

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° 64 avril – mai – juin 2010

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

Nous avons un nouveau site internet : www.acqu.be

Consultez-le, lisez notre LETTRE en ligne, ou écrivez-nous à :

acqu.asbl@gmail.com

Inscrivez-vous en ligne pour recevoir notre Lettre d'information électronique.

ommaire

Editorial	2.
• Le dépôt de trams Marconi : une nécessité ?	3.
• Quelles ambitions pour le transport public à Bruxelles ?	4.
• Forcer le débat	6.
• La Mobilité à Bruxelles - Où en sommes-nous ?	10.
• Un quartier en mouvement à Uccle : « Oxy-durable »	14.
Billet d'humeur	15.

Éditorial

Comme nous l'écrivions dans nos précédents numéros, l'ACQU ne cesse de plaider pour des plans de mobilité qui privilégient efficacement les moyens de transport et de déplacement autres que la voiture.

Nous ne sommes évidemment pas contre la voiture par principe et nous reconnaissons qu'elle est parfois indispensable, mais l'augmentation des déplacements motorisés dans notre tissu urbain devient de plus en plus intolérable, d'autant plus qu'elle se fait au détriment de la performance des trams et des bus.

Rappelons que près d'une cinquantaine d'articles, dont certains sont de véritables dossiers d'analyses et de propositions, ont été écrits à ce sujet ces deux dernières années dans les dix derniers numéros de notre périodique.

La réalité observée aujourd'hui est inquiétante et une efficace politique de transports en commun s'impose. La crise de mobilité invite à des changements radicaux dans la manière de vivre automobile. Continuons à taper sur le clou. On finira par comprendre que l'environnement urbain, tel que l'a façonné la voiture, est devenu contre-productif sur le plan économique, pour ne pas parler du plan environnemental. Dans le numéro 58, nous analysions le Plan gouvernemental IRIS 2 et émettions la critique fondamentale suivante : "Le Plan comprend une énorme contradiction entre la volonté affichée de réduire le trafic et la préconisation de certaines mesures. En effet, si le Plan cherche à réduire le recours trop facile à la voiture,

il recommande quand même une importante augmentation de la capacité de certaines voiries. C'est ainsi que plusieurs tunnels totalisant 60 km (!) sont envisagés ..., et ce au motif de fluidifier le trafic automobile et d'améliorer la "qualité de vie". Comme si mettre sous terre des voitures et des trams n'allait pas accroître le nombre des véhicules en surface ... Comme si, en augmentant la capacité de la voirie et du parking, on allait décourager le recours à la voiture ... Pour diminuer les bouchons, n'est-il pas préférable (et moins coûteux) d'investir dans les transports publics, de créer des parkings de dissuasion loin de la ville, de développer le système CAMBIO? Non!, on semble vouloir en revenir à la politique urbanistique des années 50."

D'autres articles de fond, signés Marie-Claire Schmitz (de IEB), Michel Hubert (Professeur aux Facultés universitaires St-Louis), Alain Thirion (pour le groupe de travail ACQU sur la mobilité) et bien d'autres se sont penchés avec rigueur sur ce problème.

Dans le présent numéro, nous publions le tout récent communiqué de presse de la plate-forme SMoB (Sustainable Mobility for Brussels), dont l'ACQU fait partie. Lisez-le.

Il y est expliqué que c'est le chèvre-choutisme qui prévaut, que les autorités publiques se gargarisent de grandes déclarations, ... puis ne font presque rien et cèdent devant le lobby du secteur automobile. Même les pistes cyclables sont oubliées ! C'est triste car de vraies solutions existent ... mais elles demandent – il est vrai – un peu de courage politique...

La STIB – qui préconise le projet METROVISION - nous a envoyé un article critiquant le projet CITYVISION que nous soutenons. Par souci d'objectivité, nous le publions. Nous l'avons bien entendu soumis à un des rédacteurs de la CITYVISION, Michel Hubert, qui conteste sévèrement le point de vue de la STIB. Nous vous encouragons à lire tout ceci. Dans une matière aussi délicate et tellement importante, nous recherchons le dialogue. Nous n'avons aucunement la prétention de détenir la solution, mais nous avons le souci et la volonté de promouvoir des solutions durables qui privilégient notre avenir et notre qualité de vie.

> Bernard JOURET Denys RYELANDT

Samedi 4 septembre, promenade dendrologique

des voiries, parcs et jardins d' Uccle. Découverte d'arbres et arbustes remarquables et/ou insolites sous la conduite de Daniel Geerinck, administrateur de la Commission Ornithologique de Watermael-Boitsfort (COWB).

Départ (14h30) et retour (17h30) place St-Job

Venez-y nombreux!

Info sur www.acqu.be

Le dépôt de trams Marconi : une nécessité ?

Depuis près de 2 ans déjà, la STIB demande un dépôt de trams localisé au sud de Bruxelles, devenu nécessaire pour abriter et entretenir les trams 3000 et 4000 qui circulent sur les lignes 3, 4, 82, 97.

Le choix de la STIB s'est porté sur un terrain, situé essentiellement sur le terroire ucclois, pour une petite partie sur la commune de Forest, et à proximité immédiate d'un quartier d'habitations de Drogenbos. Il est situé entre la rue de Stalle, près du rond-point dit « des menhirs » et de la piscine Némo 33, la chaussée de Ruisbroek et les terrains d'Uccle-Sport.

Il s'agit du terrain appelé « Marconi », actuellement occupé par les anciens bâtiments de l'usine SAIT, abandonnés. Le dépôt empiètera également sur les terrains d'Uccle-Sport, et impliquera une modification du tracé de la promenade verte. Il aura une superficie de 20.000 m², sur 3,74 ha; il servira de garage pour 75 trams, et permettra d'en entretenir une quinzaine.

Le projet a suscité - et suscite encore - l'opposition des riverains pour de nombreuses raisons, déjà analysées dans la Lettre aux Habitants N° 60 (avril mai juin 2009) : pollutions sonores, visuelles, acoustiques, vibratoires; problèmes de stabilité et de pollution des sols, d'imperméabilité et d'inondations; atteinte à une

zone verte et de loisirs; difficultés prévisibles d'embouteillages lors des sorties et retours des trams.

