ASBL de partager avec la SA les avantages dont elle bénéficie, mais rien n'oblige la SA à supporter l'ASBL avec ses gains !

Sans concurrence ? Mais l'appel à projets alors, il y a eu plusieurs candidats, non ?

Il semble que le candidat choisi était pressenti bien à l'avance :

En effet, la Commune a décidé le **10/9/2020** de procéder à un appel à candidatures pour trouver des candidats intéressés à la location du bâtiment de la Justice de Paix, dans le cadre d'un bail emphytéotique. Très curieusement : le dossier de soumission du théâtre *Le Public* (qui sera finalement retenu par la Commune) comprend un budget de travaux daté du **11/5/2020** (établi par l'entreprise de construction Eiffage), soit **4 mois avant l'appel à candidatures** !

L'appel à candidatures **impose que le candidat combine une activité « d'intérêt collectif ou de service public de type culturel et récréatif » ET une activité horeca**, tout comme le théâtre *Le Public* le fait actuellement dans son premier établissement. Les associations qui développent des projets purement d'intérêt collectif, culturel ou récréatif étaient donc exclues, à moins qu'elles ne développent une activité horeca de taille... et ce malgré que le quartier soit un des mieux lotis d'Uccle en matière de restaurants.

Les candidats évincés ne sont pas nommés et leurs projets ne sont pas connus. C'est un autre secret dans le cadre de l'enquête publique.

Vint le temps de la commission de concertation. Les avis et commentaires sont exposés de part et d'autre. Les partisans parlent d'abord : l'architecte, le théâtre, le Bourgmestre, l'avocat du théâtre (qui siège à la commission des monuments et sites, comme l'architecte) ; tous avancent leurs calculs derrière le bouclier de la culture (qui oserait détester le théâtre ?).

Sauf que le théâtre existe déjà à 5 minutes à pied (Google Maps), dis-je, quand la parole m'est donnée. C'est rue Rouge, le Centre Culturel d'Uccle, parfaitement équipé, avec trois belles salles qui totalisent plus

de mille places. Avec 60.000 spectateurs revendiqués (cf le site de la Commune) sur, mettons 200 jours par an effectifs, le citoyen lambda que je suis calculera que le théâtre est utilisé à 33 % de sa capacité ; j'admets que le calcul est simpliste mais il donne à réfléchir ... Ne faudrait-il pas demander à l'échevine de la culture si la question d'une mutualisation des installations du CCU avec le théâtre Le Public a été envisagée, ne serait-ce que pour les spectacles importants ?

Je déclare parler d'abord au nom des 500 personnes qui ont signé la pétition défavorable au projet (nulle mention de cette pétition dans le rapport de la commission de concertation !), et ensuite des 250 signatures de Bruxellois qui ont remis, par l'intermédiaire de la très active Association du Patrimoine Artistique, une demande de classement des bâtiments et alentours au service d'urbanisme du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (sans cette demande, conforme, les pelleteuses seraient déjà en action). Enfin, je donne ma vision très « *I had a dream* » du devenir de ce précieux patrimoine.

Un éminent architecte rappelle à son cher collègue Metzger que le fondement de la charte de Venise qu'il invoque pour justifier la modernité de l'énorme cube brun qui ferait face à l'église classée d'époque Louis XVI (1790); le fondement de cette charte, dit-il, c'est que dans le cas d'un bâtiment ancien la fonction doit s'adapter au bâti et non le bâti à la fonction, comme projeté ici. Un beau texte d'écrivain est lu, qui suscite des remous indignés dans les rangs des partisans ; d'autres intervenants, professionnels ou non, disent le bon sens et mettent en garde contre la possibilité d'un très grave gâchis.

Le trafic de voitures qui sera induit par le projet inquiète jusqu'à ses partisans, les solutions proposées relèvent de l'invocation : ayez la foi, nous dit-on ... (de toute façon, si ça ne marche pas, voyez l'échevin de la mobilité).

