

Lettre aux habitants

Nouvelles de l'ACQU n° 119 mars 2024

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl N° d'entreprise 418.110.283
Siège social : rue des Bigarreux, 34, 1180 Uccle
www.acqu.be

S O M M A I R E

- **NOUS AVONS RENCONTRÉ L'ÉQUIPE « ARBRES REMARQUABLES » !** 2
- **IL ÉTAIT UNE FOIS LA « COMMUNAUTE D'ÉNERGIE »** 5
- **DENYS RYELANDT : REGARDS SUR L'ACQU D'HIER ET D'AUJOURD'HUI** 6
- **ÉDUCATION PERMANENTE... BILAN DE L'ANNÉE 2023** 10
- **VERS DES GARES VRAIMENT DURABLES À UCCLE, À BRUXELLES, ET AILLEURS ?** 12
- **PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ D'UCCLE** 14





NOUS AVONS RENCONTRÉ L'ÉQUIPE « ARBRES REMARQUABLES » !

Voici une photo très récente d'un tulipier au niveau duquel le chantier ne prend aucune mesure pour éviter les dégâts. Photo qui a été transmise au chef de chantier pour y remédier. Au besoin Urban le mettra en demeure de faire le nécessaire.

Le collectif « Help4trees » a publié récemment une analyse portant sur les abattages d'arbres en Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Y est notamment dénoncé un inextricable millefeuille administratif : les dix-neuf communes, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et Urban, pas moins de vingt-deux intervenants pour s'occuper de la gestion du patrimoine arboré. Une gestion d'autant plus compliquée qu'il n'existe pas de cadastre en la matière ! Alors comment se faire une idée du nombre de coupes ou de replantations, comment dresser un bilan annuel ?

Le site « Openpermits.brussels » nous permet de consulter les demandes de permis d'urbanisme. Depuis peu, ce site s'est enrichi d'une section : « demande avec abattage d'arbres ». C'est la première fois que de telles données sont disponibles même si elles sont probablement incomplètes. Help4trees les a passées au crible en ciblant la période 2010-2023. Un article portant spécifiquement sur la commune d'Uccle a été publié dans « La Lettre aux habitants » de décembre 2023.

Help4Trees a eu l'occasion de présenter ses conclusions lors d'une journée d'étude sur le thème « Une stratégie arbres pour la Région », organisée par Bruxelles Environnement (BE) réunissant les nombreux « gestionnaires » d'arbres à Bruxelles. La perspective citoyenne offerte par Help4Trees a été saluée.

En visite chez Urban

Quant à nous, représentants de l'ACQU, nous avons rendez-vous le 5 février dernier avec Bruno Campanella et Catherine Leclercq, responsable du

Département Patrimoine naturel de la Direction du Patrimoine culturel, en charge de l'inventaire et de la protection des arbres remarquables de l'Administration régionale Urban. Après la présentation rapide des données d'Openpermits, une discussion à bâtons rompus a permis d'échanger les points de vue et de mieux comprendre l'expérience d'Urban en cette matière. Contrairement à BE, Urban ne gère pas vraiment des arbres ; cette administration, via le fonctionnaire délégué à l'urbanisme ou au patrimoine refuse ou octroie les permis d'abattage (en espace public ou concernant les biens classés ou sauvegardés) en tentant d'appliquer la loi de manière « raisonnable et harmonieuse ». Tout sera mis en œuvre pour que l'arbre reste sur pied. Le CoBAT¹ constitue le cadre légal pour ces autorisations d'abattage. On peut couper un arbre mort ou « dépérissant » ; ce deuxième critère, plutôt vague, laisse évidemment place à des interprétations variées, voire des abus. Une partie de leur travail est donc d'éviter ces abus et de vérifier le bien-fondé des demandes.

Nos interlocuteurs dénoncent ensuite **l'hypocrisie de certains projets d'urbanisme**. Les plans des constructeurs sont tracés sans se soucier de la végétation déjà en place. Des travaux réalisés trop près d'un arbre endommagent ses racines et causeront, tôt ou tard, sa mort ou le rendront dangereux. Urban préférerait que tout demandeur de permis d'urbanisme joue franc jeu, qu'il demande l'abattage d'arbres plutôt que de faire croire que les travaux n'auront

1 Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

pas d'impact sur leur santé, et qu'en contrepartie il s'engage à replanter. À l'ACQU, nous pensons différemment : il faut inverser la logique, s'adapter aux « primo-arrivants », dessiner des projets en fonction du couvert végétal déjà existant ! Le projet immobilier au manoir Pirenne (à Uccle) offre un exemple à ne pas suivre...

Nos interlocuteurs déplorent aussi le non-respect du CoBAT (abattages sans permis, plantations non effectuées, ...), **l'absence de contrôles** par manque de... contrôleurs. Ils sont présents en début de chantier pour expliquer les règles de protection des arbres et verbalisent ensuite si nécessaire. Il existe une législation claire à ce propos mais il arrive trop souvent que personne ne vienne vérifier si la loi est respectée sur le terrain.

Végétaliser la ville, oui ! Mais comment ?

Bruno Campanella fait remarquer que pour verdir la ville, il faut s'adapter à chaque situation spécifique. Planter un arbre dans un endroit inadapté – il a par exemple trop peu d'espace pour se développer, ou trop peu de lumière –, c'est lui assurer une vie de souffrances, le vouer à une mort précoce. Végétaliser la Région bruxelloise, c'est aussi planter des arbustes, des plantes grimpantes, c'est semer du gazon ou des plantes couvre-sol... Pour remplacer un arbre abattu il est parfois plus efficace, explique notre interlocuteur, de planter quelques « jeunots » plutôt qu'un « adulte » en provenance d'une pépinière puisque ses racines subissent un réel traumatisme lors de la transplantation et sa reprise compromise. Le fait de planter des arbres à gros calibre, qui ressemblent déjà à des arbres adultes, c'est nier le développement naturel du végétal au profit d'une illusion d'optique.

Nous abordons enfin la question des moyens financiers, le nerf de la guerre. Quels sont les budgets consacrés à la gestion de notre patrimoine vert ? Bruno Campanella travaille main dans la main avec les services verts des différentes communes bruxelloises ; il les décrit comme leurs parents pauvres : trop peu de personnel, parfois sans les qualifications adéquates, un manque de formations adaptées – par exemple, comment tailler un arbre sans l'endommager irrémédiablement ? Il nous cite l'exemple de communes qui, subitement, abandonnent la taille de certains arbres en voirie alors que ça s'est toujours fait depuis des dizaines d'années. Nos édiles seraient-ils, du jour au lendemain, devenus « écolo », laissant libre cours à la nature ? Mais non, c'est par manque de sous et de personnel qu'ils changent de politique ! Ils n'ont malheureusement pas conscience que cela se

retournera contre eux : dans l'espace réduit d'une rue, la couronne des arbres va devenir incontrôlable et les racines se développeront jusqu'à faire « sauter » les trottoirs.

Jadis, l'Association bruxelloise des gestionnaires de plantations (ABGP) assurait le rôle de formateur des jardiniers communaux. Mais l'organisation a été dissoute. Bruno Campanella collabore à présent avec l'asbl Adalia pour former des employés communaux wallons et bruxellois. Quant à Bruxelles Environnement, elle assure les formations sur le plan des phyto-licences et favorise les contacts entre communes, en organisant des ateliers d'échanges d'expérience et de bonnes pratiques. Elle octroie aussi un subside d'un an pour offrir à chaque collectivité locale la possibilité d'engager un « référent Arbre » – Uccle en bénéficie. Un coup de pouce qui a le mérite d'exister mais qu'en est-il du suivi ? Passés douze mois, les autorités communales devront prolonger le contrat sur fonds propres ; or, certaines ne disposent pas de moyens suffisants.

De bonnes nouvelles en perspective ?

Du côté positif, nos interlocuteurs ne sont pas peu fiers d'annoncer que l'inventaire **scientifique** des arbres remarquables de la Région devrait prendre un caractère **légal**. Avant juin 2024, espèrent-ils.

Jusqu'à présent, l'inventaire des arbres remarquables était un outil scientifique, de connaissance et de description du patrimoine arboré (quelles essences représentées ? quelles dimensions et croissances ? quelle répartition sur le territoire régional ? etc). Avec la future publication au Moniteur de la liste des arbres remarquables, l'ensemble des dispositions particulières du CoBAT sera d'application et les arbres seront considérés comme « petit patrimoine », ce qui renforce leur protection et leur reconnaissance. Il faudra désormais un permis de la commune pour modifier la silhouette d'un arbre, question d'empêcher les tailles drastiques. Ces nouveaux droits et devoirs seront notifiés à chaque propriétaire.

Les arbres remarquables en Région bruxelloise ne sont pourtant pas tous hors de danger. Ils doivent en effet présenter une certaine valeur patrimoniale pour pouvoir revendiquer un statut de protection. Celui-ci peut être demandé *par le* propriétaire du bien, la commune, une association, ou à l'initiative de la Direction du patrimoine culturel.

