

Belgique-Belgie

PP  
1050 Bruxelles

1/7/194

Bureau de dépôt :  
Bruxelles X  
N° d'agrément : P 801196

# Lettre aux habitants

## Nouvelles de l'ACQU n° 57 juillet – août – septembre 2008

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

La radio  
des Ucclois  
**Radio 1180**

le lundi  
de 18 à 20 h



en ligne sur

[www.radio1180.be](http://www.radio1180.be)  
Connexion adsl souhaitée

## Sommaire

- Editorial 2.
- Mobilité : Le pic du pétrole change la donne 3.
- Promouvoir le vélo électrique 4.
- Développement durable : mobilité et énergie 6.
- Les Plans de Déplacements Scolaires : qu'en est-il à Uccle ? 8.
- Carte proposant un réseau optimisé pour les transports en commun à Uccle et localisant les établissements scolaires. 10.
- Les grandes lignes d'un réseau de transports en commun performant à Uccle : nos propositions 10.
- Les conséquences de l'usage abusif de la voiture sur la santé des habitants 11.
- Abattage d'arbres au Bois de Verrewinkel 13.
- L'empreinte écologique : Consommons-nous plus que ce que la terre peut nous offrir ? 15.
- « Brussels Studies » : un outil pour les associations. 15.

# Éditorial

## De la difficulté d'être « contestataires de l'environnement » ... sans excès !

La vie en société implique la coexistence de tendances diverses et nécessite dès lors d'opérer des choix. Or, tout choix risque de susciter son lot de critiques. C'est notamment vrai à l'égard de ceux que le Dr Alain BOMBARD <sup>(1)</sup> engageait à être des « contestataires de l'environnement ». Ils sont soit honnis, soit encouragés, soit encore (et principalement ?) reçus avec indifférence. Plus exactement, cette dernière catégorie considère qu'ils n'ont peut-être pas tort, que sur certains points ils ont sûrement raison, ... mais que l'environnement est « leur » affaire et qu'en outre, ce n'est pas parce qu'ils auraient raison qu'ils doivent ennuyer tout le monde !

**Force est dès lors de prendre le temps de se remettre en question, de tâcher de voir si on avance dans la bonne direction et, dans l'affirmative, de vérifier si on s'y prend bien.**

Comment devient-on « contestataire de l'environnement » ? Les réponses sont multiples, mais il y a sûrement à la base la prise de conscience que notre environnement échappe à notre contrôle et qu'il faut réagir. Cette prise de conscience peut être fondée sur des constatations scientifiques, sur des exemples vécus à l'étranger ; plus globalement, en posant sur notre mode de vie un oeil critique, en regardant vers où on va, dans quel monde nous risquons de nous retrouver ; un regard de bon sens dans certains domaines ; un regard qui nécessite des connaissances techniques ou autres dans d'autres domaines. Et, dans la

mesure où on se donne la peine de voir vers quoi nous risquons d'aller, on ne peut s'empêcher de réagir. Encore faut-il avoir du temps. En effet, si on ne peut consacrer du temps, beaucoup de temps, à réagir sans se laisser décourager, on n'aboutit à rien.

**Où nous situons-nous, membres de l'A.C.Q.U. ?** Avec un brin de présomption, nous espérons être de ceux qui ont raison de s'inquiéter et de vouloir maîtriser l'avenir plutôt que de laisser les événements se développer librement et nous imposer notre futur cadre de vie.

Restons quand même modestes. Nous n'avons pas la science infuse, notre connaissance des choses est incomplète, dans certains domaines il y a des choix à effectuer et ils relèvent du pouvoir politique, lequel est seul responsable. Songeons à la question récurrente : faut-il privilégier le maintien des espaces verts ou la création de logements sociaux ? C'est au pouvoir politique d'en décider, mais une position médiane, que soutient l'A.C.Q.U., est de créer, chaque fois que c'est possible, du logement social dans un cadre écologique de qualité et avec une ambition de durabilité.

On devine la difficulté de notre action : s'informer le mieux possible, avoir des convictions, faire preuve de beaucoup de patience, tâcher de persuader ceux qui nous lisent, nous entendent et qui, par manque d'information, par paresse, voire par égoïsme, ne veulent pas changer leurs habitudes, ne

voient pas ce que sera la ville de demain si des mesures suffisamment contraignantes ne sont pas prises. C'est bien sur ce dernier point que la tâche est la plus difficile : changer un comportement, remettre en question son mode de vie, c'est loin d'être évident (même pour ceux qui prônent le changement !)

Ceci conduit à un aspect délicat de notre action : **insister sans brusquer, sans excès, insister de manière à convaincre, en restant tolérants.** En effet, à quoi bon énerver ceux qui nous lisent ou nous écoutent ? Il y a un juste équilibre à constamment rechercher. Le facteur temporel est, à cet égard, important : il faut du temps pour que les idées nouvelles soient acceptées, pour qu'on accepte de remettre en cause des comportements. Même si, avec un minimum de réflexion, on réalise que l'augmentation du parc automobile ne peut se poursuivre compte tenu de ce que les voies carrossables ne sont pas extensibles et compte tenu de l'accroissement de la pollution, cela n'implique pas qu'on en tire facilement les conséquences. Il faut pour cela expérimenter les bouchons de circulation, entendre jour après jour que la situation empire, lire les études consacrées à ce problème ; il faut enfin réaliser qu'augmenter les possibilités de se déplacer en voiture individuelle n'apporte pas de solution, même à court terme. Pour prendre un exemple actuel, porter de 6 à 12 (voire 17) bandes la partie nord du Ring n'aurait,

de l'avis des spécialistes, un effet bénéfique sur la fluidité du trafic que pendant 5 à 10 ans, sans compter un effet négatif immédiat sur la qualité de l'air et une sérieuse congestion tout autour du Ring. Le lobby du « tout à la voiture » ne l'a pas encore compris, ou ne veut pas l'entendre ! Il prétend que, si la fluidité est accrue, c'est favorable à l'économie (c'est vrai, mais pendant 5 à 10 ans) et il y a moins de pollution (c'est erroné, car la capacité accrue va générer un accroissement du trafic). Force est donc d'attirer l'attention, même en se répétant, sur les dangers que va engendrer la mise en œuvre d'un projet.

Outre ce facteur temporel, il semble également préférable de ne pas se limiter à critiquer des projets sans proposer, chaque fois que c'est possible, une solution alternative. La critique est aisée ... Or, être constructif n'est pas toujours simple tant il y a dans tout dossier environnemental (mobilité – urbanisme – etc...) des facettes que nous ne maîtrisons pas suffisamment, comme par exemple les répercussions financières ou économiques des diverses solutions. C'est dire qu'une solution alternative ne peut pas toujours être proposée, sans compter que ce n'est pas vraiment le rôle des « contestataires de l'environnement ».

Raison de plus pour ne pas faire preuve d'excès, pour rester à notre place. **Car une place, nous en avons une dans notre société urbaine.** Il est clair que, si les mouvements environnementaux n'existaient pas, il faudrait les inventer ! Certes, ils n'ont pas à prendre la place réservée au pouvoir politique. Mais, tout comme le pouvoir politique, ils ont à veiller à l'amélioration de la qualité de vie dans la cité, avec

parfois l'avantage de pouvoir travailler plus facilement dans le long terme, sans craindre de déplaire et sans risquer d'être freinés par d'inévitables pactes qui existent au niveau politique.

Les plus anciens mouvements environnementaux (dont l'A.C.Q.U., née en 1974) se sont constitués suite à certains excès commis dans les années soixante, et on ne peut nier qu'ils ont eu une influence bénéfique sur le développement de notre société urbaine.

**Que le lecteur soit en tout cas persuadé d'une chose : même si l'action de l'A.C.Q.U., composée de membres aux sensibilités différentes, peut ne pas plaire à tout le monde, nous sommes toujours animés par le souci d'informer correctement les habitants pour les rendre conscients de leurs responsabilités collectives dans le domaine environnemental, ainsi que par le souci d'améliorer notre cadre de vie dans le respect des principes contenus dans notre Charte ; c'est une tâche accaparante, mais merveilleuse !**

**Denys RYELANDT**

*Vice-Président de l'A.C.Q.U.*

<sup>(1)</sup> Médecin français et célèbre aventurier connu pour avoir, en 1952, réussi la traversée en solitaire de l'Atlantique, en 113 jours, à bord d'un type nouveau d'embarcation, le zodiac.

## MOBILITÉ : le pic du pétrole change la donne.

Cela fait des années que des associations citoyennes demandent un changement radical en matière de mobilité : priorité aux piétons, aux vélos et aux transports publics fréquents, gratuits, partout. Pour l'instant, c'est toujours le « tout à l'automobile », aux camions et aux avions, sous prétexte du très consensuel « partage de l'espace public ».