La commission de concertation de la commune d'Uccle a émis un premier avis le 27 mai 2009. Il était très critique et recommandait vivement une étude d'incidences du site, sur base d'une série de remarques visant à la recherche de la réduction des différentes sources de pollution (murs anti-bruits, dispositifs antivibrations, plantations supplémentaires, meilleure récupération des eaux usées et pluviales), et la recherche de sites alternatifs où les nuisances seraient moindres.

Le 5 août, l'IBGE a délivré un permis d'environnement, sans obligation de faire préalablement réaliser une étude d'incidences.

Des riverains ont été en recours contre ce permis et, le 2 décembre, le Collège d'Environnement l'a annulé.

Le 6 janvier 2010, la STIB a introduit un recours contre cette décision d'annulation. Comme le Gouvernement ne s'est pas prononcé dans les 75 jours, l'annulation est définitive.

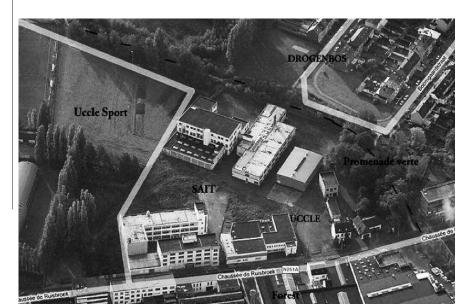
En février 2010, la Région bruxelloise a donné son feu vert pour que la STIB dépose un nouveau projet pour la construction du dépôt sur le site Marconi, moyennant les adaptations demandées . On se retrouve donc, sauf erreur, à la case départ. A ce stade, nous nous abstenons volontairement d'entrer dans le fond du problème : localisation, dimensions et capacité du projet (75 trams), nuisances liées à la proximité d'habitations, atteinte à des espaces verts et à une zone de loisirs...; il faut en effet voir ce que va proposer la STIB et les conclusions auxquelles arrivera l'étude d'incidences que nous continuerons à exiger. Les habitants de la rue de Stalle subissent des nuisances, surtout sonores, que tout le monde s'accorde à trouver inacceptables; la STIB doit y remédier sans aucun délai.

Il reste que l'amélioration et l'extension des transports en commun, et en particulier du tram à Uccle, et ailleurs, est un impératif primordial pour assurer le développement de notre commune, de la région bruxelloise, actuellement engluée par un trafic automobile qui croît continuellement et génère les multiples inconvénients bien connus de tous (pollutions diverses, mobilité devenue problématique, gaspillages de temps, d'énergie..)

L'ACQU restera bien sûr attentive à ce problème et agira pour y apporter des propositions constructives.

La Cityvision, déjà présentée dans les "Lettre aux Habitants" n° 62, 63 et dans celle-ci, propose une restructuration du réseau de transports en commun, basée sur un maillage optimal des trams de surface. Mais ces évolutions et améliorations du réseau nécessiteront des infrastructures, qu'il faudra bien placer quelque part. Cela devra se faire en tenant compte des réalités urbaines du site choisi, que ce soit celui de Marconi ou ailleurs.

Alain THIRION et François GLORIE pour le groupe mobilité de l'ACQU



Quelles ambitions pour le transport public à Bruxelles ?

Métrovision ou Cityvision ? A l'heure où la mobilité est devenue un véritable enjeu de société et où plus personne ne conteste que les transports publics doivent y occuper une place de choix, certains au sein du secteur associatif montent au créneau pour opposer aux plans de développement de la STIB un modèle jugé plus efficace, plus performant et moins coûteux. Une vision à laquelle la STIB aurait volontiers adhéré si, à l'analyse, celle-ci ne s'était montrée caricaturale et peu crédible.

En avril 2009, la STIB a placé le métro sous les projecteurs, à l'occasion du bouclage de la Petite Ceinture. Cet événement attendu de longue date a permis de restructurer le réseau souterrain. d'offrir de nouvelles liaisons et surtout d'augmenter la capacité du métro, qui transporte la moitié de la clientèle des transports publics bruxellois. Cela ne signifie pas pour autant que la STIB néglige le tram et le bus, bien au contraire. La vision de la STIB reste avant tout celle d'un réseau intégré de transport public où les modes métro, tram et bus se complètent en vue de desservir au mieux la population et les activités présentes sur le territoire régional, en choisissant le mode le plus approprié pour répondre à la demande.

Imaginer désenclaver la commune d'Uccle grâce au seul développement du réseau RER et à la mise en site propre des lignes de tram est malheureusement illusoire. La ligne de chemin de fer 124 reliant Calevoet et la Gare du Midi est certes une liaison intéressante mais, même si les fréquences sur cette ligne étaient sérieusement améliorées, elle ne remplacera jamais un réseau plus maillé, qui multiplie les points de



destination dans la région. Dans une perspective à long terme, le projet de prolongement du métro vers Uccle, entre la place Albert et le square des Héros dans une première phase, aurait, par contre, le mérite de permettre à une grande partie des Ucclois de rejoindre en ligne directe le centre-ville, puis Schaerbeek et d'autres destinations. Et cela plus efficacement que la ligne de tram 4 actuelle, en divisant pratiquement par deux leur temps de parcours.

Métro léger

Les auteurs de la Cityvision insistent sur les excellentes performances qu'atteindraient les lignes de métro léger, de semimétro et de trams qu'ils proposent de mettre en place, afin d'améliorer l'efficacité du réseau de la STIB. Si, dans des conditions d'exploitation idéales, c'est-à-dire dans une ville débarrassée des embouteillages, un tel réseau aurait peut-être sa raison d'être, il faut rester réaliste. Dans l'environnement actuel difficile, ces véhicules de surface seraient

confrontés aux mêmes problèmes de régularité et de ponctualité que les trams et bus de la STIB.

Quant à la mise en site propre des lignes de tram existantes, à Uccle, celle-ci entrerait clairement en contradiction avec la thèse des comités de quartier qui plaident pour une hiérarchisation des voiries et la protection des zones 30. La mise en site propre du tram dans les artères où la largeur est insuffisante - comme la ligne 51 dans la chaussée d'Alsemberg, par exemple, ou le 92 avenues Carsoel, de Wolvendael et rue du Ham nécessiterait la mise en place de sens uniques inversés pour les voitures et comporterait un risque important de renvoi du trafic de transit vers des voiries à vocation résidentielle.