En pure perte : la commission de concertation remet un avis favorable. Certes, pas

à l'unanimité ; certes avec des restrictions cosmétiques, mais favorable.

Le permis sera-t-il accordé ? Pas si sûr.

D'abord, ce n'est pas parce qu'un avis est favorable que la Région délivre automatiquement le permis. Elle peut émettre des réserves.

Ensuite, la Commission Royale des Monuments et des Sites pourrait décider d'étudier le dossier de demande de classement, puis c'est à la Région de se prononcer. Au mieux, elle pourrait être favorable à la demande de classement des abords de l'église et/ou des bâtiments de la Justice de Paix, ce qui demanderait une refonte totale du projet, avec une nouvelle demande de permis d'urbanisme.

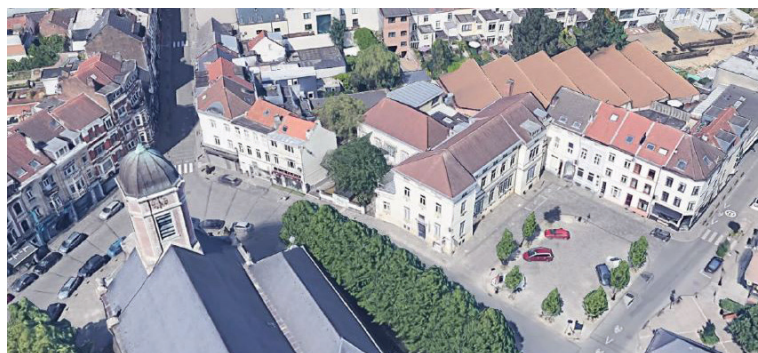
Bien sûr, je l'ai dit, l'architecte du projet et l'avocat conseil du théâtre siègent tous deux dans la CRMS, mais ils auront l'obligation de se retirer des délibérations pour éviter le conflit d'intérêts.

Enfin, si le permis était accordé, vu les faiblesses du projet, de la procédure suivie et les nuisances qu'il causerait aux riverains, plusieurs recours au Conseil d'Etat pourraient être introduits.

Gardons à l'esprit cette phrase de Charles Péguy : « *Le triomphe des démagogues est passager, mais les ruines sont éternelles* ».

Et continuons le combat.

Alain Chennaux et la
pléiade des amis du vieil Uccle



MANOIR PIRENNE, AVENUE DE LA FLORIDE 125 : LE MASSACRE RISQUE DE CONTINUER !!



Le Comité de quartier Floride-Langeveld s'est investi considérablement pour sauver le Manoir Pirene et son remarquable parc. Il a obtenu, avec le concours actif de la CRMS, la sauvegarde comme site d'une moitié de la propriété et le maintien du Manoir. Il a recueilli plus de 500 signatures d'habitants pour préserver l'espace vert et la biodiversité. Aussi, lorsque le permis d'urbanisme a été accordé le 12 juillet 2022 et qu'est intervenu en janvier 2023, un abattage massif de 92 arbres, cela a provoqué la consternation de tout le quartier et bien au-delà, d'autant plus que 4 grands arbres indiqués expressément comme à conserver, ont également été abattus. Les vives réactions montrent bien que pour les habitants, il s'agit d'un écocide.

Mais l'affaire a continué !

En effet, le 5 juillet 2023, la Région a accordé un permis modificatif, affiché avenue de la Floride 125 :

- Est prévu l'abattage de 23 arbres formant un alignement sur la limite droite du parc. Les motifs invoqués sont la présence de scolytes, des arbres secs, l'envahissement par le lierre et la sécurité en raison du risque de chute. L'abattage d'épicéas et son remplacement par un alignement d'arbres plus appropriés n'a jamais été contesté par notre Comité et il est autorisé par le permis d'urbanisme du 12 juillet 2022. Un permis rectificatif n'est donc pas nécessaire pour ces 23 arbres.
- Non prévu par le permis d'urbanisme initial car non demandé à l'époque, est accordé l'abattage supplémentaire de 5 arbres à front de l'avenue de la Floride, à l'entrée du parc, au motif que : « L'implantation des 5 arbres est incompatible avec le nouveau projet, une partie des houppiers empiètera sur la future villa et l'abattage facilitera la mise en œuvre du projet ».