Fini de rire. L'ASPO (Association for the Study of Peak Oil and Gas) tire la sonnette d'alarme. Le pic du pétrole a été atteint en fin 2004. La production de l'or noir sera plus ou moins constante jusqu'en 2011-2012 (baisse prévue de 5 à 7 %), puis chutera<sup>(1)</sup>. Les prix, eux, grimperont en flèche. Des pays comme la Chine et l'Inde ont fait le choix de conserver leurs réserves pour leur développement.

Les conséquences à court et moyen terme.

Distinguons trois secteurs :

1) *Le chauffage des bâtiments* : Il nous faut, d'ici trente ans environ, changer de mode de chauffage et isoler tous les bâtiments. Le pétrole rapidement épuisé, le gaz suivra, son pic est annoncé pour 2020.

2) *Le transport automobile* : C'est fini, dans quatre ans nous serons en 2012. Les lobbies automobiles sont aussi puissants que les pétroliers. Ils ne soufflent mot, continuent à placer des publicités pour automobiles sur des panneaux publicitaires déroulants et éclairés (Eux, ils se croient exemptés d'économies d'énergie et de diminutions d'émissions de CO<sub>2</sub>...).

L'essence et le gasoil vont rapidement devenir impayables et les agro-carburants ne constituent pas une solution

de rechange : ils provoquent des famines.

Il faut d'urgence développer et donner priorité aux transports publics. Partout, jusque dans chaque quartier reculé, chaque village. Là où existaient autrefois des petites gares, aujourd'hui désaffectées. Le télé-travail va probablement se développer afin d'éviter des déplacements.

3) *Le transport par camions* : En 2012, ils ne devraient plus circuler, prix du pétrole et pénurie obligent. Nous ne mangerons plus de fraises espagnoles en janvier. Il faudra relocaliser l'économie, produire et consommer ici. Pour certains produits, le ferroutage pourrait prendre le relais.

Certains nous disent que le charbon, lui, est disponible encore 200 ans. Ce serait le pire scénario pour la planète au niveau des émissions de CO<sub>2</sub>. C'est cependant celui vers lequel s'orientent des sociétés productrices d'électricité.

Enfin, avec l'épuisement du pétrole, nous devons faire « sans » : sans plastiques, sans engrais chimiques. Il va donc se produire une exacerbation de la crise alimentaire, il va falloir produire bio et nourrir les champs autrement. Manger moins de viande. La pénurie pétrolière va donc changer la donne dans le domaine de la « mobilité », de l'économie et de nos conditions de vie. Les autoroutes transformées en pistes cyclables, c'est peut-être pour bientôt... Les rues et les trottoirs dégagés des voitures également. Nous n'avons plus le choix. Mais l'air redeviendra respirable, les pics d'ozone devraient disparaître. Tout n'est donc pas perdu.

(1) *Intervention du professeur WAUTELET (Université de Mons-Hainaut), membre de l'ASPO, au séminaire « Hausse des prix de l'énergie : stop ou encore ? », organisé à Leuven le 1<sup>er</sup> juin 2008 par « Climat et Justice sociale ».*

Jacques HIRSCHBÜHLER

## Promouvoir le vélo électrique

Merci à l'ACQU de me permettre d'écrire cet article et de me donner l'occasion d'essayer de convaincre un grand nombre d'Ucclois que ranger leurs voitures au garage et recourir au vélo/vélo électrique chaque fois que possible transformera leur vie : plus de stress dans les embouteillages, plus grande rapidité de déplacement en ville aux heures de pointe, pas de problème de parking, grands moments de détente et évidemment... grande satisfaction de contribuer au développement durable.

Sur des courtes distances de 20 à 30 km aller-retour, le vélo électrique est imbattable, particulièrement aux heures de pointe et lorsque le parking est difficilement accessible ou onéreux.

Test-Achats écrivait dans son numéro d'avril 2008 :

*« Pratique, facile et maniable, le vélo électrique peut constituer un élément de solution aux problèmes de mobilité et de réchauffement climatique. Enfourchez avec nous ces engins sans doute appelés à un bel avenir. »*

Comment suis-je arrivé au vélo électrique ?

Il y a quelques années, le département électro-mécanique de la VUB (Vrij Universiteit Brussel) proposait de tester pendant un ou deux mois un **vélo électrique**. J'ai saisi l'occasion et j'ai été très rapidement séduit.

C'est quoi exactement un vélo électrique ? En fait, c'est plutôt un "vélo à \*assistance\* électrique", nuance... Un vélo à assistance électrique ne démarre pas tout seul : tant qu'on n'appuie pas sur les pédales, il ne

se passe rien. Pour avoir droit à l'assistance, il faut y mettre (un peu) du sien. Un dispositif coupe l'assistance dès qu'on atteint environ 25 km/h. En apparence, c'est un vélo : le moteur est situé dans le moyeu arrière et la batterie est dissimulée dans un sac ou derrière un cache. Au guidon, un boîtier discret permet de faire varier l'intensité de l'assistance (afin de gérer au mieux l'autonomie) ou même de la couper complètement. Le vélo est un peu plus lourd qu'une bicyclette ordinaire : autour de 20 kgs au lieu des 13/15 habituels. Dès le premier coup de pédale, on sent qu'on n'est pas seul à faire un effort, c'est même surprenant ! Le vélo électrique a une autonomie de 50 à 30 km suivant que l'on roule principalement sur terrain plat ou avec côtes.

La batterie du vélo est rechargée pendant 3 à 5 heures, de préférence la nuit au tarif électricité/nuit. Dans quelques semaines, l'électricité sera fournie par mes panneaux photovoltaïques qui alimenteront également ma pompe à chaleur (chauffage de la maison). Le coût d'un vélo électrique varie entre 1.500 et 2.000 €. La batterie qui devra être remplacée probablement tous les 2 ou 3 ans, en cas d'usage quotidien, coûte environ 500 €.

Vous trouverez une foule d'autres informations sur le site WEB de « Provelo » ou en cliquant dans votre moteur de recherche sur « vélo électrique »

Pour illustrer, quelques exemples de trajets bien connus de tout Ucclois, « souvent vallonnés » et que j'utilise régulièrement :

### **1er itinéraire : Avenue de l'Observatoire – place Madou**

On s'engage d'abord dans la chaussée de Waterloo en veillant à ne jamais longer à moins d'un mètre les voitures en stationnement (un automobiliste risque d'ouvrir sa portière). A l'approche du carrefour Churchill, on passe la file de voitures en attente au feu rouge. Même scénario à la Bascule et chaussée de Vleurgat, au carrefour avec l'avenue Louise.

On cadence sa vitesse pour essayer d'arriver lorsque le feu passe au vert. Avenue Louise, on roule confortablement, sur le bas côté, toujours au milieu de la route (ici encore, pour ne pas serrer les voitures en stationnement). On dépasse les files de voitures en attente devant les feux rouges successifs. En passant, on contemple les voitures engluées dans les tunnels et leurs conducteurs hargneux.

On monte à droite la petite côte de la rue Souveraine (égale à un terrain plat pour le vélo électrique) pour ensuite traverser sans difficulté la chaussée d'Ixelles, la chaussée de Wavre, la rue du Trône. On longe alors l'avenue des Arts, l'avenue des Astronomes.

**On arrive après environ 20 minutes place Madou, détendu, après quelques petits efforts,** juste suffisants pour entamer une excellente journée de travail.

En plus, ... pas de problème de stationnement !

L'alternative pourrait être (pour les frileux, en cas de forte intempérie) de déposer son vélo à l'entrée du bois, prendre le tram 94 et le métro à la Place Louise. Il faut compter 5 à 10 minutes en plus, mais c'est toujours plus rapide que la voiture aux heures de pointe.

### **2ème itinéraire : Avenue de l'Observatoire – Administration Communale d'Uccle/Urbanisme**

Le trajet aller, principalement en descente, est facile. On arrive, après une légère montée rue Xavier De Bue, **en 10 minutes**, à la Maison Communale. En voiture, comme il est généralement difficile de trouver une place, il faut ajouter 10 à 15 minutes ...

Au retour, le vélo électrique montre toute sa saveur.

La longue montée de l'avenue De Fré et de l'avenue Hamoir, se mue en quasi terrain plat. Le temps de parcours n'est augmenté que de quelques minutes par rapport à l'aller.

Et c'est là tout l'avantage du VAE (vélo à assistance électrique) : il permet d'aller relativement vite sans effort et donc, on peut aller à son travail sans avoir transpiré. Il s'agit donc bien d'un moyen de transport alternatif et non pas d'un outil pour garder la forme (encore que, il faut tout de même participer et ça ne fait pas de mal).

Les marquages au sol « vélos » sur chacun des bas-côtés de l'avenue rappellent aux automobilistes la présence des vélos et sont sécurisants dans une artère très fréquentée.

### **3ème itinéraire : Avenue de l'Observatoire – Place St Job**

Chaque jour, ma femme (en vélo) ou moi, nous emmenons notre fille sur le porte-bagages à l'école située à côté de la place St Job.

