

PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT DURABLE

AVIS DE LA COMMUNE D'UCCLE

Généralités

Cet avis soulève **les principales premières questions** que pose le projet de plan ; il n'en constitue pas pour autant une analyse exhaustive, laquelle aura lieu sur base du projet qui sera soumis à l'enquête publique.

Il faut notamment tenir compte du fait qu'émettre un avis sur un projet de plan qui a fait l'objet d'une évaluation des incidences environnementales sans disposer de celle-ci, et donc sans pouvoir s'y référer, ne peut mener qu'à une vision partielle et/ou superficielle d'un tel projet de plan.

On constate et l'on déplore, dans ce projet de plan qui vise à établir une vision à grande échelle du territoire régional et selon les thématiques abordées, **l'absence ou le peu de prise en compte d'un territoire comme celui de la Commune d'Uccle**, notamment en matière de rénovation urbaine, et lorsqu'il s'agit des quelques rares propositions émises, de **l'absence de prise en compte de la situation existante de fait ou de l'existence de plans particuliers d'affectation du sol** qui de facto sont des entraves à la mise en œuvre de certaines propositions.

On s'interroge notamment, pour l'avenir de la ville et la cohérence des quartiers, sur **la volonté de densifier à tout prix le logement, au prix de ruptures d'échelle urbaine** annoncées par la construction de tours génériques, alors qu'au quotidien, des demandeurs se voient refuser de réaliser la totalité de certains aménagements prévus par plan particulier d'affectation du sol au motif de dérogations au RRU.

A l'inverse, on constate par ailleurs que le projet de PRDD émet des objectifs de développement de certains pôles, comme le Vivier d'Oie, alors que la Commune a élaboré il y a quelques années un plan particulier d'affectation du sol prévoyant, avant la lettre, la mise en œuvre des objectifs du PRDD pour ce quartier et que ce plan est en attente d'approbation par le Gouvernement depuis 2005. Or, ce plan particulier d'affectation du sol est indispensable car il détermine notamment l'aménagement d'une zone de chemin de fer du plan régional d'affectation du sol.

La mise en œuvre d'un tel projet de ville ne peut se faire dans le maintien d'instruments réglementaires qui vont à l'encontre de ses objectifs et compliquent les procédures, tout en remettant au goût du jour une approche cohérente abandonnée pendant près de 15 ans par le RRU (par exemple, l'article 12 du RGBA et la prise en compte de la distance entre les fronts bâtis).

On regrette que des options soient prises sur **des propositions tout à fait théoriques et non applicables** (forte densification des quartiers déjà bâtis). On peut dès lors se poser la question de la faisabilité du plan et du fait qu'il demeure un vœu pieux.

On assiste, à l'occasion de ce projet de plan, à **l'apparition d'un nombre important de nouveaux concepts et d'une terminologie non définie dans un glossaire**, laissant la porte ouverte à certaines questions d'appréciation essentielles telles que l'ampleur des gabarits envisagés ou des ruptures d'échelle acceptables, ou encore, selon les quartiers désignés pour la densification, à une spéculation foncière.

Le projet de PRDD utilise, dans ses pages consacrées à la mobilité, **une multitude de concepts et de principes issus du jargon**, qui ne connaissent pas de définitions claires ou suffisamment précises pour en comprendre la substance et en commenter la pertinence et/ou l'utilité.

Parcourir le projet de PRDD laisse en outre à penser que le document ne semble pas avoir été relu transversalement, est un document non corrigé, peu précis et comportant des contradictions.

L'arborescence de sa structure est complexe et les renvois vers telle page ou tel chapitre s'avèrent parfois erronés. **La structure du document est difficile à appréhender**: un commentaire sur les développements de la mobilité tels que repris au projet de PRDD revient à consulter des chapitres variés et des sous-chapitres entièrement consacrés à la mobilité qui ne figurent pas sous un titre qui en reproduit le terme ou l'idée (ex. Levier d'action 5 – Construire le développement territorial, p.111).

Les tableaux ne sont pas systématiquement assortis de légendes détaillées, certaines dates de prise en compte de données sont dépassées, ce qui rend tout commentaire à leur égard inopérant alors même que des concepts et des normes judicieusement précisées permettraient d'en capter la substance et d'y réagir utilement.