- Contrairement aux conditions du permis d'urbanisme initial, l'abattage d'une trentaine de saules blancs est également accordé. L'endroit est partiellement en zone de protection d'arbres, proche du Manoir et partiellement en zone de protection d'un immeuble classé.
- Est aussi accordée la régularisation de l'abattage non autorisé par le permis initial des 4 arbres, soi-disant abattus « involontairement » ou « accidentellement ».

Ceci suscite au minimum les réflexions suivantes :

- Permis modificatif

Le permis prétendument modificatif accordé par la Région est en réalité nouveau car il apporte des modifications significatives au permis d'urbanisme initial. Alors que les zones de protection d'arbres, la protection des intérieurs d'îlot, du maillage vert et de la biodiversité ont été au centre des débats, le permis modificatif autorise que de nombreux arbres supplémentaires soient abattus. Il ne s'agit pas de modifications mineures, mais de changements affectant le boisement et la biodiversité, et donc contraires aux objectifs européens de lutte climatique.

Faut-il comprendre qu'il suffit à un promoteur d'introduire une demande de permis modificatif pour obtenir ce qui lui est refusé dans le permis initial ? Aussi, n'est-il pas pleinement justifié que l'administration impose une nouvelle enquête publique avec avis de la Commission des Monuments et Sites ? Il paraît assez évident que les demandes du promoteur seraient alors rejetées.

- Les 5 arbres à front de rue

Le prétexte invoqué pour abattre les 5 arbres à front de rue est inacceptable. Le promoteur est un professionnel ; il devait le savoir lors de l'introduction de la demande initiale.

Allons-nous récompenser les omissions volontaires et trompeuses du promoteur ?

Le maintien d'un front arboré à front de rue est un élément essentiel du permis initial.

- Saulaie au nord

Le permis modificatif reconnaît lui-même, l'intérêt écologique de la saulaie.

« La saulaie présente une jeune population d'une trentaine de Salix Alba ; de croissance rapide, les sujets sont jeunes et tendent à chercher l'espace aérien en créant une nouvelle canopée ».

Le permis octroyé par URBAN le 12 juillet 2022 précise (pages 2, 27 et 28) :

« La Région demande de préciser le plan de la partie haute (potager) en marquant les arbres à conserver. »

« Considérant que la zone initialement prévue pour la Villa 3 pourrait être densifiée en termes de plantations de nouveaux arbres pour renforcer une zone tampon avec les maisons du fond (proximité maison classée) »

« S'agissant du développement immobilier du projet projeté sur la partie classée au n° 125, la CRMS estime que les gabarits et l'écriture architecturale des immeubles I et II ne respectent toujours pas la hiérarchie qui devrait exister entre le manoir, bâtisse principale du site, et les nouvelles constructions même si leur implantation et leur gabarit ont été légèrement ajustés. Le parti et le programme adoptés pour densifier les terrains n'ayant pas fondamentalement changé, cette opération immobilière mise insuffisamment sur la requalification patrimoniale et paysagère du lieu. La Commission n'y est donc pas favorable et estime que la zone de protection n'est pas traitée dans le respect du contexte paysager et de protection des perspectives vers et à partir d'un bien classé, tandis que c'est précisément son rôle. Elle n'est pas favorable au projet et estime que la zone de protection n'est pas traitée dans le respect du contexte paysager »

Et pourtant, le permis modificatif accordé par la Région autorise « d'abattre 33 arbres pour créer une clairière. »

A nouveau, c'est un changement majeur au permis d'urbanisme octroyé.

