

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° 77  
septembre 2013**

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

**Dossier anniversaire**

## La genèse et l'avenir des espaces verts ucclois

Un paradoxe consécutif aux  
projets d'autoroutes urbaines



1973 - 2013

# 40 ans d'investissement citoyen !

*Les espaces verts à Uccle : les habitants de la Commune sont habitués à les voir. Mais combien se posent la question de savoir pourquoi ils existent, et comment il se fait qu'il y en a tant ? Certains savent que cela a à voir avec le projet avorté de Ring Sud, mais encore ? C'est cette histoire que nous vous proposons de (re)découvrir.*

*En réalité, l'histoire du Ring et celle de l'ACQU sont intimement liées. C'est à cause des projets de construction du Ring ainsi que d'une autoroute reliant Uccle à Waterloo, qui allaient déchirer le sud de Bruxelles, sans réellement résoudre les problèmes liés à la mobilité, que des comités d'habitants se sont constitués, de manière informelle fin 1973 et en asbl en 1977. L'ACQU souffle donc ses 40 bougies!*

*Un autre anniversaire est celui des 35 ans de son Livre Blanc « Le Périphérique Sud ». C'est effectivement en 1978 qu'est tiré ce manifeste en vue d'alerter l'opinion publique sur les conséquences socio-écologiques désastreuses inhérentes aux projets d'autoroutes urbaines. (Quelques exemplaires de cette publication sont toujours disponibles au siège social.)*

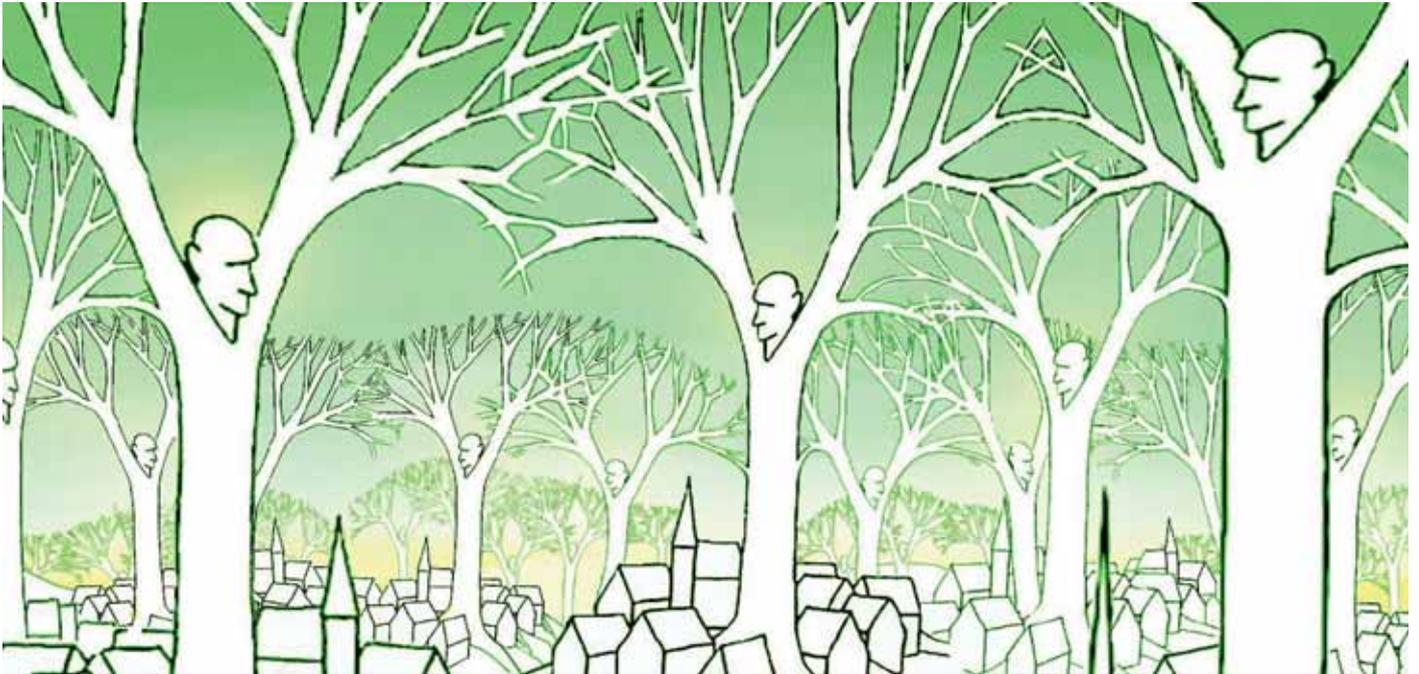
*Le texte qui suit retrace les grandes étapes du passé – et on verra qu'il faut remonter au début du XXème siècle ! – mais il tente aussi d'apporter un regard sur l'avenir qui pourrait être réservé à ces espaces verts.*

## DU BOULEVARD A L'AUTOROUTE

INTRODUCTION HISTORIQUE : Route ou chemin de fer ? .....	6
1. Le 19 <sup>e</sup> siècle : l'avènement du chemin de fer.....	6
2. Le 20 <sup>e</sup> siècle : L'automobile et la primauté du déplacement individuel.....	7
LES CEINTURES DE BRUXELLES.....	8
1. Les grands boulevards urbains.....	8
2. Quand modernité rime avec autoroutier.....	12
3. Uccle .....	14

## CONTESTATION ET MOBILISATION CITOYENNES.

PREMIER COMBAT : NON AUX PROJETS AUTOROUTIERS ! .....	18
1. Contexte général.....	18
2. Les projets ucclois : définition d'un trajet alternatif et abandon.....	20



DEUXIEME COMBAT : LA PROTECTION DES ZONES VERTES .....	22
1. L'enjeu des plans réglementaires.....	22
2. Le combat continue.....	22
3. Conclusion .....	28

## SUR LES TRACES DES TERRAINS DEVOLUS AUX PROJETS DE GRANDE VOIRIE

De Forest à Stalle - Keyenbempt - plaine du Bourdon - Kinsendael - Kriekenput - plateau Engeland Le Kauwberg - parc Fond'Roy - bois de Verrewinkel - ch. de St.-Job - av. Prince de Ligne .....	30
--	----

## LES ENJEUX ACTUELS

Engeland : le mauvais exemple!.....	34
Avijl : l'option du compromis?.....	34
Pasteur et Les Pâturins : le grand risque .....	36
Quelques réflexions en guise de conclusion .....	38

## PRÉAMBULE

Certains habitants d'Uccle ont pu être étonnés de voir sortir des immeubles de terre à la plaine du Bourdon, là où ils avaient coutume de voir un espace vert et un cirque. Rappelons-leur toutefois, que ce vaste terrain triangulaire n'a pas toujours été une plaine vide de toutes constructions. Jusqu'à la fin des années '60, on y recensait un moulin, une brasserie, plusieurs maisons et des commerces.

Si ce hameau dynamique fut en grande partie rasé en 1969 - 1970, c'est parce qu'il eût la malchance de se trouver sur le tracé prévu pour l'aménagement du *Périphérique Sud*, un morceau du *Ring* destiné à relier Forest à Boitsfort.

Ce projet de grande voirie, dont l'initiative remonte au tout début du 20<sup>e</sup> siècle, ne fut abandonné que vers la fin des années '70. Il constitue donc un volet historique essentiel pour l'histoire de la commune d'Uccle. Plus de septante années de tergiversations urbanistiques liées à un projet d'une telle ampleur a inévitablement marqué la morphologie du territoire. Avec notamment pour résultat extraordinaire que l'assiette du projet autoroutier, longtemps resté soustraite à toute forme d'aménagement urbanistique, est à l'origine du maintien de nombreux espaces verts.

L'épopée du Ring Sud ravira certainement les amateurs d'histoire. Elle interrogera également ceux que le devenir de notre Commune préoccupe. L'actuelle situation, héritée du « non-ring », suscite en effet aujourd'hui encore beaucoup de questions : vu les caractéristiques particulières d'Uccle, est-il raisonnable de vouloir poursuivre l'urbanisation de zones vertes miraculeusement préservées, même si celles-ci demeurent légalement constructibles ? Si oui, à quelles conditions ? Les nuisances collatérales à charge de la collectivité ne s'avéreront-elles pas disproportionnées face au seul profit escompté par quelques opérateurs privés ? Que penser de l'argument d'une nécessaire densification urbaine ? La saturation du réseau routier ucclais n'impose-t-elle pas une certaine réserve en matière de densification ? Et que penser de l'imperméabilisation croissante d'un territoire marqué pourtant par la présence de trois vallées assez encaissées ?



la chaussée d'Alseberg à la hauteur du Bourdon  
avant 1970 et en 2009 ;  
la plaine du Bourdon en construction en 2012



# DU BOULEVARD À L'AUTOROUTE

## Chapitre 1

*Extrait du « Plan d'aménagement du quartier compris entre la chaussée d'Alseberg, le Zandbeek, limitant les territoires d'Uccle et de Drogenbosch, la rue de Stalle et le chemin de fer Bruxelles-Charleroi » dressé en 1934 et approuvé définitivement par le Conseil Communal du 10 octobre 1948. La portion uccloise du « Boulevard de Plus Grande Ceinture » constitue la colonne vertébrale de ce vaste programme de restructuration qui ne verra toutefois que très partiellement le jour. Seules les rues Molensteen, Steenvelt, du Melkriek et François Vervloet ainsi que l'avenue de Beersel seront établies. Le reste du programme sera interrompu vu la décision dans les années '60 de réserver l'assiette prévue initialement pour l'établissement du Boulevard à l'avantage du Ring envisagé. Cette langue de terrain, étendue entre le Bourdon et la rue de Stalle et soustraite à tout projet de construction pendant une cinquantaine d'année, deviendra, suite à l'abandon définitif du projet de Ring Sud, l'espace vert du Keyenbempt. (Archives du Service Voirie de la commune d'Uccle)*

# INTRODUCTION HISTORIQUE: ROUTE OU CHEMIN DE FER?

## 1. LE 19<sup>E</sup> SIÈCLE: L'AVÈNEMENT DU CHEMIN DE FER

Suite à l'éclatement physique et social de ses villes, la Belgique industrielle va rapidement être obligée de restructurer son territoire et de le doter d'un vaste réseau de communications. Telle la chaussée d'Alsemberg (1726), la plupart de nos grandes chaussées « inter-villes » sont créées dès le 18<sup>e</sup> siècle en vue notamment de soutenir l'industrie et l'économie du pays. Cependant, le transport routier de moyenne et longue distance ne présentait qu'un usage limité, puisque le seul moyen de traction restait l'animal. Le transport fluvial, quant à lui, approchait la saturation dans les grands bassins industriels du pays. C'est pourquoi l'Etat belge, au moins jusqu'à la première guerre mondiale, privilégiera le rail en se lançant dans un véritable quadrillage du pays par les chemins de fer nationaux et vicinaux.

*l'Etat belge privilégiera le rail en se lançant dans un véritable quadrillage du pays par les chemins de fer nationaux et vicinaux*

A l'intérieur des villes la situation est différente. La densité de l'habitat et des activités ainsi que leur expansion incitent les municipalités à y étendre et densifier le réseau viaire à destination tant du charroi ferré (tramways) que routier<sup>1</sup>. Une série de lois votées au cours du 19<sup>e</sup> siècle assurera à l'administration les moyens juridiques nécessaires pour y parvenir<sup>2</sup>. L'Etat allait emboîter le pas aux communes, notamment par la réalisation de boulevards urbains de grande communication selon des plans généraux de développement. Le cas du développement de Bruxelles, sous l'impulsion du roi Léopold II, est symptomatique.



*La ligne de la Petite Espinette, qui empruntait la chaussée de Waterloo, fut la première ligne vicinale à être électrifiée en 1894. Elle fut prolongée peu après vers Rhode-St-Genèse et Waterloo. Le tronçon Vivier d'Oie-Place St-Job date, lui, de 1927. Après la Seconde-Guerre-Mondiale, ces tramways furent remplacés progressivement par des autobus. (Histoire d'Uccle, une commune au fil du temps, publication du Cercle d'histoire, d'archéologie et de folklore d'Uccle et environs, 1994, p. 117)*

## 2. LE 20<sup>E</sup> SIÈCLE: LA PRIMAUTÉ DU DÉPLACEMENT INDIVIDUEL

La démocratisation de l'automobile allait définitivement consacrer le modèle sociétal amorcé par le 19<sup>e</sup> siècle industriel, centré autour de *l'individu-consommateur*.

La balance pencha donc à nouveau à l'avantage de la route (déplacement individuel) et à la défaveur du chemin de fer (transport collectif). Au final, le trans-

port collectif s'adapta lui-même à la route puisque dès 1925 de nombreuses lignes de tramways vicinaux seront démontées et remplacées par des services d'autobus. La Belgique possédait le réseau de chemins de fer le plus dense d'Europe ; elle allait maintenant s'offrir, en quelques années seulement, le réseau routier le plus dense du monde.



### Notes:

1. Jusqu'à l'aube de la Première Guerre Mondiale le transport routier paraît à ce point sans avenir comparé au chemin de fer que même en ville l'avantage est généralement donné à ce dernier. Ainsi n'hésite-t-on pas dans certains cas à rétrécir l'espace carrossable des rues ou à accorder l'entièreté de la largeur au chemin de fer vicinal. Cette situation allait radicalement se renverser après la guerre. T. DEMEY, *Bruxelles, Chronique d'une capitale en chantier. Tome 2. De l'Expo '58 au siège de la C.E.E.*, Bruxelles, 1992, p.10.

2. Ainsi la loi communale de 1836, autorisant les communes à établir des plans d'alignement, disposition complétée en 1844 par la possibilité d'élaborer des plans généraux pour la construction des voiries, sans oublier les lois permettant l'expropriation par zones au nom de l'utilité publique (1835, 1858, 1867 et 1879): toutes ces prescriptions auront un impact colossal sur le développement des villes. *Urbanisme en Belgique* dans *Dictionnaire de l'architecture en Belgique* sous la direction d'Anne Van Loo, Bruxelles, 2003, pp.398 et 399.

# LES CEINTURES DE BRUXELLES

## 1. LES GRANDS BOULEVARDS URBAINS

### 1<sup>È</sup> CEINTURE

Le premier boulevard périphérique de Bruxelles fut aménagé dans les années 1850 à l'emplacement des anciennes fortifications de la ville (d'où le nom de boulevard<sup>3</sup>). Ce premier « ring » est plus connu sous la dénomination de « Petite Ceinture ».

### 2<sup>È</sup> CEINTURE

Le deuxième boulevard périphérique, connu sous le nom de "Grande Ceinture" fut développé, notamment sous l'impulsion de Léopold II, à partir des années 1860. La mise en œuvre de cette vaste deuxième rocade se révélera compliquée et sera inégalement poursuivie selon le bon vouloir des communes censées être traversées. Dans un premier temps (1870-1914), seule la moitié nord-est du projet verra le jour, correspondant à la traversée des communes de Laeken, Schaerbeek, Etterbeek et Ixelles<sup>4</sup>. A l'approche d'Uccle, le boulevard est renvoyé vers Forest (avec une rupture au niveau du Bois de la Cambre) via les avenues Longchamp (rebaptisée Winston Churchill après la guerre) et Albert, voiries créées toutes les deux à l'initiative du banquier Georges Brugmann.