Comment estimer la valeur patrimoniale d'un arbre ? Différents critères entrent en ligne de compte : son intérêt historique, scientifique, sa valeur esthétique. Sont aussi pris en compte sa taille (circonférence me-

surée à 1,5 m), la rareté de l'espèce, la localisation sur le territoire régional – en première ou en deuxième couronne (la première étant moins arborée, l'intérêt patrimonial sera plus élevé dans le Pentagone qu'en dehors) – la position dans le paysage urbain – le fait que l'arbre soit visible ou non de la voirie – l'état phytosanitaire et sa longévité, enfin son potentiel « *mérite* » historique – apparaît sur des cartes ou dans des écrits anciens, voilà un atout incontestable. La liste des arbres remarquables à Bruxelles existe depuis quelques dizaines d'années ; à ce jour, le site internet (<https://sites.heritage.brussels/>) recense un peu plus de 7.400 arbres repris à l'inventaire scientifique, même si tous ne sont plus visibles aujourd'hui. Cet inventaire doit régulièrement être mis à jour car il faut pouvoir juger de leur croissance, de leur état phytosanitaire, ou encore de l'évolution du milieu dans lequel ils se trouvent ; les nouvelles sont parfois tristes puisque les tronçonneuses ou les tempêtes sont passées par là.

Comment améliorer la gestion des arbres en Région bruxelloise ?

Mais revenons-en à l'inextricable millefeuille administratif qui empêche toute gestion satisfaisante et des recensements fiables. Que la protection de notre patrimoine vert soit perfectible, c'est une certitude. Bruno Campanella propose l'idée d'un nouveau service pluridisciplinaire regroupant les différents acteurs concernés : des agents de Bruxelles Environnement et de Bruxelles Mobilité détachés, des employés d'Urban, des représentants des communes, et enfin des membres de la société civile, par exemple via des organisations comme Natagora.

Cette nouvelle structure, hébergée par Urban, ferait le lien entre les différentes institutions. À sa tête, on trouverait un *Boommeester* ! Les citoyens devraient dès lors adresser leurs questions à ce service. Les demandes de permis continueraient d'être gérées par la Région et les Communes, mais avec un cadre méthodologique commun, des contacts réguliers entre les agents des administrations, et donc une harmonisation des pratiques sur l'ensemble du territoire. Ce service devrait aussi collecter l'ensemble des données nécessaires à l'élaboration d'une politique à long terme, afin de sauvegarder notre patrimoine arboré. Il devrait par ailleurs soutenir les services verts communaux qui sont très demandeurs. Enfin, il assurerait la formation des fonctionnaires et techniciens impliqués sur ces questions. Le *Boommeester* servirait lui de relais avec les bourgmestres et les différents ministères concernés.



Avec cette initiative, Bruxelles ne fait pas œuvre de pionnière. Des exemples de tels services existent déjà à l'étranger depuis pas mal d'années ; on peut citer Lyon² et Lausanne³.

Suite... mais pas fin !

On aurait pu craindre que notre interprétation des données de Openpermits fasse sursauter nos interlocuteurs, eux qui décident de l'abattage d'arbres en Région bruxelloise. Eh bien non, c'est tout le contraire qui s'est produit. Ces fonctionnaires reconnaissent volontiers la valeur de l'analyse de Help4trees, bien qu'imparfaite – mais comment s'en étonner vu le point de départ : des données partielles, lacunaires et pas toujours fiables ? Dans les différentes administrations impliquées, nous avons rencontré des hommes, des femmes qui expriment leur désarroi, leurs regrets de ne pas pouvoir faire mieux. Partout nous nous sommes adressés à des personnes compétentes, motivées, imaginatives et prêtes à apporter une amélioration.

La société civile que nous représentons, doit soutenir celles et ceux qui gèrent notre patrimoine arboré. Comme ils nous l'ont expliqué, ils manquent de budgets, de personnel qualifié et de perspectives d'avenir. Avant les diverses échéances électorales qui nous attendent, nous devons interpeller tous les candidats souhaitant se faire élire, les placer devant leurs responsabilités. Il y va de la protection de nos chers arbres, il y va de la biodiversité qu'ils abritent.

Anne Bonew, Barbara Decupere,
Martine De Becker, Thérèse Verteneuil

2 <https://www.grandlyon.com/actions/plan-nature>

3 <https://www.lausanne.ch/vie-pratique/nature/patrimoine-arbore.html?map=true&mode=> (cliquer sur « Lausanne s'engage pour ses arbres »)

EDUCATION PERMANENTE... BILAN DE L'ANNÉE 2023

UN PROGRAMME, UNE STRATÉGIE

Fin 2022, l'Association des Comités de Quartier Ucclois vous annonçait dans la Lettre aux Habitants n°114, un programme d'activités riches et variés en lien avec son but social¹ et les thématiques d'actions énoncées dans la Charte, à savoir l'urbanisme, la mobilité et l'Environnement² pris au sens large du terme.

Profitant de la tenue d'événements d'envergure telles que la Cop 27 (06 au 18 novembre 2022) sur les changements climatiques et la Cop 15 (07 au 19 décembre 2022) sur la biodiversité ou plus localement l'élaboration du plan climat d'Uccle, la mise en œuvre du plan Goodmove régional, et le processus participatif lié à l'étude du plan communal de mobilité, l'Association vous proposait d'organiser au

1 L'association a pour objectif d'identifier, en cohérence avec son but social, des problématiques sociétales à partir desquelles sont orientées et structurées ses activités.

2 L'environnement dont parle la charte est un concept large qui inclut toutes les composantes de notre cadre de vie et de notre patrimoine (gestion de la nature et des espaces verts, habitat, aménagement du territoire et urbanisme, mobilité et transports, qualité des sols, de l'air, de l'eau, de la nourriture, sécurité des biens et des personnes, ...). Les membres de l'ACQU s'inscrivent dans cette diversité de centres d'intérêts dans un esprit solidaire de gestion d'un bien commun au-delà des intérêts personnels.



Atelier « Arbres » au parc de Wolvendael



Foire Annuelle de St Job

sein de vos comités³ un panel d'activités régulières d'ateliers de réflexions et de rencontres citoyennes ;

- En urbanisme, rester vigilants face aux projets urbanistiques en cours et à venir.
- En mobilité, débattre à propos de sujets tels que les cheminements piétons, l'état des trottoirs, les 2 roues de tout type et la cohabitation harmonieuse entre les modes de déplacements, les rues cyclables et rues scolaires, les principales voies pénétrantes de la commune afin de remettre vos observations concrètes susceptibles de recueillir un maximum de suffrages à la commune.
- En environnement, l'ACQU s'inquiétant des maigres résultats obtenus pour trouver des solutions climatiques transformatrices et pour la préservation de la biodiversité vous proposait de vous mobiliser pour la protection des ARBRES et de la BIODIVERSITE via :

3 Le rôle de l'ACQU ne consiste pas à prendre les décisions à la place des habitant(e)s ni à se substituer à eux/elles, mais plutôt à éveiller leur conscience aux enjeux environnementaux et urbanistiques de leur commune. L'objectif est de les encourager à se regrouper, d'éviter une réaction de résistance locale lorsqu'il y a opposition au développement de projets ou d'installations dans leur environnement immédiat, de les assister dans la coordination de leurs dossiers afin qu'ils puissent idéalement les présenter directement aux élus. Il s'agit d'un travail d'éducation permanente mené de manière indépendante, en complément des initiatives de la commune.

- un travail de sensibilisation et de réflexions,
- un travail d'inventaire des arbres remarquables et/ou utiles à la biodiversité sur le territoire communal, ce travail ayant pour objectif d'interagir avec les autorités communales et régionales de manière à améliorer la situation.

Quelques turbulences

Malgré un démarrage prometteur avec la tenue d'ateliers regroupant plusieurs comités et un début de recensement des arbres remarquables de la commune, le second semestre 2023 ne fut pas simple pour l'association. Le nouveau décret⁴ remettant en question le fonctionnement actuel de l'association dans son rôle en éducation permanente, elle a dû revoir sa stratégie globale. De plus trois chargées de mission se sont succédé et pour terminer l'association a dû se réorganiser face au départ de son président, vice-président et d'un administrateur.

Bilan

Malgré cela, le bilan 2023 fut positif, d'une part suite à la réactivité des administrateurs de l'ACQU et d'autre part, grâce à votre participation active qui a permis de comptabiliser plus de 250 heures d'ateliers en édu-

4 http://www.educationpermanente.cfwb.be/index.php?id=e-dup_detail&tx_ttnews%5Byear%5D=2019&tx_ttnews%5Bmonth%5D=08&tx_ttnews%5BbackPid%5D=791&tx_ttnews%5Bttnews%5D=9220&cHash=a139d5cd152e3c78cf43da8faa7d0222



cation permanente. Cela va d'ateliers de réflexions sur la communauté d'énergie, des conférences sur la biodiversité et l'habitat vivant, des visites thématiques sur les arbres, des actions sur le vivre et le faire ensemble, sur la propreté des quartiers, des réunions et des visites de quartiers avec nos élus pour mettre au point un code de bonne conduite urbanistique ou sensibiliser à l'état médiocre des voiries, des rencontres inter-comités pour réagir face à un site pollué ou une nuisance sonore ou lumineuse, un retour sur des enquêtes mobilité, ... Des rencontres citoyennes lors d'évènements tels que le dimanche sans voiture ou la foire saint-Job ont permis d'atteindre ce résultat. Nous avons ainsi réussi à rectifier le tir de manière à répondre aux exigences imposées par le décret. Malgré cela, tout n'est pas réglé, tout n'est pas gagné et d'autres défis nous attendent en 2024.