Les auteurs de la Cityvision proposent aussi l'introduction de métros légers dans les deux axes de métro existants (axe Est-Ouest et Petite Ceinture). Ces lignes seraient desservies par des véhicules de 80 ou 90 mètres de long, équipés d'un plancher haut, et seraient prolongées en surface,

afin d'offrir de nouvelles liaisons directes avec l'hyper centre. Cette approche poserait d'abord d'importants problèmes d'insertion urbaine (vous imaginez des quais d'1m de haut et 90 m de long dans l'avenue Churchill ou l'avenue Brugmann et la rue de Stalle ?) et d'accessibilité pour les moins valides. Mais surtout, le réseau ainsi proposé par la plateforme SMOB (Substainable Mobility in Brussels) induirait d'importants problèmes de capacité, actuels mais surtout futurs. La saturation des axes souterrains, résultant de la multiplication des lignes dans ces ouvrages, rendrait à la fois impossible d'y améliorer les fréquences et aboutirait mathématiquement à une diminution des fréquences sur les parties de ces lignes desservant les première et deuxième couronnes de la ville. Il ne permettrait tout simplement pas d'atteindre les objectifs quantitatifs visés par le Plan Régional des Déplacements Iris 2.

Correspondances

Les études successives du taux de correspondance existant sur le réseau bruxellois ont montré que moins d'un client sur deux doit effectuer une correspondance lors de son déplacement. La STIB s'est d'ailleurs donné pour objectif, dans la mesure du possible, de limiter leur nombre et de les organiser dans de bonnes conditions pour la clientèle. Les Plans Directeurs Tram et Bus et leurs effets induits (notamment les correspondances) ne sont que la solution, certes perfectible, choisie par le Gouvernement de Bruxelles-Capitale, sur proposition de la STIB, pour tenter de garantir les ingrédients essentiels d'un transport public de qualité, à savoir : régularité, fluidité et vitesse de déplacement suffisante des trams et des bus.

Des propositions intéressantes

Le volet financier du projet Cityvision est particulièrement succinct et les quelques éléments donnés sont très insuffisants pour permettre de tirer quelque conclusion que ce soit. Ainsi, l'estimation du coût de construction de nouvelles lignes de tram ne comprend que le prix de la pose des voies en ignorant le coût du réaménagement complet des espaces publics que nécessitent des projets où le tram obtient une priorité intégrale de passage dans l'espace public (environ 20 millions d'euros par km).

Cependant, si la STIB conclut que cette Cityvision n'est pas de nature à rencontrer les objectifs de mobilité poursuivis par le Gouvernement régional, elle

estime que certaines propositions avancées par l'ACQU à l'échelon local ucclois ne sont pas complètement dénuées d'intérêt. Ainsi l'idée d'amener le tram de l'avenue Latérale vers la gare du Vivier d'Oie permettrait une liaison intermodale entre la gare et la chaussée de Waterloo.

L'aménagement de la rue du Wagon en artère réservée aux transports publics entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle aurait le mérite de dégager le tram de la chaussée d'Alsemberg à l'approche du carrefour du Globe.

La STIB est bien sûr aussi ouverte à toute initiative qui vise à soutenir ses démarches en vue de faire sauter le bouchon de la chaussée de Waterloo à la Bascule, véritable point noir pour ses lignes de trams 23 et 24.

Enfin, le développement des lignes de tram en vue de desservir de façon durable cette partie de la région implique aussi que la STIB puisse disposer d'un nouveau dépôt au sud de Bruxelles. En ce sens, le soutien de l'ACQU au projet de dépôt « Marconi » sera, le cas échéant, un signe de la volonté des comités de quartiers ucclois de soutenir le développement du réseau tram du sud de Bruxelles.

En conclusion, c'est avant tout d'une vision ambitieuse dont le transport public bruxellois a besoin. La démarche de la plateforme SMOB a le mérite de le rappeler, tout comme la nécessité de mesures volontaristes pour améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports publics de surface. Cependant, la STIB estime qu'il n'y a pas lieu d'opposer stérilement les anti- aux soidisant pro-métro, mais qu'il faut au contraire favoriser la complémentarité entre les modes de transport qui, selon le volume de clientèle et la configuration des artères desservies, ont chacun un rôle spécifique à jouer pour qu'ensemble nous puissions bouger mieux.

Alain FLAUSCH Administrateur Directeur Général STIB



Forcer le débat

Présentée le 23 octobre 2009, la "Cityvision" a suscité un large intérêt. Son objectif est de proposer une vision d'avenir pour le système de transport public à Bruxelles, et plus particulièrement son réseau ferré, et d'interroger, à l'aune de la crise des finances publiques que nous connaissons aujourd'hui, les choix d'investissements envisagés par les pouvoirs publics. La question qui se pose est en effet la suivante : comment améliorer la mobilité de tous à Bruxelles, dans un délai raisonnable, à un coût soutenable pour la collectivité ?

Alors que le monde politique tend une oreille de plus en plus attentive aux réflexions avancées par la "Cityvision", la STIB est manifestement inquiète de voir ses options contestées et le fait savoir chaque fois qu'elle le peut. C'est ainsi qu'elle a publié une luxueuse brochure de 16 pages qui dénonce la "vision tronquée" que serait la "Cityvision". L'article que la STIB a demandé à l'ACQU de publier n'est qu'une déclinaison de cette brochure.

Qui a quelle vision du réseau de transports publics pour Bruxelles ?