### 3<sup>È</sup> CEINTURE

Alors que la portion ouest demeure toujours dans les cartons, un projet de troisième ceinture (baptisé Boulevard de Plus Grande Ceinture) est déjà envisagé dès les années 1900 à l'initiative notamment de la commune d'Auderghem<sup>5</sup>.

Le projet consiste dans un premier temps à relier la toute récente avenue de Tervueren à l'hippodrome de Boitsfort. Très rapidement il est prévu de prolonger le projet jusqu'au parc de Koekelberg sous la forme d'une vaste rocade de 30 m de large contournant la capitale par le sud-ouest<sup>6</sup>. Seule la traversée des communes d'Auderghem, de Boitsfort, d'Uccle, de Forest et d'Anderlecht constitue véritablement un nouveau projet de voirie. A partir de Molenbeek le



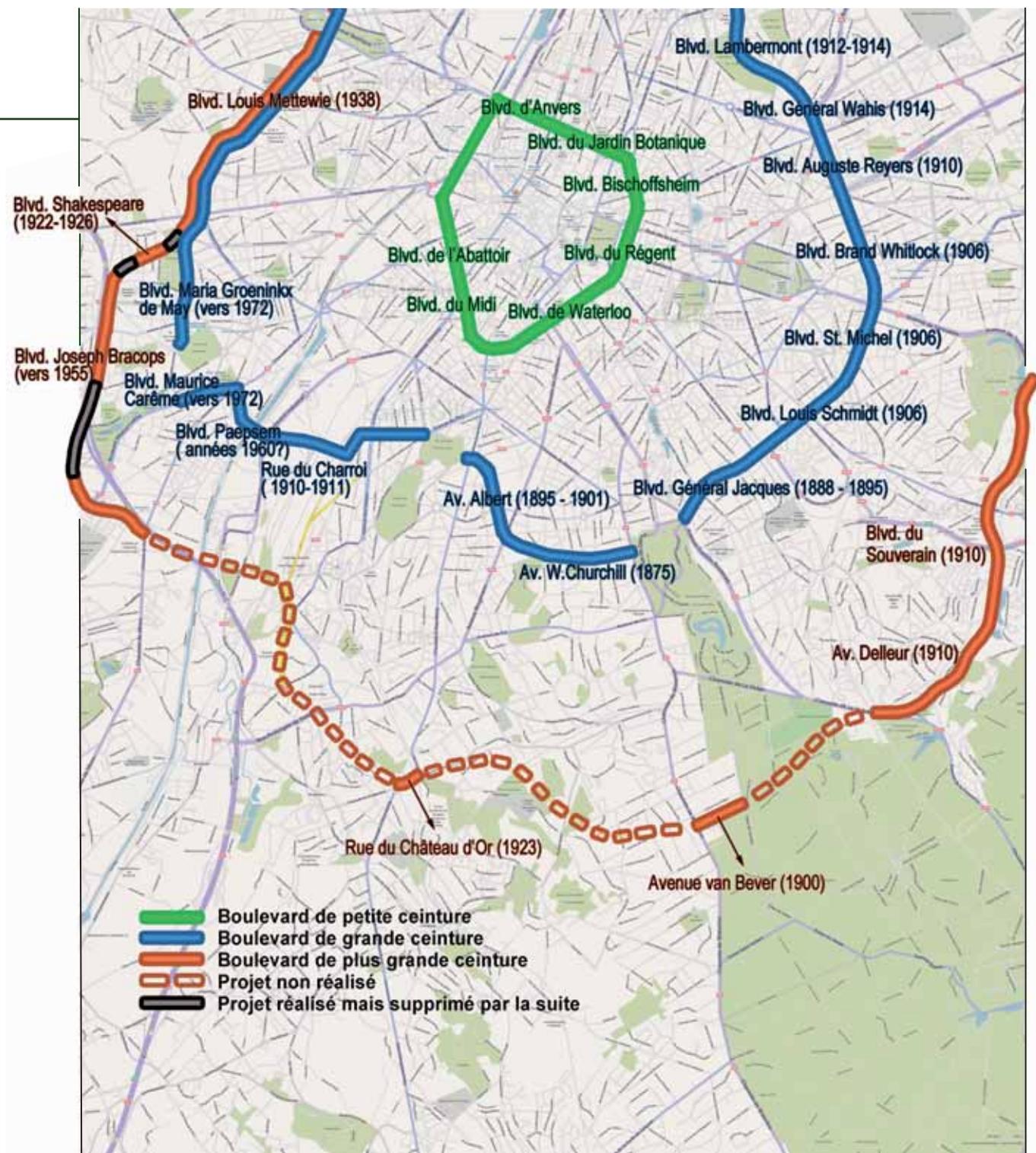
*« Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise » dressé par Victor Besme, Inspecteur Voyer des faubourgs de Bruxelles, en 1866.*

*C'est à Victor Besme que revenait la tâche de déterminer le tracé de la Grande Ceinture autour de Bruxelles. Ce plan dévoile un projet très régulier mais encore très théorique. Si le programme sera grosso modo respecté, son implantation sur le terrain se verra néanmoins fortement adaptée.*

projet se greffe sur le tracé nord - mais non encore réalisé – de la seconde couronne (Boulevard de Grande Ceinture). Le décalage de cette troisième ceinture partielle, vers le sud-ouest, s'explique par le simple fait que la banlieue de Bruxelles était en train de s'étendre plus fortement dans cette direction dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

Tout comme le projet de seconde ceinture, la troisième rocade peinera à voir le jour:

Le tronçon traversant Auderghem et Boitsfort, est le premier à aboutir (vers 1910)<sup>7</sup>. En attendant la percée du tracé à travers le territoire d'Uccle et des communes suivantes, le boulevard sera raccordé à



La carte ci-dessus schématise les trois ceintures de boulevard projetées autour de Bruxelles avant la guerre de 1914. Les dates indiquent les années de mise en circulation des différents tronçons. Les tracés des boulevards de Grande et de Plus Grande Ceinture (en bleu et en orange) tels que représentés sur la carte ne correspondent pas toujours à la version initiale des projets mais aux tracés tels qu'adoptés parfois après de nombreuses modifications. Les projets, relativement abstraits et très réguliers au départ, ont en effet inévitablement dû se conformer aux desideratas de nombreux intervenants (communes, propriétaires fonciers, etc.). Ceci explique également la raison pour laquelle les différentes portions ont été inégalement réalisées dans le temps. La part du Boulevard de plus Grande Ceinture, censée traverser Uccle (mais jamais réalisée) a ainsi fait l'objet de plusieurs tracés au cours du temps. Celui représenté sur la carte est le seul dont nous avons pu retrouver le projet dans son entièreté. Vu le cadre limité de nos recherches nous n'avons pas pu en découvrir la date exacte. La partie supérieure de la carte n'est pas reproduite.

## LES CEINTURES DE BRUXELLES

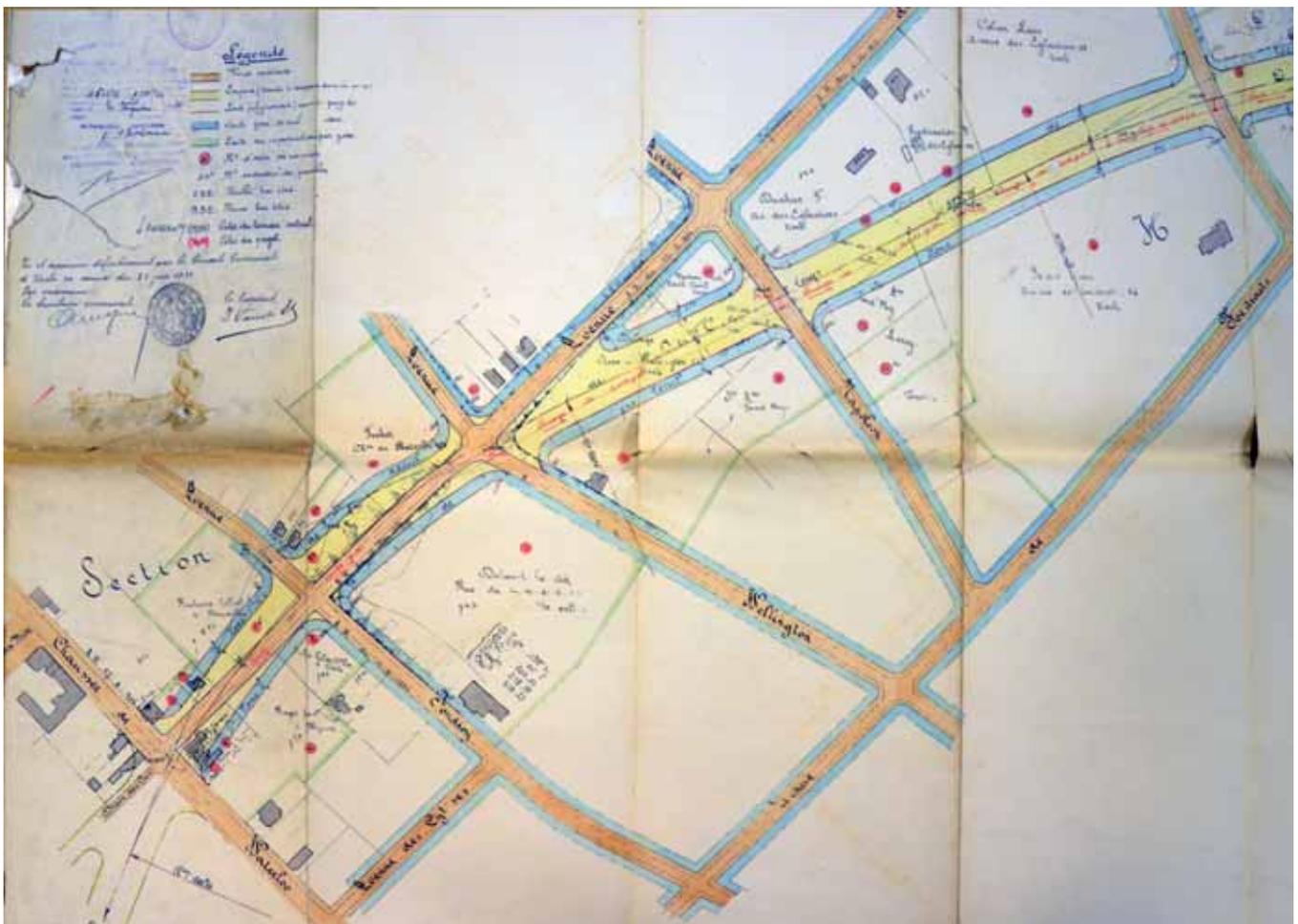
l'avenue Louise via la création en 1910 de l'avenue des Nations (rebaptisée Franklin Roosevelt après la guerre) et de l'avenue Emile De Mot (créées toutes les deux dans le cadre de l'exposition universelle de 1910 qui eut lieu au Solbosch).

En 1938 est ouverte la partie nord-ouest du boulevard (boulevard de Mettwie) traversant la commune de Molenbeek-St-Jean et reliant le parc de Koekelberg à la chaussée de Ninove.

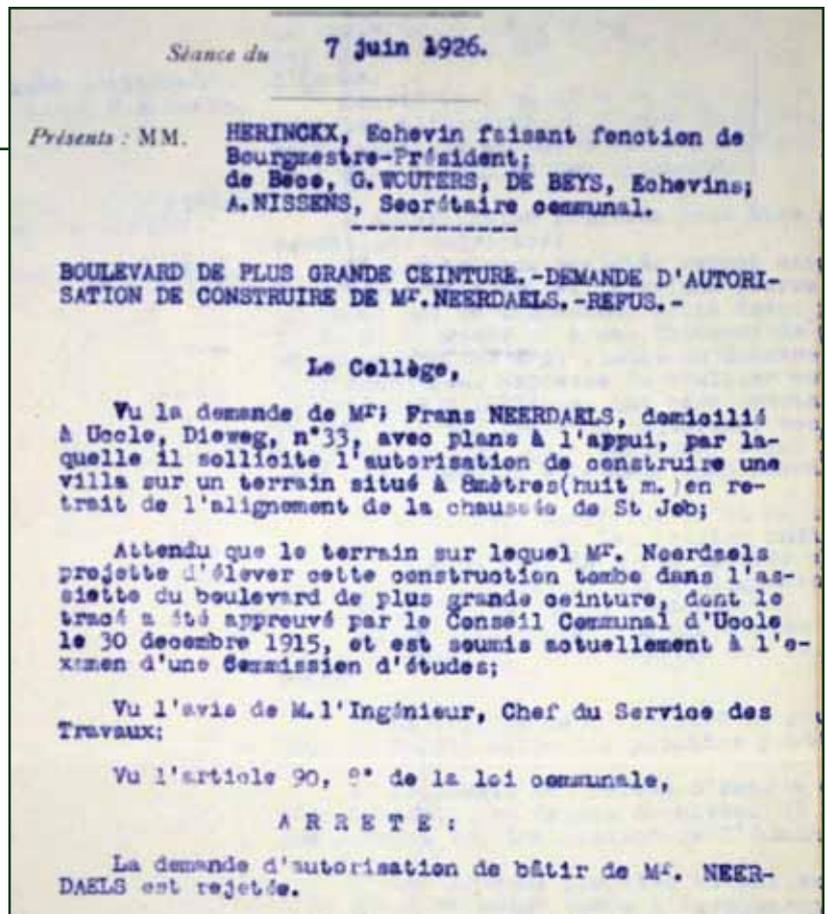
C'est vers 1956 seulement qu'est aménagée la portion anderlechtoise du boulevard (boulevard Joseph Bracops), dans la prolongation du boulevard de Mettwie<sup>8</sup>. Au contraire du boulevard de Mettwie, dont la mise en œuvre s'était conformée au programme classique du boulevard "léopoldien" (terre-plein central, quadruple allée d'arbres, etc.), l'aménagement du boulevard Bracops ne se fera que très sommairement. Considéré comme temporaire, il est

prévu qu'il soit remplacé très rapidement par une portion du Grand Ring autoroutier dont le principe était alors déjà acquis.