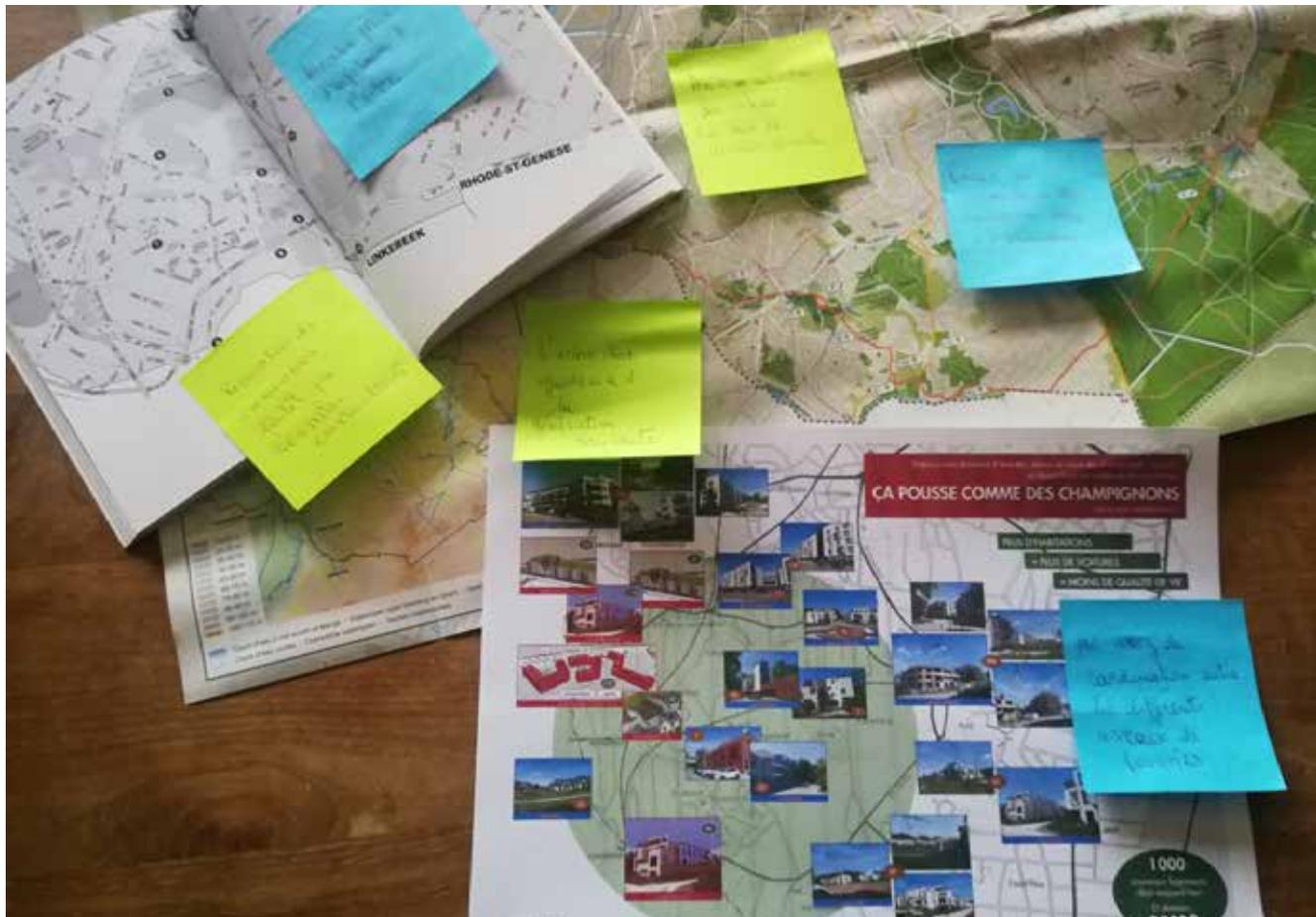
Résultats

Ces rencontres citoyennes mènent ensuite à un travail de compilation des résultats par thématique assuré par les administrateurs de l'ACQU. Celui-ci est essentiel pour refléter de la situation de notre environnement et cadre de vie. Ces dossiers ainsi synthétisés alimentent la Lettre aux Habitants et alertent sur des sujets majeurs ou permettent une interpellation citoyenne d'envergure. Ainsi votre participation en

matière de mobilité a permis la rédaction du dossier « Plan communal de mobilité d'Uccle adopté par le conseil communal le 28/9/2023 - un verre à moitié plein ou à moitié vide ? Notre avis à charge et à décharge » : vous le trouverez dans ce même numéro de la LAH. La mobilisation sur la protection des arbres a mené à la parution de l'article « 25% des arbres admis à l'abattage en région bruxelloise le sont à ... Uccle » (LAH n°118) et à l'interview de Bruno Campanella de l'administration régionale Urban (dans ce numéro). Les nombreuses réunions entre plusieurs comités de quartiers et les échevins de l'urbanisme et de l'environnement ainsi qu'avec le Bourgmestre ont permis la rédaction d'un document d'orientation destiné au public et aux demandeurs de permis d'urbanisme approuvé par le Collège (LAH n°118).

Suite mais pas fin

Pour cette année 2024, nous vous proposons dans le courriel envoyé le 26 janvier dernier de continuer sur cette belle lancée et de mettre en évidence ces thèmes dans vos mémorandums afin de faire connaître vos recommandations pour Uccle aux (futurs) élus. Lors de notre AG du 14 mars prochain, c'est d'ailleurs cette thématique que nous vous proposerons de mener lors d'un atelier participatif.



VERS DES GARES VRAIMENT DURABLES À UCCLE, À BRUXELLES, ET AILLEURS ?

LES BONNES INTENTIONS NE SUFFISENT PLUS

Ces dernières années, **Infrabel**, souvent en collaboration avec la **STIB** et en concertation avec les **communes** bruxelloises, rénove et modernise les gares, ceci dans le but de les rendre plus attractives, plus « multimodales » (trains, trams, bus, piétons, cyclistes), et mieux adaptées à absorber l'augmentation des usagers des transports en commun et dès lors à décarboner le transport.

Nous sommes bien évidemment **favorables à ces objectifs** d'amélioration de la mobilité, indispensables pour soutenir le transfert modal vers une utilisation accrue des transports en commun.

Par contre, nous constatons et regrettons l'absence **d'une véritable réflexion sur le développement durable** de ces gares bruxelloises. Le « développement durable » appliqué aux gares pourrait se définir comme « *la capacité à répondre aux besoins d'aujourd'hui, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins* ». Les besoins actuels sont bien connus des opérateurs : augmenter les capacités des gares, les moderniser, les rendre plus multimodales et accessibles, mais en privilégiant aujourd'hui une approche « technique » des dossiers. Les besoins des générations futures le sont tout autant : intégrer les notions environnementales, durables et sociétales dans les projets d'infrastructure publique. Nous constatons un grand-écart entre ces aspirations ! Et nous pensons qu'il est plus que temps d'y remédier !

La gare, c'est le lieu de tout le monde par excellence, que l'on soit d'ici ou d'ailleurs. C'est l'utilisateur qui s'y rend chaque jour pour bouger dans la ville qui la connaît le mieux, de même que les riverains qui la fréquentent ou qui observent, quotidiennement, les impacts de ces gares dans leurs quartiers.

Pourquoi constatent-ils que la plupart des gares se ressemblent ? Formées de murs de béton, sans intégration dans leur environnement, et sans verdure elles ne sont pas esthétiques et s'y rendre ne nous procure pas/plus de plaisir ? Est-ce une fatalité ?

Nous avons déjà longuement eu l'occasion dans ces pages d'expliquer les impacts environnementaux et urbanistiques du remplacement du **pont Carsoel** par une placette publique construite sur un tunnel, triplant l'emprise béton, et exigeant l'abattage de plus de 80 arbres et la rupture du maillage vert, et ceci, sans aucune implication des riverains lors de l'étude du projet. Nous avons également évoqué (et proposé) les possibilités **d'alternatives** techniques beaucoup moins impactantes, les possibilités de réfléchir à une meilleure intégration dans la typologie du quartier, et de drastiquement améliorer les impacts environnementaux sur ce site. La plupart de nos propositions n'ont malheureusement pas été suivies par les autorités communales, régionales et par les sociétés de transport, ce qui nous a conduits à initier un recours au Conseil d'Etat contre ce permis, avec l'ambition de « *faire changer les choses* ». Ceci n'a pas empêché Infrabel d'avancer sur ce chantier (voir photo), même si l'auditeur du conseil d'Etat, dans son premier rapport de décembre 2023, nous donne raison quant au manque d'études d'alternatives techniques envisagées pour ce projet, donnant de ce fait une direction au juge du Conseil d'Etat qui prendra la décision finale d'ici quelques mois.

Les Ucclois se sont aussi régulièrement manifestés quant au manque d'intégration de la gare du **Vivier d'Oie** dans la typologie du quartier. Plus récemment, dans le cadre de l'enquête publique concernant la gare de Boondael, Infrabel s'est ici montré à l'écoute et prêt à revoir plusieurs parties de sa copie, se rendant probablement compte, suite aux réclamations autour du pont Carsoel, qu'un dialogue était nécessaire. Un peu plus loin, peu de personnes ont été enthousiasmées par la gare de Boitsfort (voir photo), lugubre tunnel construit sous une dalle qui sert de parking.

