



# ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

Perspectives.brussels  
(Bureau bruxellois de la planification)  
Stratégie territoriale  
Enquête publique-PRDD  
Rue de Namur, 59  
1000 Bruxelles

Uccle, le 11 mars 2017

Mesdames et Messieurs,

Concerne – AVIS de L'ACQU sur le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et le rapport sur les incidences environnementales.

Veillez trouver ci-dessous les remarques dont nous souhaitons qu'il soit tenu compte dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et le rapport sur les incidences environnementales.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames et, l'assurance de notre parfaite considération.

Pour l'A.C.Q.U.,

Florence Vanden Eede  
Chargée de mission

## **LE PRDD, CATALOGUE DE BONNES INTENTIONS**

Le PRDD se présente comme un catalogue de bonnes intentions qui font penser, en terme de mobilité par exemple, à ce que furent IRIS 1 et 2, dont la mise en œuvre est restée pour le moins partielle et minimale.

A ce sujet, nous relisons l'article « Que penser de IRIS 2 ? » paru dans la *Lettre aux habitants* n° 58, de décembre 2008 ([http://www.acqu.be/IMG/pdf/lettre\\_58.pdf](http://www.acqu.be/IMG/pdf/lettre_58.pdf)) et peu de choses semblent avoir changé.

A nouveau, nous espérons que les mesures préconisées seraient à la hauteur de la menace qui pèse sur la mobilité bruxelloise, et comme nous le disions à l'époque : c'est ici que la désillusion s'installe.

Le manque de hiérarchie des mesures prônées et un aspect financier totalement incomplet rendent celles-ci illusoire. On mentionne, à nouveau, des mesures « à étudier » et donc à budgétiser (par exemple les extensions de métro...) qui ne sont donc pas prises en compte dans l'étude.

Reprenons donc nos propos de l'époque :

« Pourquoi mentionner tant de mesures à l'efficacité variable au lieu d'avoir eu une approche réaliste et volontariste en visant ce qui est absolument nécessaire et indispensable et en disant que le reste est accessoire ? »

## **DENSIFICATION**

Le PRDD parle principalement de densification du territoire pour rejoindre des préoccupations d'augmentation du nombre d'habitants à Bruxelles dans les prochaines années.

Sur base de ce postulat, le document donne l'impression de passer l'ensemble du territoire au peigne fin dans le but de trouver les terrains nécessaires à cette densification.

Cependant une analyse des statistiques, que l'on ne trouve pas dans le document, gagnerait à être faite afin de répondre effectivement à la demande, si elle existe, et de ne pas gaspiller du territoire et des espaces verts pourtant très précieux.

Il y a lieu de préciser la demande en termes de type de logement à créer, de localisation de ceux-ci et de définir une politique efficace de remise en état des logements vides.

De même, rien de tangible ne ressort du document en termes de maîtrise de la spéculation immobilière, ce qui semble pourtant primordial afin de ne pas laisser la main mise aux promoteurs immobiliers.

Rien n'est proposé en matière de contrôle du déséquilibre entre les logements publics et privés, pour définir quel type de logement sera construit et quels seront les moyens pour y arriver. On aurait pu imaginer la mise en place d'un opérateur qui gère le foncier à une échelle régionale.

La création d'une « skyline » avec la construction de « tours iconiques » est à nouveau une idée sur le papier, mais dont la réalité, pour peu qu'elle soit souhaitable, n'est soutenue par aucune gestion à

l'échelle régionale. Qui va donc gérer cette « skyline » ? Comment va-t-on la mettre en place? Qui en sera le « garant » à long terme ? Qui va décider de son « évolution » ? A l'échelle régionale...cela semble tenir du rêve éveillé, si ce n'est du cauchemar.

De plus, la lecture du document laisse la mauvaise impression d'un manque d'ambition à long terme, et de reprendre une majorité de projets immobiliers qui existent déjà et qui n'attendent que le PRDD pour voir le jour.

Avec des modifications du RRU en cours, tout laisse à supposer que les gabarits vont exploser pour permettre l'application du PRDD.