*Extrait d'un plan de 1932 révélant le tracé du Boulevard de Plus Grande Ceinture tel qu'approuvé par le Conseil communal du 30 décembre 1915. Un premier projet, très similaire, avait déjà été approuvé en juillet 1913 en même temps qu'avait été prise la décision d'exproprier pour cause d'utilité publique les terrains nécessaires à l'exécution du Boulevard. Cette décision fit rapidement l'objet de réclamations ce qui explique la nouvelle version adoptée en 1915. Le projet de 1915 prévoit l'embranchement du futur boulevard sur la drève des Chalets. Il sera remplacé en 1934 par une version privilégiant une connexion à l'avenue Van Bever. Ya-t-il une relation entre l'étonnante largeur que possède l'avenue van Bever et le projet de boulevard?*



*A partir de 1913 et ce pour plus de 65 ans, une grande part du territoire uclois sera grevée d'une hypothèque de non-construction. Le mécontentement et la mobilisation d'une multitude de propriétaires est notamment à l'origine des nombreuses modifications de tracé que connaîtra tant le projet de Boulevard que plus tard celui de Ring Sud. (Extrait du Registre aux délibérations du Collège Echevinal d'Uccle, séance du 7 juin 1926 rejetant une demande de construction ch. de St.-Job. (AGR, Archives du province de Brabant, fonds "voirie, service R12".)*



#### Notes:

3. Le mot boulevard dans son sens premier militaire désigne, dans la fortification d'une ville, un ouvrage de protection avancé construit en madriers et en terre. Avec la transformation de la fortification, le mot va désigner un ouvrage, souvent maçonné, ajouté en avant d'une fortification plus ancienne et destiné à porter de l'artillerie. Un boulevard a le même rôle qu'un « bastion » ou un « rempart ». Le mot est composé de deux radicaux : *bole* qui signifie poutre, grosse pièce en bois, et *voerk* qui veut dire ouvrage. Source : Article *Boulevard* de Wikipédia en français (<http://fr.wikipedia.org/wiki/Boulevard>).
4. Dans ce sens l'intervention du roi Léopold II fut déterminante. Il était impératif à ses yeux que soit réalisée la portion du boulevard permettant le mouvement des troupes entre le domaine royal de Laeken et les nouvelles casernes établies à Etterbeek.
5. *Le Boulevard du Souverain* dans L. RANIERI, *Léopold II Urbaniste*, Bruxelles, 1973, p103.
6. La projection d'une voirie à établir entre l'avenue de Tervueren et l'hippodrome de Boitsfort est imaginée dès 1890 à l'initiative de la commune d'Auderghem. Nos recherches ne nous ont par contre pas permis de déterminer la date précise de l'idée d'une rocade à tracer entre l'hippodrome de Boitsfort et le parc de Koekelberg. Les quelques documents que nous avons consultés permettent toutefois de penser que ce projet remonte aux alentours de 1900.
7. Si la création des boulevards de seconde ceinture est bien documentée et a fait l'objet de nombreuses publications, le projet de 3ème couronne est nettement moins connu (à l'exception notoire du tronçon implanté sur le territoire des communes d'Auderghem et de Boitsfort). C'est probablement le projet de Boulevard du Souverain (initiative originale de la commune d'Auderghem - qui pour l'occasion sollicita l'aide de l'Etat) qui inspira la Province de Brabant à projeter la réalisation d'une 3<sup>ème</sup> boucle à travers les communes d'Uccle, Forest et Anderlecht. Les quelques documents que nous avons pu consulter aux Archives du Royaume, à la commune d'Uccle ou au Cercle d'Histoire et d'Archéologie d'Anderlecht ne nous ont toutefois pas permis d'élucider l'origine réelle du projet (ni sa date d'ailleurs). Le sujet mériterait réellement de faire l'objet d'un travail de recherche plus approfondi.
8. La construction de ce tronçon avait pour objectif le délestage de l'important trafic que présageait l'exposition universelle de 1958. Son ouverture permettait en effet de rejoindre le plateau du Heysel à partir de la chaussée de Mons (trafic en provenance du Hainaut et de la France) tout en évitant le centre d'Anderlecht.

### 2. QUAND MODERNITÉ RIME AVEC AUTOROUTIER

En Belgique l'adoption du système autoroutier est envisagée dès l'entre-deux-guerres<sup>9</sup>. Pour diverses raisons, ce n'est toutefois que dans les années cinquante, dans la foulée du contexte bouillonnant de l'exposition universelle de 1958, que seront réellement lancés les travaux du programme autoroutier belge.

Bruxelles, en tant que centre nerveux du pays et plaque tournante européenne<sup>10</sup>, devait devenir le noyau d'un vaste réseau autoroutier modelé sur la base d'un double système de déplacements : radial (autoroutes reliant Bruxelles aux villes et pays voisins) et périmétrique (3 à 4 rocade encerclant successivement la ville).

#### RÉSEAU PÉRIMÉTRIQUE

Pour mener à bien le projet périmétrique, il est prévu d'« autoroutiser » les boulevards urbains créés précédemment ainsi que d'encercler l'ensemble de la région bruxelloise d'un ultime vaste périphérique traité également en autoroute. Les voiries sont numérotées en fonction: Ring 20 (la Petite Ceinture), ring 21 (seconde ceinture), Ring 22 (Boulevards de la Woluwe, du Souverain etc.) et enfin Ring 0.

*L'avenue Brugmann en 1965.  
Photo: Archives du service de l'Urbanisme, Uccle.*

*L'autoroute A5 telle que projetée dans les années '60 était censée rejoindre le centre ville en se greffant aux avenues de Wolvendael et Brugmann et ainsi créer un axe de pénétration depuis le sud. En marge de ce projet fou, l'avenue Brugmann accueillait déjà un trafic important et sans cesse grandissant. Comme le montre la photo, les arbres plantés en alignement au 19e siècle ont été supprimés en vue d'élargir l'espace carrossable. Vu ce contexte pro-voiture, on comprendra qu'il aura fallu bien du courage politique au ministre Jean-Louis Thys pour imposer sur l'axe Stalle-Brugmann un « site propre » pour le tram dans les années '90. Les lignes 7 et 4 qui y circulent aujourd'hui sont parmi les plus performantes et les plus fréquentées de la STIB. Tout le monde se félicite donc de cet aménagement sans quoi le tram y serait englué dans la circulation automobile à l'instar de la ligne parcourant la chaussée d'Alsemberg.*

Ce principe théorique de rings successifs n'aboutira toutefois jamais complètement<sup>11</sup> : la partie autoroutière du Petit Ring ne démarre qu'à la porte d'Anderlecht et se prolonge via le boulevard Léopold II vers Koekelberg ; le Ring 21 n'est formé que de deux morceaux distincts et le Ring 22 n'est qu'un prolongement en milieu urbain du Ring 0<sup>12</sup>. C'est pourquoi le système autoroutier bruxellois allait adopter au final la forme d'un escargot.

#### RÉSEAU RADIAL

L'« autoroutisation » des voiries de pénétration existantes posait davantage problème. Seules les grandes avenues créées au 19<sup>e</sup> siècle (avenues Louise et de Tervueren, boulevard Léopold II) disposaient d'assez de largeur pour en faire de véritables autoroutes urbaines. Par contre l'étroitesse des anciennes chaussées (chaussées de Mons, d'Alsemberg, de Waterloo, de Wavre, de Louvain, etc.) ne permettait pas leur adaptation, du moins en milieu urbain. Il fut donc prévu de les dédoubler par la création de nouvelles autoroutes de pénétration destinées à rejoindre et se greffer soit à la seconde soit à la première ceinture.



Un peu de vocabulaire :

### LA CHAUSSÉE

La chaussée (ou *steenweg* en néerlandais) correspond généralement aux premières artères ayant été pavées sous l'ancien régime. Il s'agit généralement de voiries radiales intercités dont les abords ont progressivement été urbanisés.

### L'AVENUE OU BOULEVARD "LÉOPOLDIEN".

Par le suffixe de *Léopoldien*, on désigne généralement les grandes artères urbaines créées au cours du 19<sup>e</sup> et au début du 20<sup>e</sup> siècle sous le règne de nos deux premiers rois et particulièrement celui de Léopold II. Ces voiries de prestige ont un double objectif: pourvoir aux besoins de la circulation urbaine tout en assurant un espace de convivialité et de flânerie: deux voiries carrossables séparées l'une de l'autre par un terre-plein central disposant selon le projet d'un espace de promenade et éventuellement d'une allée cavalière. Le tracé est agrémenté par une double ou quadruple rangée d'arbres. Un espace de recul est généralement imposé entre les constructions et la voirie afin d'en dégager encore plus la perspective et accentuer ainsi son caractère monumental. Généralement une ligne de tram est installée à même la voirie carrossable. Avec l'intensification du trafic automobile, elle sera souvent déplacée au milieu du terre-plein central. L'avenue Longchamp (Churchill - 1875) peut être considérée comme l'archétype en la matière sur le territoire d'Uccle.

### L'AUTOROUTE INTERURBAINE

Le principe du système autoroutier fait son apparition en Belgique pendant l'entre-deux-guerres. L'autoroute interurbaine ou « de pénétration » est constituée de deux voiries séparées, à deux, trois ou quatre bandes chacune, dont les accès sont confinés à des points limités. Un système de tunnels, de ponts et de viaducs lui permet d'éviter les carrefours. Seules des bretelles de lancement en assurent la connexion au reste du réseau viaire. Elle est évidemment réservée exclusivement au trafic motorisé. Son statut particulier est défini juridiquement. La prolongation de l'E411 via le viaduc Hermann Debroux en est sans doute l'exemple le plus flagrant.

### AUTOROUTE URBAINE

Tout comme l'autoroute interurbaine, cette voirie est réservée au seul trafic motorisé, son accès se fait de manière tangentielle (bande de lancement) et les carrefours avec les autres voiries se font toujours à niveau différencié (tunnel ou pont). Toutefois les accès sont beaucoup plus nombreux, les accotements plus étroits ou inexistantes. Parfois l'autoroute urbaine est elle-même bordée de chaque côté d'une bande de circulation supplémentaire à destination du trafic local (exemple: le boulevard Reyers ou la partie "aménagée" de l'avenue Louise).

### LA VOIE EXPRESS

Ce type de voirie ne dispose pas de carrefours à niveau différencié mais leur nombre est limité à maximum un carrefour tous les 400 mètres. Souvent un pareil aménagement a constitué un pis-aller au système autoroutier soit parce que la largeur de la voirie ou le budget disponible n'en permettait pas le développement soit parce qu'une opposition locale (riverains ou commune) en a refusé le développement.

#### Notes:

9. L'idée de dédoubler le réseau existant (anciennes chaussées) par un système autoroutier est envisagé dès l'entre-deux-guerres. Le chantier de l'autoroute Bruxelles-Ostende est entamé en 1937. (T. DEMEY, *op. cit.*, p.10.)
10. Le réseau "E" (E411, etc.) au cœur duquel Bruxelles occupe une place stratégique, a été défini par le Comité des Transports Internationaux du Conseil Economique pour l'Europe réuni à Genève en 1950. (*Ibid.*, p.57, note 19.)
11. L'« *autoroutisation* » des boulevards ne faisait à l'époque déjà pas l'unanimité. Ainsi la ville de Bruxelles reprochait au projet de favoriser le trafic de transit au détriment de la desserte du Pentagone. Schaarbeek désirait conserver le caractère résidentiel du boulevard traversant son territoire. (*Ibid.*, p.25.)
12. L'existence de la forêt de Soignes, empêcha la création d'un périphérique complet et régulier autour de Bruxelles. A la hauteur de Krainem (carrefour avec l'avenue de Tervueren), le projet autoroutier est greffé sur l'ancienne route du Mont St Jean. L'autre extrémité était censée, via la traversée d'Uccle et de Boitsfort, rejoindre la E411 à la hauteur d'Auderghem.

## 3. UCCLE

Pour sa part, Uccle était concerné par deux projets: la partie du grand ring entre Forest et Boitsfort, et l'autoroute radiale Uccle-Waterloo. Deux larges bandes de terrain étaient réservées à ces grands projets : de la limite de Forest-Drogenbos jusqu'à la Forêt de Soignes d'une part (Ring) et depuis le cimetière du Dieweg jusque Rhode-Saint-Genèse d'autre part (autoroute Uccle-Waterloo).

### LE RING SUD.

Selon les premiers projets (fin des années 1950) le Grand Ring ou R0 était censé traverser le territoire d'Uccle afin de rejoindre les boulevards urbains de Boitsfort et d'Auderghem transformés pour l'occasion en autoroutes urbaines. Rappelons que l'idée d'un boulevard ucclais est plus ancienne que celle du grand Ring. L'assiette du projet, restée volontairement vierge de toute construction, fut donc partiellement « récupérée » et greffée au tracé du R0. A une époque où on pensait tout en termes d'autoroute, la traversée d'Uccle, de Boitsfort et d'Auderghem devait être uniformément formatée à la grande vitesse, ce qui se serait vraisemblablement traduit par la suppression des arbres d'alignement et des pelouses centrales du boulevard du Souverain. Via un grand échangeur à construire au Kauwberg, la périphérique sud allait permettre une redistribution du trafic en provenance de ce qui aurait été l'autoroute A5 venant de Waterloo.

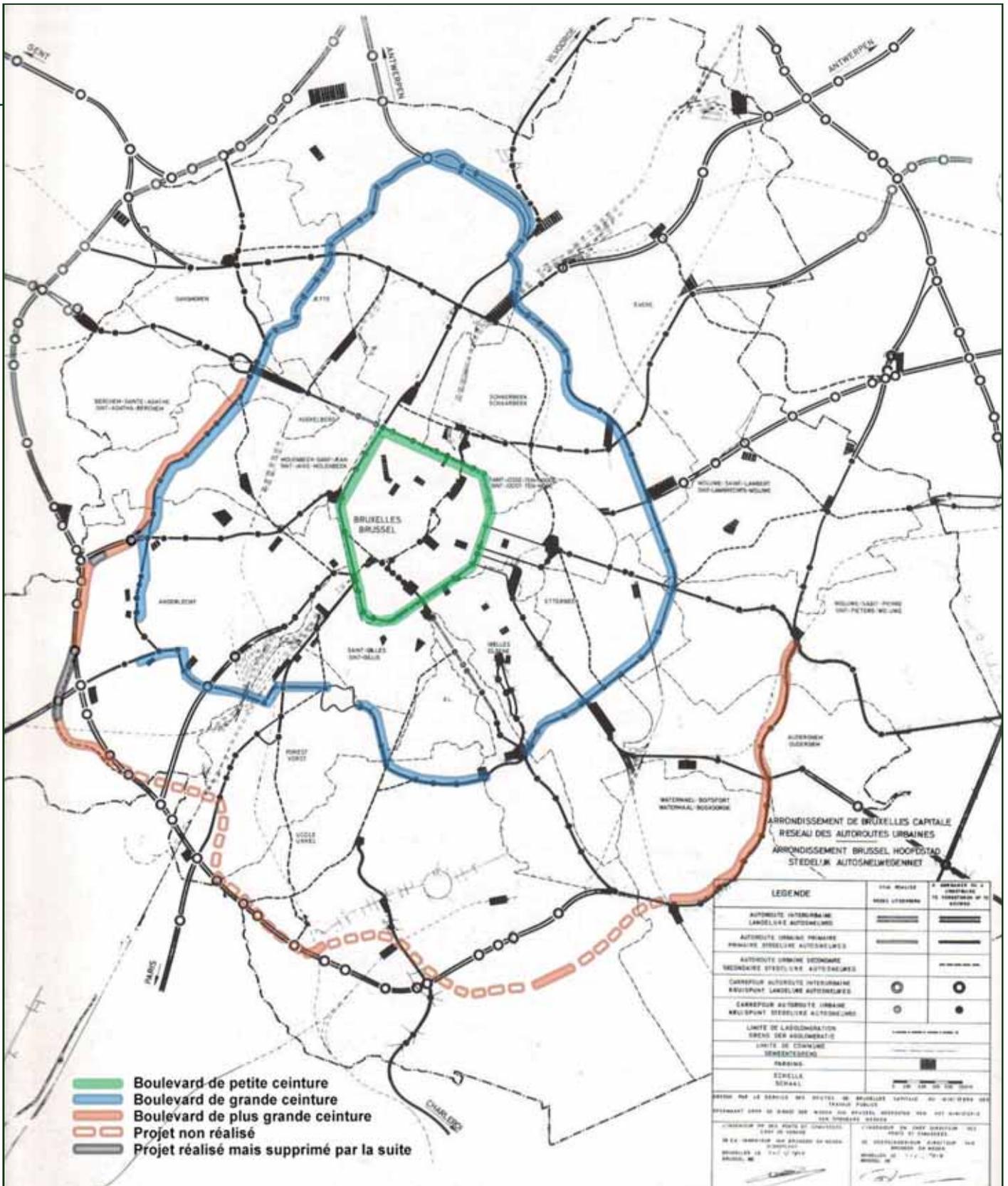
### L'AUTOROUTE A5 UCCLE –WATERLOO.