Nous arrivons en vélo, pile en 5 minutes, quel que soit le temps, détendus et devant la porte de l'école (pas de souci d'embouteillage ni de recherche de parking).

Au retour, il faut affronter la côte relativement raide de la rue Copernic, un SUL (sens unique limité) face aux voitures qui descendent souvent trop rapidement et malgré la vitesse limitée à 30 km/h.

Nous nous sentons, quand même, en sécurité. Les automobilistes nous voient bien et ralentissent.

En vélo, ma femme avec notre fille sur le porte-bagages, et mes fils quand ils rentrent de l'école, font un petit crochet par les avenues Lancaster et Hamoir qui sont moins pentues.

**Avec le vélo électrique, par contre, je monte avec ma fille nos 110 kilos (85 + 25) allègrement et sans gros effort.**

### **Combinaison vélo/vélo électrique avec train ou tram**

Chacun habite à moins d'1 ou 2 km d'un arrêt de tram ou d'une gare. Déposer son vélo à côté d'un arrêt et monter dans un train ou tram raccourcira souvent beaucoup le temps de trajet.

### **En conclusion**

Peu à peu, mon VAE s'est imposé comme moyen principal de déplacement.

Essayez-le et vous serez convaincus.

**Eric de BÉCO**



## Développement durable : mobilité et énergie

(Un article que nous autorise aimablement à reproduire l'asbl « WOLU INTER-QUARTIERS, avec la collaboration attentive de son auteur pour sa mise au point en 2008)

L'application du concept de développement durable est devenue incontournable et englobe de nombreux domaines, tels : l'alimentation, la mobilité, l'énergie, la consommation, l'agriculture, la biodiversité, et bien d'autres encore. Tous ont un rapport direct à l'urgence du moment, qui est la réduction des émissions de gaz à effet de serre induisant le réchauffement climatique.

Pour préserver la planète, chaque habitant devrait émettre 2 fois moins de CO<sub>2</sub>, soit 2,5 tonnes/an. Le Belge, avec ses 12 tonnes/an, émet donc à peu près 5 fois plus de CO<sub>2</sub> à lui tout seul.

La responsabilité individuelle est donc bien réelle, puisque les comportements individuels sont responsables de 50 % des émissions des gaz à effet de serre ([www.defipourlaterre.be](http://www.defipourlaterre.be)).

Nous possédons actuellement toutes les connaissances et les technologies nécessaires pour réduire ces fameux gaz, mais il faut la volonté collective et individuelle de mettre ces connaissances et ces techniques en œuvre. Il faut, en outre, surtout reconsidérer notre mode de vie.

En réalité, il faut entamer une révolution de la manière dont on consomme, dont on produit l'énergie, dont on se déplace. La parcimonie est désormais de rigueur.

Si on ne fait rien, « on va alors vers un climat que la Terre n'a plus connu depuis plus de 2 millions d'années, un climat qu'aucun être humain n'a jamais connu... Si on ne fait rien, le tableau risque d'être assez sombre... Nous irons alors vers un monde qui sera très peu agréable à vivre pour nos enfants », dit notre compatriote Jean-Pascal

van YPERSELE, le vice-président du GIEC (Groupe d'Experts sur l'Evolution du Climat).

### Mobilité

Le secteur des transports vient, après l'élevage, au second rang des responsables des émissions des gaz à effet de serre : en effet, selon le dernier rapport de la FAO, rendu public fin novembre 2006, on y apprend avec effarement que la contribution du secteur de l'élevage (\*) au réchauffement climatique, mesurée en équivalent CO<sub>2</sub>, s'élève à 65 %.

Le niveau maximal d'émission que la terre peut supporter pour stopper l'accroissement de l'effet de serre est de 1,8 tonne/équivalent CO<sub>2</sub> par personne/an.

Cela correspond à 1 aller simple Paris-Pékin en avion, ou 10.000 km en voiture de petite cylindrée, ou encore aux émissions moyennes annuelles d'un logement récent de 60 m<sup>2</sup>.

C'est dire qu'il faut comptabiliser tous nos rejets de CO<sub>2</sub>, optimiser nos déplacements, et enfin adapter nos modes de déplacement à nos besoins réels.

En ville, actuellement, 50 % des trajets en voiture font moins de 3 km.

Sur le 1er km (moteur à froid), une voiture consomme 50 % de carburant en plus et pollue 4 fois plus.

En ville et en moyenne, un 4x4 consomme 40 % de carburant en plus, rejette plus de CO<sub>2</sub> et occupe plus d'espace qu'une voiture moyenne.

En ville, la surconsommation de carburant, liée à la climatisation du véhicule, est de 31 %.

Chaque km non conduit avec une voiture réduit les émissions de CO<sub>2</sub> de 145 gr.

Chaque voiture, qui n'a pas été produite, réduit la consommation d'énergie de 50.000 kWh.

Un ménage moyen consomme annuellement 3000 kWh.

En milieu urbain, aucun doute possible : les transports en commun sont à privilégier.

Un bus rempli (35 à 40 personnes) permet de retirer 40 véhicules de la route aux heures de pointe et d'économiser 70.000 litres de carburant/an.

Par km et par personne, le tram consomme 15 fois moins d'énergie que la voiture.

Et pourquoi ne pas adopter les modes de déplacement à émission zéro et bons pour la santé de surcroît, à savoir la marche à pied et/ou le vélo, quand c'est possible ?

La Région de Bruxelles-Capitale a instauré une prime « Bruxell'air » qui a pour objectif d'encourager les automobilistes à renoncer à leur voiture au profit de moyens de déplacement plus respectueux de l'environnement : transports publics, vélo, marche et car-sharing Cambio.

Si vous remettez votre plaque d'immatriculation et renoncez à votre voiture, vous recevez :

- soit, un abonnement d'un an pour les transports en commun sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et un abonnement Cambio Start d'un an sur le territoire de la Région.
- soit, un abonnement Cambio Start d'un an et une prime vélo (de 400 € maximum).

Si, en plus de la radiation de la plaque, vous faites procéder, dans un centre agréé, à la destruction de votre voiture immatriculée avant le 1er janvier 1997, vous recevez :

- soit, un abonnement de 2 ans pour les transports en commun

sur le territoire de la Région et un abonnement Cambio Start d'un an, tous deux renouvelables une fois.

- soit, un abonnement de 2 ans pour les transports en commun sur le territoire de la Région, un abonnement Cambio start d'un an renouvelable une fois, et une prime vélo.
- soit, un abonnement Cambio Start d'un an renouvelable une fois, et une double prime vélo.

La voiture est certes polluante, mais que dire de l'avion ?!

Un seul aller/retour Bruxelles-New-York émet l'équivalent de 4 tonnes de CO<sub>2</sub>/passager.

Quelques vols par an pour des destinations méditerranéennes avec l'une ou l'autre compagnie low cost, et notre empreinte écologique égale celle de l'Américain moyen.

L'avion doit être évité sur des courtes et moyennes distances (300 à 700 km).

Pour ces distances, le train est le mode de déplacement le moins dangereux et de beaucoup le moins polluant.

En outre, il convient également de signaler que l'avion est tellement "énergivore" qu'au stade actuel des technologies, seules les énergies fossiles (à haute concentration énergétique) peuvent être utilisées ; ce qui signifie qu'à moyenne échéance, aucune solution de rechange n'existe et que, par conséquent, ce mode de transport est voué à disparaître. C'est pourquoi, il convient de l'utiliser avec parcimonie et de réserver, autant que possible, les combustibles fossiles à cet usage.

## Energie

Dans ce secteur également, les émissions des gaz à effet de serre sont importantes et des économies doivent être faites.

En 2004, la consommation d'énergie de la Région Bruxelloise s'élevait à 2,2 Mtep (millions de tonnes équivalent pétrole) et se répartissait comme suit :

logement :	41 %
tertiaire :	31 %
transport :	21 %
industrie :	3 %

La première mesure et la plus efficace est ici aussi l'énergie non consommée.

La seconde mesure, qui est à la portée de tout un chacun, est d'opter pour l'électricité verte.

En effet, du fait de la libéralisation de l'énergie, le consommateur peut co-décider de l'avenir de l'approvisionnement énergétique. Il a la possibilité de faire le choix pour des énergies durables.

Passer à l'électricité verte est un petit pas que chacun peut désormais faire en Région de Bruxelles-Capitale, depuis le 1er janvier 2007.

En outre, le fait de « booster » la demande dans ce secteur contribue à l'émergence et au développement d'énergies renouvelables et, dans ce domaine, l'éventail des possibilités est encore très faiblement exploité. Greenpeace a réalisé un classement des producteurs d'électricité en prenant comme critère de sélection les énergies propres qui ne contribuent pas au réchauffement de la planète.

[www.greenpeace.org/electriciteverte](http://www.greenpeace.org/electriciteverte)  
Tél. 02. 274 02 42

Dans ce domaine, l'éventail des possibilités d'économie d'énergie est vaste.