Aucune source ne vient asseoir les chiffres de population, de navetteurs, de visiteurs des pôles récréatifs hors Région de Bruxelles-Capitale...

Le projet de PRDD témoigne de nombreuses belles intentions, dont certaines sont écrites depuis 10 voire 20 ans, sans proposer d'outil de concrétisation, de calendrier, d'engagement ferme... Comme si suffisaient l'envie et la bonne volonté de les formuler.

Se pose également la question du comité de pilotage du plan, dont les communes sont absentes, alors qu'elles constituent les acteurs de terrain et sont confrontées à la réalité, comme par exemple en matière d'adéquation du « plan logement » sur les aspects du logement moyen locatif. A cet égard, l'objectif de création de logements publics apparaît trop ambitieux.

D'une façon générale, on regrette que le projet de PRDD ne fasse mention et ne prenne en compte des actions menées au niveau local : la lecture du texte donne en effet à penser que « tout reste à faire et que l'initiative régionale va tout mettre en œuvre », alors qu'au niveau local, d'importantes avancées, notamment en matière d'environnement, de gestion des eaux ou de conception urbanistique par l'élaboration de plans particuliers d'affectation du sol, ont été réalisées, ou proposées à l'approbation du Gouvernement (dans le cas du plan particulier d'affectation du sol 63). **On s'étonne que de tels outils ou actions n'aient pas été évoqués ou répertoriés dans la situation existante et que les bureaux d'études en charge des surveys et du projet de plan ne se soient pas enquis, auprès des services communaux, de répertorier cette précieuse information, dont une partie constitue pourtant des volets entiers de la situation existante de droit à laquelle tant la Région que les communes sont confrontées et tenues dans leur action de service public.**

On constate que le catalogue d'intentions que constitue le projet de PRDD est confronté à une série de réglementations qui lui sont contraires ou qui en entravent la mise en œuvre. **Le projet de plan à soumettre à l'enquête devrait établir l'état des lieux et lister les réglementations à revoir, et proposer un phasage de mise en œuvre de cet aspect primordial qui caractérise un état de droit, sur base d'une réglementation simplifiée et non paradoxale par rapport aux objectifs à atteindre.** Il en va de la crédibilité des institutions régionales et communales qui constituent les interlocuteurs de la population et des acteurs du secteur privé, dont les investissements sont indispensables à la bonne santé économique nécessaire à la mise en œuvre du plan.

En conclusion, la lecture du plan fait apparaître à quel point la multiplication de plans sectoriels et de législations et réglementations diverses rend difficile l'élaboration d'un tel projet sans que sa réalisation ne soit contrainte ou contraire aux outils en vigueur

En ce qui concerne le projet de ville

Sur l'estimation de la densification de la population.

Extrait des prévisions du Bureau du plan

« Par rapport aux millésimes 2011 et 2012 de ces exercices, l'ampleur future de ces deux derniers phénomènes est cependant revue à la baisse dans la présente actualisation des perspectives de population. (synthèse p1 et 2).

En ce qui concerne les migrations internationales, le solde migratoire externe fluctuerait dans les toutes prochaines années (jusqu'au milieu de la présente décennie) autour des dernières valeurs observées, donc de l'ordre de 60 000 unités. Quoiqu'historiquement extrêmement élevé – un tel niveau n'avait jamais été enregistré en Belgique dans l'après-guerre avant la fin de la décennie 2000-2010 –, ce chiffre marque un recul de près de 10 000 unités par rapport à l'édition précédente des projections de population.

...

Cette révision à la baisse, qui découle des informations les plus récentes relatives aux flux migratoires et en matière d'autorisations au séjour pour des motifs humanitaires ou médicaux (ce que l'on désigne par les " régularisations "), reflète en partie les effets de dispositions législatives restrictives nouvelles en ce qui concerne le regroupement familial, ...

Par rapport à l'édition précédente, la révision à la baisse de la croissance de la population totale est beaucoup plus importante sur l'ensemble de la période de projection qu'à l'horizon 2030. Cette croissance est maintenant estimée à 9,5 % sur la période 2012-2030 et à 16 % sur la période 2012-2060 (contre respectivement 13 % et 25 % sur la période 2010-2060 dans l'édition précédente).