Le projet de l'A5 prévoyait initialement d'« autoroutiser » la Nationale 5 (d'où la numérotation A5) depuis Bruxelles jusqu'à la frontière française via Charleroi. Le nouveau tronçon à construire entre Uccle et Waterloo fut conçu comme une alternative à la mise à quatre bandes de la chaussée de Waterloo entre Uccle et Waterloo. En effet, la densité de l'habitat n'y permettait pas un élargissement de la voirie selon son tracé original. En direction d'Uccle, la nouvelle autoroute devait aboutir au coin



*Carte parue dans le Journal de Touring Secours du 15 avril 1970 . Les deux projets autoroutiers censés traverser Uccle ont été surlignés en orange.*

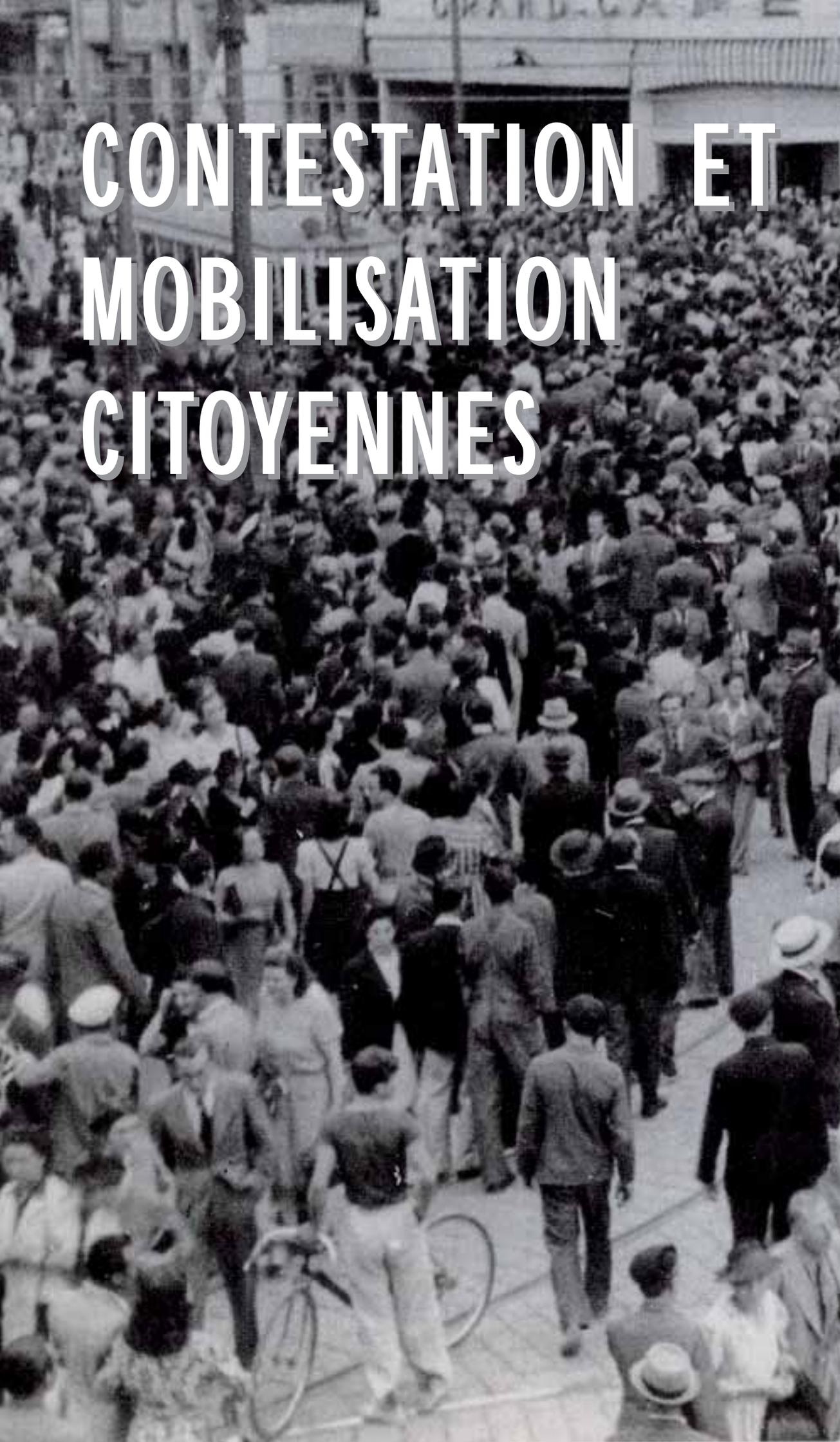
du cimetière du Dieweg (avec aménagement d'un parking à l'emplacement du cimetière) dans le prolongement de l'avenue du Wolvendael. Via cette avenue, élargie en rognant sur le parc du Wolvendael, et puis l'avenue Brugmann, l'important trafic que l'on peut présager, devait s'écouler vers le centre-ville.



Superposition du réseau de boulevards « léopoldiens » hérité du 19<sup>ème</sup> siècle (en couleur) avec l'avant-projet du réseau autoroutier tel que dressé par l'Administration des routes en 1964.



# CONTESTATION ET MOBILISATION CITOYENNES



## Chapitre 2

# PREMIER COMBAT: NON AUX PROJETS AUTOROUTIERS !

## CONTEXTE GÉNÉRAL

Si dans un premier temps la construction d'auto-  
routes répondait à une demande générale (surtout  
du secteur du tourisme et de l'industrie), leur im-  
plantation en milieu urbain suscita dès l'origine une  
certaine réticence. Ainsi l'architecte Fernand Brun-  
faut s'exprima-t-il de la sorte à la Chambre le 27  
mars 1957 au moment où la priorité du programme  
autoroutier belge était concentrée sur Bruxelles vu  
l'imminence de la tenue de l'Expo '58: "Une auto-  
strade au sein de la ville, à mon sens, est une dévia-  
tion de la conception en matière  
de circulation urbaine. Il y a psy-  
chose de l'auto, mais le piéton et  
l'usager du transport en commun  
sont sacrifiés d'une manière in-  
nommable, et j'insiste, dans des  
conditions que je ne parviens ni à  
concevoir, ni à accepter. L'auto  
est devenu le tyran de la cité  
pour l'agglomération bruxel-  
loise".<sup>13</sup>

Le pic de construction autoroutière allait toutefois  
être atteint en 1972-1973. Sur deux ans, pas moins  
de 380 kilomètres d'auto-  
routes furent ouverts à la  
circulation en Belgique.<sup>14</sup>

*« Puisque, sous l'effet de  
l'accroissement constant du parc  
automobile, la circulation atteint un  
point de saturation, il est vain de  
vouloir encore la canaliser. Il faut au  
contraire se résoudre à la limiter au  
plus grand bénéfice des résidents et  
de l'environnement urbain. »<sup>17</sup>*

Un vent de contestation fit alors son apparition sur  
fond de récession économique (choc pétrolier), de  
prise de conscience écologique et de changement  
de mentalités au sujet de l'emploi de l'espace. A  
l'instar de l'ACQU, de nombreux comités d'action  
virent le jour<sup>15</sup>. Il y eut même un *Front Anti-  
Autoroutes* qui se donna pour but de coordonner les  
actions des différents groupements<sup>16</sup>. "Puisque, sous  
l'effet de l'accroissement constant du parc automo-  
bile, la circulation atteint un point de saturation, il  
est vain de vouloir encore la canaliser. Il faut au con-  
traire se résoudre à la limiter au plus grand bénéfice  
des résidents et de l'environnement urbain"<sup>17</sup>. Face à

ce mouvement citoyen sans pré-  
cédent, le gouvernement fut  
contraint de modifier fortement  
ses projets.

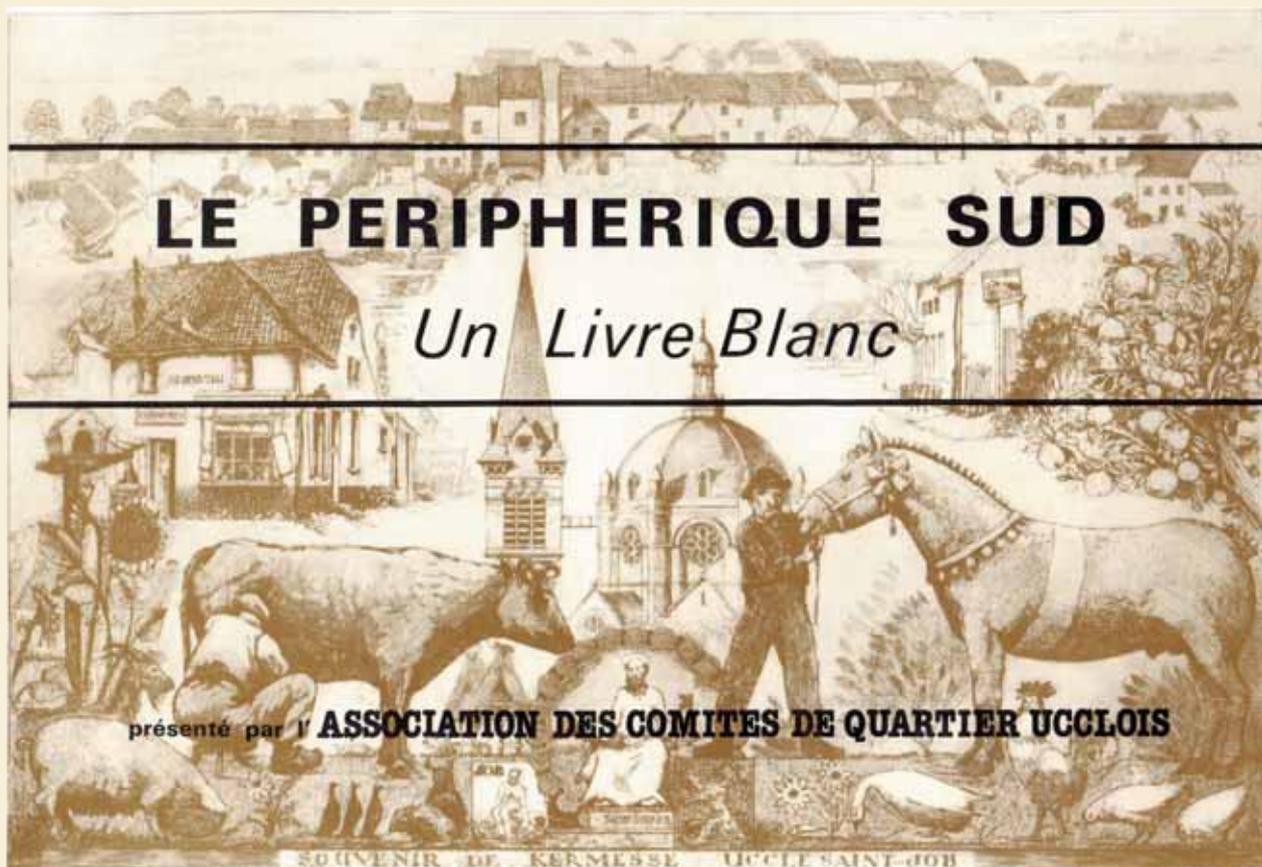
La plupart des autoroutes jugées  
excédentaires, telle que l'A5  
Uccle-Waterloo, furent aban-  
données lors de l'adoption des  
plans de secteur définitifs entre  
1976 et 1980. L'entièreté des

projets ne fut pas pour autant complètement ou-  
bliée. De nombreux élargissements ou créations de  
voies nouvelles reçurent le statut de voie express,  
un type de route rapide qui causait moins de protes-  
tations. C'est cette formule qui fut notamment adop-  
tée lors du réaménagement de plusieurs tronçons de  
la N5 entre Waterloo et Charleroi.

### GRAND RING DE BRUXELLES: MISE EN SERVICE DES SECTIONS

Section	Année de mise en service
Tervuren - Sint-Stevens-Woluwe	1976
Sint-Stevens-Woluwe - Diegem	1974
Diegem - Machelen	1976
Machelen - Strombeek-Bever	1977
Strombeek-Bever - Grand-Bigard	1958
Grand-Bigard - Anderlecht	1978
Anderlecht - Drogenbos	1977
Drogenbos - Haut-Ittre (partie de l'E19)	1969 - 1971
Haut-Ittre - Butte du Lion (auparavant A202)	1978

Source: R. VAN DE WALL et X. OBERNECK [www.wegen-routes.be](http://www.wegen-routes.be)



*Quelques critiques évoquées dans le Livre Blanc publié par l'A.C.Q.U. en 1978:*

*Le Périphérique Sud constitue une fiction. C'est une conception théorique, intellectuelle, que défendent des théoriciens des problèmes de circulation. Il est certes séduisant de ceinturer les agglomérations de façon parfaitement circulaire et continue (p.5). La protubérance du Grand Ring vers le sud (Waterloo et Braine-l'Alleud) a, semble-t-il, choqué certains. D'où l'idée de lui trouver un "raccourci", un tracé plus symétrique, par la création d'une liaison médiane au travers des communes d'Uccle, Boitsfort, Auderghem et Woluwe. Un itinéraire qui, cette fois, mord en plein tissu urbain. (p.8). Or, il apparaît bien que le Périphérique Sud n'apporte aucune solution réelle, globale, ni même acceptable aux problèmes de circulation dans la partie sud de l'agglomération de Bruxelles (p.10). Jeté comme un pont entre les zones sud-est et sud-ouest, il ne peut apparaître que comme une invitation au trafic de transit (p.11) Et ceci sans compter une déchirure intra-urbaine, un saccage écologique, une pollution visuelle et atmosphérique, etc... (cf p. 23 à 32)*

Notes:

**13.** *Annales Parlementaires de la Chambre*, session 1956-1957, séance du 27.3.1957, p.20.

**14.** Avec l'ouverture en 1972 de ces 380 km supplémentaires le réseau belge totalisait 890 km d'autoroutes. Ce qui n'était finalement pas encore grand chose comparé aux 2394 km prévus. R. VAN DE WALL et X. OBERNECK, <http://www.wegen-routes.be/hist/hist33f.html>

**15.** Les mouvements contestataires n'avaient évidemment pas pour seule origine l'opposition à la construction d'autoroutes. Il s'agit d'un contexte sociétal bien plus général et complexe dans lequel s'inscrit pour Bruxelles l'apparition d'associations telles que l'ARAU (Atelier de Recherches et d'Actions Urbaines) ou IEB (Inter-Environnement Bruxelles).