A cet effet, « Bruxelles-Environnement » (ex-IBGE) a édité une brochure très intéressante : « 100 conseils pour économiser l'énergie », une mine d'infos concrètes pour réduire la consommation d'énergie en 4 chapitres : des comportements qui ne coûtent rien et qui ne diminuent pas le confort, des micro-investissements, des investissements économiseurs d'énergie à plus long terme, ou encore l'utilisation des énergies renouvelables.

[www.bruxellesenvironnement.be](http://www.bruxellesenvironnement.be)  
Tél. 02 775 75 75 ou par courriel : [info@bruxellesenvironnement.be](mailto:info@bruxellesenvironnement.be)

Voir également :

[www.test-achats.be](http://www.test-achats.be) thème « environnement » et « calculateur ». Vous y trouverez un questionnaire concernant 5 grands secteurs de la consommation : l'eau, l'énergie, les transports, l'alimentation, l'achat de biens et les déchets. Il vous permet de calculer l'impact sur l'environnement de vos comportements de consommation.

La Région de Bruxelles-Capitale a instauré cette année une nouvelle série de primes énergie pour les particuliers.

Celles-ci sont au nombre de 18 et concernent :

- l'isolation et la ventilation
- le chauffage performant
- l'énergie solaire
- les électroménagers performants

Il est à noter que ces primes sont très intéressantes (50% de la facture pour certaines) ; consultez ici encore « Bruxelles-Environnement », comme renseigné ci-dessus.

A titre d'exemples, une prime existe pour :

- l'isolation du toit avec une toiture verte : 7,5 € à 15 €/m<sup>2</sup> ; prime maximum : 50 % de la facture.
- la protection solaire extérieure : 30 €/m<sup>2</sup> ; prime maximum : 50 % de la facture.
- une chaudière à condensation (HRTOP) : 50 % facture ; prime maximum : 400 € + déduction fiscale (40 % du montant des travaux) plafonnée à 2.650 €
- un chauffe-eau solaire pour la production d'eau chaude sanitaire ou l'installation d'appoint de chauffage central : 50 % de la facture ; prime maximum : 3000/6000 € + déduction fiscale (40 % des travaux) plafonnée à 3.440 €
- une habitation passive (15 kWh/m<sup>2</sup>/an) ou basse énergie (60 kWh/m<sup>2</sup>/an) : 100 €/m<sup>2</sup> de surface plancher jusque 150 m<sup>2</sup>, et 50 €/m<sup>2</sup> de surface plancher au-delà de 150 m<sup>2</sup>.

L'habitation passive concerne les nouvelles constructions, tandis que l'habitation basse énergie peut être réalisée en rénovation. Il est à noter qu'à très brève échéance, une directive européenne imposera à tous les Etats membres des normes strictes en matière de rationalisation d'énergie des logements.

Dans ce domaine, plus de 50 associations belges ont décidé d'accorder leurs violons pour créer la coalition climat au symbole « ICI ». L'objectif de cette coalition, initiée par Greenpeace, est de créer une campagne de sensibilisation « grand public » pour inciter tout un chacun à prendre des initiatives pour réduire sa consommation d'énergie ([www.coalitionclimat.be](http://www.coalitionclimat.be))

### Conclusion :

Chaque ménage bruxellois émet 4 tonnes de CO<sub>2</sub> pour son logement et 1,2 tonne pour ses transports.

A Bruxelles, le chauffage provoque à lui seul 69 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Le défi à relever pour chacun d'entre nous est de **diviser au moins par 2 nos émissions de gaz à effet de serre**, et cela est parfaitement possible, eu égard aux différents outils mis en place pour y parvenir, le meilleur outil étant la motivation de tout un chacun.

A vos calculettes.

**Béatrix TILQUIN**

*(\*) L'élevage relâche, en effet, via le lisier et les ruminants, du méthane (CH<sub>4</sub>), dont le potentiel de réchauffement climatique est beaucoup plus important que celui du CO<sub>2</sub>. Ce gaz est aussi produit par la décomposition des ordures ménagères là où elles sont mises en décharge, auquel cas il y aurait grand intérêt à les récupérer pour en faire de l'énergie. On devrait bien davantage parler du méthane comme gaz à effet de serre !*

## Les Plans de Déplacements Scolaires : qu'en est-il à Uccle ?

Et voilà, septembre est revenu. La ville retrouve son animation et les rues reçoivent à nouveau leurs défilés de voitures... Certains quartiers, surtout les abords des écoles, redoutent cette période où leur environnement redevient poison : insécurité, bruit, pollution...

Toutes les communes bruxelloises sont, bien sûr, concernées par l'augmentation du trafic automobile et, pour aider ces communes, la Région de Bruxelles-Capitale a initié, depuis 2005, des plans de déplacements scolaires qui doivent permettre une amélioration de la mobilité en ville.

Le numéro de mars 2008 des « Cahiers du Moniteur de la Mobilité » nous donne un premier bilan de la mise en place de ces Plans de Déplacements Scolaires (PDS) en Région de Bruxelles-Capitale.

Dans son avant-propos, le Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux Publics, M. Pascal SMET, déclarait que plus de 20% des déplacements aux heures de pointe sont liés directement ou indirectement aux déplacements pour rejoindre les établissements scolaires. **Et d'ajouter : « Ceci n'est pas étonnant, vu le nombre d'écoles situées en Région bruxelloise (638 écoles, totalisant plus de 215.000 élèves) ».**

Pourtant, seules 60 écoles ont développé un plan de déplacements scolaires depuis 2006, soit à peine 10%. Même si cela représente 35.000 élèves, on est loin de ce que l'on pouvait

espérer, d'autant que le Ministre rappelle la création de subsides pour aider à concrétiser les propositions des PDS sur le terrain..

A Uccle, trois écoles seulement ont participé à cette initiative : **l'Ecole Decroly, l'Ecole Longchamp et l'Ecole Européenne.**

C'est bien peu quand on sait que la caractéristique d'Uccle est de posséder près de 50 écoles qui représentent plus de 35.000 élèves. Cette richesse intellectuelle est, bien sûr, l'un des atouts majeurs pour notre commune, mais est également l'une des principales causes des difficultés que connaît la Commune en matière de mobilité.

Car, chaque matin, chaque soir, ce sont des files de voitures pressées, aux conducteurs stressés, qui s'écoulent dans les rues de notre commune, au détriment de la qualité de vie des riverains. **Précisons que cette situation est contraire aux engagements récemment pris par la Commune d'Uccle dans son « Agenda 21 », à savoir : réduire la consommation d'énergie et réduire l'impact de la pollution sur l'environnement.**

Alors, pourquoi si peu d'empressement à mettre sur pied ces PDS ?

**De l'aveu même des participants, les difficultés sont nombreuses :**

- Difficulté de motiver les directions et les enseignants dans les établissements scolaires, d'avoir une personne « relais » au sein des écoles, afin de maintenir le processus dans une dynamique.





- Difficulté de trouver des collaborateurs parmi les parents, désireux de s'engager pendant une période assez longue.
- Difficulté de faire changer les comportements de chacun afin que soient utilisés d'autres modes de déplacement que la voiture.



*Les rangs scolaires : une habitude à (re)prendre*

**Par ailleurs, souvent, sont mises en avant des raisons directement liées à l'insécurité :**

- Insécurité pour les vélos, manque d'aménagements de réelles pistes cyclables;
- Insécurité aux arrêts de bus, manque de contrôles dans les transports en commun ;
- Intolérance des automobilistes, non-respect des zones 30, parkings dangereux, etc ...
- Laxisme de la police face aux infractions routières, manque de contrôles aux abords des écoles ;

autant d'éléments qui n'incitent pas les parents à laisser leur(s) propre(s) enfant(s) seul(s) dans les rues...

**Et enfin, les mauvaises performances de la plupart des lignes des transports en commun sont un frein au changement possible des comportements de nos concitoyens...**

Devant un tel état des lieux, il y a urgence, nous semble-t-il, à penser autrement la politique de mobilité de notre Commune. Une prise de conscience collective est possible, mais elle doit s'accompagner de décisions, tant sur le plan communal que régional.

Rappelons, tout d'abord, qu'un plan de déplacements scolaires consiste en l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation, au sein d'une école, des mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements afin :

- 1 de sensibiliser les parents et les élèves à la mobilité et à la sécurité routière ;
- 2 d'améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords de l'école;
- 3 de changer les habitudes de déplacements.

**Il y va, quand même, de l'intérêt de l'enfant, de sa sécurité, de l'apprentissage de son autonomie, et de sa vie sociale.**

Une telle finalité humaniste implique la mise en œuvre de mesures importantes contre les embouteillages, les retards, le stress, les accidents, les divers impacts environnementaux, dont celui qui concerne l'espace public, le bruit, la pollution, etc...