En ce qui concerne plus précisément la Commune d'Uccle, le PRDD a désigné le quartier Calevoet et Moensberg comme sites à densifier en termes de logement. Or, depuis un PPAS a été approuvé et prévoit une mixité de fonctions. La modification du PRAS ayant déjà densifié le logement sans garantir une mixité dont les habitants sont pourtant demandeurs. Sans compter qu'entre la rue de Stalle et la Gare du Moensberg, la Commune souhaite conserver un accueil des activités économiques de base.

Les autres sites désignés à Uccle comme pouvant accepter une densification maîtrisée sont pour certains entachés de PPAS, ou déjà quasi totalement bâti, ou faisant l'objet du schéma de développement communal.

De même, certaines chaussées définies comme pouvant accueillir une densification en hauteur de par leur largeur (en fonction de la hauteur des façades) semblent parfois mal choisies puisqu'ayant déjà fait l'objet de rénovation.

## **NATURE**

Actuellement plus de dix projets menacent la Forêt de Soignes. La lecture du PRDD laisse la mauvaise impression de permettre d'officialiser ceux qui sont déjà en cours.

Plusieurs autres sites seront également mis sous une pression maximale. Pour n'en citer que quelques-uns : le Pôle Josaphat, les campus universitaires qui seront quasi totalement urbanisables, le site des Dames Blanches à Woluwé, la Foresterie et le Parc Tournay-Solvay.

De plus des erreurs se sont glissées dans les cartes, comme pour la Foresterie où toute la zone apparaît comme urbanisable y compris celle pourtant classée en zone Natura 2000.

Il y a tout lieu de penser que plus aucune nature « sauvage » ne subsistera en Région Bruxelloise, pour peu qu'elle y soit encore présente...La Nature est instrumentalisée, un semblant de « greenwashing » est instauré pour défendre des projets pourtant insoutenables en matière de survie de l'environnement à long terme, le projet Drohme dont l'étude d'incidence est pourtant encore à l'enquête est déjà totalement décrit et soutenu dans le Plan. L'option qui est par ailleurs prise par la Région en matière de stationnement situe celui-ci en zone forestière et en site classé !

## **MOBILITE**

Le PRDD soulève une série de questions importantes en matière de mobilité (fiscalité automobile, partage de la voirie, promotion du vélo et de la marche, des transports en commun.. : voir les têtes de chapitres de l'axe 4), les mesures proposées sont pourtant peu convaincantes, vagues, et sans support concret pour les mettre en œuvre. Les moyens et priorités pour leur réalisation ne sont pas envisagés.

Au final, le plan, semble viser à pérenniser le système du tout à l'automobile. Les mêmes remarques avaient pourtant déjà été faites en 2008 lors de la mise en place du plan IRIS 2.

Celui-ci visait une baisse de 20% de la part automobile dans les déplacements en terme de KM parcourus, le nouveau PRDD a deux objectifs : une réduction de 15% de la part modale de la voiture et une baisse de 20% de la pression routière due à la navette en 2025 par rapport à 2010.

Or, dans les faits, si la part modale de l'usage de la voiture est en baisse en Région de Bruxelles Capitale, ça n'a aucunement provoqué une baisse des KM parcourus. Le nombre de KM parcourus en voiture est bien en hausse.

Pour qu'une baisse réelle de la pression automobile soit observée, il faudrait que les objectifs soient chiffrés en nombre de KM parcourus en voiture. Sans quoi, même si les chiffres baissent, l'usage réel de la voiture augmente. Les objectifs du PRDD ne sont donc pas clairs et peu visionnaires.

En ce qui concerne plus particulièrement Uccle, la rue de Stalle prolongée n'est pas reprise comme axe routier pénétrant. S'agit-il d'un oubli ou d'une volonté politique ?

La création de la rue du Wagon ne figure pas sur les cartes alors qu'elle constitue un maillon de la mise en place du plan bus.

## **PLACE DE STATIONNEMENT**

En Région de Bruxelles Capitale, selon une estimation, on compterait quelques 940 000 places de stationnement dont 265 000 en voirie. De ces 265 000 places, 75 000 sont encore non réglementées.

Or, le PRDD prévoit de diminuer la pression automobile mais n'envisage rien pour diminuer le nombre des emplacements de stationnement.

Car même si le COBRACE prévoit de diminuer le nombre de places de stationnement lors du renouvellement des permis d'environnement, les entreprises payent en réalité des taxes qui leur permettent de conserver leurs places.