Dans son article, la STIB affirme qu'elle défend un "réseau intégré de transports publics où les modes métro, tram et bus se complètent". Tel est bien aussi le point de vue de la "Cityvision" qui ajoute à ce réseau un quatrième mode, le métro léger', tout en maintenant un prémétro, rebaptisé "semi-métro", et en intégrant le tout dans l'offre RER, Tec et De Lijn. Mais ce que critique la "Cityvision" et qui n'a pas l'air de plaire à la STIB, c'est la conception hiérarchique du réseau défendue par celle-ci dans ce qu'elle a appelé la "Métrovision" et qu'elle ne semble pas vouloir assumer publiquement aujourd'hui, brouillant ainsi volontairement le débat². La "Métrovision" concentre en effet in fine les flux sur un petit nombre d'axes forts, sur lesquels les autres lignes sont rabattues, pour « aboutir à un réseau articulé sur le principe d'une ligne par axe » de manière à « offrir une souplesse d'exploitation susceptible de répondre de manière mieux adaptée à une demande croissante » (Métrovision, p. 3). C'est la métaphore des ruisseaux qui se jettent dans des rivières qui elles-mêmes se jettent dans des fleuves, avec à chaque fois un transbordement (correspondance) d'un véhicule à l'autre, avec la pénibilité et l'incertitude sur les temps d'attente qui l'accompagnent.

Ceci étant, si la STIB s'exprime beaucoup à propos de la "Cityvision", les responsables politiques restent discrets. Après tout, n'est-ce pas à eux de développer la vision du futur du système de transport et son articulation avec l'aménagement du territoire ? Omniprésente, la STIB oublie parfois qu'elle n'est qu'un opérateur de transport, soumis à un contrat de gestion avec la Région. Encore faut-il que cette dernière soit en mesure de prendre les choses en main, en toute indépendance, ce à quoi la "Cityvision" l'encourage. Est-ce cela qui fait peur à la STIB ?

Les promoteurs de la "Cityvision" ne cherchent pas à avoir raison à tout prix. Leur souci est que les conditions d'un vrai débat soient réunies pour mettre en balance les différentes visions. Or, aujour-d'hui, on a plutôt l'impression d'une fuite en avant dont Bruxelles – et les finances publiques - risque de ne pas sortir gagnante.

Un prolongement du métro vers Uccle qui va desservir une "grande partie" des Ucclois?

La STIB affirme dans son article que le mérite d'une ligne de métro vers Uccle est de "permettre à une grande partie des Ucclois de rejoindre en ligne directe le centre-ville". Nous avons calculé quelle proportion d'Ucclois cela concernerait : seulement 25% d'entre eux³! La situation de tous les autres habitants serait dégradée puisqu'ils perdraient leur liaison directe avec le centre-ville. Par exemple, les usagers du tram 4 devraient changer de véhicule à Albert et cette correspondance nécessiterait de passer d'un niveau à un autre de la station (de -1 à -2).

⁽¹⁾ Véhicules au gabarit métro qui co-existeraient avec le métro existant mais qui auraient l'avantage de poursuivre leur chemin en surface dans certains quartiers aujourd'hui non desservis par le métro et où la largeur des voiries le permet.

⁽²⁾ La "Métrovision" de la STIB a pourtant fait l'objet d'un important colloque le 1^{er} avril 2009 en présence du Premier Ministre Van Rompuy, d'un ouvrage de 250 pages ("Métrovision. Passé – présent – futur") et d'une brochure, sans compter une page sur le site internet de la STIB : http://www.stib.be/metrovision-metrovisie.html?l=en

⁽³⁾ Situés à moins de 400 m d'une des cinq nouvelles stations envisagées à ce stade : Altitude Cent (Forest), De Bue, Danco, Rittweger, Calevoet gare.

Présenter la réduction de moitié du temps de parcours du tram 4 est dès lors non seulement un objectif déplacé (s'il y a une ligne qui fonctionne bien aujourd'hui à Uccle – même si elle reste perfectible – c'est bien celle-là) mais fallacieux puisque ce que le métro gagnerait en vitesse commerciale, l'usager le perdrait en temps d'accès aux stations et en rupture de charge! Or, pour l'usager, c'est le temps total de déplacement qui compte, indicateur qui n'est pas pris en considération actuellement, ni par la STIB, ni par la Région.

La ligne de métro préconisée par la STIB, qui dédoublerait quasiment la ligne RER 124 et remplacerait la ligne de tram 51, ne constituerait pas un réseau "plus maillé" comme l'affirme la STIB car elle supprimerait un grand nombre d'arrêts de l'actuel 51. En revanche, le maillage serait renforcé si, comme le propose l'ACQU, l'on prolongeait par exemple le 92 jusqu'à Vivier d'Oie ou si l'on créait une nouvelle ligne de tram chaussée de Waterloo. N'oublions d'ailleurs l'apport considérable de la ligne RER 26 que la STIB omet de mentionner dans son article. Son intersection avec la ligne 124 (nouvelle gare de Moensberg), ainsi que l'ajout d'une halte au Lycée français, constitueraient des atouts indéniables pour la mobilité à Uccle.

La Cityvision, quant à elle, propose 28 arrêts directement reliés au centre-ville. Difficile de faire mieux en terme de maillage...

Deux points de débat intéressants

A côté d'arguments fallacieux, comme celui qui laisse accroire que la "Cityvision" proposerait un métro léger à Uccle (avec quais hauts avenue Churchill ou avenue Brugmann) ou celui relatif au taux de correspondances, qui date... d'avant la restructura-

tion du réseau, la STIB avance deux points de débat intéressants.

Le premier a trait au plan de circulation et des aménagements de voirie qu'il faudrait mettre en oeuvre pour améliorer la circulation des trams (et des bus) si un métro souterrain n'était pas construit. A cet égard, il est important de noter que, déjà aujourd'hui, une part importante du trafic routier se disperse dans les voiries résidentielles en raison du débit extrêmement faible sur les grands axes (nombre de voitures par heure - ne parlons même pas de personnes transportées). Réduire encore ce débit à certains endroits n'aurait donc pas de conséquence dramatique sur les voiries résidentielles. Au contraire, en rendant au transport public son efficacité, on peut espérer un report modal accru vers celui-ci et un allègement général de la pression automobile. C'est exactement cet argumentaire que la STIB déploie pour promouvoir la "tramification" du bus 71 à la chaussée d'Ixelles, mais qu'elle inverse pour la chaussée d'Alsemberg, sur laquelle le maintien du tram n'est plus dans ses plans...