**16.** R. VAN DE WALL et X. OBERNECK, op. cit.

**17.** *Le Soir*, 29.2.1972, *Un comité de défense s'élève contre le projet d'autoroute vers Ixelles*, dans: T. DEMEY, op. cit., p.38.

### LES PROJETS UCCLOIS. DEFINITION DE TRAJETS ALTERNATIFS ET ABANDON

Les contestations citoyennes, cristallisées notamment autour de l'action de l'ACQU, eurent pour résultat l'abandon des projets autoroutiers sur le territoire d'Uccle. Ceci ne se fit cependant qu'en plusieurs étapes :

**En 1969**, est défini un premier tracé alternatif (qui connaitra une multitude de variantes) en vue d'éviter la traversée des terrains situés entre le haut du Kauwberg et le Fort Jaco<sup>18</sup>. Entre l'échangeur de Forest et le Kriekenput le tracé reste le même. À partir de là, une bifurcation prévoit de renvoyer le Ring le long de la ligne de chemin de fer 26 (Schaerbeek-Halle) et de cette manière rejoindre la chaussée de la Hulpe. La construction d'une autoroute entre Uccle et Waterloo demeure alors d'actualité.

**En 1970**, l'idée d'une prolongation de l'autoroute en provenance de Waterloo jusqu'au Square Danco (avec viaduc au-dessus de la vallée de St Job) semble être définitivement abandonnée<sup>19</sup>.

**En 1972**, le gouvernement accepte de geler pour 10 ans le projet d'autoroute Uccle-Waterloo dans son entièreté et de porter ses efforts essentiellement sur la construction du grand Ring passant par Groenendael-Waterloo-Haut Ittre<sup>20</sup>.

**En 1979**, c'est au tour du Ring Sud d'être abandonné. Du moins pour la plus grande partie de son tronçon car l'arrêt Royal du 28 novembre 1979<sup>21</sup> prévoit toujours la prolongation du Ring depuis l'échangeur de Forest jusqu'à la Plaine du Bourdon.

Nous ne savons pas exactement à quel moment cette dernière portion fut à son tour définitivement abandonnée. Probablement au début des années 1980.

Notons que c'est suite à cette décision de 1979 de renoncer définitivement au bouclage autoroutier entre Forest et Boitsfort qu'est levée l'hypothèque qui grevait ces zones depuis de nombreuses années.

La ténacité, l'ampleur du mouvement et la force de persuasion de certains membres de l'ACQU ont finalement pu convaincre l'Etat belge d'abandonner le projet. Les Ucclois purent heureusement à l'époque compter sur l'appui de personnalités politiques clairvoyantes tel le bourgmestre Jacques Van Offelen.





JOURNAL TOURING-SECOURS,  
15 avril 1970, Pages 9 et 11

#### LES TRACÉS DEFINITIFS DES DEUX RINGS (Extraits)

(...) le ring «recommence» au delà de la Forêt de Soignes par la chaussée de la Hulpe et continue en tunnel sous la forêt (de l'avenue de Lorraine à la chaussée de Waterloo, à Uccle).

Le choix de ce tracé est nouveau. Jusqu'à présent, il avait été prévu que le ring passerait en tunnel sous la forêt pour ressortir en surface entre l'avenue du Maréchal et la drève des Renards. Il poursuivait alors en ligne droite, jusqu'au cimetière d'Uccle. Là, il remontait presque en ligne droite vers Calevoet. Le nouveau tracé qui vient d'être choisi définitivement, empruntera l'assiette de la voie ferrée Schaerbeek-Hal.

(...)

A hauteur du «lycée français», au lieu-dit Verrewinkel, le ring donnera accès à la future autoroute de Waterloo, qui aura son terminus sur l'échangeur même.

(...)

Au delà de l'échangeur, le ring poursuivra le tracé de la voie jusqu'au sud du « Lycée français ». Là il bifurquera à l'ouest

vers Calevoet. Pour effectuer cette boucle, le ring devra être construit en viaduc, au-dessus de la voie ferrée, à l'instar de ce qui se fera pour le métro à Auderghem (sur cette même voie Schaerbeek-Hal). Le ring rejoindra ensuite l'autoroute de Paris et communiquera avec celle-ci grâce à un vaste échangeur, à la limite de Drogenbos et de Forest.

Les aménagements routiers nécessités à Uccle à la suite des travaux de réalisation du ring, du prolongement de l'autoroute de Paris et de l'autoroute de Waterloo comporteront un passage en tunnel sous la gare de Calevoet. De Calevoet au Globe, cette chaussée sera élargie et mise à double sens. Au delà, la chaussée sera mise à sens unique (sens descendant) de même que l'avenue Brugmann (sens montant) de manière à décongestionner la circulation vers le centre de la ville. (...)

André Buyse

#### Notes:

**18.** Le premier projet, d'avant 1969, affectait les voiries suivantes: l'avenue Dolez, la Vielle rue du Moulin, la rue du Ham, la drève des Renards et l'avenue du Maréchal. L'avenue d'Andrimont, l'avenue d'Orbais et la drève de Carlo n'existaient pas encore.

**19.** Les archives de l'ACQU contiennent néanmoins un projet daté d'octobre 1970 (Adm. des Ponts et Chaussées, plan B.97) qui prévoyait encore une formule hybride : si l'autoroute de Waterloo trouve effectivement son terminus à la hauteur de son échangeur avec le Ring Sud, un viaduc enjambant la chaussée de St Job demeure malgré tout tracé sur le plan mais cette fois-ci dans le prolongement du haut de l'avenue de la Chênaie. Ce plan prévoit d'utiliser également le viaduc au bénéfice du franchissement de la vallée par une ligne de métro dont une station est projetée au milieu du Kauwberg, au pied d'un parking de dissuasion proche de l'échangeur autoroutier.

**20.** *Allocution de Jacques Van Offelen, Député – Bourgmestre d'Uccle, 13 septembre 1972, devant le Conseil Communal et en présence d'associations d'habitants qu'il avait conviés.*

**21.** annexes du Moniteur Belge du 21 décembre 1979 (page 21).

## DEUXIÈME COMBAT: LA PROTECTION DES ZONES VERTES

### L'ENJEU DES PLANS RÉGLEMENTAIRES

Suite à l'abandon des deux projets autoroutiers, s'ensuivit une solide mobilisation citoyenne visant à assurer la protection juridique des « morceaux de campagne » dès lors miraculeusement préservés. Ce deuxième long combat ne fut pas vain puisque de nombreux espaces verts uclois furent préservés en 2001 par l'adoption du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS).

Notons que le PRAS restait (et reste toujours) un outil de planification relativement malaisé à mettre en œuvre à la taille d'un quartier. Seuls des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) permettaient (et permettent toujours) à une commune de réellement maîtriser l'aménagement de l'intérieur d'un périmètre spécifique de son territoire (gabarits, densité, implantations, matériaux, voiries, espaces verts, etc.). C'est ainsi que suite à l'abandon du projet autoroutier à la fin des années 1970, le pouvoir communal décida d'abroger certains PPAS ou d'en adopter des nouveaux.

### LE COMBAT CONTINUE

On comprendra aisément que tant l'abrogation des PPAS que l'adoption du PRAS furent pour les riverains, les pouvoirs publics et les promoteurs immobiliers des enjeux très importants.

Si l'adoption du PRAS permet d'assurer juridiquement la protection d'une grande partie des espaces verts issus du « non-ring », dans d'autres cas, c'est la pression en faveur de l'urbanisation qui prit le dessus. Aujourd'hui encore de nombreux hectares de prairies et de bois demeurent menacés ; les arbres du plateau Engeland ont été abattus ce printemps 2013 en vue d'y préparer la construction de 299 logements alors que des recours judiciaires sont toujours en cours ; le plateau Avijl se verra rogner son

*Image ci contre : Extrait du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)*

*Les zones qui ont été définies comme « vertes » au PRAS l'ont été selon les desiderata et les forces en puissance du moment. C'est suite à des intérêts particuliers que les terrains numérotés 1 (terrain de l'Etat) et 2 (ING) sur le plan n'ont pas bénéficié d'une mesure de protection non-aedificandi alors qu'en réalité il s'agissait, tout comme les terrains voisins, également de vastes étendues de prairies, de bocages ou de bois.*

pourtour au profit de 200 logements à l'initiative de la commune d'Uccle, le maintien de l'intégrité des magnifiques terrains de l'ex Institut Pasteur reste très hypothétique. Ainsi le combat continue...

A première vue cette concentration en espaces verts au sein d'une commune favorisée pourrait paraître un luxe déplacé. Aussi est-il bon d'expliquer pourquoi il faut, selon nous, combattre la spéculation et les projets d'urbanisation des terrains issus du « non-ring ».

**Au moins quatre bonnes raisons expliquent notre point de vue :**



## 1 L'urbanisation des derniers morceaux de campagne n'apporte pas une solution satisfaisante aux réels besoins de logements.

Plusieurs études récentes relatives à la question du logement semblent démontrer que la population bruxelloise va continuer à augmenter dans des proportions importantes au cours des décennies à venir<sup>23</sup>. Une analyse détaillée des données indique que les besoins prioritaires liés à ce *boom démographique* se situeront essentiellement dans l'offre de places nouvelles dans les écoles et dans les crèches, de logements adaptés et abordables pour les familles nombreuses à revenu modeste, pour les familles monoparentales et pour les personnes âgées (logements intergénérationnels).

Notons que les jeunes familles issues de la classe moyenne continuent à quitter Bruxelles pour s'installer en périphérie (brabançonne ou bruxelloise), là où elles peuvent disposer pour le même prix d'un logement plus confortable qu'en ville. Généralement ces ex-citadins continuent à travailler et à sortir (loisirs) à Bruxelles-centre et donc à faire la navette.

Cette conjoncture particulière est stimulée par le secteur privé. Sans véritablement se préoccuper de considérations sociales, écologiques ou urbanistiques (personne n'ignore pourtant les travers liés à l'étalement urbain), les promoteurs privés continuent à inonder le territoire des communes périphériques - peu importe qu'elles soient situées en périphérie bruxelloise ou brabançonne - de projets immobiliers à vocation résidentielle. Quant à nos élus communaux et régionaux, ils ne montrent généralement que peu d'opposition au phénomène puisque l'installation de cette classe moyenne sur leur territoire est synonyme de revenus supplémentaires. La rivalité entre les communes et les régions est de fait une aubaine pour le secteur privé. Toutefois, les nouveaux ensembles résidentiels non seulement ne répondent pas au besoin en logements à prix abordables mais ont, au contraire, la fâcheuse tendance à tirer le prix de l'immobilier vers le haut tout en hypothéquant l'intégrité et l'équilibre des autres fonctions du territoire (les intérieurs d'îlots sont particulièrement menacés).

### Notes:

**23.** Il faut prendre les résultats de ces études avec des pincettes. Elles se basent généralement sur des modèles théoriques et des projections linéaires alors que la réalité peut s'avérer bien plus fluctuante. En outre, on peut se demander en quoi la croissance démographique constitue une menace alors que le nombre actuel de Bruxellois dépasse à peine le pic historique de 1968 (1.079.181 habitants). (INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES, *Bruxelles en Mouvement* n° 261, p.16, novembre 2012)

## DEUXIÈME COMBAT: LA PROTECTION DES ZONES VERTES

### 2 L'imperméabilisation des espaces verts constituera inévitablement une charge supplémentaire pour la collectivité.

L'ACQU a régulièrement souligné les erreurs commises par le passé en matière de gestion des eaux à Uccle : comblement des étangs, imperméabilisation progressive du territoire, rejet des ruisseaux vers les égouts, urbanisation des fonds de vallées, etc. Avec pour conséquence les inondations dont souffrent tellement d'Ucclois.

L'ACQU revendique dès lors une extrême prudence en la matière et demande que l'on n'urbanise pas les hauts plateaux sablonneux. Le maintien de ces terrains de pleine terre est capital pour l'équilibre hydraulique des bassins versants. L'imperméabilisation de ces véritables éponges, bassins d'orages naturels, aura inévitablement un impact pour les quartiers situés en contrebas.

Malgré la volonté de la Commune d'imposer, lors de quasi chaque projet immobilier, la construction de citernes et/ou de bassins d'orage, les flux des eaux souterraines (nappe aquifère) et de surface restent quelque chose de très aléatoire, capricieux et au final jamais complètement appréhendable ou maîtrisable. Souvent il est assuré que l'ingénierie industrielle dispose de techniques capables de maîtriser les flux souterrains et de surface. Les problèmes post-chantiers demeurent pourtant réguliers.

La logique du béton entraîne corrélativement de lourds coûts pour la collectivité. Ainsi, afin de remédier aux problèmes d'inondations dans le bassin versant de l'Ukkelbeek, Vivaqua et Hydrobru prévoient la construction pour 2014 d'un méga bassin d'orage d'approximativement 5 m de diamètre sur 1 km 300 de long<sup>25</sup>. Tout ça pour la modique somme de 20 à 25 millions d'euros. Si le secteur du béton s'en frotte les mains, le contribuable s'en réjouira moins. Jusqu'où cette logique de la surenchère nous mènera-t-elle ? Qui sait si, suite à l'urbanisation future des terrains ucclois encore vierges, les coûteuses infrastructures dont on nous promet aujourd'hui la réalisation, se révéleront encore suffisantes ?

### 3 la construction de nouvelles cités dortoirs: une source de milliers de voitures supplémentaires dans nos rues.

L'étalement urbain et le principe de la cité dortoir est particulièrement problématique dans la mesure où le rattachement au réseau global n'est généralement possible que sur le mode du déplacement individuel. Ce caractère individuel des déplacements est à l'origine d'une démultiplication des nuisances, de la saturation des réseaux et de l'espace disponible.