Le nouveau permis aggrave lourdement l'écocide initial du permis de 2022 !

- Abattage « accidentel ou involontaire » de 4 arbres.

Les habitants ne sont pas à ce point naïfs pour croire que l'abattage est « accidentel ou involontaire. » Au contraire, ils sont ciblés.

Pourquoi un promoteur se gênerait-il pour abattre indûment des arbres, dès lors que par la réguli-

sation il ne sera pas sanctionné, sous le prétexte que c'est accidentel ?

Notre Comité estime que parler d'une régularisation du permis initial est une véritable fiction et qu'il s'agit en réalité d'un nouveau permis qui est irrégulier car il aurait dû, conformément aux dispositions expresses du COBAT, faire l'objet d'une nouvelle enquête publique avec consultation de la Commission Royale des Monuments et des Sites, s'agissant d'un nouvel aménagement d'une propriété de plus de 5.000m².

Sachant que la Commune peut exercer un recours contre le permis délivré par la Région devant le Collège d'urbanisme, nous avons demandé à la Commune d'exercer un tel recours pour:

- Que soit exigé du promoteur qu'il respecte strictement le permis d'urbanisme, sans nouvelles dérogations ni modifications, et que les pouvoirs publics y veillent ;
- Si elle est maintenue, que la demande de permis modificatif soit soumise à enquête publique et à l'avis de CMRMS. Et qu'elle soit considérée comme ce qu'elle est : du « saucissonnage » ;
- Dans le cadre de la crise climatique et conformément aux objectifs fixés dans les différents plans verts des différents niveaux de pouvoir, que soit refusé totalement l'abattage des 38 arbres (33 + 5) demandé par le promoteur ; Que le promoteur soit sanctionné pour l'abattage illicite des 4 arbres et qu'il soit obligé de replanter des arbres de grande dimension. Est-il normal d'octroyer un permis additionnel alors que le précédent n'a pas été respecté. Le refus pourrait être la sanction. Il est évident que les replantations ne remplacent jamais les arbres abattus.
- Que des arbres soient replantés dans la zone des anciennes serres, afin de compenser les atteintes aux zones de protection d'arbres.

Il faut être bien conscient que l'abattage massif a provoqué un tollé dans le quartier et que l'abattage d'arbres supplémentaires ne ferait qu'augmenter le fossé entre les citoyens et les pouvoirs publics.

Chantal de Brauwere

Pour le comité de quartier Floride - Langeveld

P.S. Au moment de mettre cet article à l'impression, on apprend que le promoteur s'est dépêché de couper les arbres visés dans le permis modificatif, sentant probablement venir une action en suspension / annulation de ce permis... !

PRESERVONS NOS ARBRES !

A l'initiative d'une habitante du quartier qui s'est inquiétée du sort réservé à un superbe arbre magnolia sis devant un immeuble en construction avenue du Vert-Chasseur, le Comité de quartier Observatoire s'est renseigné auprès de la Commune pour savoir ce qu'il allait en advenir.

Comme vous le constaterez sur la photo, l'arbre se trouve quasi au droit de l'allée de garage, rendant l'accès plus que difficile au garage. Sur l'esquisse présentant le projet au public, cet arbre se trouve beaucoup plus désaxé que cela et n'obstrue pas l'allée.

Nous avons donc interrogé le département urbanisme de la Commune sur la conformité de la construction par rapport aux plans et à l'esquisse. Après vérification, le département d'urbanisme n'a rien trouvé à y redire. Dans l'état actuel, le permis d'urbanisme est respecté et il n'y a, selon lui, aucune raison d'intervenir tant qu'il n'y a pas d'infraction. Or si infraction il y a, il sera précisément trop tard pour sauver cet arbre magnifique.