Ceci étant, il ne faut pas oublier non plus qu'une part très importante de la circulation à Uccle, et particulièrement aux heures de pointe, provient de la périphérie, celle-là même qui est visée par le RER. Il est donc temps de réfléchir sérieusement aux mesures d'accompagnement qui seront mises en oeuvre pour encourager ceux et celles qui bénéficieront du RER de moins utiliser leur automobile. Didier Gosuin, bourgmestre d'Auderghem, pourtant de la même couleur politique (MR) que le parti dominant à Uccle, est aujourd'hui un des rares à envisager sérieusement la réduction de la capacité des axes de pénétration dans Bruxelles (tel que le fameux viaduc HermannDebroux). Supprimer le tram chaussée d'Alsemberg (ce qui serait le cas si le métro était construit), ce serait au contraire libérer l'espace pour l'automobile et offrir un fameux "appel d'air" en sa faveur.

A propos de la "Cityvision", la STIB écrit encore que "dans des conditions d'exploitation idéales et une ville débarrassée des embouteillages, un tel réseau aurait peut-être sa raison d'être". Nous croyions naïvement que faire circuler les transports publics dans les meilleures conditions et se débarrasser des embouteillages étaient les objectifs poursuivis par la STIB et les pouvoirs publics... D'autres villes (Copenhague, Bordeaux...) I'ont pourtant en grande partie réussi. Quand Bruxelles pourra-t-elle aussi être montrée en exemple ?

Le deuxième point de débat intéressant est celui qui a trait à la capacité du réseau et à la fréquence aux "antennes". Il est vrai qu'en faisant circuler quatre lignes de tram dans le tunnel Nord-Albert, on impose une fréquence de 8 minutes à chaque branche. La réponse à ceci est double : il est préférable d'attendre 8 minutes maximum son tram en étant informé en temps réel de son temps d'attente et en étant certain d'atteindre sa destination en direct que de perdre un temps considérable à accéder à une station de métro et/ou à attendre sa correspondance.

Ceci étant, la solution, si la demande le justifie, est de limiter l'usage du tunnel Nord-Albert aux deux lignes uccloises et de remettre les deux autres lignes sur les boulevards centraux (Lemonnier – Anspach – Max). Dédoubler une infrastructure souterraine sur un petit tronçon (le plus demandé) n'est pas une hérésie : cela se voit à Anvers, Marseille, San Francisco... La Ville de Bruxelles y songe d'ailleurs

dans le cadre de son Plan communal de mobilité (PCM). Cela ouvrirait aussi des possibilités nouvelles vers le nord (Quartier Nord et Tour & Taxis, via le boulevard Jacqmain). Et cela permettrait de descendre à 4 minutes sur les "antennes".

Réduire le nombre de correspondances : un objectif partagé ?

La STIB écrit enfin qu'elle s'est "donné pour objectif, dans la mesure du possible, de limiter le nombre" de correspondances et reconnaît, dans le même paragraphe que les Plans directeur tram et bus ont conduit à la situation inverse, pour garantir la régularité des véhicules.

Cet objectif de l'exploitant - la régularité - ne rencontre pas ceux des usagers si la perception du temps et du confort des déplacements est pénalisée par des correspondances, a fortiori si celles-ci paraissent absurdes, comme au rond-point Churchill par exemple. Toutes les études montrent en effet que les correspondances ont un impact négatif sur la perception et le vécu des déplacements et conduisent dès lors les usagers, du moins ceux qui ont accès à d'autres modes, à se détourner du transport public.

Mettre à plat l'estimation financière des différentes visions en présence

La STIB termine son article en estimant que le volet financier de la "Cityvision" est trop "succinct". Il a pourtant été développé avec les données officielles les plus fiables dont nous disposions. Le coût de 15 millions / km pour une ligne de tram est une moyenne qui est bien supérieure à la simple pose de voies. La moyenne de 100 millions / km pour le métro n'a, quant à elle, pas été contestée par la STIB. Et il est bien entendu qu'il faut évaluer le coût en matériel roulant, frais d'exploitation, etc.

Nous sommes demandeurs d'une évaluation rigoureuse des différentes "visions" en présence. C'est pour nous une condition de bonne gouvernance. Mais pour le moment, la STIB se contente de critiquer la "Cityvision" et aucune estimation financière de la "Métrovision" n'est sur la table. Il serait temps d'additionner le coût de tous les projets à l'étude : extension nord du métro, automatisation de la ligne 1, tunnels Constitution, Legrand, gare d'Etterbeek, Meiser, etc., etc.

Non, le débat n'est vraiment pas "pour ou contre le métro" mais quelle vision du système de transport voulons-nous pour la métropole bruxelloise qui corresponde aux besoins et attentes des usagers et qui soit soutenable, tant sur le plan environnemental que financier.

Michel HUBERT Professeur FUSL

Vous souhaitez participer à la « Lettre aux habitants » ?

Envoyez vos articles et photos à Jacques NIFFLE, av. Bel-Air, 25/5, 1180 Uccle. jacques.niffle@belgacom.net



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

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

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

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

- Magda DUGNOILLE, av. Dr Decroly 37 (déposer dans le tonneau devant la porte).
- Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25 (déposer à côté des sonnettes de l'immeuble).
- Liliane STANER, rue des Moutons 23
 - Tél: 02.375.00.52.
- Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42 - Tél. : 02.376.26.64.
- Thérèse DUSSART, Vieille rue du Moulin 218
 - Tél: 02.375.03.03. Cécile CHARLES, avenue
- Wellington 13
 Tél.: 02.374.77.97.
- Galerie Bascule (entrée intérieure du GB-Carrefour).
- Ecole ND des Champs, c/o M. Serge MORIAU, 143 rue E. Cavell à 1180 (déposer dans le hall d'entrée de l'école).



LA MOBILITE A BRUXELLES – OÙ EN SOMMES-NOUS?

Les méthodes d'hier pour affronter les mobilités de demain



En matière de mobilité, Bruxelles est dans l'impasse.

Différentes études¹ viennent récemment de confirmer l'analyse de tous les Bruxellois et des navetteurs : après tant d'années de manque de courage et d'absence de choix politique, les conditions de déplacement se dégradent à Bruxelles : allongement des files de voitures, insatisfaction des usagers des transports en commun, insécurité croissante pour les cyclistes et les piétons.