Nous sommes convaincus qu'il y a une énorme marge de progression possible, et, dans un souci constant d'apporter notre pierre à cet édifice, nous reprenons ci-dessous une **série de recommandations** que nous adressons aux autorités :

- Nous invitons tous les acteurs communaux, régionaux et les sociétés de transport à réfléchir de manière ambitieuse à la façon dont les gares peuvent jouer un **rôle clef en termes de durabilité** et de sortir d'une approche de « simple remplacement des infrastructures techniques » et de véritablement concrétiser les bonnes intentions de durabilité¹.
- Les gares sont des « vitrines de mobilité modèles », qui peuvent inspirer toutes les personnes qui les fréquentent. Elles se doivent de répondre à leurs attentes ;
- Nous invitons la Région Bruxelloise à développer un **guide de durabilité** pour les opérateurs, les communes et les institutions publiques avec les **bonnes pratiques** et les **recommandations** de durabilité qui doivent être appliquées dans les rénovations des gares. Des exemples de gares durables existent depuis quelques années, surtout à l'étranger (France, Allemagne, Angleterre). Pourquoi ne pas s'en inspirer et initier du partage d'expérience ? Pourquoi ne pas développer des indicateurs de comparaison entre les gares ?
- Nous invitons également les instances à s'engager, de manière concrètes, et en se basant sur des **indicateurs chiffrés**, à quantifier et à minimiser les dommages en termes de **biodiversité**, sou-

vent identifiés dans les « études d'incidence » de rénovation des nouvelles gares, mais souvent négligés dans les projets finaux ;

- Nous demandons un **véritable dialogue** avec les partenaires locaux, les associations d'usagers, les comités de quartier, afin d'intégrer leurs points de vue et leurs informations inestimables quant à **l'intégration des gares dans leurs quartiers** ;
- Nous encourageons également les sociétés d'infrastructures publiques à **innover et à faire preuve d'audace** ! Evitons les gares « one size fit all » (« le même modèle pour tous ») du passé (*dalles de béton, quais imperméables, « tout béton », etc.*). Des alternatives techniques innovantes, tels que des quais drainants, des structures plus légères, etc existent pour créer des gares durables.

Nous pensons que **la stratégie environnementale et sociétale** des gares doit être bien plus audacieuse qu'actuellement, et doit aller bien au-delà de leur viabilité technique. La prise en compte des performances de nos gares en matière de développement durable nous rendra non seulement plus responsables de nos émissions de carbone, mais contribuera également à améliorer l'expérience des passagers et des riverains. **Tout le monde sera gagnant !**

Ne compromettons pas la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins !

*Dominique Vaes
Karin Stevens*

1 À noter qu'il n'est fait aucune mention d'objectifs de durabilité pour les travaux d'infrastructure publique dans les plans de durabilité d'Infrabel ... Le chemin est encore long ... (voir <https://infrabel.be/fr/developpement-durable>)



La gare de Boitsfort, sous une dalle de béton



Chantier du tunnel Carsoel à la gare de St Job (mars 2024)

DENYS RYELANDT : REGARDS SUR L'ACQU D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Au moment de quitter le conseil d'administration de l'ACQU et de me voir décerner le titre de président d'honneur, ses membres me demandent de jeter un regard rétrospectif sur l'évolution de notre association et sur ce qu'a été mon activité pendant près de 23 ans.

Nommé administrateur de l'ACQU en mars 2001, en plus de représentant de l'Association du Quartier Lorraine qui venait d'être créée et était membre de l'ACQU, j'en suis devenu vice-président en 2002. A cette époque et pendant 8 ans, j'étais aussi administrateur chez Inter-Environnement Bruxelles (I.E.B.), l'association qui chapeaute les comités de quartier de tout Bruxelles. La présidence de l'ACQU viendra en 2021.

Et tant que j'en suis à ce sujet, quelques mots expliquant ma démission. Il y a principalement deux motifs :

L'un est qu'il m'arrivait parfois de ressentir que j'étais en porte-à-faux avec mes collègues administrateurs. Je trouvais que les méthodes de travail avaient tendance à évoluer vers plus d'intransigeance que dans l'ACQU que j'avais connue. Par exemple, quand on est confronté à un dossier d'urbanisme dérangeant, on peut le traiter avec plus de fermeté ou avec plus de souplesse, en tendant vers le compromis. Ma tendance naturelle va vers cette seconde approche. Déjà comme avocat, c'est ainsi que je voyais les choses. Mais il est possible que la nouvelle génération d'administrateurs – dont, soit dit en passant, plus de la moitié



Le Conseil d'Administration de l'ACQU présidé par Denys Ryelandt

sont des représentants de comités membres – voie les choses différemment. Question d'âge probablement. Pour tout dire, je n'ai jamais pensé que la fonction de président me convenait. Par contre, l'administration journalière : oui. Mais quand un président fait défaut, il faut bien assumer la tâche.

L'autre motif de quitter est qu'à près de 85 ans, même si on ne se sent pas vieux, il est temps de passer la main. En donnant le signal du départ, on force la chose !

Mon activité :

Dès le début, j'ai suggéré au C.A. d'obtenir du Ministre des Finances la déductibilité des dons en argent, en adaptant un tout petit peu nos statuts. Certains administrateurs n'y étaient guère favorables car ils craignaient un surcroît de travail administratif et comptable. Mais notre association a vite réalisé le bénéfice non négligeable de cette agrégation.

Mon travail à l'ACQU a été surtout administratif, essentiellement dans trois domaines :

- L'obtention d'un subside de la Communauté Française. Ayant constaté que I.E.B. recevait un subside permettant l'engagement de chargés de mission, j'ai proposé au C.A. d'introduire un dossier qui, s'il était accepté, permettrait de rémunérer un employé à mi-temps. Une fois encore, il y a eu des réticences mais finalement les administrateurs m'ont permis d'aller de l'avant ... à condition que je m'occupe de ce dossier ! Après des mois de travail, la Communauté Française a accepté de nous accorder un subside ; c'était en 2007. L'aide d'un(e) chargé(e) de mission nous a été bien utile. Toutefois, le contrat avec la C.F. nous a obligés à modifier notre manière d'agir : au lieu de travailler en interne, en vase clos, nous avons eu l'obligation de le faire en étroite collaboration avec les habitants. Au lieu de parler et écrire **au nom** des habitants, il fallait dorénavant le faire **avec** eux ; c'est le concept d'éducation permanente. Obligation liée au subside : la rédaction annuelle d'un rapport détaillé de notre travail justifiant ce subside. Normal puisqu'il s'agit d'argent public, mais travail qui prend énormément de temps.
- Autre activité : la coordination de notre périodique que j'ai assumée depuis une quinzaine d'années. C'est chaque trimestre le stress de disposer à temps des articles pour la prochaine *Lettre aux habitants*, de les examiner, de voir s'ils sont intéressants, compréhensibles pour nos lecteurs, càd tous les Ucclois, en corriger souvent le français et l'orthographe, vérifier qu'il n'y ait pas de diffama-

tion, obtenir des illustrations sans violation d'un droit d'auteur, etc..., et enfin relire soigneusement l'épreuve de l'imprimeur. Travail important si on considère que notre périodique, d'ordinairement 20 pages et tiré à 10.000 exemplaires, est en quelque sorte notre « carte de visite ».

- La dernière activité est plus difficile à décrire : c'est tout ce qui touche à la gestion journalière, surtout que le siège social était à mon domicile. Ceci implique pas mal de courrier qu'il faut traiter ou transmettre, veiller aux assurances, aux publications au Moniteur, à la rédaction des P.V. des C.A. et des A.G., etc... Mais pas la comptabilité, heureusement ! On ne s'en doute guère, mais j'ai reçu de nombreux appels téléphoniques très variés. Certains purement nymbistes (« On veut mettre un casse-vitesse devant chez moi ; comment dois-je faire pour qu'on le mette un peu plus loin ? »), d'autres parfaitement pertinents, et d'autres encore qui n'avaient pas grand-chose à voir avec l'ACQU (« Un oiseau est entré dans mon appartement et il vole dans tous les sens ; comment le faire sortir ? ») On peut réagir soit en éconduisant l'appelant, soit en prenant le temps de l'écouter et de le conseiller ; c'est cette dernière manière de réagir que j'ai privilégiée.

A côté de ces activités plus ou moins administratives, je me suis parfois occupé de dossiers déterminés liés à notre objet social, et également de l'organisation de débats public avec le (ou la) chargé de mission.

Si je fais le compte du temps consacré à l'ACQU depuis près de 23 ans, j'arrive à une moyenne d'environ 2 heures et demie par jour tous les jours de l'année. Cela semble beaucoup mais je ne l'ai pas trouvé, et de toute façon, je ne le regrette pas, bien au contraire.

Des changements au fil des ans ?

-L'octroi d'un subside a profondément modifié et augmenté notre travail.

D'une part parce qu'il a fallu beaucoup plus d'auparavant impliquer les habitants ; du milieu des années 70 jusqu'en 2006, l'un ou l'autre administrateur examinait hebdomadairement les dossiers mis à l'enquête publique, rédigeait des notes critiques à l'attention du collègue échevinal ; les habitants étaient de temps à autre informés d'un projet urbanistique et leur avis sollicité mais ce n'était pas systématique ; outre ceci, le C.A. veillait à la publication de notre trimestriel avec l'aide d'habitants qui voulaient exprimer leurs

opinions ; ce travail sur le terrain a dû être considérablement revu pour justifier notre subside.