Afin d'éviter la même situation que celle survenue avenue Circulaire, à savoir l'abattage d'un arbre se trouvant devant une entrée de garage, nous avons contacté l'Echevine de l'Environnement, afin de lui demander son avis. Le service de l'environnement a contacté le maître d'ouvrage et l'entrepreneur pour s'enquérir du sort réservé à l'arbre. Ce service a ainsi spécifié au maître d'ouvrage toute une série de directives afin de s'assurer que l'arbre ne soit pas endommagé lors de la construction du chemin menant au garage, permettant ainsi - nous l'espérons - sa préservation.

Nous nous devons de souligner la pro-activité du département de l'environnement dans le cas présent. Cela met également en évidence le fait qu'il faut renforcer la collaboration entre les départements de l'urbanisme et de l'environnement lors de la délivrance des permis d'urbanisme. En effet, les enjeux environnementaux prendront de plus en plus d'importance dans les prochaines années et c'est maintenant que nous devons réagir pour préserver la nature et éviter la bétonisation excessive dans notre Commune.

*Sébastien Legrand
du Comité de quartier Observatoire*



NOTRE ACTION

« ARBRES REMARQUABLES » DEMARRE !

Dans notre dernière Lettre, dans la foulée d'une réunion qui s'était tenue le 11 avril, nous vous proposons de participer à une action qui met en avant la réflexion des habitants sur un aspect de la protection de notre patrimoine arboré.

Nous vous avons donc invités à répondre à la question « **Quel arbre de votre quartier vous semble éligible au statut de remarquable ?** » en deman-

dant de nous envoyer une photo et en expliquant par quelques mots en quoi cet arbre est remarquable pour vous.

Voici une partie des contributions que nous avons reçues.

Vous pouvez toujours envoyer la vôtre à l'adresse suivante :

florence.acqu@gmail.com



*Voici mon arbre, planté par mon père il y a 30 ans,
Un Ginkgo Biloba,
Je le vois de ma chambre, côté jardin
la copropriété veut le supprimer...*

...

*Je suis rue des Balkans n°9 à 1180 Uccle
Merci de le publier !
Claudie*



Il s'agit de deux arbres situés dans le Parc Longchamp du 65 rue Langeveld. Ces arbres sont non seulement grands, mais sont magnifiques et contribuent à abriter de nombreux oiseaux, rongeurs et insectes. Dans le parc voisin, du manoir Pirenne, tout a été abattu (90 arbres en quelque trois heures de temps, un vrai carnage). Ces deux ci, certaines personnes rêvent de les abattre pour obtenir plus de soleil et lumière... Ce serait vraiment dommage.

*Merci pour votre initiative et belle journée à vous.
Pascaline Oury*



Pour moi le grand cerisier du parvis st pierre est très remarquable.

Car il fleurit de façon spectaculaire tous les ans

Car il est très majestueux

Car il rayonne et crée tout un écosystème autour de lui avec des rosiers et des oiseaux

Car on parle de protéger l'environnement mais qu'il est néanmoins menacé de façon incompréhensible par la construction d'un bâtiment !

Julie



« Il est un petit parc situé rue Cauter, attenant au home qui accueille les résidents et quelques familles du quartier avec leurs enfants. Des jardiniers dont je fais partie ont reçu l'autorisation de cultiver des légumes dans la prairie autrefois destinée aux chèvres. Le parc présente quelques grands et vieux arbres majestueux, prodigues en fruits, la végétation y est accueillante pour les oiseaux et les insectes. L'atmosphère y est paisible, les oiseaux y chantent, deux nichoirs sont accrochés à des troncs d'arbres, un renard a creusé sa tanière non loin, le rouge-gorge guette les vers de terre téméraires.

Le saule pleureur sert de parasol ou de parapluie au-dessus d'un espace bordé de bancs.

Les troncs des châtaigniers s'entremêlent et offrent un spectacle qui invite à la rêverie.

De part la diversité de ces arbres grandioses, cet îlot respire la beauté, la force de la nature : tampon entre la voie ferrée et l'urbanisation.