Uccle fait particulièrement les frais de l'étalement urbain puisqu'une grande partie de son territoire mais également des communes voisines, a été malencontreusement urbanisée au cours du 20<sup>e</sup> siècle sur le mode de la cité résidentielle monofonctionnelle et de type pavillonnaire. Malgré ses allures



Photo: E. David



Photo : Google

*L'étalement urbain et la « spécialisation » du territoire: deux sources majeures à l'origine des problèmes de mobilité. Ci-dessus vue aérienne du quartier de l'Observatoire. Page de gauche: les abords du Lycée Français à l'heure de pointe.*

campagnardes, **le territoire ucclois est donc écrasé par la pression automobile**. Comme la plupart des voiries sont bordées d'habitations, il n'existe à Uccle quasi aucune « route » dont la traversée ne nuit pas directement à la qualité de vie des riverains. Pollution sonore et pollution de l'air font ainsi inexorablement partie du quotidien d'un grand nombre de nos concitoyens.

Une grande part du trafic est due aux navettes. Il ne faut toutefois pas sous-estimer la part du trafic originnaire des quartiers résidentiels ucclois eux-mêmes<sup>26</sup>. En 2005, les quelque 77.000 Ucclois possédaient 45.012 voitures privées<sup>27</sup> (sans compter les nombreuses voitures de société); mises bout à bout, cela correspond à une file ininterrompue d'approximativement 250 kilomètres de voitures.

Vu ces chiffres impressionnants et vu la tendance des Ucclois à vouloir posséder deux voire trois voitures par ménage, on comprend qu'il est inconscient d'autoriser encore la construction de nouvelles cités dortoirs, source de milliers de voitures supplémentaires dans nos rues.

Hélas, les nuisances liées au déplacement individuel motorisé sont souvent et de plus en plus fréquemment « niées » ou à tout le moins sous-estimées lors des prises de décision en matière d'urbanisation du territoire. « *Construisons d'abord, on verra plus tard pour la mobilité ... !* »

La remarque vaut également en matière de santé publique : si nous sommes tous plus ou moins conscients des effets graves sur la santé qu'occasionnent les gaz d'échappement, le sujet reste néanmoins rarement évoqué. En 2010 la Belgique a pourtant été mise en demeure (réaffirmé en 2012) par la Commission européenne pour non-respect de la directive qui limite les dépassements des seuils autorisés d'émission de particules fines à 35 jours par an. Si au final notre pays est condamné, les astreintes risquent d'être sévères. Espérons que l'Agenda 21 Ucclois se saisisse un jour courageusement de la question. Osons prétendre à un environnement plus sain pour nos enfants et petits-enfants.

Notes:

**25.** Depuis la Ferme Rose jusqu'à la chapelle de Stalle, sous l'avenue De Fré, les squares des Héros et Marlow, l'avenue Brugmann, le Globe et la rue de Stalle.

**26.** Des comptages réalisés les 1<sup>er</sup> juin 2010 et 18 janvier 2011 chaussée de Waterloo en direction de Bruxelles et à la hauteur de l'avenue de la Forêt de Soignes (Rhode-Saint-Genèse) font état de 1.850 voitures entre 7 et 10 heures, soit environ la moitié du volume enregistré au Vivier d'Oie. Ces chiffres indiquent l'importance du trafic dû aux Ucclois. (*Lettre aux habitants* n°70 de déc. 2011, p.4)

**27.** Service Public Fédéral Finance, Direction générale statistique, et information économique, *Transport – Parc des Véhicules à moteur*, 2005, p.134.

### 4 Le morcellement d'un réseau de haute valeur écologique.

Les espaces verts issus de la non-construction autoroutière constituent un réseau écologique remarquable qui s'étend entre Forest (Bempt) et Rhode St Genèse. Une succession continue d'habitats semi-sauvages et diversifiés (boisements spontanés, forêts alluviales, zones lisières, bocages, champs, etc.) offre un cadre riche pour un épanouissement de la biodiversité. C'est d'ailleurs à ce titre que des terrains, issus du « non-ring », ont été choisis à Uccle par l'autorité régionale comme *Zones Spéciales de Conservation* (ZSC – site 2) de la Région Bruxelloise au même titre que l'ensemble composé par la Forêt de Soignes et la vallée de la Woluwe (site 1) et la zone boisée et humide de la vallée du Molenbeek (site 3).

Toutefois, suite à la pression de quelques propriétaires influents, certaines portions de terrains, parfois même à haute valeur biologique, ont été curieusement exclues de cet ensemble riche en biodiversité et ont été déraisonnablement définies comme constructibles au PRAS : on pense notamment au plateau Engeland (propriétaire : ING) aux terrains de l'Institut Pasteur (Etat Belge) ou encore aux champs situés le long du haut de l'avenue Dolez (S.A. Les Courses).

L'IBGE<sup>28</sup> semble le regretter dans son *Rapport sur*

*l'Etat de l'Environnement Bruxellois* (2006) : Avec le PRAS de 2001 « il faut remarquer l'apparition des « zones vertes de haute valeur biologique » (dits « sites B ») destinées à la conservation et à la régénération du milieu naturel de haute valeur biologique. Certains sites très importants pour la conservation de la nature n'ont pas bénéficié de cette protection essentielle. C'est en particulier le cas pour le site semi-naturel du plateau de la Foresterie (Watermael-Boitsfort) qui est repris au PRAS comme réserve foncière ainsi que d'une partie du plateau Engeland (Uccle). »

Cette situation est vraiment regrettable quand on sait que la dégradation et la **fragmentation des habitats naturels** sont l'une des principales raisons de la régression et de la disparition des espèces.

Comme le souligne l'IBGE et une équipe de recherche de la VUB<sup>29</sup>, *malgré la protection des sites et des espèces, cette fragmentation pourrait avoir des conséquences génétiques et démographiques négatives sur la survie à long terme des populations. De ce fait, le maintien ou la restauration de la connectivité entre des « mailles » d'habitat en favorisant la migration des espèces (via le pollen ou les graines) peut s'avérer indispensable pour assurer la préservation de la biodiversité en milieu urbain.*



Photo : T. Verreuil



photo : Google

*Ci-dessus: vue aérienne du gigantesque site de l'ancien Institut Pasteur, aujourd'hui occupé par les services du Ministère de la Santé Publique et situé le long de la rue Engeland. Le PRAS le considère malheureusement comme une zone constructible.  
Page de gauche: Printemps 2013. Abattage des arbres au plateau Engeland en vue de préparer le terrain pour l'arrivée des 298 logements.*

Notes:

**28.** IBGE : Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE dénommé aussi *Bruxelles Environnement*, qui est une administration régionale dotée de la personnalité juridique et placée sous l'autorité hiérarchique du Ministre de l'Environnement)

**29.** *For a sustainable conservation of biodiversity in Brussels urban environment : role of the Green Network as functional corridors between fragmented plant populations*, étude menée par l'unité de recherche du Professeur L.Triest (Algemene Plantkunde en Natuurbeheer, VUB) dans le cadre du programme "Prospective Research for Brussels financé par l'IRSIB (Institut d'encouragement de la recherche scientifique et de l'innovation de Bruxelles).

### **Des lotissements de standing plutôt qu'un espace vert? Beaucoup de désavantages pour très peu de**

Considérant les quatre arguments développés précédemment, il va de soi que la production de nouvelles cités dortoirs est à proscrire fermement à Uccle surtout si elles sont projetées sur un terrain à haute valeur biologique et éloigné de toute desserte efficace par les transports en commun.

Hormis les bénéfices escomptés par les propriétaires fonciers et les promoteurs immobiliers, hormis les intérêts limités que pourrait en tirer le trésor communal, force est de reconnaître que la création de nouveaux quartiers péri-urbains ne répond généralement pas au besoin en logements à prix abordable mais constitue au surplus une réelle charge collective.

La sauvegarde des espaces verts ucclois ne doit donc pas être considérée comme un caprice ou un luxe déplacé mais comme une nécessité sanitaire, écologique et urbanistique.

C'est à juste titre que l'administration régionale privilégie aujourd'hui la création d'espaces verts au centre-ville. En effet, certains quartiers centraux densément peuplés tels que les abords de la gare du Midi, manquent cruellement de zones de parc. Il n'y a toutefois aucune raison que cette politique axée sur le centre-ville empêche également le maintien des grands espaces verts de deuxième couronne. Ces deux politiques ont des portées différentes qui méritent d'être considérées comme complémentaires dans le cadre d'une politique de gestion générale et équilibrée de la Région Bruxelloise.

De plus - ne le sous-estimons pas - ces « morceaux de campagne », situés à Uccle et pas tellement éloignés des quartiers fortement urbanisés, profitent à bien plus de personnes qu'aux seuls Ucclois, que ce soit en tant que poumons verts ou zones de délasséments. Les potagers installés au Keyenbempt ne sont-ils pas, par exemple, en grande partie cultivés par des St-Gillois ?

# Chapitre 3



# SUR LA TRACE DES TERRAINS DÉVOLUS AUX PROJETS DE GRANDE VOIRIE

*Les tracés des projets de grande voirie (boulevards et autoroutes) ont fait l'objet de nombreuses variantes au cours des décennies. Les quelques recherches que nous avons effectuées n'ont pas permis de toutes les identifier clairement. On se limitera donc de répertorier, à l'aide de la carte ci-jointe, de gauche à droite, les quelques sites principaux qui étaient censés accueillir l'assiette du ring et de l'autoroute Uccle-Waterloo.*

## 1. DE FOREST À STALLE

A la fin des années '60, en prévision du bouclage du Grand Ring vers Uccle, est construit à Forest/Drogenbos un vaste échangeur connecté à l'autoroute Mons/Paris. Suite à l'abandon du projet de Ring Sud, ne subsistera plus que la connexion avec l'autoroute, ce qui explique le curieux virage qu'adopte aujourd'hui le Ring à cet endroit (cf. photo ci-dessous). La plupart des ponts et bretelles excédentaires seront démolies fin des années '90 libérant de la place pour l'installation d'entreprises. Une fois passé l'échangeur, le Ring abandonné devait croiser la rue de Stalle Prolongée à hauteur du rond-point des *Menhirs*, en surplombant les terrains aujourd'hui occupés par la déchetterie régionale, les prairies derrière Uccle-Sport, la piscine Nemo33 et le parking de Stalle/terminus du tram 4.

## 2. LE KEYENBEMPT (ZONE VERTE)

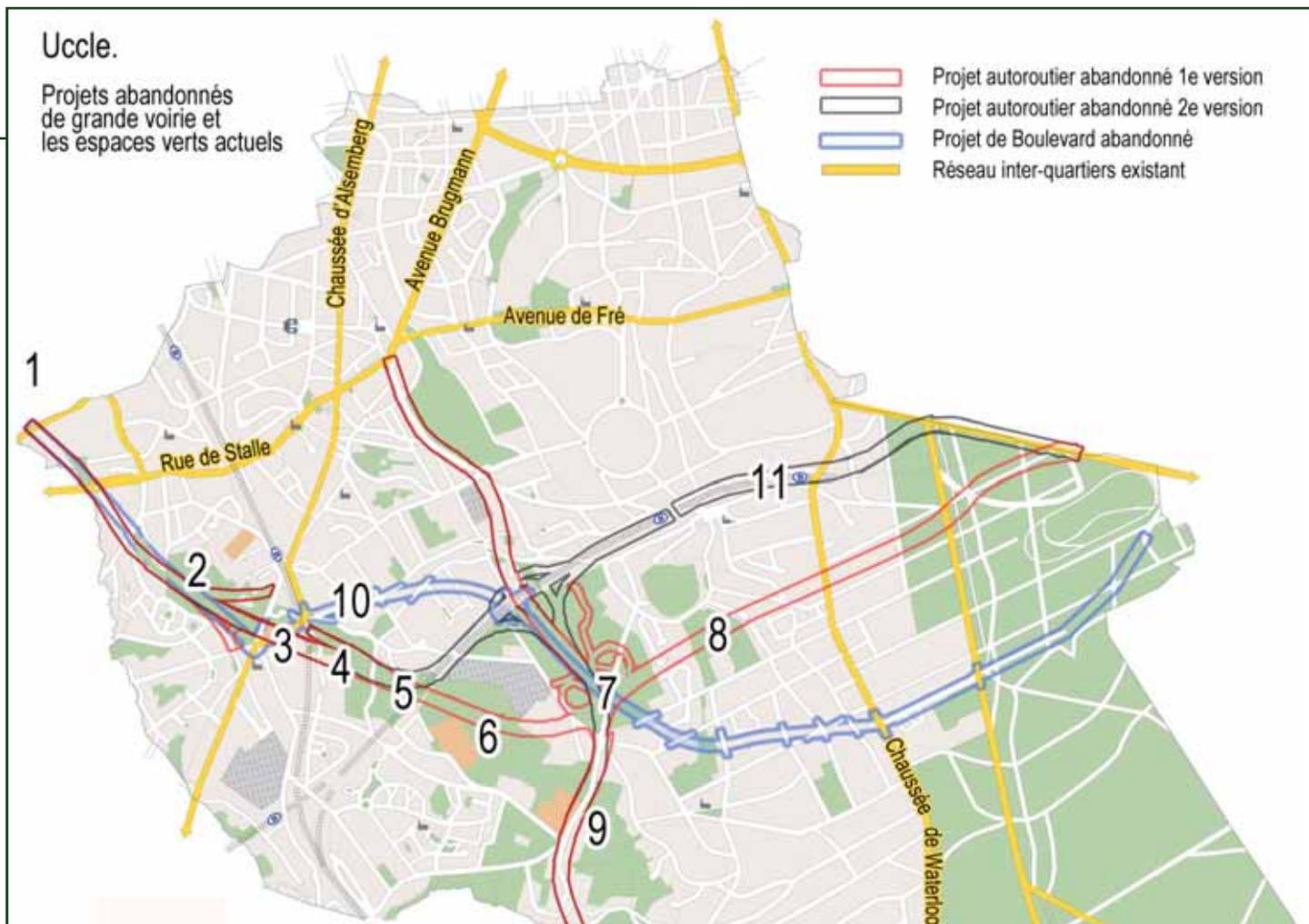
Le tracé abandonné se poursuit à travers l'actuelle zone verte du Keyenbempt située derrière la cité du Melkriek et longeant le Geleytsbeek. Les terrains qui y ont été expropriés sont restés propriétés de la Région. Celle-ci les a convertis en zone naturelle inondable, tout en y maintenant une zone boisée et en y

créant quelques beaux potagers. Ceux situés à proximité de la plaine du Bourdon ont dû attendre quelques années avant de pouvoir être cultivés. Les terres y étaient polluées de métaux lourds provenant des peintures et anciennes tuyauteries des maisons démolies à cet endroit et dont les gravats avaient été simplement enfouis. Notons qu'en plein cœur de la zone verte, au pied du ruisseau, subsiste également le vieux et pittoresque moulin du Neckersgat.

## 3. LA PLAINE DU BOURDON

Selon le premier projet de boulevard urbain, le « Bourdon » devait devenir un carrefour clé permettant une redistribution du trafic vers les chaussées de Drogenbos, d'Alseberg et de St Job. Suite à l'abandon des projets de grande voirie (boulevard et Ring), la portée du Plan Particulier local (PPAS n°10) devenait caduque. Le pouvoir communal le remplaça donc par une nouvelle version, baptisée 10bis (Arrêté du 13.05.93). Celle-ci prévoyait entre autres une reconstruction limitée de la plaine : maximum 15 logements. Toutefois, sous la pression des instances régionales, la Commune fit marche arrière et retira le Bourdon de la zone du PPAS (Les pages sont toujours consultables au sein du dossier mais simplement barrées). En guise de compensation, une bande de terrain reçut le statut d'*espace vert* lors de l'adoption du PRAS en 2001. Le reste du terrain a été construit, après maintes tergiversations, et comprend un ensemble de 140 logements (sociaux, moyens et privés), une crèche et une seigneurie de 134 lits (chantiers actuellement en cours de finalisation).