D'autre part parce que la charge administrative – quasi inexistante jusque là – est devenue indispensable. Une association subsidiée signifie que sa comptabilité est annuellement contrôlée, qu'elle doit annuellement remplir un long et fastidieux rapport d'activité ; un travailleur salarié signifie du travail avec un secrétariat social, des assurances, la location d'un local mis à sa disposition, ...

-La *Lettre aux habitants* a été sensiblement modifiée dans sa présentation : au lieu de textes écrits sur 3 colonnes sans illustrations, on est passé à quelque chose de plus attrayant. Plus coûteux aussi !

J'en viens maintenant à la question du rôle de l'ACQU. Définir le rôle que devrait aujourd'hui jouer l'ACQU nécessite de rappeler quel est son but et de voir quels sont les moyens de le remplir. Comme chacun le sait, l'objectif est, en très résumé, d'améliorer notre cadre de vie, d'aménager le territoire d'Uccle dans le respect de l'humain et de la nature, en visant l'intérêt général. Les thèmes les plus fréquents sont l'urbanisme et la mobilité, ce qui touche fatalement aux espaces verts, à la biodiversité, au patrimoine architectural, aux cours d'eau, à la qualité de l'air etc...

Et puisque notre association a le statut d'organisme d'éducation permanente, ses administrateurs et son (ou sa) chargé de mission doivent travailler avec la participation active des habitants. Ce qui signifie qu'il faut les informer, les écouter, le cas échéant susciter des débats, bref les rendre conscients des problèmes pour ensuite les aider à choisir la meilleure solution pour tous, donc sans nymbisme. Tout ceci avec modestie, sans prétendre détenir la vérité. Une participation active suppose évidemment que le C.A. commence par aider à la constitution de comités de quartier pour qu'un maximum du territoire ucclois soit couvert, à relayer leurs problèmes en privilégiant l'aide de proximité, donc en créant du lien, de la fédération.

Si jusqu'ici les administrateurs peuvent globalement souscrire à cette analyse, la mise en œuvre concrète des moyens révèle des approches variées. C'est normal et peut-être même heureux car les administrateurs forment un collège au sein duquel s'expriment des personnalités différentes qui essaient d'atteindre le même but ; mais ces approches différenciées ne facilitent pas la tâche !

Ce qui amène à la question sensible qui est au cœur de notre action : « **L'ACQU représente-t-elle les habitants ?** » ou autrement dit : « **Au nom de qui l'ACQU parle-t-elle ?** »

Comme notre asbl est constituée d'une vingtaine de comités membres, de ses 10 administrateurs et de sa chargée de mission, la question délicate est de déterminer si le C.A., quand il s'exprime (et c'est presque toujours lui qui s'exprime), représente aussi ses comités membres. Idéalement la réponse devrait être affirmative, mais en réalité ce ne l'est pas toujours. Oui si le travail d'approche avec les habitants aboutit à une unanimité ou à tout au moins un consensus, mais dans la pratique, le travail « d'éducation permanente » n'a pas toujours lieu, et même quand il a lieu les Ucclois peuvent avoir des intérêts difficilement conciliables. La place de la voiture en ville en est un bon exemple : difficile de marier l'eau et le feu... ; « oui, les autres doivent diminuer l'usage de leur voiture ! » A la limite, si le C.A. devait en permanence refléter l'opinion de ses membres, il serait élémentaire de leur demander leur avis. On finirait parfois à ne se mettre d'accord que sur le plus petit dénominateur commun, ce qui n'offrirait pas d'intérêt.

Ma conviction profonde est que le C.A. ne doit pas nécessairement refléter l'opinion de ses membres. Tout d'abord, qui sont-ils ? Quelques rares personnes réunies dans une asbl ou dans un groupement informel. Dès lors, si le C.A. prétend parler au nom de ses membres – et c'est vrai également quand un comité membre s'exprime – il parle chaque fois au nom de fort peu d'habitants, même s'il arrive qu'un grand nombre de personnes non consultées soient en définitive d'accord avec le point de vue exprimé. Mais si on prend l'exemple d'un dossier d'intérêt strictement local, qui n'intéresse que les habitants du quartier concerné, un projet urbanistique ou un problème de circulation automobile, on pourrait parfois craindre que l'opinion des riverains reflète leurs préoccupations personnelles et pas principalement l'intérêt général.

Dans une telle hypothèse, je considère que le C.A. doit avoir le courage de s'écarter de l'opinion des riverains, ou s'abstenir de prendre position. Or, il est clair que pour les comités membres, et même pour les habitants en général, notre association, et plus exactement son C.A., est perçue comme leur porte-parole. C'est fatal mais il y a ici un malentendu profond, une ambiguïté. C'est dire à quel point notre

communication est essentielle ; mais comment exprimer qu'une association qui fédère différents comités d'habitants n'épouse pas nécessairement l'opinion de ses membres ?

Un souhait en partant : que l'ACQU maintienne et consolide sa place dans le paysage uccllois. Elle s'est fait connaître du grand public et du monde politique bruxellois au milieu des années 70 en combattant avec succès la construction de la partie sud du Ring, imaginée en plein milieu d'Uccle, pour joindre la sortie de l'autoroute venant de Mons, à Drogenbos, à l'autoroute venant de Namur. L'ACQU s'est ensuite saisie de multiples aspects liés à notre environnement ; pas souvent avec le succès escompté ; quand on veut 100, on doit souvent se contenter de 10 ou de 15. Mais si l'ACQU n'existait pas, ne serait-on pas plus près de 0 ? C'est un travail de Sisyphe, toujours à recommencer, avec enthousiasme !

A cet égard, nous avons toujours veillé à ce que nos rapports avec l'autorité communale soient bons. Depuis 50 ans, ils ont été constamment cordiaux, même s'il y a eu à l'occasion une prise de bec. Si nous ne sommes pas « au service » de la Commune, nous

poursuivons quand même tous un même objectif : l'amélioration de notre cadre de vie, au bénéfice de tous.

Certes, nous ne devons pas nous faire réélire, et nous ne sommes pas non plus dans une coalition politique qui implique des compromis ; nous sommes juridiquement « irresponsables » dans notre travail et nous n'avons à répondre devant personne ; nous tâchons seulement d'attirer l'attention du monde politique sur ce que nous estimons être le bien commun, d'être en quelque sorte un « contre - pouvoir ». Pour se convaincre que c'est faisable, il suffit de lire dans le numéro précédent de notre *Lettre au habitants* l'article qui montre la synergie qui vient de se produire entre la Commune et l'ACQU au sujet d'un meilleur respect des règles urbanistiques.

Et je termine, très honoré de pouvoir signer

Denys Ryelandt
Président d'honneur de l'ACQU



IL ETAIT UNE FOIS LA « COMMUNAUTE D'ENERGIE »

Non, ce n'est pas un conte de fée. Cela avance, lentement mais sûrement.

Déjà en décembre 2014, une trentaine de chercheurs de l'Université Libre de Bruxelles (regroupant les Facultés des Sciences, Solvay et Polytechnique) avaient porté un projet d'études, baptisé « SMART CITY BLOCK », dans notre QUARTIER DURABLE OXY15.

L'objectif était de faciliter la rénovation d'îlots à Bruxelles, et de créer, à terme, des « ECO-QUARTIERS » – dans le respect de paramètres tels que les économies d'énergie, la diminution de la pollution, la mobilité durable, et la convivialité.

C'était déjà vouloir penser une nouvelle manière de dessiner les quartiers urbains... un nouveau mode de vie dans la cité... une expérience pour les générations futures... avec des études sur la cogénération, les panneaux solaires et photovoltaïques, l'isolation des maisons, les voitures électriques partagées, les vélos électriques partagés...

Pendant près de deux ans, les étudiants avaient travaillé en « collaboration » avec les habitants de l'îlot urbain formé par les rues « Château d'Eau, Coq, Moutons et l'avenue Vanderay »

Cette action citoyenne avait permis de définir des normes et des possibilités dans les domaines aussi variés que la réduction des dépenses énergétiques, une nouvelle manière de construire, mais aussi une étude de faisabilité de poses de panneaux solaires sur les toits des maisons de l'îlot (calcul de la pente des toitures, ensoleillement, coût, etc...).

En décembre 2016, les professeurs et étudiants ayant travaillé sur ce projet « Smart City block » durant cinq années, étaient venus présenter leurs résultats aux habitants et proposer des solutions concrètes visant à l'efficacité énergétique et au mieux vivre, et ce, à travers plus de quarante mémoires et thèses de doctorat sur les sujets suivants :

Cogénération et Réseau de chaleur (école et habitations), Panneaux photovoltaïques mis en commun,

Récupération de la chaleur des eaux usées (égouts), Isolation thermique collective des façades, Véhicules électriques partagés, Façades vertes, Potager / ferme urbaine, Financement / primes / analyse financière, Gestion/gouvernance des projets.

Une étude d'importance dont les nombreux résultats avaient été remis aux responsables de la Région de Bruxelles Capitale.

En mai 2023, lors de l'Assemblée Générale de notre quartier OXY 15, ce dossier de « COMMUNAUTE D'ENERGIE » avait refait surface. Les quartiers durables - Saint-Job (avec entre autres, Vincent, Sébastiano, Suzanne) et Oxy 15 (avec David, Pierre, Nicolas) s'étaient mis ensemble pour étudier la faisabilité d'une communauté d'énergie.

Et, en février 2024, ce projet a vu le jour puisqu'il aboutit à la création de l'**asbl SUN-JOB** permettant aux **deux quartiers** (St Job et OXY 15) de vivre une « opération pilote » à Uccle.