Le « bilan Carbone » initié par notre Commune dans sa vision « Agenda 21 » ne fera que confirmer les impacts négatifs de l'augmentation du trafic automobile sur la qualité de vie des habitants de notre commune.

Aussi, plaidons-nous pour une meilleure coopération entre les écoles et la Commune dans la perspective d'un développement durable de ces PDS et - pourquoi pas ? -, la création d'un poste « Monsieur Mobilité écoles » qui accompagnerait les directions d'écoles et les parents d'élèves dans leurs démarches tout au long de l'année scolaire....

Nous espérons de véritables améliorations pour les années à venir, à savoir :

- la prise en compte, par la STIB, de l'aspect « écoles » dans les restructurations qu'elle impose aux habitants ;
- la création de la gare RER du Lycée Français, telle que prévue dans le Plan communal de mobilité ;
- L'aménagement de véritables pistes cyclables vers un plus grand nombre d'écoles.

Et enfin, dans l'intérêt de nos enfants, de leur sécurité, de leur apprentissage de la vie sociale, il nous semble important de penser autrement la mobilité douce par :

- incitation à la marche à pied (voir notre brochure « Uccle, c'est le pied » disponible au secrétariat de l'ACQU asbl) ;
- le développement des rangs scolaires vers les arrêts de bus, de gares, de parkings ;
- la sécurisation des déplacements vélos ;
- la mise en place de bus scolaires regroupant plusieurs écoles vers des destinations communes ;
- le co-voiturage.

Le « défi mobilité » est certainement l'un des enjeux majeurs que nous devons résoudre, dès à présent, dans l'intérêt des générations futures pour une meilleure qualité de vie...

*Pour le Groupe mobilité de l'ACQU asbl*  
**Nicole DUSSART, Administrateur**  
**Xavier RETAILLEAU, Administrateur**

**PS : En double page centrale, le lecteur trouvera une carte indiquant la localisation des établissements scolaires situés à Uccle.**

## Les grandes lignes d'un réseau de transports en commun performant à Uccle – Nos propositions

Pour imaginer ce réseau global, nous nous sommes inspirés du travail du Groupe Mobilité de l'ACQU, réalisé en 2004 à l'occasion de l'élaboration du Plan communal de mobilité de 2006. Nous avons opté pour des parcours qui se rapprochent le plus de lignes droites, et évitent ainsi les tours et détours de certaines lignes actuelles. Nous n'avons pas voulu déterminer toutes les rues concernées par ces lignes, étant donné les particularités locales dont il faut tenir compte. Mais nous tenons à ce que toutes les communes limitrophes soient correctement et facilement desservies, et à ce que tous les quartiers uclois soient reliés entre eux. La STIB étant l'opérateur bruxellois par excellence, nous n'avons ici retenu que ses lignes, dans un souci de clarté. Nous n'avons donc pas repris les lignes TEC et De Lijn, même si celles-ci peuvent apporter des améliorations indéniables sur certains axes (chaussée de Waterloo ou dans le Sud-Ouest de la commune).

Les nouveautés par rapport au réseau STIB actuel sont reprises en gras, même si leur projet est en voie d'adoption (ainsi, la station SNCB « Moensberg » de correspondance entre les lignes 26 et 124, en 2012 ?). L'objectif est de créer un quadrillage complet de la commune tel qu'on peut le deviner dans chaque plan schématique ci-dessous.

### **A. L'axe Nord -Sud**

Neuf lignes sont proposées ci-après : une SNCB, cinq de trams STIB et trois de bus STIB.

La ligne SNCB 124, passant par Linkebeek, **Moensberg**, Calevoet et Stalle, permet de rejoindre Forest près de la place Saint-Denis et propose un arrêt à

**Wielemans juste avant la gare du Midi**. Une fréquence permanente de **12 minutes** est idéale (**15 en soirée et le week-end**). La **correspondance avec la ligne 26 est possible au Moensberg**.

Le tram 4, entièrement en site propre, démarre **dès l'autoroute de Paris (sortie 18)**, emprunte la rue de Stalle, l'avenue Brugmann et, par l'avenue Albert, rejoint la station de métro du même nom, direction Midi et Nord.

Le tram 82 démarre au **Boterberg à Linkebeek (correspondance avec un arrêt à créer sur la ligne 26)**, emprunte la **Grand'Route à Drogenbos**, la rue de l'Etoile, la chaussée de Neerstalle vers Forest et le Midi.

Le tram 51 (ex 55) démarre aussi au **Boterberg à Linkebeek (correspondance avec un arrêt à créer sur la ligne 26)**, emprunte toute la chaussée d'Alseberg, rejoint la station de métro Albert direction Midi et Nord.

Le tram 92 démarre (en site propre) au **Prince d'Orange**, quitte la **chaussée de Waterloo à Fort Jaco**, rejoint la place St-Job, emprunte l'avenue J. et P. Carsoel, l'avenue Wolvendael, l'avenue Brugmann vers Stéphanie et la station de métro Louise.

**Une nouvelle ligne de tram (T1) démarre au Prince d'Orange, suit la chaussée de Waterloo, la quitte à De Fré, traverse le Bois de la Cambre et rejoint l'avenue Louise jusqu'à la station de métro Louise.**

**Une nouvelle ligne de bus (B2) démarre au Verrewinkel, emprunte l'avenue de la Gazelle, rejoint l'avenue des Tilleuls (correspondance avec les deux lignes SNCB au Moensberg), emprunte la rue du Bourdon, l'avenue du Silence, rejoint Uccle-**

**Calevoet, emprunte la rue du Wagon, la rue Gatti de Gamond, rejoint la station de métro Albert en direction du Midi.**

Le bus 43 démarre à la station SNCB Linkebeek, suit la rue du Bourdon, rejoint Uccle-Calevoet, emprunte la rue du Wagon, la rue de Stalle, le bas de l'avenue Brugmann, l'avenue De Fré, la rue E. Cavell, l'avenue Montjoie, traverse le Bois et a son terminus à l'entrée du Bois, face à l'avenue Louise.

Le bus 60 démarre à la station SNCB Moensberg, rejoint la station SNCB Linkebeek, emprunte l'avenue des Hospices, l'avenue Dolez, la chaussée de St-Job, la rue Basse, l'Observatoire, la rue E. Cavell, la place G. Brugmann, vers Ixelles et le square Ambiorix.

### **B. L'axe Ouest-Est**

Sept lignes sont proposées ci-après : une SNCB, deux de trams STIB et quatre de bus STIB.

La ligne SNCB 26, passant par Moensberg, **Lycée Français**, Saint-Job, Vivier d'Oie, permet de rejoindre Etterbeek, le quartier européen, croise deux lignes de métro à Mérode et poursuit vers le Nord-Est de la Région (Meiser, Bordet). Une fréquence permanente de **12 minutes** est idéale (**15 en soirée et le week-end**). La **correspondance avec la ligne 124 est possible au Moensberg**. Une halte est proposée au Boterberg sur la commune de Linkebeek et permet la correspondance avec les trams 82 et 51 (ex 55).

Le tram 97 vient d'Anderlecht (Veeweide, avenue Paepsem), traverse Forest par la chaussée de Neerstalle, puis emprunte la rue de Stalle, le bas de l'avenue Brugmann, l'avenue Wolvendael, l'avenue J. et P. Carsoel, la place

### Saint-Job et a son terminus au Fort Jaco.

Le tram 23, entièrement en site propre venant du Midi et de la station Albert, emprunte l'avenue Albert, l'avenue Churchill, l'avenue Legrand et rejoint les boulevards de la grande ceinture Est.

Le bus 98 vient du CERIA, emprunte la rue de Stalle prolongée, puis la rue de Stalle, la rue du Wagon, la rue Engeland, la chaussée Saint-Job, l'avenue Dolez, l'avenue du Prince d'Orange, la chaussée de Waterloo jusqu'à la Petite Espinette.

Le bus 41 démarre de la station SNCB Linkebeek, emprunte la rue du Bourdon, la chaussée de Saint-Job, l'avenue du Prince de Ligne, la chaussée de Waterloo, la chaussée de La Hulpe, bifurque dans le Bois et rejoint l'avenue Roosevelt vers Watermael.

Une nouvelle ligne de bus (B3) démarre de la station Uccle-Stalle, emprunte la rue Victor Allard, contourne la Maison communale d'Uccle, rejoint le parvis Saint-Pierre, emprunte l'avenue De Fré, la chaussée de Waterloo, la chaussée de La Hulpe, bifurque dans le Bois de la Cambre et rejoint l'avenue Roosevelt vers Boitsfort. Seuls, les plus petits modèles de bus de la STIB conviennent pour ce trajet. La rue Xavier De Bue serait piétonne, avec passage autorisé par les seuls bus de la STIB qui y rouleraient au pas.

Une nouvelle ligne de bus (B4) démarre de la station Uccle-Calevoet, emprunte la rue du Wagon, la rue de Stalle, le bas de l'avenue Brugmann, l'avenue De Fré, traverse le Bois de la Cambre jusqu'à l'avenue de l'Orée pour rejoindre l'ULB, puis la VUB à côté de la gare d'Etterbeek. Le réseau est le même en journée et en soirée.