...

En ce qui concerne la répartition régionale de la croissance démographique, celle-ci serait légèrement plus lente pour la Région flamande, au profit de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2030 et de la Région wallonne entre 2030 et 2060 : en pourcentage de la population totale du Royaume, la population de la Région flamande passerait ainsi de 57,5 % en 2012 à 57 % en 2030 et 56,2 % en 2060 ; la population de la Région wallonne passerait simultanément de 32,1 % en 2012 et en 2030 à 32,8 % en 2060, celle de la Région de Bruxelles-Capitale de 10,3 % en 2012 à 11 % en 2030 et en 2060.

...

La Région de Bruxelles-Capitale resterait surreprésentée au niveau du solde migratoire externe.

...

La population de la Belgique continuerait à augmenter de 11 035 948 personnes enregistrées au 1er janvier 2012 à 12 748 686 en 2060, ce qui représente une hausse de 16 %. Cette hausse serait générale, mais particulièrement sensible dans la Région de Bruxelles-Capitale (+19 %) et en Région wallonne (+18 %). En revanche, elle ne dépasserait pas 13 % en Région flamande et 11 % dans la Communauté germanophone (cf. tableau 2). »

...

Plus particulièrement :

On observe que le projet de PRDD envisage une possible révision à la hausse des estimations du bureau du plan (stratégie 1 p 23) alors que le Bureau de plan motive le contraire :

- soit + 111.339 habitants d'ici 2020 et non 124.000
- soit + 48.249 entre 2020 et 2030 et non 55.000

En visant la production de logements sur des estimations plus élevées (de l'ordre de 45.000 habitants en plus) que les dernières estimations du Bureau du Plan , le principe de « précaution » adopté par la Région pour ce projet de PRDD risque de mettre inutilement et artificiellement le 'logement' sous pression, encourageant les promoteurs à tout miser sur le logement, et à agir plus vite et plus massivement pour répondre à des besoins qui ne reflèteront pas le marché, au risque que les promoteurs ne veuillent plus créer d'espaces de travail pour les futurs habitants. **La mono-fonctionnalité du tout au logement au motif de la hausse de la démographie fait perdre tout sens pratique, l'objectif de mixité et toute convivialité de la ville.** Nous pensons qu'il faut encourager l'autonomie économique des habitants, encourager l'initiative de la création d'emploi et dès lors encourager la mixité fonctionnelle. Habiter et travailler à Bruxelles est le rêve de tous les bruxellois et une région qui génère ses propres emplois est un gage de dynamisme et de bonne santé.

Or, les pouvoirs locaux rencontrent déjà des difficultés à assurer une mixité de fonctions face aux demandes du tout au logement, même dans les zones de forte mixité.

Dans ces objectifs, le projet de PRDD opte pour les secteurs de l'éducation, de la santé et des nouvelles technologies, mais il existe une multitude de métiers et de petites entreprises, autant d'initiatives individuelles pour créer son propre emploi, son projet de vie, qui peuvent engendrer une richesse économique sans dépendre de l'aide publique.

De tels emplois de proximité réduisent également les besoins de déplacements.

Nous insistons dès lors pour conserver une mixité de proximité et de ne pas encourager le tout au logement dans des formules et typologies difficilement convertibles ou difficilement aptes à accepter une évolution des affectations.

Le principe de densification liée à une bonne accessibilité en transport public, rayon de 600 m autour des gares et des stations de métro qui existeront à l'horizon 2020 est théorique puisqu'il ne tient pas compte du bâti existant, du potentiel des quartiers, des PPAS, ...

Par exemple, autour de la gare de Saint-Job, le quartier est couvert par 3 plans particuliers d'affectation du sol visant à protéger le caractère des quartiers contigus, et le bâti existant ne permet pas une telle densification.

Il en va de même à proximité de la gare de Stalle, où il reste peu de potentialité constructible.