Alors que les bouchons gagnent du terrain chaque jour, les alternatives à la voiture se font désirer : le RER est post-posé sans cesse, le temps de déplacement en transports publics augmente, les infrastructures cyclables sont sous-financées...

Chèvre-choutisme chronique

Depuis des décennies, la politique de mobilité est inconséquente : plutôt que d'arbitrer entre la voiture individuelle et les alternatives, nous essayons de ménager les deux. En clair : parallèlement aux investissements lourds consentis pour les transports publics, on cherche à fluidifier le trafic automobile en construisant de nouvelles infrastructures routières ou en optimalisant les ouvrages existants.

Malheureusement, ménager à ce point la chèvre et le chou n'améliore aucunement les conditions de circulation de qui que ce soit. De nombreux experts ont déjà démontré que chaque construction d'infrastructure accommodante pour les automobiles en attirera un nombre toujours plus important. Paradoxalement, vouloir plus de tunnels et plus de parkings revient à embouteiller un plus grand nombre de voiries avec davantage de véhicules. Cette politique incohérente explique l'augmentation de 30% en 10 ans du trafic sur les voies secondaires, ce qui vaut à Bruxelles le titre peu envié de « Capitale des bouchons »². En outre, elle est également responsable des mauvaises performances du transport public. D'évidence, bus et trams sont englués dans les embouteillages³. Il n'y a plus qu'en souterrain que la Stib réussit à sortir son épingle du jeu et à proposer des temps de parcours raisonnables.

Le projet de plan IRIS 2, le plan de déplacements bruxellois soumis à enquête publique par le gouvernement précédent, constituait le prototype de cette politique chèvre-choutiste. Du plan initial, coordonné par l'administration et le bureau d'étude, il ne restait plus qu'un catalogue irrationnel et incohérent après que chaque formation politique y ait ajouté ses desiderata, voire en ait ôté des pans entiers.

Après les grandes déclarations, l'heure des actes

En juillet 2009, le nouveau gouvernement signait, la main sur le cœur, une déclaration de politique générale prometteuse : priorité à la mobilité durable et rationalité de tous les choix, techniques et financiers. A l'époque, associations de tous bords, pas uniquement environnementalistes, mais également urbanistiques, économiques et professionnelles, se réjouissaient d'un tel changement de cap et en espéraient beaucoup.

Las, les échos des négociations autour du plan de mobilité ayant cours actuellement entre cabinets politiques des partis formant le gouvernement bruxellois rappellent furieusement les affres passées. Les grands principes (STOP⁴, rationalité) et les promesses chiffrées (-20% de pression automobile par rapport à ...2001) s'évanouissent lorsqu'il s'agit de les traduire en décisions concrètes. C'est ainsi que nous craignons

⁽¹⁾ FIA: http://www.eurotestmobility.com/
TomTom: http://www.autonews.fr/Dossiers/Votre-quotidien/Classement-villes-embouteillage-tomtom-d-Europe-180201/
Baromètre de satisfaction de la STIB: http://www.stib.be/result.html?l=fr

 $^{^{(2)}\} http://www.brunodelille.be/fr/dune_capitale_dembouteillages_\%C3\%A0_une_capitale_vivable$

⁽³⁾ Le récent baromètre de satisfaction de la Stib ne laisse planer aucun doute sur le mécontentement des usagers à cet égard. Sans parler de tous ceux qui n'osent même pas envisager le recours à la Stib ou ont abandonné de longue date, déçus par ses performances.

⁽⁴⁾ Principe STOP: le principe par lequel il est en premier lieu prêté attention aux piétons (Stappen - marcher), ensuite aux cyclistes (Trappen - pédaler), puis aux transports publics (Openbaar Vervoer) et finalement aux transports privés (Privévervoer).



La ville de demain ? Non, d'aujourd'hui !

que le nouveau plan IRIS 2 regorge de futurs tunnels routiers et de futurs parkings souterrains. Au fond, nous craignons que le gouvernement ne se trompe d'époque.

La politique de l'autotruche

Selon nous, il faut choisir! Il faut réduire les capacités routières, pour réellement libérer l'espace aux alternatives. Cela signifie renforcer la hiérarchie des voiries et résister à la tentation de creuser des parkings ou de prévoir des tunnels routiers là où les bus et trams prendraient « trop de place ».

Quant au métro, donnant l'illusion d'une décision ambitieuse, il ne fait que contourner l'obstacle de la congestion. Représentant des investissements colossaux et figeant les options pour 50 ans, le métro ne desservira qu'une infime partie du territoire bruxellois et ne privera pas les voitures d'un seul m², au contraire.

Selon nous, et conformément à la déclaration gouvernementale, il faut analyser les diverses alternatives sagement, en bon père de famille et sans dogme.

De vraies solutions existent

Le gouvernement doit veiller à s'attaquer aux problèmes qu'il a lui-même soulevés et qui constituent le quotidien des usagers de la ville :

 Atteindre une part de déplacement en bicyclette frôlant les 20% dans un avenir proche, à condition de commencer par diminuer la présence de l'automobile (et le sentiment d'insé-

- curité qu'elle génère) et par allouer les budgets suffisants à l'administration en charge des Itinéraires Cyclables Régionaux, ce qui n'est évidemment pas le cas.
- 2) Parallèlement, assurer des transports publics de première classe en matière d'itinéraire, de correspondance, de fréquence et de confort, et surtout, en assurer le financement. Le moyen le plus efficace, et pourtant le moins onéreux, pour révolutionner Bruxelles est de réellement offrir la priorité aux transports publics de surface sur le reste du trafic et de re-mailler le réseau existant grâce à quelques kilomètres de trams en site propre⁵.

⁽⁵⁾ A cet égard, le document Cityvision offre une solution concrète et sérieuse : http://www.ieb.be/cityvision/

- 3) En outre, veiller à réglementer strictement les nouvelles constructions et diminuer les parkings de bureau existant, et à faire payer le luxe d'un emplacement de stationnement à la porte de son travail à la personne qui en jouit.
- 4) Enfin, collaborer pleinement à la mise en œuvre d'une tarification kilométrique intelligente, exiger des modalités qui favorisent la mobilité durable et ne pas reculer devant le péage urbain si les autres régions ne collaborent pas.
- 5) Mais avant toute chose, établir un budget global et financièrement réaliste. Ecueil majeur du précédent plan, les grands projets y dépendaient uniquement d'une hypothétique manne céleste fédérale ou de la bienveillance des Régions voisines.