*PS : Voyez le plan ci-joint en double page centrale. Dites-nous ce que vous en pensez.*

Alain THIRION

## Les conséquences de l'usage abusif de la voiture sur la santé des habitants

Dans des villes telles que Bruxelles, la pollution atmosphérique est provoquée par la concentration d'activités émettrices de polluants.

Parmi celles-ci, le trafic automobile est le responsable majeur de la dégradation de la qualité de l'air. Il est, en effet, à l'origine de 91% des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 89% des émissions d'hydro-carbures aromatiques polycycliques (HAP), de 57% des émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), de 44% des émissions de composés organiques volatiles (COV) et de 19% de celles de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le principal gaz à effet de serre.

La pollution entraîne une détérioration de la santé de la population, des effets nocifs sur la faune et la flore, et une dégradation de certains bâtiments.

On distingue deux types d'atteintes de la qualité de l'air : les concentrations de fond, auxquelles la population est exposée quotidiennement et qui exercent des effets à moyen et à long terme sur la santé, et les pics de pollution, qui surviennent lors de conditions météorologiques particulières et qui occasionnent surtout des troubles respiratoires chez les personnes âgées, les malades et les enfants.

Les particules, émises surtout par les moteurs diesel, constituent un problème majeur en Belgique, parce que le parc automobile diesel et le nombre de véhicules neufs équipés d'un moteur diesel y sont très importants, et que les améliorations techniques apportées à ces moteurs (réduction de la consommation et augmentation des performances) ont remplacé les grosses particules par des petites, proches d'un diamètre de 1 micron (= 1 millième de millimètre), parfois même d'un dixième ou d'un centième de micron, qui se

comptent en milliers par cm<sup>3</sup> d'air, s'insinuant jusqu'au plus profond de l'arbre respiratoire après s'être chargées en polluants très toxiques (HAP et leurs dérivés nitrés) et peuvent passer dans le sang.

L'ozone (O<sub>3</sub>) troposphérique (= de la région de l'atmosphère la plus proche du sol, dont l'épaisseur varie de 8 à 17 km et où se produisent la plupart des phénomènes météorologiques) est un polluant secondaire formé au départ de COV et de NO<sub>2</sub> lors d'épisodes de temps très chaud et ensoleillé. Depuis le début des années 80, les concentrations d'ozone ne cessent d'augmenter. Elles provoquent une diminution de la capacité pulmonaire, des inflammations et une hypersensibilité des voies respiratoires, ainsi qu'une irritation des yeux, du nez et de la gorge. Elles portent vraisemblablement une responsabilité dans l'augmentation de la fréquence de l'asthme, rare avant le XX<sup>ème</sup> siècle chez l'enfant, alors qu'un sur dix en est atteint actuellement. Depuis 1994, année où l'Institut d'Hygiène et d'Epidémiologie a mis en évidence une surmortalité chez les personnes âgées, on sait qu'elle est liée soit à l'ozone, soit à la chaleur, soit à une combinaison des deux. Les plus hautes concentrations observées en Belgique apparaissent entre 12 et 20 heures. En 2003, on y a noté 22 jours de dépassement du seuil d'information de la population (180 microgrammes par m<sup>3</sup> d'air) et 7 jours de dépassement du seuil d'alerte (240 microgrammes par m<sup>3</sup> d'air), mais l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) juge que les effets sur la santé peuvent déjà se faire sentir lors de pics prolongés au delà de 12 microgrammes par m<sup>3</sup> d'air, ce qui s'est produit 84 fois pendant cette année.

La concentration de plomb dans l'air a diminué de 70% en moins de dix ans dans les grandes villes, grâce à l'apparition du pot catalytique et à l'utilisation de l'essence sans plomb. Mais les concentrations de **benzène** restent beaucoup trop élevées dans certaines artères, relativement étroites et bordées de bâtiments élevés, comme dans le quartier Arts-Loi, par exemple.

L'OMS estime que le nombre de décès dus aux maladies respiratoires causées par la pollution atmosphérique a maintenant dépassé celui dû aux accidents de la circulation. Une enquête, qu'elle a réalisée au début des années 2000, révèle que les gaz d'échappement entraînent chaque année 17.600 morts prématurées chez l'adulte en France, 2.400 en Autriche et 1.800 en Suisse, en déclenchant ou en aggravant des affections cardiaques ou respiratoires. Cette enquête leur attribue également, dans les mêmes pays, 300.000 cas de bronchite chez l'enfant, 15.000 hospitalisations pour infarctus, 39.500 urgences pour crise d'asthme chez l'adulte et 162.000 chez l'enfant, une diminution de l'activité quotidienne chez 16 millions de citoyens à la suite de problèmes respiratoires, ainsi que des dépenses annuelles de 27 milliards d'euros en vies, maladies, traitements et heures de travail perdues.

Plusieurs études ont montré que l'exposition à la pollution liée au trafic était défavorable à l'appareil respiratoire et au système cardio-vasculaire. Aux Pays-Bas, 4.492 personnes, âgées de 55 à 69 ans et suivies pendant 8 ans, ont présenté un risque accru de mortalité cardio-pulmonaire lorsqu'elles habitaient à moins de 100 mètres d'une autoroute ou à moins de 50 mètres d'une route urbaine importante. Aux Pays-Bas encore et dans une série de 3.538 enfants, l'apparition d'asthme, d'allergie et d'infections respiratoires au cours des 4 premières années de la vie a été associée à la pollution liée au trafic. En Californie, 1.445 enfants

de 4<sup>ème</sup> année primaire (âge moyen de 10 ans), suivis pendant 8 ans, ont présenté un déficit important de leur développement pulmonaire lorsqu'ils vivaient à moins de 500 mètres d'une autoroute. Le diagnostic de syndrome respiratoire aigu sévère (SARS) a été posé chez 5.327 Chinois en 2002-2003, et la pollution de l'air (CO, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>) a été associée à un risque accru de décès. L'exposition de 20 hommes, ayant déjà eu un infarctus du myocarde, à des gaz d'échappement diesel favorise l'infarctus du myocarde et altère la capacité fibrolytique endogène, conséquences défavorables pour le système cardio-vasculaire. Une étude, réalisée à Paris sur 40 hommes en bonne santé, montre que la pollution atmosphérique est associée à une altération de l'endothélium (= tissu qui recouvre la paroi interne des vaisseaux) des artères, caractéristique de l'artériosclérose et facteur prédisposant aux maladies cardio-vasculaires. Parmi 65.893 femmes âgées de 50 à 79 ans, sans antécédent cardio-vasculaire, vivant dans 36 villes des Etats-Unis et suivies en moyenne pendant 6 ans à partir de 1994 à 1998, 1.816 ont présenté un accident cardio-vasculaire, une élévation de 10 microgrammes par m<sup>3</sup> de PM 2,5 (= particules de diamètre inférieur à 2,5 microns) étant associée à une augmentation de 24% du risque de cet accident et de 76% du risque de décès par cet accident.

L'étude d'un groupe de 280 enfants, âgés de 0 à 14 ans, atteints de leucémie aigue et comparés à 285 enfants de même âge et présentant des pathologies osseuses, a montré que les enfants de ce groupe avaient été exposés au benzène du fait de l'implantation de leur habitation près d'ateliers d'entretien et de réparation d'automobiles ou près de stations d'essence, et que le risque de développer une leucémie aigue était chez eux quatre fois plus élevé que pour les autres enfants.

Entre janvier 2000 et janvier 2002, la qualité du sperme a été étudiée chez 85 hommes, d'âge moyen de 39,6 ans et travaillant dans les cabines de péage autoroutier en Italie, où les concentrations de produits toxiques sont significativement plus élevées, et a été comparé à celle de 85 hommes d'âge semblable et habitant dans la même région. Elle a révélé que le nombre de spermatozoïdes restait normal, mais que leur mobilité globale et leur progression vers l'avant diminuaient en même temps que la durée, pendant laquelle les employés du péage avaient eu des rapports sexuels non protégés avant la première grossesse de leur partenaire, était plus longue que dans le groupe contrôle.

La pollution liée au trafic automobile se trouve non seulement au dehors, mais **aussi à l'intérieur des véhicules**. Pour mesurer cette pollution, une camionnette a roulé à Rouen en 2007, équipée d'appareils de mesure de polluants et d'autres paramètres qui enregistrent des données seconde par seconde. Les premiers résultats montrent que des pics de concentration très élevés ont été enregistrés et que le conducteur dans son véhicule est 3 à 4 fois plus exposé aux polluants qu'un piéton sur le trottoir, surtout lorsqu'il suit un autre véhicule assez près.