À proximité de la halte du Moensberg, il existe également un plan particulier d'affectation du sol à l'Ouest de la rue du Bourdon, qui comporte notamment des terrains communaux susceptibles de connaître un développement dans une typologie comparable à celle du quartier, ce qui exclut le concept de tour générique. A l'Est de cette rue, le PRASD a affecté des terrains de la SNCB en zones mixtes, à la demande de la commune. Là, un certain potentiel existe, mais la construction de tours génériques à cet endroit serait au détriment des perspectives paysagères de ce promontoire de relief.

L'objectif du PRDD ne peut être atteint s'il se base sur des potentiels théoriques et non exécutables, pour des raisons de droit ou pour des raisons d'impossibilité de répondre au bon aménagement des lieux.

Il est essentiel de tenir compte des particularités des territoires de communes ainsi que des potentialités des PPAS ou des permis de lotir en vigueur.

Nous regrettons qu'aucune approche n'ait été faite auprès des administrations communales pour établir ce diagnostic qui devrait refléter la situation de droit.

Sur le territoire de la commune d'Uccle, seuls les alentours de la gare de Calevoet sont davantage susceptibles d'une densification mesurée en évitant cependant les ruptures d'échelles; mais au vu cette bonne accessibilité, il est important de conserver la mixité du quartier.

Le quartier de la future halte du Lycée français se développe également par la mise en œuvre du permis de lotir du plateau Engeland (296 logements) et la reconversion d'un terrain d'entreprise en face du lycée Français (68 logements).

Cette halte, également proche d'une importante zone d'équipements et de quartiers de logements sociaux, devrait être réalisée à plus brève échéance que celle prévue, ce qui permettrait également la desserte du lycée et de désengorger les voiries, envahies aux heures de pointe par les parents déposant leurs enfants, et ce malgré l'organisation des bus du Lycée.

La densification du bâti proportionnelle à la distance entre les fronts bâtis existant est une approche qui se justifie, encore faut-il qu'elle soit possible au travers du Règlement régional d'urbanisme. Ici aussi l'exercice semble théorique, car au vu de la carte, les immeubles les plus hauts se situeraient en majorité en seconde couronne, dans des quartiers en ordre ouvert, souvent couverts par des plans particuliers d'affectation du sol qui qualifient les quartiers résidentiels par des gabarits et une densité nettement moindres. **Susciter des constructions de 40 mètres de haut dans ces quartiers, et engendrer (sic) des ruptures d'échelles apparaît incongru alors que le RRU édicte des règles qui imposent la prise en compte du bâti le plus proche,** qui se superposent aux plan particulier d'affectation du sol et n'en permettent pas la pleine réalisation

Le principe de densification liée à une présence suffisante d'espaces verts n'est pas clair, d'autant plus :

- que certains sites sont déterminés à la fois comme zone de densification et de déploiement du maillage vert (Moensberg),
- que certains sites dont la densification est inscrite au plan régional d'affectation du sol depuis 2001 (zone d'équipement de l'Institut Pasteur) font l'objet d'une singulière diminution de l'aire affectée aux constructions, au profit de l'espace vert qui ne permet plus de rencontrer l'objectif du PRAS,

Quant au principe d'une densification proportionnelle à la taille des parcelles et des îlots, le projet de PRDD préconise un indice P/S et calcule le différentiel potentiel sur le territoire dans une approche sans nuance par rapport au territoire et purement mathématique.

Elle indiquerait par exemple d'ajouter de 560 à 840m² de bâti sur des parcelles de 14 ares, dans le Sud de la commune (PPAS 48 bis et ter), ce qui équivaldrait à réduire à néant les objectifs du plan particulier d'affectation du sol en matière de densité. Cette approche vaut pour d'autres de nos plans particuliers d'affectation du sol

Un différentiel de P/S de 1.0 à 1.3, localement de 1.4 à 1.9 autour de la halte SNCB de Saint-Job est une parfaite aberration.

L'exercice, est, répétons-le, purement théorique, et il serait nettement plus utile et porteur de rassembler et focaliser l'énergie sur des études plus pragmatiques et réalistes.

Le projet de PRDD ne précise pas de site pour les tours génériques. Or, ce type de proposition doit être largement encadré afin d'éviter les pressions immobilières et même une spéculation foncière sur certaines zones.