Mais qu'est-ce qu'une COMMUNAUTE D'ENERGIE ?

C'est un nouveau concept de regroupement « citoyen » - développé par la Région Bruxelloise. L'enjeu est le partage de l'énergie entre Bruxellois. Ceux qui produisent de l'énergie (via des panneaux solaires) vont pouvoir **revendre la part de production qu'ils ne consomment pas** à d'autres citoyens, leur permettant ainsi d'accéder à de l'électricité verte, sans passer par un fournisseur d'énergie, et à un prix convenu à l'avance entre eux.

Ces communautés d'énergie pourront mettre en place d'autres activités énergétiques telles que le **stockage d'énergie**, la **recharge de véhicules électriques**.

Il y a les vendeurs (propriétaires de panneaux solaires) et les « acheteurs » - (utilisateurs de l'énergie produite par ces panneaux solaires), et cela dans un rayon bien déterminé par des armoires électriques de rues, sous contrôle de la société **SIBELGA**, gestionnaire des réseaux de distribution d'électricité et de gaz naturel pour les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

En bref, on crée une association (la plupart du temps sous forme d'une asbl), avec étude et rédaction des statuts, puis établissement de deux conventions : une convention « vendeur » et une convention « acheteur » (Peuvent être membres effectifs de l'asbl : soit un particulier, ou bien une copropriété ou bien encore, les pouvoirs publics).

Puis il y a lieu de demander à la société **BRUGEL** de contrôler les textes et la méthode en vue d'un agrément comme « **producteur d'énergie** », l'objectif final étant de faire des économies d'énergie et d'en réduire les coûts en faisant bénéficier les membres de la Communauté, d'un tarif « spécial » dit « tarif social ». **BRUGEL est l'autorité bruxelloise de régulation dans les domaines de l'électricité, du gaz et du contrôle du prix de l'eau.**

AGREMENT de l'asbl SUN-JOB :

Dans sa décision du 29 janvier 2024, la **Commission de régulation de l'énergie en Région de Bruxelles-Capitale**, a octroyé à Sun-Job l'autorisation de devenir une Communauté d'énergie locale, (octroi établi sur base de l'article **28sexiesdecies de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale**).

Ainsi, ce fut la première autorisation de l'année 2024 donnée à des habitants uclois de devenir

« **producteurs d'énergie** » et ainsi de permettre le développement d'un projet de **partage d'électricité** produite localement par des installations photovoltaïques des membres producteurs avec les membres consommateurs.

Il s'agit, pour l'instant d'une « **opération pilote** ». Les initiateurs du projet se donnent plusieurs mois pour expérimenter cette structure de « nouveau producteur ».

Des compteurs intelligents devront être placés chez tous les acteurs afin de permettre un calcul précis de la production et de la répartition de cette nouvelle énergie.

Nous ne doutons pas que cette première expérience, dans deux quartiers uclois, sera suivie de nombreuses autres communautés d'énergie à Uccle. Les contraintes environnementales, dues au dérèglement climatique et aux pollutions de toutes sortes, obligent à un changement de comportement et d'actions dans l'intérêt des générations à venir.

*Xavier Retailleau
Quartier durable OXY 15*

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE D'UCCLE

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL COMMUNAL LE 28/9/2023 UN VERRE A MOITIE PLEIN OU A MOITIE VIDE ? NOTRE AVIS A CHARGE ET A DECHARGE

L'ACQU s'est déjà exprimée dans une publication précédente de notre Lettre aux Habitants sur le projet de PCM soumis à enquête publique de fin mai à fin juillet 2023 et avait titré : UNE VISION AMBITIEUSE MAIS UNE OPERATIONALISATION INSUFFISANTE.

Trois séances publiques ont été consacrées au PCM : le 23/5/2023 à la Maison communale, le 30/5/2023 à l'Ecole Notre Dame des Champs (maille Churchill), et le 31/5/2023 à la salle 1180 (maille Uccle Centre), avec contestations par les riverains de certaines mesures volontaristes proposées.

L'ACQU a engagé les comités de quartier ainsi que les habitants, à participer activement à l'enquête publique, et, sur la base de ces réactions, a rédigé un avis circonstancié communiqué aux autorités communales le 28/7/2023.

650 réactions au total, émises par les citoyens, différents comités de quartiers et Conseils consultatifs, ont été enregistrées par le bureau Traject, en charge de l'étude du PCM. Le plan a donc été amendé, adopté par le Collège, et ensuite approuvé par le Conseil communal le 28/9/2023 (version V4 du 19/10/2023 consultable sur le site communal)

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.

Les 2 amendements principaux au PCM ont été introduits suite à la non-acceptation d'une majorité de citoyens lors des 2 séances publiques, des mesures sur les mailles Churchill et Uccle Centre :

- Le sens unique montant, avec contresens bus descendant, dans la rue E Cavell, à hauteur de l'école ND des Champs, n'a pas été retenu car trop pénalisant pour les riverains, avec reports sur les axes parallèles dont Leo Errera, Moscicki, et Floride.
- Les 3 scénarios de piétonisation partielle des abords du Parvis St Pierre, n'ont pas été retenus,

car trop pénalisants pour certains riverains et commerçants : le principe d'une réflexion sur l'amélioration qualitative et sécuritaire du cœur historique communal fait toutefois consensus.

LES AMELIORATIONS APORTEES SUITE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Nous en listons ci-dessous les principales :

RESEAU PIETON

- Ajustements marginaux des 16 projets planifiés et des 11 projets repris au plan triennal, mais cela reste pauvre pour LA PRIORITE annoncée du PCM.
- Focus plus appuyé sur l'accessibilité universelle : la norme PMR devient la règle pour tous.
- Ajouts de passages piétons sécurisés.
- Publication du service vert communal pour encourager les tailles des haies bordant les trottoirs, communiquée aux riverains en défaut.
- Réalisation d'un plan trottoir comme à Schaerbeek, avec cotation rigoureuse des critères de qualité/sécurité, pour objectiver les priorités d'intervention sur les 300 kms de trottoirs uclois (pas de boîte noire). Mais pas de date de réalisation du plan, pas de budget.
- Priorité au désencombrement des trottoirs de leurs mobiliers et poteaux mal positionnés. Objectif : déambuler partout à deux, côte à côte (convivialité et sécurité des ainés/ PMR).
- Eclairage, balisage et déneigements des cheminements piétons, y compris les sentiers.
- Agent communal dédié au contrôle du respect des règles par les gestionnaires de chantiers en voirie, en matière de contournements pour piétons/vélos. Vérification de la qualité des revêtements après réparations.

RESEAU VELO

- L'itinéraire // pour éviter les rails de l'avenue de Wolvendael, via Kamerdelle de l'autre côté du parc, est intéressant, mais il faut le prolonger au-delà du Dieweg sur Folie, Den Doorn et Pêcherie en contresens cyclable, pour rejoindre les abords du pont SNCB sur Carsoel.

- Pour les axes Vélos-Confort, beaucoup de rappels des rafraichissements de marquages vélos faits depuis 2018 (18 réalisations du passé), mais peu de projets pour l'avenir (seulement 10)
- Les axes Vélos-plus sont pour la plupart des Cyclostrades (autoroutes pour vélo) : l'axe venant de Waterloo via la drève de Lorraine et les axes // au chemin de fer (L124 et L26). Rien de concret pour ces axes majeurs : «la commune veillera tout particulièrement à l'aboutissement de projets de cyclostrades».
- Focus sur l'amélioration des sections d'axe vélos-confort en pavés (Chenaie, De Bue, R Jones, Bosveldweg, F Folie, Dolez -partie Verrewinkel-) au moyen de bandes en asphalte ou en pavés sciés (cf travaux en cours drève des Gendarmes).

RESEAU TRANSPORTS PUBLICS

- Etude Beliris qui vient d'être lancée (B.E. Stratec) portant sur le transport public à haute performance vers Uccle, vu que l'extension du Metro Nord-Sud n'est pas imminente.
- Plus de précisions données aux usagers du chemin de fer, sur les destinations couvertes par les gares Stalle, Calevoet, Moensberg sur la L 124, et les gares St Job et Vivier d'Oie sur la L26.
- Suite à l'avis de l'ACQU lors de l'enquête publique, le PCM rappelle la demande historique d'Uccle d'ajouter la gare à hauteur du Lycée Français sur la L 26 : la L 26 doit être perçue comme le métro manquant des ucclois, avec une desserte et des fréquences attractives.
- Monitoring de la performance du T 92 entre St Job et Marlow, régulièrement englué par la congestion automobile. Mais que de prudence de sioux dans l'expression ! : « Le cas échéant, des aménagements de priorisation (du tram) doivent être envisagés en dialogue avec la STIB ».
- Focus donné aux traitements des autres points noirs STIB, tels que les axes Dolez-Ch St Job pour le bus 37 et, l'axe Houzeau- Cavell pour le bus 60. Privilégier les bandes bus + vélo.

RESEAU ROUTIER

- Modification des priorités pour faire passer certaines voiries Confort de 50km/h à 30km/h. En priorité 1 : les axes Wolvendael/Carsoel (bienvenu pour la cohabitation vélos/trams /aiguillages) et Hospices. En priorité 2 : Pr d'Orange. En priorité 3 : Messidor et Van Bever. En priorité 4 : Dolez.
- Recours plus étendu aux chicanes de stationnement / végétalisation, pour faire chuter les vitesses.