La voiture est aussi responsable de nombreux accidents. En 1998, plus de 124.000 décès étaient imputables à des accidents de la route dans les pays de l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economique). Une enquête, réalisée en Belgique en 2001, révèle que les statistiques d'accidents de la route font état annuellement de 58.000 blessés légers et de 11.000 tués ou grièvement blessés. Parmi les victimes, on trouve 7.500 enfants : 2.500 d'entre eux circulent à pied ou à vélo aux abords des écoles et 1.800 présentent des blessures graves. De plus, 75% des piétons décédés ou grièvement blessés le sont en agglomération

Dr Pierre DOR

## ABATTAGE D'ARBRES AU BOIS DE VERREWINKEL

La commune d'Uccle abrite, dans le sud/ouest de son territoire, 4 petits bois : le bois de Verrewinkel (13 ha) qui est propriété de la commune d'Uccle, et les bois de Buysdelle (5 ha), de la Chapelle Hauwaert, dénommé aussi « Verrewinkel nord » (2,5 ha), du Domaine de la Tour de Frein (2 ha) et de Perck (1 ha), qui sont la propriété du CPAS de la Ville de Bruxelles.

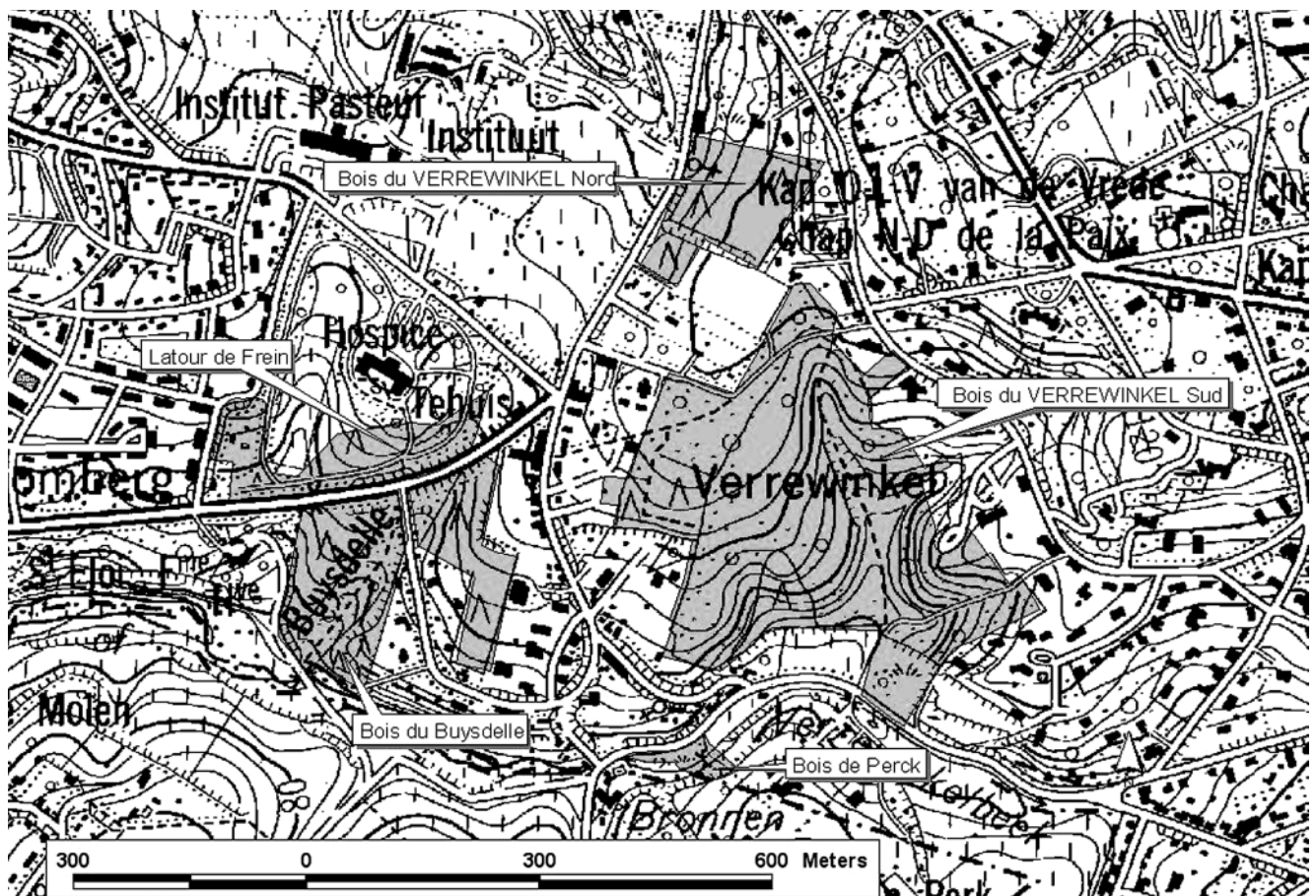
En 2005, Bruxelles Environnement – IBGE réalisait des travaux d'entretien dans le bois de la Chapelle Hauwaert : abattage de 336 arbres (59 hêtres, 256 mélèzes et 21 divers) pour la sécurisation des propriétés riveraines et la mise à distance des mélèzes. Les arbres

se sont développés, et aujourd'hui plus aucune trace de cette intervention n'est visible.

En 2006, BE-IBGE intervenait au bois du Buysdelle pour sécuriser les propriétés riveraines, éliminer les espèces exotiques (principalement le cerisier tardif) et mettre à distance les arbres des peuplements résineux (pins et mélèzes). Le chantier d'abattage a dû être reporté pour cause de mauvais temps. Au total, 409 arbres ont été abattus (36 hêtres, 20 chênes, 71 pins, 230 mélèzes et 52 divers). Ce chantier sera achevé pour la fin de cette année.

Cette année, BE-IBGE est intervenue dans la partie boisée

du Domaine de la Tour de Frein pour y abattre 50 épicéas. Ce petit peuplement d'une septantaine d'ares a en effet subi une attaque de scolyte *Ips typographus*. Les épicéas touchés représentent un danger pour les maisons riveraines et pour les utilisateurs du Chemin de la Forêt. Cet insecte attaque non seulement des arbres affaiblis, mais il est également capable d'attaquer des arbres encore sains. Ainsi, afin, d'une part, de sécuriser les lisières du bois et, d'autre part, pour éviter la propagation de l'insecte, les arbres attaqués ont dû être abattus rapidement. Ce chantier sera complètement achevé pour la fin de l'année.



Localisation des sites boisés gérés par BE-IBGE dans le sud/ouest de la commune d'Uccle

Cette année, des travaux importants ont été réalisés à l'entrée du bois de Verrewinkel, rue de Perck, pour remettre cette lisière dans un bon état de présentation : évacuation des dépôts clandestins, réaménagement du parking de façon à empêcher de nouveaux dépôts clandestins (pose d'une clôture en châtaignier et diminution de la surface du parking par la pose de bollards), remplacement des anciennes poubelles et barrières.

Autres travaux prévus cette année au bois de Verrewinkel et qui devront être achevés pour la fin de l'année 2009, si les conditions climatiques ne viennent pas entraver le chantier : l'abattage de 881 arbres (657 hêtres, 66 pins sylvestres, 47 chênes et 111 divers). Le nombre est impressionnant, mais il faut savoir que l'intervention porte sur une surface importante (près de 10 hectares). C'est également la première intervention qui est pratiquée dans ces jeunes peuplements de hêtres. Ce sont majoritairement des arbres de petite dimension qui ont été désignés à l'abattage.

Les arbres qui seront abattus ont été désignés les 4 mars et 16 avril 2008 en présence de représentants des Amis du Bois de Verrewinkel (André DESCHUTTER, Georges LEWY...). Au cours de ces martelages, les peuplements de petits hêtres, ainsi que les peuplements de pins sylvestres, ont été parcourus par le service forestier. Cette désignation devait permettre d'« aérer » le peuplement en donnant de l'espace aux arbres les plus beaux et ainsi favoriser leur développement. Les arbres de moins belle venue, qui gênent le développement des plus

beaux, ont été désignés à l'abattage.

Les lisières du bois ont également été parcourues et les arbres, qui pouvaient présenter un danger pour les propriétés riveraines, ont été marqués.

Tous les arbres qui ont été désignés à l'abattage peuvent être repérés sur le terrain par la flâchure qui a été pratiquée dans leur écorce et sur laquelle le lion royal a été marqué.

Ces abattages entrent dans le cadre de la gestion courante du Bois de Verrewinkel et sont en cohérence avec son statut de *Zone Spéciale de Conservation* (ZSC) (1).

Afin de favoriser le développement de la biodiversité indigène dans le bois, diverses dispositions ont été prises : tout d'abord, la désignation à l'abattage des essences exotiques envahissantes (robinier et cerisier tardif) ; ensuite, le maintien de gros hêtres dépérissant qui ne posent pas de problème de sécurité ; enfin, le maintien d'arbres dominés qui mourront étouffés par les arbres dominants. Au fur et à mesure de leur décrépitude, ces arbres seront progressivement attaqués par des insectes (qui eux-mêmes serviront de nourriture pour les oiseaux insectivores), des champignons, etc., ... pour finalement nourrir l'humus du bois.