#### 4. LE KINSENDael

L'ancien domaine du « Hof te Glatbeke » (de l'ancien nom du ruisseau, aujourd'hui le Geleytsbeek) a été vendu fin du XIX<sup>ème</sup> siècle au Ministre d'Etat Charles Woeste, puis à d'autres personnes avant d'être acquis en 1960 par la Compagnie Immobilière de Belgique et de prendre sa dénomination actuelle. Cette société avait l'intention de lotir la zone humide (qui, selon les projets, allait se situer au pied Ring) après l'avoir drainée en renvoyant l'eau des sources vers le réseau d'égouttage. Ce qui restait du château et des écuries fut démoli et quelques années plus tard, le mur de la propriété et l'étang disparurent en même temps que fut élargie la rue Engeland. Laissés à l'abandon, les lieux sont retournés à la nature et ont révélé leur richesse biologique, de sorte que, incitée par la mobilisation des riverains, la commune d'Uccle souhaite que le Kinsendaël devienne une zone verte. Le rachat en 1988 du site par la Région Bruxelloise et sa transformation en réserve naturelle régionale mettra un terme à toute forme de spéculation foncière.

#### 5. LE KRIEKENPUT

Le vallon voisin, profondément entaillé par le ruisseau du Kinsendaël, profitera du rachat groupé avec le Kinsendaël. Ensemble ils furent classés ultérieurement en tant que réserve naturelle. Plus récemment la Région de Bruxelles-Capitale y fit passer la Promenade Verte. Pour ce faire elle fit traverser la réserve naturelle par un nouveau chemin et fit aménager un dédoublement de cette promenade en rognant sur les bords du Kinsendaël, malgré le classement.

#### 6. LE PLATEAU ENGELAND

Le Ring devait ensuite passer derrière le cimetière du Verwinkiel et détruire le vallon du Kinsendaël et le Tettenken Elst, en mordant sur le plateau Engeland. Les terrains du plateau Engeland, censés donc border la future autoroute, furent acquis dans les années 1960 par une société bancaire englobée aujourd'hui dans ING qui mit fin aux activités paysannes en donnant leur renom aux petits fermiers. Le paysage campagnard eut dès lors vite fait de se transformer en zone semi-sauvage et boisée. Suite à l'abandon du

projet autoroutier, la Commune avait suggéré que cette zone reste de couleur blanche ce qui veut dire « en réserve ». Le propriétaire privé, très influent, fit finalement en sorte que seul son terrain soit affecté au logement tandis que le pourtour acquérait le statut de réserve naturelle (zone Natura 2000).

### 7. LE KAUBERG

Le Kauwberg n'a jamais vraiment été urbanisé. Seuls s'y trouvaient quelques exploitations artisanales (sable, briques), pastorales et agricoles. Le site devait être traversé par le Ring et l'autoroute Uccle-Waterloo. Celle-ci débutait au cimetière du Dieweg avant de traverser la chaussée de Saint-Job par un viaduc qui surplombe le marais du Broek (préservé et en zone verte aujourd'hui) et le clos Bourgmestre De Keyzer qui a été loti dans les années '80 et a remplacé la prairie descendant du Kauwberg.

Un nœud autoroutier, vaste échangeur entre le Ring et l'autoroute Uccle-Waterloo était prévu près de la Ferme Rouge (renommé Mama Mia depuis quelques années) ; l'autoroute empruntait le tracé de l'avenue Dolez pour traverser le bois de Buysdelle et poursuivre à Linkebeek. Notons que des projets d'aménagement de golf ont menacé le site après l'abandon du projet de Ring. Le Kauwberg est aujourd'hui définitivement préservé.

### 8. LE PARC FOND'ROY

L'empreinte du périphérique à cet endroit aurait détruit son caractère rural ainsi que l'ancienne ferme du parc. Cet espace a heureusement été racheté par la Région bruxelloise qui en a fait un parc régional et un espace de découverte de la nature et de la vie rurale. Suite à l'abandon du projet autoroutier fut créée l'avenue d'Andrimont.

### 9 LE BOIS DE VERREWINKEL

L'autoroute Uccle-Waterloo devait, après avoir emprunté l'avenue Dolez jusqu'à la chapelle Hauwaert, traverser (première version) la vieille hêtraie appartenant au CPAS de Bruxelles. Depuis lors, le bois a été classé et plus récemment acquis par la Commune

d'Uccle. Le projet autoroutier l'aurait réduit à la taille d'un parc défigurant le hameau de Verrewinkel. La suite du tracé des voiries englobait les prairies de la rue de Percke et l'autoroute aurait traversé les terrains agricoles à la limite de Linkebeek et de Rhode Saint-Genèse.

### 10. LA CHAUSSÉE DE ST JOB

Le PPAS n°10 (qui prévoyait, pour rappel, l'élargissement à 30 m de la chaussée de St Job) devenu caduc avec l'abandon du projet autoroutier, ne sera abrogé qu'en 1993 et remplacé par le PPAS n°10bis. En lieu et place de l'élargissement projeté, le nouveau plan prévoit l'aménagement d'une « allée verte » le long du flanc S-E de la chaussée. Ce 2<sup>e</sup> projet, resté en stand-by depuis lors, devrait être finalement réalisé sous la présente législature (2013-2018). Il est le fruit du travail du Service de l'Environnement et voirie de la Commune et s'inscrit dans la mise en œuvre de l'Agenda 21. Il s'agira d'une zone comportant à la fois un itinéraire piéton (et espérons cycliste) dans un milieu naturel et protégé, ainsi que des noues (fossés larges et peu profonds) permettant le stockage des eaux pluviales en cas de fortes précipitations. Un comité d'accompagnement, auquel participent l'ACQU et Natagora-Bruxelles, nous donne l'occasion de faire part de nos souhaits et suggestions. Un avant-projet a déjà été présenté aux habitants en juin 2013.

### 11. LES POTAGERS DE L'AVENUE PRINCE DE LIGNE

Les terrains situées entre la ligne de chemin de fer et l'avenue du Prince de Ligne sont longtemps restés non-construits en vue d'y accueillir l'assiette du Ring selon la deuxième version du projet. Une bonne partie de cette bande de terrain est consacrée à la culture potagère. Le site a néanmoins tout récemment été vendu par la SNCB à un promoteur privé qui projette d'y construire un ensemble résidentiel. Les riverains se sont fédérés (2012) contre ce projet qu'ils considèrent comme démesuré et comme une menace pour le quartier en matière de mobilité et de gestion de l'eau. Les incidences sur l'environnement semblent avoir été largement sous estimées.

# LES ENJEUX ACTUELS

## Chapitre 4



## LES ENJEUX ACTUELS

*Parmi les grands espaces verts uclois, certains font toujours l'objet d'enjeux très importants, on pense particulièrement à Engeland et Pasteur. A ceux-ci s'en ajoutent quelques autres. Bien que non situés directement sur le tracé des projets autoroutiers, ils se révèlent être tout autant liés aux enjeux globaux qui touchent cette zone de la Commune.*

### ENGELAND (4b ET 4d): LE MAUVAIS EXEMPLE.

L'implantation de 299 (4b) et 76 (4d) logements sur le plateau Engeland (6 ha) est symptomatique de l'incohérence qui peut exister en matière d'aménagement du territoire:

En ce qui concerne la **mobilité**, le futur lotissement est dépourvu de tout réseau de transport public et le réseau viaire actuel n'est en rien prévu pour accueillir un apport supplémentaire de quelques 600 véhicules. Notons que le projet ne prévoit aucune mixité urbaine (emplois, infrastructures d'accueil, ...). Qui-conque voudra y habiter sera forcément dépendant de sa voiture, ce qui ne fera qu'**aggraver sévèrement les problèmes de mobilité à Uccle**.

Le rejet d'**eaux usées** découlant de ces logements vers le réseau d'égouttage existant sera problématique mais c'est surtout l'**imperméabilisation** importante du plateau, situé quelques 50 m au-dessus du niveau du Geleytsbeek, qui inquiète, vu les problèmes d'inondation que l'on connaît en fond de vallée. Les quelques dispositifs compensatoires prévus (bassin de lagunage, etc.) risquent d'être largement insuffisants d'autant plus qu'ils jouxtent la zone naturelle humide du Kinsendeal en contrebas qu'il convient impérativement de maintenir dans un état de conservation favorable en tant que zone Natura 2000 prioritaire.

Ces deux projets constituent **une cité-dortoir supplémentaire** qui au final ne profitera qu'aux investisseurs. Un recours devant le Conseil d'Etat a été introduit par des riverains et l'asbl SOS Kauwberg.

### AVIJL : L'OPTION DU COMPROMIS?

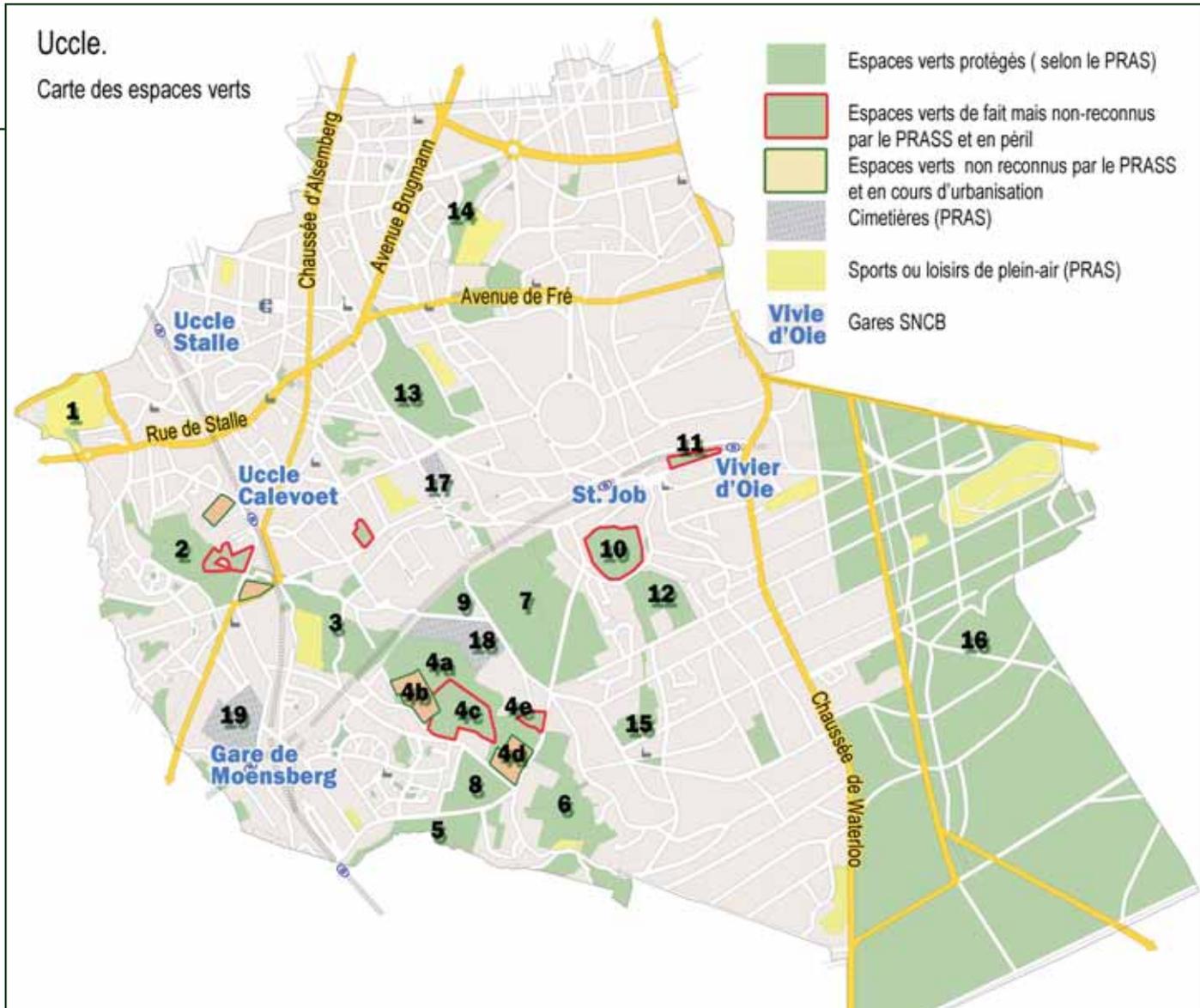
Un long combat a opposé les riverains à la commune d'Uccle propriétaire des terrains (depuis la faillite de la société Etrimo qui prévoyait originellement de lotir le site d'immeubles-barres).

Initialement, le projet de la Commune était d'y construire exclusivement du logement social. En 1988 un PPAS (n°28 bis) fut élaboré en ce sens en collaboration avec le comité d'habitants de l'époque. Ce plan, qui prévoyait 312 logements, ne fut pas réalisé faute de moyens financiers. Progressivement, la nature reprit possession du site qui par ailleurs se couvrait de potagers. Un renouvellement de la population, issue majoritairement de la classe moyenne, eut également lieu. Une nouvelle adaptation du PPAS (PPAS 28 ter approuvé en 2009 mais pas encore d'application en 2013 suite à une abrogation très partielle) entraîna une remise en cause du projet par les nouveaux arrivants. S'ensuivit la décision de la Commune de réduire le nombre de logements (majoritairement prévus sur le pourtour du site), de réduire leur impact sur les potagers et de les affecter en grande partie au « logement moyen ». Les habitants, quant à eux, continuent à réclamer une meilleure préservation du cœur du plateau. Notons que la desserte du site n'est pas trop mauvaise (sans être optimale) puisque il se situe à proximité des lignes de tram (92) de bus (60) et de train (124). Par ailleurs la proximité avec la place de St Job lui assure le voisinage d'un noyau commercial non négligeable.



## Uccle.

### Carte des espaces verts



### Quelques espaces verts importants :

1. Uccle Sport – 2. Keyembemt – 3. Kinsendael et Kriekenput – 4 Plateau Engeland: 4a Partie classée du Plateau; 4b Futur lotissement de « La Charmeriaie »; 4c Terrains de l'ex Institut Pasteur - aujourd'hui ISP ; 4e « Les Paturins »; 4d Lotissement « Les Courses » en cours de construction – 5. Bois de Buysdelle et vallée du Verrewinkelbeek – 6. Bois de Verrewinkel – 7. Kauwberg – 8. Domaine de La Tour de Freins – 9. Parc de la Sauvagère – 10. Plateau Avijl – 11. Potagers de l'Avenue du Prince de Ligne – 12. Domaine Fond'roy – 13. Parc du Wolvendael – 14. Parc Brugmann – 15. Terrains de VIVAQUA, avenue des Eglantiers – 16. Forêt de Soignes – 17. Cimetière du Dieweg – 18. Cimetière d'Uccle – 19. Cimetière de St Gilles.