## TRANSPORTS EN COMMUN

Le PRDD mentionne la mise en œuvre du plan 2016/2025 de la STIB et parle de « nouvelles infrastructures de grande capacité et d'une augmentation de la fréquence ». Ces mesures sont générales et sans apport nouveau.

Détail piquant (page 105) : « Il est demandé à la STIB de proposer des alternatives pour toutes les lignes de tram qui ne sont pas totalement en site propre. » Ce serait pourtant au PRDD de proposer des initiatives, comme par exemple de limiter la circulation automobile sur ces axes.

Le PRDD annonce à son paragraphe « Extension de réseau de métro et pré métro sur le territoire bruxellois » (page 110, axe 4, 3.3.2) 8 extensions, dont 5 de métro et 3 de tram, ces 3 dernières restent marginales par rapport aux besoins. Voilà une solution politiquement simple et porteuse, mais qui n'est pas en phase avec une politique cohérente de développement urbain.

Est-ce une fois de plus le « tout au métro » qui refait surface sans aucun lien avec des études de mobilité fines et sans rapport avec l'état des finances actuel qui ne permet certainement pas de mener ces idées à leur terme.

De plus les ambitions en laisseront plus d'un songeur : le PRDD annonce 60 km de nouvelles lignes, alors qu'on a mis 40 ans à en construire 40km!

En ce qui concerne le RER, dont on nous annonce qu'il ne sera pas opérationnel avant 2027, le PRDD indique que «...l'offre RER, baptisée S, sera 100% opérationnelle en 2020... (cfr point 3.4, page 112)». Nous ne comprenons pas la logique de cette offre S par rapport au RER.

En ce qui concerne plus particulièrement Uccle :

- l'extension du métro depuis Albert vers Uccle est annoncée comme ligne de métro projetée (2040 tracé à étudier), prolongation via Forest, au-dessus du parc Duden via un tracé excentré par rapport à la chaussée D'Alsemberg ;
- une ligne interrégionale de tram ou métro est également annoncée, (extension prévue en 2025 et tracé à étudier), qui partirait de la gare de Calevoet vers Ruisbroek. Est-ce une prolongation du métro Albert-Calevoet, ou de la ligne de tram actuelle 51 ? Dans ce cas, en contradiction avec les échéances de prolongation de métro jusque Calevoet.

Si la notion de ligne interrégionale est intéressante, le projet ci-dessus est peu cohérent, en particulier par rapport à la prolongation de la ligne 4 envisagée en son temps au-delà du rond-point des menhirs vers Ruysbroek et jamais réalisée suite à non entente entre les deux Régions Bruxelloise et Flamande. De plus, la présence du parking de transit de Stalle devrait être prise en considération.

- La halte de train **Lycée Français** sur la ligne 26 n'est pas reprise sur le plan (carte 6, série de cartes A0)
- La halte de train au **Moensberg** existe pour la ligne 26, mais pas pour la ligne 124. Elle était pourtant programmée.

Déjà en 2009, dans un courrier datant du 06 décembre adressé à Madame Brigitte GROUWELS, alors Ministre Régional des Transports, l'ACQU soulignait l'importance capitale de la halte Lycée Français pourtant prévue au Plan Régional de Développement (cf 8<sup>ème</sup> priorité, point 6, carte n°108).

Cet arrêt est souhaité par les habitants, dont notamment tous les comités de quartier qui sont membres de notre fédération et également désiré aussi par le Collège des Bourgmestre et Echevins d'Uccle ainsi que par les élèves et professeurs du Lycée Français car il permettrait à ceux-ci de se déplacer en train plutôt qu'en voiture, ce qui serait bénéfique en termes de mobilité.

## **PARKINGS DE DISSUASION**

Le PRDD annonce des parkings de transit pour une capacité de 25.000 places, tous situés à l'intérieur de la RB ; pour certains, on se demande comment ils seront efficacement reliés au centre urbain. Or, 25.000 places représentent moins de 10% de la totalité de navette automobile vers Bruxelles

Par contre, le PRDD fait l'impasse sur des parkings de dissuasion qui eux devront se trouver en région Flamande et Wallonne et ou sur les axes RER.