Mener les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire de concert

Concomitamment à IRIS 2, Bruxelles planche sur son Plan Régional de Développement Durable qui va définir les grandes orientations urbanistiques des décennies à venir. Or, la logique évidente voudrait que politiques de mobilité et d'aménagement du territoire soient menées de concert dans une vision cohérente et complémentaire. Si nous ne demandons pas de bloquer toute décision en matière de mobilité jusqu'à l'adoption du PRDD, nous réclamons au minimum qu'IRIS 2 ne force pas la main de l'aménagement du territoire. Chaque décision en matière d'infrastructure lourde – a fortiori le métro – hypothèque toute alternative future. En

d'autres termes et à titre d'exemple, on n'engage pas des millions d'euros pour prolonger une ligne de métro vers un stade de foot, quand on ne sait pas où, ni même si, stade il y aura...

En bon père de famille de la Région

Alors que des choix politiques ambitieux et des options claires sont attendus, il est grand temps de dépasser les petits intérêts locaux et la peur de braquer l'électeur, qu'on prend décidément pour un auto-dépendant rétrograde. Les centaines de millions d'euros prévus dans les versions initiales d'IRIS 2, selon leur utilisation à mauvais ou bon escient, poursuivraient la fuite en avant (droit dans le mur) ou feraient de Bruxelles un exemple d'éco-capitale. Les associations soucieuses de Bruxelles veulent



Quel exemple merveilleux! Mais c'est à Montpellier ...

du concret et du sérieux, en accord avec la déclaration gouvernementale, elles disent STOP!

La plate-forme SMoB 25 mai 2010

La plate-forme SMoB

(Sustainable Mobility for Brussels) fédère des associations et habitants défendant les principes d'une mobilité durable à Bruxelles. Elle regroupe:

Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU), Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), NoMo - Autrement mobile, Baobab 81, CODA, Comité Colignon, Comité de défense de Saint-Gilles (CODES), Comité de défense des Habitants de Bruxelles-Centre, Comité Longchamp-Messidor,

Fietsersbond, FOE Bruxsel, Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ), Johanna vzw, La Ligue des Familles (Bruxelles), Placeovelo, TreinTramBus!, Wolu-Inter-Quartiers (WIQ), 4X4 Info.





Madame, Monsieur,

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

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

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

Merci d'en tenir compte

Un quartier en mouvement à Uccle : « Oxy-durable »

Ce 20 avril dernier a eu lieu, dans la salle 1180 (rue Robert Scott), la soirée d'inauguration du projet de quartier durable « Oxydurable » qui se situe entre la gare de Calevoet, le Globe et le Dieweg.

Beaucoup de monde s'est déplacé pour découvrir, dans une ambiance détendue, ce projet de vie. Toutes les rues étaient représentées!

Rappelons que les ambitions de ce projet sont de créer des liens entre voisins afin de protéger l'environnement pour les générations à venir et d'apprendre à mieux connaître ce quartier riche d'un patrimoine méconnu.

Quatre sphères d'actions ont été présentées :

- Energie: repérer le gaspillage dans les habitations en réalisant un état des lieux énergétique du quartier. Cette action se fera en association avec les élèves de l'école Plein Air qui bénéficieront du soutien des jeunesses scientifiques et des chercheurs de l'Observatoire.
- Déchets: favoriser le recyclage et la gestion durable des déchets par la création, entre autres, d'un centre de compostage collectif au Parc du Wolvendael.
- Patrimoine: La préservation et la valorisation du patrimoine culturel, naturel et bâti du quartier passent avant tout par la connaissance de celui-ci. Découvrir ou redécouvrir ce quartier, son histoire, ses traditions ou encore sa faune ou sa flore sont les garants d'une certaine qualité de vie.
- Et enfin, le plaisir de Vivre ensemble: dans un quartier où l'espace public devient un lieu de rencontre et d'échange.



Quelques maisons du quartier ...

La soirée a également permis à chacun de s'exprimer sur une vision d'avenir pour le quartier. De nombreuses idées ont émergé. Parmi elles, on peut citer:

- la création d'un groupe d'achat de l'agriculture paysanne (ou panier bio),
- la participation à un Système d'Echange Local (SEL),
- l'organisation de promenades à vélo,
- ou encore, l'organisation d'une fête de quartier

M. Cools a signé, ce soir-là, la charte des « quartiers durables » au nom de la Commune d'Uccle. Un grand merci également à M. Dillies qui a permis l'aménagement, dans le parc de Wolvendael (près de l'entrée Rue Rouge), d'un centre de compostage collectif.

Nous avons maintenant un peu moins d'une année pour profiter de l'accompagnement de « Bruxelles Environnement » et ainsi initier différents projets intégrant les principes d'un développement durable dans une vision collective.

Des groupes de travail sur les différents thèmes sont déjà constitués. Si vous désirez participer à ce généreux élan de solidarité et de convivialité, venez nous rejoindre!

Pour toute information complémentaire, rendez-vous sur notre site internet :

www.oxy-durable.be.

Ou faites-nous part de vos observations en nous contactant à l'adresse :

<u>info@oxy-durable.be</u>.

Vous pouvez également joindre Fabien Bourdeau, notre animateur de quartier, qui ne manquera pas de répondre à vos questions au 02/539.01.31.

Bienvenue à tous!

Pour le groupe pilote Patricia GHYOROS, Xavier RETAILLEAU

Billet d'humeur

Lundi 29 mars: Le Wolvendael, toutes-boites bien connu, n° 558, 54ème année (il existe toujours!) tombe dans ma boite aux lettres, comme dans celle de tous les Ucclois.

94 pages, et comme d'habitude, la gazette regorge de publicités pour tout et rien.

Bien sûr, les annonces de tout ce qui peut se voir et s'entendre au Centre Culturel d'Uccle, mais rien sur les autres activités culturelles, sociales qui se déroulent à Uccle, pourtant multiples et variées. Certes, des informations communales, qui peuvent avoir leur intérêt; nos élus communaux, tous sexes et partis confondus, ont réussi à caser 26 fois leur photo.