- Le revêtement actuel de la drève de Lorraine est trop sensible aux poids lourds, avec report de leur trafic sur la chaussée de Waterloo congestionnée. Renforcement de ce revêtement attendu.

MAILLES APAISEES

- Réécriture du paragraphe sur l'amélioration du cadre de vie, via des mesures soft : requalification, sécurité des modes actifs, multimodalité, résolution des points noirs acoustiques. Mais abandon des plans de circulation pour dissuader le transit : nous y reviendrons plus loin.
- MAILLE CHURCHILL :
 - o Sécurisation traversées piétonnes
 - o Sécurisation abords d'écoles dont abords ND Champs
 - o Aménagement façade à façade rue R Jones (abords institut Montjoie)
 - o Interdiction de tourner à gauche vers R Jones au départ de E Cavell (demi-tour via rond-point)
 - o Aménagement section étroite rue Langeveld
 - o Bandes confort pour les sections en pavés des ICR
 - o Stationnements vélos supplémentaires
 - o E Cavell et Floride en voiries prioritaires (régularité du bus)
 - o Inversion du sens unique Boetendael (contrarier le transit de by-pass vers Héros)
 - o Evaluer la fusion /déplacement de 2 arrêts STIB (Langeveld et Brunard)

MAILLE UCCLE CENTRE

- o Test de mise à sens unique de Sept Bonniers vers chaussée d'Alseberg, pour contrarier les débits de transit sur Vanderkindere. Si reports sur E. Regard et Marechal Joffre, mises en sens unique de remédiation sur ces 2 voiries
- o Etude d'axe sur Vanderkindere en collaboration avec les riverains, commerçants, le GRACQ et Ixelles. Test d'inversion de sens unique locaux. Le passage sur l'étude de la suppression d'un des 2 stationnements latéral a été supprimé et remplacé par un texte plus consensuel, faisant apparaître tous les bénéfices (largeur accrue des trottoirs, verdurisation, zones de livraison mutualisation du stationnement ...) sans reprendre le prix à payer ...
- o Pour le Parvis St Pierre, les objectifs sont pointés : éviter les reports dans Fidèles et Verhulst, maintien de la circulation Est-Ouest via De Bue, maintien du stationnement et de l'accès au parking Doyenné, répondre aux attentes des riverains et commerçants, zones de livraisons et phases test avant décision

- o Requalification du Parvis avant étude plus détaillée : piétonisation pour courtes périodes, trottoirs larges pour chalands et terrasses, stationnement 2 roues et scooters, pavés sciés pour bande vélo, parking Doyenné complété par Fidèles et Brugmann
- o Test de l'inversion du sens unique rue J Bens, ou à défaut inversion du sens de Floréal, pour contrarier le transit Est-Ouest
- o L'étude d'impact détaillée des mesures de requalification du Parvis sera suivie par toutes les parties prenantes et tiendra compte des nouveaux développements (théâtre Le Public, sq des Héros, ...). Processus à lancer au 1er semestre 2024
- o La place Van der Elst requalifiée avec plus d'espaces verts + Monitoring du transit dans le triangle Decroly/ Gatti de Gamond/V. Allard
- o La rue de Stalle est un « corridor de mobilité » à requalifier. Mais la circulation des vélos se fait dans des conditions indignes

MAILLE OBSERVATOIRE

- o Traiter le trafic de transit Nord- Sud (Houzeau, Circulaire) et Est - Ouest (Dieweg, Vert Chasseur)
- o Etude approfondie pour des pistes cyclables marquées av Circulaire + Hamoir + amélioration attendue pour ICR Vert Chasseur
- o Sécurisation des cheminements piétons (largeur, éclairage, bancs) et réduction de la largeur circulée à hauteur de l'Ecole Uccle 1
- o Concertation avec l'école européenne pour les itinéraires des bus scolaires

MAILLE NEERSTALLE

- o Rue du Merlo : piste cyclable marquée sens montant
- o Pont du Merlo : ajout d'une passerelle cyclo-piétonne
- o Rue du Roetaert : chicanes pour calmer les vitesses + plateau avec carrefour Merlo
- o Rue Gatti de Gamont : requalification complète
- o Carrefour Stalle/ Etoile : point noir STIB. PU introduit pour un réaménagement façade à façade avec sens unique de Polders chau de Ruisbroeck + contresens tram
- o Projet à l'étude pour le débouché de la rue de l'Etoile dans la rue de Stalle

MAILLE UCCLE SUD

- o Etude d'axe chaussée de St job avec amélioration confort et sécurité des piétons, des vélos.

Radar fixe pour calmer les vitesses. Zone 30 : mieux marquer le passage piéton vers St Joseph. Interdiction des poids lourds ?

- o Etude d'axe pour requalifier le Dieweg et améliorer la situation des piétons/ cyclistes /+ abords d'écoles. Etude en synergie avec chaussée de St job
- o Dolez – Hospices : aménagement cyclable à améliorer
- o Av. des Tilleuls : stationnement alterné pour calmer les vitesses
- o Axe Calevoet – Bourdon : sécuriser les vitesses et calmer le transit
- o Croisement Bourdon – Alsemberg : sécuriser et améliorer la bande de t.a.g
- o Traitement des débits de fuite Rue des bigarreaux et de la Gazelle

COMMUNICATION, SENSIBILISATION, INTERMODALITE, STATIONNEMENT

- Point d'infos multimodaux ou mobility corners à la Maison communale Stalle et à Héros, accessibles aux PMRs, dans un cadre de qualité et végétalisé, avec présence humaine (réponse à fracture numérique).
- Edition d'un Guide mobilité communal, avec focus sur l'offre de trains suburbain (S) qui est sous-utilisée, les abonnements Brupass / BrupassXL, la récente application STIB multimodale.
- FLOYA (Mobility as a service), des arceaux vélos protégés des intempéries (écoles, lieux sportifs et culturels, commerces, pôles de transport public).
- Développement des stationnements vélos : 2 arceaux vélos pour 20 places voitures, maximum 150 m de trottoir en zone urbaine continue sans arceaux vélos, équipements prioritaires près des carrefours (visibilité, réflexe).
- Croissance de l'autopartage à Uccle (42 emplacements 2022, 15 emplacements à créer au sud de la commune).
- Arrêté du Gouvernement imposant à partir du 1/1/2024 l'obligation pour les cycles partagés de faire usage des drop-zones. En //, Uccle fait respecter l'art 44 du règlement général de police interdisant l'entrave aux entrées des immeubles et la progression des passants.
- Aménagements « à hauteur d'enfants » pour sécuriser les abords d'écoles et de crèches.
- Téléalonnements dynamiques (indication des places libres) pour les parkings publics.
- Bornes pour véhicules électriques (Région + Sibelga). Objectif RBC 2035 : 22 000 points.

Objectif intermédiaire : 1 borne à < 150m de chaque ménage. Facilitateurs régionaux pour conseils et signalement des déficits.

- Monitoring du stationnement les soirs de spectacles à Forest National.
- Instauration de Groupes de travail Mobilité et Stationnement pour se concerter avec les communes riveraines et « certains » représentants de comités de quartiers et commerçants !
- Cadastre des emplacements de stationnement de livraison (existants et potentiels) et développement de la cyclo-logistique.
- Synergie d'occupation des parkings hors voirie au bénéfice des riverains la nuit : exemple Lycée français et supermarchés Carrefour Gatti de Gamond et Marlow.
- Appel à projets « Bruxelles en Vacances » : appropriation estivale partielle de l'espace public.
- Projet Uccle à pied (2022-2023) du Comité Uccle centre avec soutien communal et de l'asbl Tous à pied : cartes et signalétiques des parcours à pied dans le centre historique.

MISE EN ŒUVRE DU PLAN

- Mise en œuvre « dans les prochaines années » par les différents services communaux (Mobilité, Travaux, Voirie, Stationnement) avec les différents Conseils consultatifs et les associations habilitées en matière de mobilité qui « pourront » être consultées => peu de précisions et beaucoup de réserves.
- Tableau de suivi de chacune des actions, avec indicateurs pour piloter les différents enjeux (santé publique, environnement, handicap, âge, sécurité, ...).

LES MANQUEMENTS DÉJÀ DENONCES MAIS NON CORRIGES PROGRAMMATION TEMPORELLE ET BUDGETAIRE DES ACTIONS

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. Trop peu de planification dans le temps, et peu de priorisation.

INTERPELLATION DE LA REGION ET DES COMMUNES LIMITROPHES SUR LES INACTIONS /MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

La mobilité ignore les frontières communales. Beaucoup d'actions utiles pour améliorer la mobilité

uccloise, doivent être portées par les autorités régionales : 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.

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 les débordements du transit sur la rue de Stalle, qui se déversent sur les voiries de quartier au Sud et au Nord ;
- ✓ Concertation avec Drogenbos et Linkebeek pour maîtriser le transit qui affecte la chaussée d'Alsemberg et pénalise la vitesse commerciale du tram 18 ;
- c. Concertation avec Rhode pour maîtriser le transit sur la chaussée de Waterloo : bande bus à la Petite Espinette et en amont, pour reporter le transit sur la drève de Lorraine ;
- ✓ Concertation avec Linkebeek pour maîtriser le trafic Hospices/ Dolez, à hauteur de ce que l'axe en aval est capable de supporter (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.

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.