Voilà pourquoi ces arbres sont remarquables à mes yeux. »

Rose Marie Selvais

CONSTRUCTION DU PONT/PLACE CARSOEL – MISE À JOUR

Devant le refus d'Infrabel et d'Urban.Brussels d'intégrer les améliorations substantielles proposées pour limiter l'impact environnemental et améliorer drastiquement l'intégration dans la typologie du quartier de la nouvelle place publique construite sur le nouveau tunnel (voir nos précédents articles sur le sujet), deux riverains du Comité de Quartier Uccle-Observatoire, représentant plusieurs centaines de riverains, et soutenus par l'ACQU ont décidé d'introduire début juillet un **recours au Conseil d'Etat** visant à obtenir d'abord la **suspension** et ensuite **l'annulation** du permis d'urbanisme délivré par la Région bruxelloise à Infrabel.

Les avocats des différents intervenants à la cause, soit la Région bruxelloise, émettrice du permis, et la STIB, partie intervenante vu le passage du tram et des bus sur l'ouvrage, ont déposé mi-août leurs notes d'observations, constituant le préalable au rapport de l'auditeur du Conseil d'Etat attendu dans les semaines suivantes.

Le jeudi 31 août, un toutes-boîtes a été distribué à des riverains mentionnant que les travaux commenceront

dès le lundi 4 septembre, confirmant de ce fait que **la Région bruxelloise et Infrabel ne se soucient guère de la future décision du Conseil d'Etat, faisant ainsi abstraction des procédures de recours prévues par la loi et des droits des citoyens**. À ce jour (14 septembre) Infrabel a procédé à l'installation du chantier et les nouveaux horaires réduits des trains sont applicables.

Et maintenant ?

Le Comité de Quartier Uccle-Observatoire, soutenu par l'ACQU, regrette qu'Infrabel n'ait pas attendu la décision du Conseil d'Etat pour annoncer le début des travaux et s'inquiète de ce que des dégâts irrémediables puissent dès lors être provoqués sur le site,



mettant en péril tant l'environnement que le cadre urbanistique.

Commencer un chantier sans que le Conseil d'Etat n'ait statué sur un recours relève de la **politique du fait accompli** et engage la responsabilité d'Infrabel dès lors que le permis d'urbanisme est susceptible d'être suspendu à bref délai.

Les riverains **ont donc appelé Infrabel** via un communiqué de presse à ne pas commettre l'irréparable et à attendre la décision du Conseil d'Etat en suspendant dès maintenant les travaux dans l'attente du rapport de l'auditeur du Conseil d'Etat.

Ils ont également demandé à l'Echevin des Travaux Public, au **Collège de la commune d'Uccle et à Urban.Brussels** de ne pas approuver les éventuels permis d'abattage d'arbres ainsi que les autres permis de chantier et d'environnement liés au projet et de faciliter la mise en place d'un **canal de communication** entre les parties, demande d'ailleurs appuyée par l'opposition au Conseil Communal d'Uccle du jeudi 7 septembre. Le Collège a refusé cette dernière demande...

Le Comité de Quartier et leurs conseillers restent cependant convaincus de la validité de leurs arguments juridiques face à **un projet qui ne respecte ni l'environnement, ni la spécificité urbanistique du quartier, ni la procédure**, alors qu'il existe de plus des alternatives techniques permettant de rencontrer ces objectifs de mobilité tout en garantissant la sécurité pour tous les usagers, dont les plus faibles.

*« Il est inconcevable de construire des gares comme il y a 40 ans, dans le contexte de réchauffement climatique que nous connaissons aujourd'hui. A l'heure du Green Deal européen, **les autorités publiques ne peuvent***



plus faire fi des injonctions en matière d'urbanisme qui encouragent la lutte contre les îlots de chaleur en minimisant les sols imperméables et en augmentant les surfaces verdurisées et qui encouragent la préservation de la biodiversité. Nous continuerons à nous battre pour que les instances publiques s'inscrivent dans le 'green deal' en adaptant leurs méthodes de construction et pour qu'elles impliquent les riverains/citoyens dans l'élaboration de projets d'envergure qui ont un impact direct sur leur vie quotidienne".