Quant à ce qui fait l'objet de nos préoccupations (je vise notre Lettre aux Habitants - urbanisme, environnement, mobilité, qualité de la vie -), pas grand chose à se mettre sous la dent.

Ah oui, quand même, 3 pages sur la mobilité : une carte, fort bien faite, sur les nombreuses zones 30 de la commune, et qui concernent actuellement 40 % des voiries communales, et ... 2 pages sur la présentation d'un monstre de l'(im)mobilité, le « Range Roover TDV8 », qui coûte la bagatelle de 87,200 € (c'est le prix de base), et consomme « moins de 12 litres aux 100 ». La rubrique en question, qui s'invite à chaque numéro, s'intitule « un volant entre les poings » : un titre tout ce qu'il y a de plus paisible et pacifique...

Et si on remplaçait cette rubrique, qui est à l'opposé de nos préoccupations uccloises et urbaines par une autre, plus en accord avec nos préoccupations, que l'on intitulerait par exemple « un abonnement STIB dans la poche, un vélo pour circuler » ?

Lundi 3 mai : dernier numéro du Wolvendael, rien de bien neuf à lire : publicités, infos communales, activités passées et à venir du Centre Culturel; 44 photos avec nos élus communaux.

Côté environnement, mobilité, cadre de vie : rien. Voyons, tout va bien à Uccle, y aurait-il donc un souci...? Pour ce qui est de l'(im)mobilité, il y a un léger mieux : présentation d'un véhicule 4X4, ne coûtant « que » 31,900 €, consommation non mentionnée.

C'est bien dommage tout cela : une revue communale, diffusée chaque mois à tous les habitants, et presque rien à dire sur ce qui constitue en 2010 les préoccupations quotidiennes des Ucclois : urbanisme, mobilité, protection de la nature et de l'environnement, qualité du cadre de vie, développement durable, pollutions; et tout ce que l'on peut entreprendre, individuellement et collectivement, pour y remédier.

Pas d'hésitation, le périodique que vous avez entre les mains, numéro 64 (il existe toujours!) est d'un niveau nettement supérieur!

François GLORIE

Une idée de cadeau



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

L'écrivain avait offert ce texte à l'humanité. « Ce que j'ai écrit de plus humain », disait-il, afin que le plus grand nombre de gens – dont les jeunes – puissent apprécier la valeur éthique du message.

Disponible au prix (coûtant) de 2,5 euros (+ 1,18 euros, si frais d'envoi) chez Jacques NIFFLE, avenue Bel-Air 25/5 à Uccle (tél : 02.344.41.51)

L'Association de Comités de Quartier Ucclois

Les Comités membres effectifs

Bosveldweg asbl

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

Carrés Pauwels et Stevens

Alida TIMMERMAN, carré Pauwels 30 tél.: 02.343.05.41

Floride - Langeveld

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

Fond'Roy asbl

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

Gracq + NoMo Uccle

Jacques DEKOSTER, rue E. Gossart 28

tél.: 02.345.62.92

www.gracq.org et www.nomo.be

Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130 tél.: 02.376.25.52

Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS, av. W. Churchill 39/9 – tél. : 02.346.66.61 www.longchamp-messidor.be

Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jeanine FAGEL, chemin de la Truite 42 tél.: 02.376.26.64

MobiLyce

Alain FUKS, av. du Lycée Français 11/19 tél. : 02.372.08.38

Ophem & C° Yvette LAHAUT, rue des Myosotis, 20

tél./fax: 02.376.61.71

(P): Privé; (B): Bureau

Parc Brugmann

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

Plateau Engeland-Puits

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

Protection et avenir d'Avijl

Georges INGBER – av d'Andrimont 5, tél.: 02.374.95.83 – www.avijl.org

Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, av. Verboven 21 – 1160

tél. (B): 02.373.57.01

courriel: stephane.davidts@skynet.be

Ouartier 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

Stéphane ROYER, Montagne St-Job 28 tél.: 0496.70.64.51

www.kauwberg.be

Homborch / Tilleuls / Alisiers / Sophoras

Stéphane BALLEREAU, av. des Sophoras 21

tél.: 02.375.55.78

Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31 tél.: 02.374.13.53

www.valleedulinkebeek.be

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. (P): 02 374.97.03 tél. (B): 02.538.51.31

d.ryelandt@avocat.be

Trésorier

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

Luc BERNARD – av. Alphonse XIII 12 tél.: 02.374.44.35 fax: 02.374.95.01

Idbernard@skynet.be

Marc DE BROUWER - rue Geleytsbeek 29

tél. & fax: 02.374.60.34

GSM (préféré): 0472.719 790 – cepvdqa@skynet.be

Michel DEVRIESE – av. De Fré 29

tél.: 02. 364.85.80 - michel.devriese@skvnet.be

Nicole DUSSART – Bosveldweg 67

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

Georges INGBER - av. d'Andrimont 5

tél.: 02.374.95.83 – georges.ingber@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

Thérèse VERTENEUIL – rue Engeland 367 tél.: 02.375.45.73 – chabi@comiteengeland.be

La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable : Bernard JOURET

N° de compte de l'ACOU : 310-0734318-17

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: Van Ruys Printing

Tirage:

10.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé La « Lettre aux habitants » est publiée avec le soutien de la Communauté française de Belgique, et de la Région de Bruxelles-Capitale.







Les « Antennes de quartier »

Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74 tél.: 02.374.05.73

www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

B.R.E.G.

Noël FRANCK, rue du Roseau 35 tél.: 02.375.40.94

Vivier d'Oie

Louise BECKERS, av. Latérale 43A tél.: 02.374.13.56

Gelevtsbeek

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

Observatoire - Vert Chasseur

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

Dodonée

Jacques NIFFLE, av. Bel-Air 25/5

tél.: 02.344.41.51

Uccle-Centre

Jean-Marie PIERRARD, rue R. Scott 9 tél · 02 376 77 43

Fort Jaco

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

Errera - Dupuich - Jones

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

Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273

tél..(P): 02.332.22.23 tél..(B): 02.211.78.53

Échevinage

Madame BARON, av. de l'Échevinage 21

tél.: 02.374.43.42