De plus, certaines études récentes (Fabienne Margail. *Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain*. Géographie. École Nationale des Ponts et Chaussées, 1996. <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-00529491/document> et Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ?*, 2001, et repris par l'ARAU dans un communiqué de presse du 02 février 2017) semblent indiquer que la création de parkings de dissuasion sans une série de mesures accompagnatrices est quasi inutile.

A savoir s'ils représentent:

1. un gain d'argent pour l'utilisateur ;
2. un gain de temps pour l'utilisateur ;
3. des intervalles du service de transports publics inférieurs à 15 minutes ;
4. une certitude de trouver une place ;
5. une distance pédestre entre l'emplacement de parking et le quai d'embarquement non dissuasive;
6. une information en temps réel (téléjalonnement) ;
7. la sécurité du véhicule en stationnement ;
8. une promotion ciblée ;
9. une situation en amont des zones de congestion ;
10. une non concurrence avec les bus de rabattement ;
11. la nécessité, en parallèle, d'une politique de restrictions du stationnement dans le centre-ville et de développement des transports publics ;
12. l'existence d'une autorité organisatrice générale pour les transports afin de mettre en œuvre de telles mesures conjointes.

Or, aucune de ces mesures accompagnatrices ne sont mentionnées dans le PRDD de manière concrète.

Ce point a pour Uccle une importance capitale, puisqu'une augmentation de la capacité du parking de Stalle est actuellement en cours d'étude.

L'extension propose de passer de 380 à 1134 emplacements.

## **VELOS**

Une carte reprend les ICR existants et extensions (cahier des cartes, page 30), et une carte reprend le RER vélo (cahier des cartes, page 31). Or, les tracés des deux circuits ne semblent pas correspondre, ni à Uccle et ni ailleurs dans la Région.

## **PIETONS**

L'ACQU regrette que le PAVE (plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public) soit absent du PRDD. Il comprend pourtant deux missions essentielles qui vont apporter des éclairages complémentaires sur la situation des piétons dans l'espace public.

- Il détermine le réseau structurant piéton communal en identifiant les différents niveaux d'intensité piétonne (maillage de base, itinéraire piéton et itinéraire piéton principal) et permet donc en fonction de cette intensité de définir des priorités d'interventions (lorsque des problèmes d'accessibilité graves sont constatés, le principe est d'intervenir prioritairement sur les itinéraires principaux où circulent le plus grand nombre de piétons).
- Il détermine l'état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics.

Avec cette initiative, la Région de Bruxelles-Capitale se veut pourtant précurseur en Belgique, en amenant le thème de l'accessibilité au plus près des citoyens au travers d'une prise de conscience et d'une responsabilisation des communes bruxelloises et de ses propres services.

Domage donc de rater une si belle occasion.

## **TERRITOIRE**

L'ACQU regrette fortement que le territoire de réflexion et d'action du PRDD s'arrête aux limites régionales. Ceci, même si la situation politique belge l'explique.

En effet, en aucun domaine, un plan régional de développement durable, ne peut aujourd'hui imaginer agir sur un territoire limité sans interactions avec les Régions limitrophes. Toutes les questions abordées dans le Plan sont inter reliées aux problématiques des autres régions.

Il y a lieu, même si le dialogue est difficile, de penser une politique en terme de territoire d'action et non pas de région stricte. Les problèmes de mobilité, par exemple, à Uccle, comme à Bruxelles ne se régleront d'aucune manière sans l'apport et le dialogue interrégional.

Le PRDD doit donc prendre cette perspective en compte.

## **ENQUETE PUBLIQUE**

L'ACQU ne peut que regretter le délai d'enquête publique trop court sur des documents d'une telle ampleur et ayant une telle importance en terme de références futures.

Il est illusoire de penser que n'importe quelle association ou quidam pourrait avoir un avis éclairé et complet sur des documents de plus de 1000 pages, des cartes, qui pour certains se contredisent.

Seule une analyse qui demanderait des heures de travail et une connaissance pointue des législations en vigueur permettrait cet avis. Pourtant, il sera par après mentionné très certainement que l'avis des habitants a été demandé.

L'article paru dans *la Lettre aux Habitants* n° 90 de décembre 2016, « Vous avez dit : « Participation Citoyenne » ? » mentionne ce « façadisme de participation » que l'ACQU regrette et dénonce.