Le dossier est donc dans les mains du Conseil d'Etat, et les associations de quartier restent disponibles pour participer à une véritable concertation entre les parties qui le souhaitent pour trouver les meilleurs compromis.

PS : les procédures au CE coûtent cher. Vous voulez nous aider ? Idéalement les contributions à notre collecte devraient être faites via <https://www.kisskiss-bankbank.com> (rechercher « pont Carsoel ») ou via un don sur le compte Belfius : BE41 0637 6320 3210. Nous assurerons une totale transparence sur l'utilisation des sommes collectées.

*Le C.Q. Uccle - Observatoire
pontcarsoel@gmail.com*

LE PROJET POTAGER IN THE CITY COUPÉ DANS SON ÉLAN PAR INFRABEL !

Potager in the City est une initiative citoyenne née sur une parcelle située avenue Latérale et prise en location auprès de SNCB Immo. Ce potager a permis de réunir différentes générations du quartier autour d'un projet commun. Devant l'enthousiasme des participants, les porteurs du projet ont obtenu l'accord d'un voisin, également locataire auprès de SNCB Immo, pour étendre le potager sur une seconde parcelle. Pour cela, des études ont été réalisées et des subsides ont même été obtenus auprès de la commune et de Bruxelles-Environnement. Quelle ne fut pas la surprise des participants de découvrir en ce mardi matin du 12 septembre qu'Infrabel avait tout simplement détruit et rasé la seconde parcelle sans avertir ni la SNCB Immo ni les locataires de cette situation, et ce pour y installer les engins du chantier. La déception est grande vis-à-vis des porteurs du projet et de tous les participants qui se réjouissaient de pouvoir agrandir leur potager.

L'Association de Comités de Quartier Ucclois

Les Comités membres

Andrimont

Sébastien DE PAUW, av. d'Andrimont 37
sebdepauw@yahoo.fr - 0476.80 29 45

Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

Bascule - Rivoli

Damien ANGELET, rue Stanley, 37 (b.1)
GSM : 0483 485 433
damien.angelet@diplomel.fed.be

Bosveldweg asbl

Anne DEL MARMOL, av. Montjoie 92
cqbosveldweg@gmail.com - 0497.57 00 43

Bourdon - Horzel

Benoît LIMBOS, rue du Bourdon 67
0474 47 65 32 benoit.limbos@skynet.be

Calevoet

Ann-Mary FRANCKEN, Ancien Dieweg, 46
GSM : 0475 22 24 51
amfrancken@skynet.be

Churchill

Serge LEDERMAN - 0495.36 63 48
Rue Général Mac Arthur 13 (b.1)

Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE
(Cf Administrateur)

Groeselenberg

Jean LESEUL - Groeselenberg 69
0494.68 29 37 - jean.leseul@gmail.com

Fond'Roy, asbl

Marc VAN DER HAEGEN
Av. Maréchal Ney 20 - 0475.81 20 05

Gracq Uccle

Patricia DUVIEUSART, rue du Merlo, 8 B (b.9)
GSM : 0478 33 38 72
uccle@gracq.org - www.gracq.org

Kauwberg Nature asbl

Thérèse VERTENEUIL - rue Engeland, 367
Tél. 02.375 45 73 - chabi@comiteengeland.be

Kinsendael - Kriekenput

Martine DE BECKER (Cf Administrateur)

Les amis des bois de Buysdelle et de Verrewinkel

Olivier KOOT, av. de Buysdelle 52
olivier.koot@scarlet.be
www.buysdelle.be/abbv/

Observatoire

Dominique VAES
(Cf Administrateur)

Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20
Tél./fax : 02.376 61 71
yvettelahaut@yahoo.fr

OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU
(Cf Administrateur) - www.oxy15.be

Parc Brugmann

Jean D'HAVE,
av. du Château de Walzin, 7 (22)
GSM : 0471 22 15 43
jean.dhave@gmail.com

Collectif de Riverains d'Uccle Centre (CRUC)

Nicola da Schio, rue V.Allard, 77 (b.28)
GSM : 0485.75 62 27

Plateau Engeland-Puits

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

Protection et avenir d'Avijl

Catherine TOUSSAINT
(Cf Administrateur) - www.avijl.org

Quartier St-Job

Jacques SPIES, Montagne de St Job, 90
jac@santescandinave.be - GSM : 0497 422 088

Quartier Lorraine

Denys Ryelandt - (Cf Administrateur)

Uccle n'est pas un long fleuve tranquille (UPFT)

Bertrand CHARLIER, ch. St Job, 317
Tél. 02.374 90 27

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg, 31
Tél. : 02.374.13.53
www.valleedulinkebeek.be

Vanderkindere - Bascule

Christella DI FIORE
Tél. 0479 612 440
comitevdkbascule@gmail.com et
www.comitevdkbascule.com

Le conseil d'administration

Président d'honneur : **BERNARD JOURET**

Président

Denys RYELANDT - av. du Maréchal, 20 A
Tél. : 02.374 97 03 - d.ryelandt@gmail.com

Vice Présidente

Catherine TOUSSAINT - Montagne de St Job, 139
Tél. : 02.374 02 60 - kther@belgacom.net

Trésorier

Xavier RETAILLEAU - rue du Château d'Eau, 97
Tél. fax 02.374 32 95 - retailleau.x@gmail.com

Florence VANDEN EEDE

Drève du Rembucher 10 - 1170 Bruxelles
0476.927 980 - florence.acqu@gmail.com

Martine De BECKER - Rue des Bigarreux 34

02.375 78 88 et 0479.95 17 28
martine.de-becker@outlook.com

Michel DEVRIESE - av. De Fré, 29

Tél. : 02.374 85 80 - michel.devriese@skynet.be

François GLORIE - av. de Floréal, 35

Tél. : 02.344 48 88 - info@francoisglorie.be

Pierre GOBLET - rue Edouard Michiels, 13

GSM 0476 60 24 80 - pierregoblet@skynet.be

Christian HUBIN - Rue du Repos, 128

Tél. : 02.375 15 10 - chubin346@gmail.com

Chantal DE BRAUWERE - av. Gobert, 38

Tél. 0477 29 12 70 - chantaldebrauwere@hotmail.com

Jean Paul WOUTERS - av. de Foestraets, 4

Tél. 0497 59 95 06 - jpwouters@gmail.com

Karin STEVENS - 130 ch.de Boitsfort, 1170 Bruxelles

Tél. 0497 82 93 60 - karinstevens@skynet.be

Dominique VAES - av. Lancaster 70

GSM 0475.51 34 10 - dvaes@observatoireuccle.be

Chargée de mission :

Florence VANDEN EEDE
florence.acqu@gmail.com
0476. 927 980

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable : Denys RYELANDT

Coordination : Denys RYELANDT

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

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : acqu.asbl@gmail.com

Impression : Drifosett Printing - www.drifosett.com

Tirage :

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

N° de compte de l'ACQU : BE61 3100 7343 1817

La LETTRE est publiée avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale.

Personnes de contact

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,
chemin de la Truite, 31
Tél. 02.332 23 99 et GSM : 0498 540 560
j.hirschbuhler@gmail.com

De Fré - Echevinage

Michel DEVRIESE
(Cf Administrateur)

Gare d'Uccle-Stalle

Michel Hubert, rue V. Allard, 273
Tél. (P) : 02.332 22 23
Tél. (B) : 02.211 78 53