Les arbres désignés à l'abattage seront vendus publiquement le jeudi 9 octobre 2008 à 10 h. dans la salle des fêtes de la « Maison Haute », place Antoine Gilson à Watermael-Boitsfort.

L'exploitant forestier qui se portera acquéreur du lot aura une année pour abattre les arbres et façonner les houppiers. Le garde forestier, responsable de

la surveillance des bois situés sur la commune Uccle, veillera au bon déroulement du chantier d'abattage et au respect du cahier spécial des charges qui prévoit des précautions pour limiter les dégâts aux arbres maintenus et au sol. Le débardage des grumes sera effectué par des chevaux.

Un chantier d'abattage occasionne toujours des perturbations, mais elles seront temporaires et la végétation, par son développement, les aura rapidement « digérées ».

Néanmoins, afin de limiter les dégâts d'orniérage sur le chemin principal du bois, un chantier de renforcement de l'assise a été réalisé en août 2007.

Tous ces travaux ont fait l'objet d'un accord du propriétaire du bois (la Commune d'Uccle) et les permis d'urbanisme nécessaires ont été délivrés.

Nous profitons de cet article pour rappeler aux riverains l'importance d'adopter des comportements respectueux des lisières du bois. En effet, lors du martelage, nous avons observé, à certains endroits, la présence de déchets de tout ordre (déchets verts, briquillons...) derrière certaines habitations. Ces comportements, pour le moins inciviques, participent à l'enlaidissement des lisières du bois. Ils contribuent également au développement d'une flore exotique. Il est important de rappeler ici que la préservation de l'espace public en général, des espaces verts en particulier, est de la responsabilité de tous.

**Ir. Stéphane VANWIJNSBERGHE**

*Ingénieur – responsable de sous-division  
Bruxelles environnement – IBGE  
Division Nature, Eau et Forêt  
Sous-division Nature et Forêt*

(1) Statut donné dans le cadre de la Directive « Habitat » 92/43/CEE pour la présence de types d'habitats et d'espèces animales et végétales d'intérêt communautaire. Cette directive vise à développer au niveau européen un réseau de sites protégés dénommé « Natura 2000 ». Au niveau bruxellois, la désignation des sites est principalement basée sur la présence de populations viables de 4 espèces de chauves-souris (Grand murin, Vespertilion à oreilles échanquées, Vespertilion des marais, Barbastelle), une espèce d'insecte (le Lucane cerf-volant) et une espèce de poisson (la Bouvière).

## L'empreinte écologique : consommons-nous plus que ce que la terre peut nous offrir ?

On entend presque tous les jours parler du réchauffement climatique. Or, celui-ci est une des conséquences de l'augmentation de notre empreinte écologique.

### Mais l'empreinte écologique, qu'est-ce que c'est ?

Dans la mesure de la surface biologiquement productive de terre et d'eau, dont un individu, une ville, un pays, une région ou l'humanité a besoin pour produire les ressources qu'il consomme et absorber les déchets qu'il génère, l'empreinte écologique mesure donc, en hectares, la consommation humaine de ressources naturelles, qu'elle compare à la capacité de la nature à renouveler celles-ci. Elle donne par conséquent une indication précise de l'impact de nos modes de vie sur l'environnement.

Seul, 1/4 de la surface de la Terre est biologiquement productif (forêts, eau douce, zones côtières, pâturages...). En comparaison, les calottes glaciaires, les déserts, les grands fonds des océans produisent peu ou sont peu accessibles à l'exploitation. Au total, l'humanité (6 milliards de personnes) doit donc se partager 11,3 milliards d'hectares, ce qui laisse donc une surface d'**1,8 hectare par personne** – pour manger, se vêtir, se loger, se chauffer...

Aujourd'hui, l'empreinte écologique

mondiale est de **2,2 hectares par personne**, soit 21% de plus que la surface disponible. Ce dépassement signifie que le capital naturel est dépensé plus vite qu'il n'est régénéré. Les **conséquences** de ce dépassement sont désormais visibles : réchauffement de la planète, désertification, perte de biodiversité, etc. Et, à l'heure actuelle, l'empreinte écologique de l'humanité continue à augmenter.

**En ce qui concerne la Belgique, l'empreinte écologique moyenne belge est de 5,6 ha par personne**, soit plus de 3 fois l'espace disponible.

### Pourtant, réduire son empreinte écologique, c'est possible !

Rendez-vous sur

[www.wwf-footprint.be/fr](http://www.wwf-footprint.be/fr) pour calculer votre propre empreinte écologique. Vous pourrez ensuite, si vous le désirez, vous engager à la réduire en adoptant toute une série de gestes.

L'empreinte écologique se calcule aussi au niveau d'une entreprise, d'un bâtiment ou d'une commune. Le WWF mène actuellement deux projets à destination des entreprises et des communes à Bruxelles, avec la collaboration de Bruxelles-Environnement-IBGE.

Les écoles secondaires aussi seront bientôt sensibilisées lors de la campagne « C'est le pied ! » qui sera

lancée en septembre 2008. Consultez le site [www.wwf.be/cestlepiet](http://www.wwf.be/cestlepiet) pour calculer l'empreinte de votre classe grâce à notre calculateur en ligne. Vous bénéficierez d'une page spécifique pour mettre en valeur les actions entreprises dans votre école afin de réduire votre empreinte, et vous pourrez gagner jusqu'à 2500 euros pour mener à bien votre projet ! Je tiens à remercier l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU), le Kauwberg, Engeland et plus particulièrement Madame Liliane STANER du « Comité Château d'Eau, Coq, Moutons, Poussins » et Présidente de Défense Environnement Bruxelles, pour m'avoir donné la possibilité de sensibiliser les participants à la conférence-débat du 8 avril 2008 sur ce thème de l'empreinte écologique. Il est important que tout le monde se rende compte qu'avec de petits gestes, on peut faire avancer les choses !

**Annick VANDERPOORTEN**

Responsable « Empreinte écologique »  
au WWF

### Plus d'info :

- Sur le WWF et l'empreinte écologique : [www.wwf.be](http://www.wwf.be)
- La campagne « C'est le pied ! » : contactez Annick COCKAERTS au 02/340 09 39 ou [annick.cockaerts@wwf.be](mailto:annick.cockaerts@wwf.be)

## " BRUSSELS STUDIES " : UN OUTIL POUR LES ASSOCIATIONS

Nous vivons dans un monde de plus en plus complexe, en quête de certitudes ... L'universitaire apparaît comme un homme providentiel : il sait. Les universitaires partagent-ils leurs connaissances ? Il est vrai que la participation des universitaires au débat public tend à s'amplifier, tant auprès des médias que des décideurs publics. Mais qu'en est-il des citoyens et de leurs associations ? C'est ici qu'il faut saluer l'initiative de la Région de Bruxelles-Capitale de créer « **Brussels Studies** » : revue scientifique électronique trilingue pour les recherches sur Bruxelles. Son rôle est de rendre accessible, facilement et gratuitement, les articles scientifiques portant sur des réalités bruxelloises. **Le but** : favoriser la participation citoyenne au débat public. **L'originalité** : des articles lisibles par un public non spécialisé. « **Brussels Studies** » jouit d'une totale indépendance, garantie par un Comité scientifique interuniversitaire composé de chercheurs belges et étrangers. **Un éventail très large de thématiques** sont abordées, dans un esprit pluridisciplinaire : économie, démographie, emploi, institutions, environnement, politique, urbanisme, culture, santé, logement, développement durable, mobilité, aménagement du territoire, patrimoine, énergie...

La revue électronique « Brussels Studies » publie les articles, au format pdf, sur son site web : [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be) : ils sont télé-chargeables gratuitement.

**Luc BERNARD**, administrateur



## L'Association de Comités de Quartier Ucclais

### Les Comités membres effectifs

#### **Bosveldweg asbl**

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

#### **Carrés Pauwels et Stevens**

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30  
tél. : 02.343.05.41

#### **Floride - Langeveld**

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

#### **Fond'Roy asbl**

Dominique GRATON, av. Fond'Roy 41  
tél. : 02.374.12.57 - GSM : 0473.71.32.63

#### **Gracq + NoMo Uccle**

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

#### **Groeselenberg**

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130  
tél. : 02.376.25.52

#### **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. : 02.372.08.38

#### **Ophem & C°**

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

(P) : Privé ; (B) : Bureau

#### **Parc Brugmann**

Pierre DÖR, 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 MAERVOET, rue Engeland 565  
GSM : 0475.44.23.90

### 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 (préféré) : 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

#### *Comité de lecture :*

Jacques NIFFLE, Denys RYELANDT, Luc STURBELLE  
et Luc BERNARD

#### *N° de compte de l'ACQU :*

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.



### 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.cme@swing.be