MAILLES APAISEES – CAPACITE CONTRAIEEE SUR LES 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 : il faut donc garder des réserves de capacité sur ces axes de ceinture. 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 diminuant les capacités sur les axes de ceinture des mailles :

- ✓ 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 ;

- ✓ Amputation d'une bande sur certaines sections de l'avenue Louise / Demot : même conclusions, alors que les latérales de l'avenue Louise sont disponibles pour les 2roues ;
 - ✓ Diminution de l'attractivité de la drève de Lorraine qui vient buter sur le Bois de la Cambre partiellement fermé, ce qui reporte évidemment du trafic supplémentaire sur la chaussée de Waterloo, déjà saturée
- Ces mesures régionales contrarient les efforts d'Uccle pour implémenter ses mailles apaisées (Churchill notamment) : le PCM passe sous silence les difficultés induites par ces contradictions.

2.4 DEUX MAILLES SEULEMENT MISES SUR LE METIER

- ✓ 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. Maitriser 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.

2.5 POOR LITTLE CHAUSSEE DE WATERLOO!

A part l'énoncé des problèmes et des objectifs pour la chaussée de Waterloo, 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.

2.6 DEUX MAILLES TRAITEES : CHURCHILL ET UCCLE CENTRE

Nous ne rejetons pas, a priori, 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. 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.

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.

2.7 RENVOI A DES ETUDES ULTERIEURES

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 (trop souvent) 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) : définition des priorités d'interventions ;
- ✓ Piétonnisation des abords du Parvis St Pierre et 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.

1.8 PLAN PIETON

- ✓ La chaussée de La Hulpe, principale liaison entre Uccle et W-B n'est pas traitée. Il faut 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, 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 demandons que tous les passages piétons soient éclairés la nuit, de préférence au moyen d'éclairages personnalisés en intensité ;
- ✓ Un plan trottoir sera lancé : nous demandons un comité d'accompagnement incluant des représentants des comités de quartier ;
- ✓ Priorité au traitement de plusieurs trottoirs très étroits : 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

1.9 PLAN VELO

La carte des initiatives vélos s'appuie sur 3 axes majeurs (Vélo Plus), dont deux sont dans les limbes (pas de budget, pas de calendrier) :

- ✓ 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 ... ;
- ✓ 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.

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 ; Priorité à sécuriser et à améliorer la signalisation de l'ICR partant de Calevoet et passant par Coq / Château d'Eau / Fauvette / Rue Rouge / centre d'Uccle ;
- ✓ 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. Compétition vélos-bus-voitures pour se répartir l'espace dispo-

nible : organiser / sécuriser les remontées de file au franchissement du carrefour De Fré ;

- ✓ L'axe Dolez-Hospices est classé vélo Confort, et fait 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 ;
- ✓ Le plan renvoie au développement de l'offre en stationnement vélo sécurisée, mais il n'y a pas de plan indiquant les points prioritaires à équiper.

1.10 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 ucloise, 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 ucloises fréquentées par les habitants de la périphérie pour les inviter au report modal ;
- ✓ La chaussée de Waterloo est un axe TP Plus avec améliorations nécessaires. 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, ...).

1.11 LES PLANS DE DEPLACEMENT D'ENTREPRISE (PDE) COMME LEVIER D'ACTION

Le PCM d'Uccle évoque le PDE de l'administration communale à Stalle et mentionne l'accent qui sera mis sur les PDS (plan de déplacement scolaire). Mais 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'entreprise, 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. 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 t.à. g. de / vers ce parking sur la chaussée de La Hulpe saturée.

1.12 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 renvoyée vers la drève de Lorraine, se poursuivant par l'avenue de Groenendaël en lisière Ouest du Bois jusqu'à l'avenue Louise. Cette proposition raisonnable ne pénalise pas les activités de délasserment plutôt centrées sur les pourtours de l'étang et les voiries Est du Bois (Sapinière et Flore). Le PCM effleure le sujet sans prendre position. 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).

1.13 AGIR SUR L'URBANISME POUR FAVORISER LA MOBILITE 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.

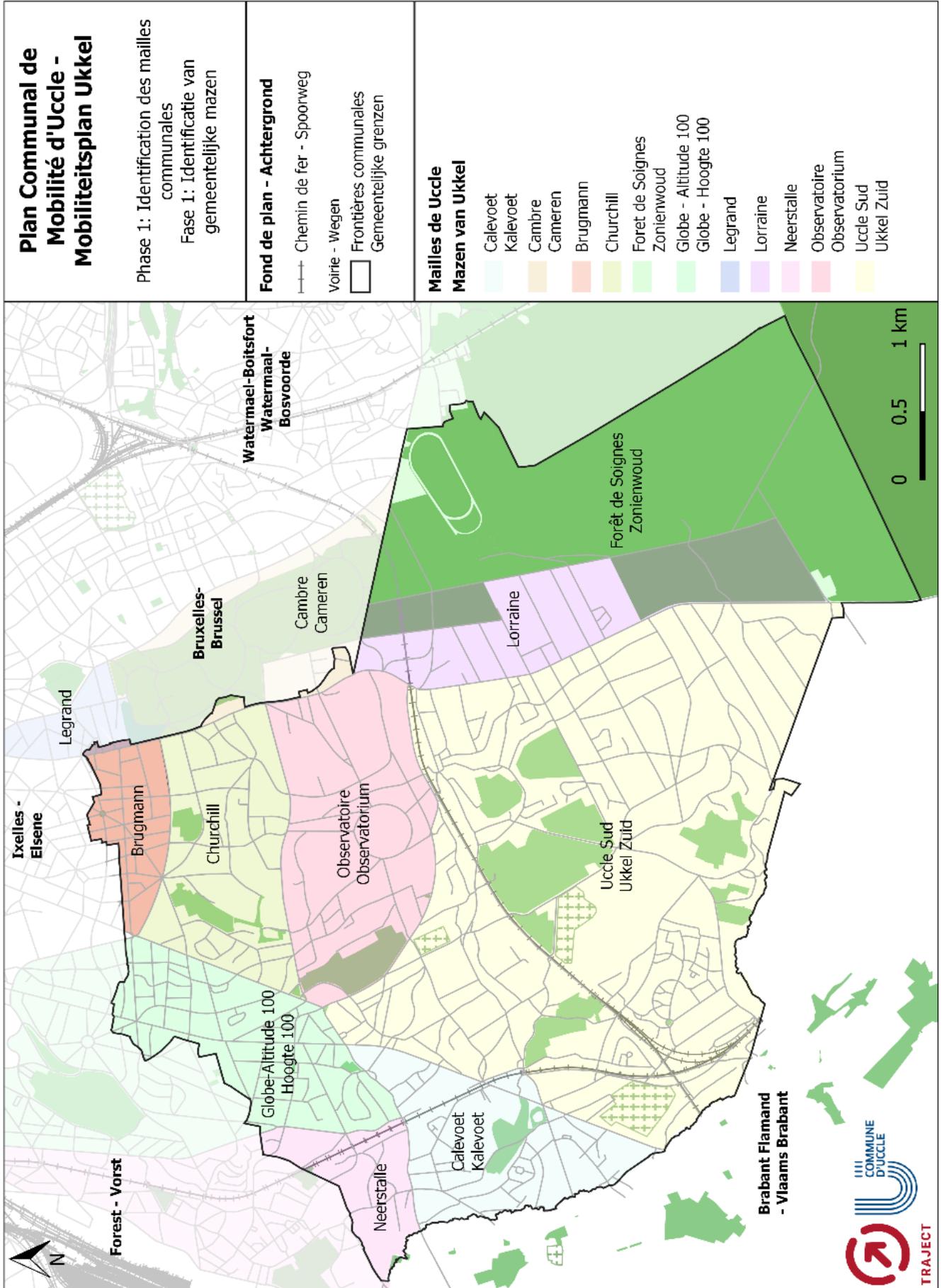
- ✓ Il s'agit d'une part de maîtriser les densités construites des nouvelles zones reconverties (Illochroma, Van Ophem, ...), ainsi que des opérations de promotion immobilière plus diffuses sur le territoire, lorsque ces projets se situent loin des pôles de transport publics. La limitation des emprises construites 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 ;
- ✓ Il faut aussi 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.

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. Uccle n'est pas une île et il faut faire remonter à qui de droit les actions nécessaires qui ne dépendent pas strictement du niveau communal.

*t.a.g.= tourne à gauche

*Jean Paul Wouters
Administrateur de l'ACQU et du
Comité de quartier Fond'Roy*

CARTE DES MAILLES UCcloISES



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@diplobel.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
Montagne de St Job, 139 - Tél. : 02.374 02 60
kther@belgacom.net - www.avijl.org

Quartier St-Job

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

Quartier Lorraine

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

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

Présidents d'honneur :

BERNARD JOURET
DENYS RYELANDT

Présidente :

Martine De BECKER - Rue des Bigarreux 34
02.375 78 88 et 0479.95 17 28
martine.de-becker@outlook.com

Vice Président :

Dominique VAES - av. Lancaster 70
GSM 0475.51 34 10 – dvaes@observatoireuccle.be

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

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 – jpwouter@gmail.com

Karin STEVENS - 130 ch.de Boitsfort, 1170 Bruxelles

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

Chargée de mission :

Barbara DECUPERE
barbara@acqu.be
0497.48.02.62

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable : Martine De BECKER

Coordination : Martine De BECKER

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
av. De Fré, 29
Tél. : 02.374 85 80
michel.devriese@skynet.be

Gare d'Uccle-Stalle

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