Photo : E.David

Potager au plateau Avijl, été 2012.

### PASTEUR ET LES PATURINS: LE GRAND RISQUE

Les nombreux hectares du site de l'ancien Institut Pasteur (deux photos ci-dessous), ainsi que le site voisin appelé « Les Pâturins », constituent aujourd'hui un grand morceau de campagne menacé à Uccle. Au point de vue du paysage le site est magnifique, il représente également un maillon essentiel au sein du réseau écologique Natura 2000 à Uccle, et ceci malgré qu'il n'ait pas été classé. En effet la plus grande partie du domaine est affecté au PRAS en zone d'intérêt public et collectif. On peut donc légalement y construire des écoles, des instituts scientifiques (ce qui est déjà partiellement le cas), voire même du logement social. Avec le 3<sup>ème</sup> PRAS actuellement à l'étude et qualifié de « PRAS Démographique », on pourra y construire tout type de logement. Ce qui n'est pas innocent puisque l'Etat Belge compte déménager l'Institut de Santé

Publique (l'ex- Institut Pasteur) vers le nord de Bruxelles et par la même occasion vendre probablement l'immense terrain au plus offrant. Si ce scénario a effectivement lieu, on peut s'attendre à ce qu'un nouveau quartier péri-urbain y voie le jour, les deux quartiers Engeland qui l'enserrent faisant office de précédent. Le terrain de l'ex-Institut Pasteur est immense, le nombre de logements et donc de voitures associées sera tout aussi immense d'autant plus que, tout comme pour Engeland, le site est en quelque sorte « hors ville ». Une vraie catastrophe écologique et urbaine en perspective...



Photo : E. David

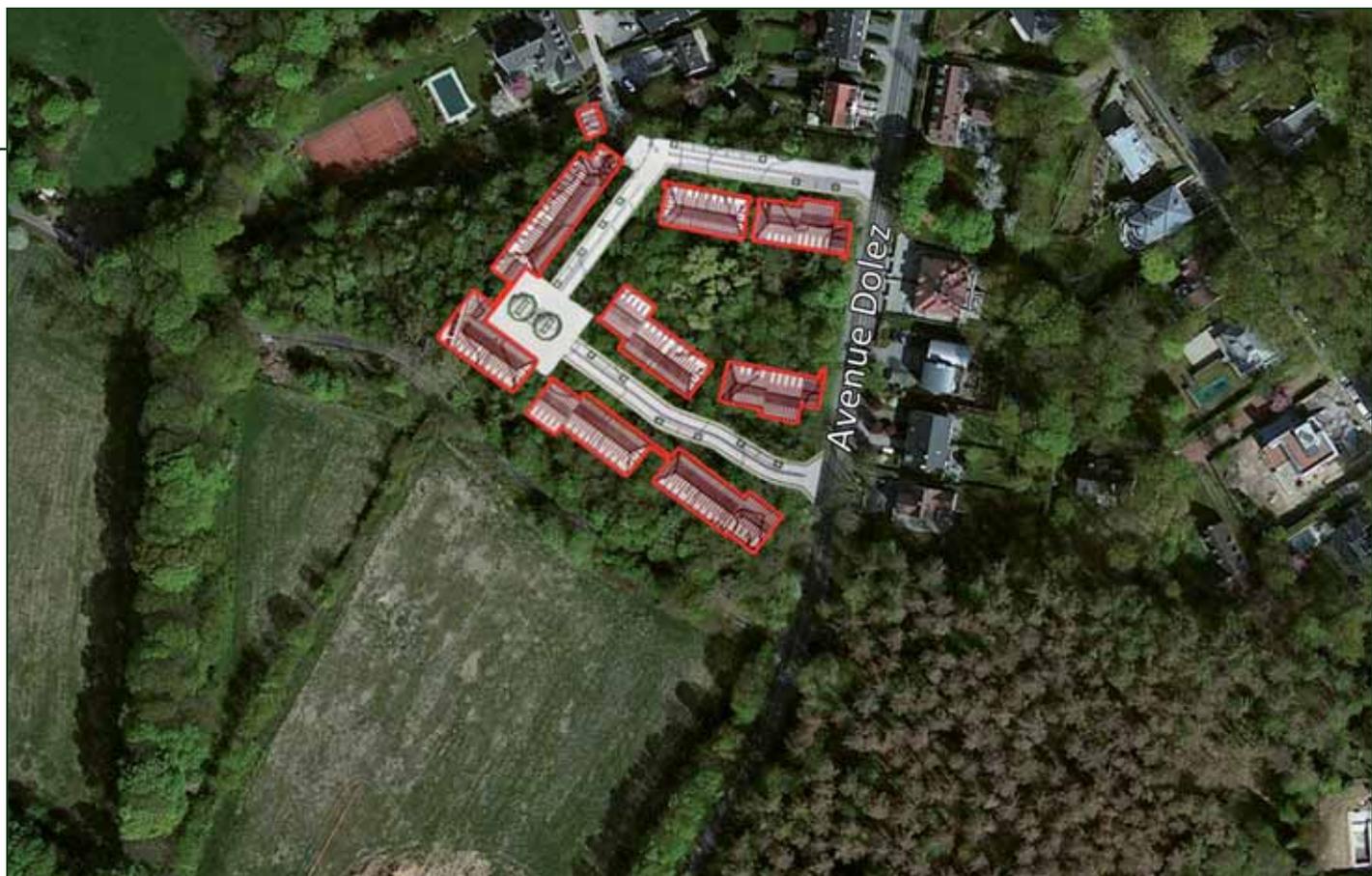


Photo : Google - Photomontage: E.David

*Photomontage ci-dessus: L'étalement urbain est un phénomène qui passe souvent inaperçu parce qu'il progresse relativement lentement. L'impact des quelques villas projetées en 2005 sur le site « Les Pâturins » pourrait paraître négligeable. Il en va tout autrement si on cumule l'ensemble des projets en cours et potentiels (des logements qui se comptent en plusieurs centaines) sur l'entièreté du plateau Engeland.*



Photo : E.David

## QUELQUES RÉFLEXIONS EN GUISE DE CONCLUSION

---

### 1. COMBATTRE UNE IDÉE REÇUE : CONSTRUIRE EN VILLE POUR SAUVER LA CAMPAGNE ?

L'étalement urbain est particulièrement néfaste pour l'environnement et coûte très cher à la collectivité. On est tenté de dire : tant qu'à réaliser de l'habitat, faisons-le de manière dense « en ville » et non pas isolé « à la campagne ». Cependant, force est de constater que la distinction entre ville et campagne est aujourd'hui devenue très floue. Les frontières régionales ne peuvent en tout état de cause faire figure d'une quelconque limite entre urbanité et ruralité. D'une part, la communauté urbaine bruxelloise dépasse très largement les frontières administratives régionales (quasi tous les Belges vivent aujourd'hui sur un mode urbain), et d'autre part, il n'existe aucun accord entre les trois régions du pays en matière d'aménagement du territoire. Ce n'est pas parce qu'on densifie à l'intérieur des frontières régionales bruxelloises que les communes brabançonnaises vont préserver davantage les espaces verts de leurs territoires respectifs. Du reste, le principe de densification est aujourd'hui à Bruxelles davantage un prétexte et un instrument de gestion pour augmenter la capacité foncière des quelques derniers terrains disponibles et fortement convoités.

### 2. LE VÉRITABLE DÉFI : DENSIFIER INTELLIGEMMENT L'HABITAT AUTOUR DE PÔLES STRATÉGIQUES SANS ACCROÎTRE LA CIRCULATION AUTOMOBILE.

Afin d'empêcher l'étalement urbain de phagocyter les quelques zones vertes de qualité qu'il nous reste, il convient de concentrer le développement de nos pôles d'activité et d'habitat le plus possible autour de sites stratégiques à fort potentiel urbain (notamment les abords de certaines gares).

A condition de :

- maintenir une qualité de vie proportionnée à la densification projetée (espaces publics de qualité, suffisance des infrastructures sociales et d'intérêt public, respect identitaire & patrimonial du lieu, etc.)
- maîtriser la mobilité motorisée individuelle. Il est clair que plus un quartier est dense et bien pourvu en facilités (commerces, transport public, écoles, institutions culturelles, etc.), plus faible sera la motorisation individuelle.
- être vigilant pour qu'*in fine* les préjudices provoqués par la durée des chantiers, les pollutions, etc. n'annihilent pas les bénéfices et les bienfaits escomptés. La lourde métamorphose d'un quartier a trop souvent tendance à fragiliser les populations et les commerces préexistants.
- conditionner les nombreux projets de constructions à des règles strictes en matière de mixité sociale, de gestion des eaux et de stationnement même si ceci découragerait une certaine promotion immobilière à Uccle.
- réserver - là où c'est encore possible - des zones « non aedificandi » aux abords immédiats des gares uccloises en vue de ne pas hypothéquer leur éventuel développement en tant que pôle intermodal (train-tram-bus). La SNCB, qui se désintéresse des gares bruxelloises secondaires, a trop souvent la mauvaise habitude de vendre ces espaces à des investisseurs privés.

Parallèlement à tout ceci, il s'agit évidemment de limiter autant que possible l'urbanisation de terrains excentrés et ainsi prévenir l'apparition de nouvelles cités dortoirs. Ceci implique une politique communale volontariste en matière de gestion du territoire. A cet effet, il est urgent que la Commune mette en œuvre un **Plan Communal de Développement** cohérent et solide. Il est grand temps de fixer un cadre réglementaire précis permettant de développer une politique de gestion du territoire à long terme et appliquée réellement aux particularités ucloises. La réalisation d'un tel plan permettra de **fixer des balises urbanistiques claires** dans l'intérêt de tous : propriétaires, riverains, usagers, promoteurs immobiliers, etc.

Inscrivons-nous, à l'instar d'acteurs individuels et collectifs de plus en plus nombreux, dans la mise en valeur d'un genre de vie social, économique et écologique plus respectueux qui puisse résolument s'inscrire dans le long terme. Ceci rencontrerait notre objectif qui est de rendre notre environnement tout à la fois plus convivial et plus ouvert à tous.

Ce numéro spécial de la Lettre aux Habitants à été réalisé par:

Rédaction: Marc DE BROUWER, Enguerrand DAVID,  
Denys RYELANDT.

Comité de lecture: Bernard JOURET, Michel DEVRIESE,  
Pierre GOBLET, Thérèse VERTENEUIL, Catherine TOUSSAINT.

Nous remercions chaleureusement pour l'aide qu'ils nous ont apporté dans la recherche d'archives: Vincent ALBERT (Service Voirie de la commune d'Uccle) Marcel JACOBS (Cercle d'Archéologie, Folklore et Histoire d'Anderlecht) Madame TELLEMAN (Service des Archives de la commune d'Uccle) Harald DECEULAER (Archives de l'État à à Anderlecht) .



*Vue en 2012 vers le cœur du plateau Avijl et le Kauwberg.*

## L'Association de Comités de Quartier Ucclais

### Les Comités membres effectifs

#### Andrimont

Georges COPINSCHI, av. d'Andrimont 43  
tél. : 02.375.12.87

#### Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

Pierre ROCMANS, ch. de Waterloo 1325 C  
tél. : 02.374.09.41

#### Bosveldweg asbl

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

#### Calevoet - Bourdon

Didier GOSSET, Dieweg, 20  
GSM : 0475.96.13.57 – info@calevoet.org

#### Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30  
tél. : 02.343.05.41

#### Floride - Langeveld

Isi ZIELONKA, av. Gobert 62

#### Fond'Roy asbl

Kathleen STAQUET, av. Fond'Roy 41  
GSM : 0477.35.86.86

#### Gracq

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

www.gracq.org

#### Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130  
tél. : 02.376.25.52

#### Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74

tél. : 02.374.05.73

www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

#### Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,

av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61

www.longchamp-messidor.be

#### Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42

tél. : 02.376.26.64

#### Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis 20

tél./fax : 02.376.61.71

yvettelahaut@yahoo.fr

#### Parc Brugmann

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

#### Parc Raspail

Bernard ROISIN, rue Victor Allard 31  
tél. : 02.534.77.89

#### Plateau Engeland-Puits

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

www.plateauengeland.be

#### Protection et avenir d'Avijl

Catherine TOUSSAINT, rue Montagne de St Job, 139

tél. : 02.374.02.60 – www.avijl.org

#### Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, ch. de Waterloo 852  
tél. (B) : 02.373.57.01

stephane.davidts@skynet.be

#### Quartier Lorraine

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

#### OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

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

www.oxy15.be

#### SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Geleytsbeek 29

Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51

www.kauwberg.be

#### Homborch / Tilleuls / Alisiers / Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21  
tél. : 02.375.55.780

#### 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

#### Vivier d'Oie – Place St Job

Juan Gonzalez, av. Prince de Ligne 149

tél. : 02.375.96.24

### Les « Antennes de quartier »

#### Geleytsbeek

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

#### 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

#### Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273

tél. (P) : 02.332.22.23

tél. (B) : 02.211.78.53

#### Échevinage

Michel DEVRIESE, av. De Fré 29  
tél. : 02.374.85.80

### Le conseil d'administration

#### Président

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

#### Vice-Président

Denys RYELANDT – av. du Maréchal 20A  
tél. (B) : 02.375.78.84 – tél. (P) : 02.374.97.03  
d.ryelandt@gmail.com

#### Trésorier

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

Marc DE BROUWER – rue Geleytsbeek 29

tél. & fax : 02.374.60.34

GSM (préférée) : 0472.719.790 – cepvdqa@skynet.be

Michel DEVRIESE – av. De Fré 29

tél. : 02.374.85.80 – michel.devriese@skynet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67

tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

François GLORIE – av. de Floréal 35

tél. : 02.344.48.88 – info@francoisglorie.be

Pierre GOBLET – rue Edouard Michiels 13

tél. : 02.376.57.02 – pierregoblet@skynet.be

Jean LESEUL – rue Groeselenberg 69

tél. : 02.375.06.29 – leseul.hendrix@belgacom.net

Benoît MALDAGUE – av. W. Churchill 222/10

tél. : 02.343.21.97

(B) : b.maldague@credit-agricole.be

Alain THIRION – rue de Linkebeek 39 A

tél. : 02.376.11.49 – athirion58@gmail.com

Catherine TOUSSAINT – Montagne de St Job 139

tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367

tél. : 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

### Chargé de mission :

Enguerrand DAVID

enguerrand.acqu@live.be

### La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

N° de compte de l'ACQU :

BE 61 3100 7343 1817

La « Lettre aux Habitants » peut être consultée sur le site internet de l'ACQU : [www.acqu.be](http://www.acqu.be)

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : [acqu.asbl@gmail.com](mailto:acqu.asbl@gmail.com)

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

13.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et de la Région de Bruxelles-Capitale.