En matière de besoins de petite enfance, le projet de PRDD focalise les besoins sur les communes d' Anderlecht, Forest, Saint-Gilles, Molenbeek, Koekelberg, Jette, Schaerbeek et Saint-Josse, alors que la demande de création de crèches est pourtant réelle dans toutes les communes, et notamment à Uccle, où l'administration communale gère des crèches, et où des demandes du secteur privé ont également vu le jour, tant pour la création de nouvelles structures que pour des extensions ou reconstructions de crèches existantes.

En matière de programmation de création ou d'extensions d'écoles, Le projet de PRDD recense 5 terrains à bâtir à Uccle pour les places à encore programmer (en réponse aux pouvoirs organisateurs), en mentionnant des sites où des travaux sont programmés, sans pour autant que soit envisagée une augmentation de la population scolaire. Ce faisant, **il fait fi d'autres potentialités qui permettraient d'élargir la réponse aux besoins** dans un souci d'une répartition bien plus équitable et plus souple au sein du territoire :

En matière de sites à vocation sportive et récréative, le vaste site qui comporte les installations d'Uccle Sport et du centre de plongée « Némé 33 » nous semble également répondre aux critères d'une zone de sports à échelle régionale.

L'objectif de répondre aux besoins du « *nombre impressionnant d'initiatives culturelles ces dernières années, au point que la Région est reconnue internationalement comme une ville-créative, pépinière de talents* » sous-tend qu'il faut permettre explicitement et encourager l'ouverture, voire l'extension de salles de création, de répétition, d'ateliers. Or, il en manque partout et les possibilités d'en créer se voient anéanties par les prix qu'offrent les opérateurs en vue de tout affecter au logement ainsi que par leur réticence à proposer des projets mixtes, dont ceux qui pourraient comporter ce type de mixité à vocation culturelle.

Ce type d'équipement doit pouvoir se retrouver dans tous les quartiers pour encourager la créativité et le développement personnel. La mixité reste une valeur de proximité à encourager, mise à mal par la pression qu'exerce une densification de masse en logements.

Quant aux priorités relatives au développement et à la requalification de secteurs et de services porteurs d'emplois, d'économie et de formation, nous répétons l'importance de conserver la mixité des quartiers, afin que les bruxellois puissent trouver ou créer leur emploi près de chez eux. Il importe de préserver une vocation mixte pour des terrains et bâtiments d'une échelle telle qu'elle permet de conserver la possibilité de loger des P.M.E. ou de créer des hôtels d'entreprises qui peuvent accueillir et regrouper des petites structures économiques dans des pôles d'emplois à l'échelle des quartiers.

Il n'y a très peu de demande de bureau de grande échelle à Uccle, et les, quelques immeubles de bureau de la rue de Stalle (zone administrative du PRAS) connaissent une vacance récurrente et/ou de longue durée. **Par contre, il subsiste une demande pour des petites structures, comme le propose, rue du Château d'or, le plan particulier d'affectation 66**

Le maintien de zones d'accueil pour les activités productives est essentiellement pertinent dans les quartiers à bonne accessibilité. Par exemple, l'entrepôt situé 100, rue du Bourdon est totalement occupé. En cas de vacance, les lieux trouvent preneur et les locataires se succèdent rapidement. La demande est forte pour installer du commerce, du commerce de gros, des espaces de sports indoor, des entrepôts. Un projet d'hôtel d'entreprises serait à cet endroit à la fois bien venu et rentable, tout en cadrant avec les objectifs du plan particulier d'affectation du sol 66 dans lequel se situe ce site. **Ce plan y prévoit effectivement la mixité des fonctions, bien accessible de la gare de Calevoet ou de la halte Moensberg ainsi que du ring.**

Quant au secteur de l'économie de la connaissance – les Campus universitaires, **le projet de PRDD ne dit mot sur le site de l'Institut Pasteur**, dont la zone d'équipement a été étendue à l'occasion de l'élaboration du plan régional d'affectation du sol, en vue d'y loger le projet du SPF santé d'y regrouper les diverses institutions fédérales ayant trait à la santé. L'accessibilité de ce pôle en devenir ainsi que ses interactions (via les moyens de communication) mais aussi la création de logements et d'équipements en lien avec le potentiel de densification du site doit également être garantie, raison pour laquelle la création de la halte SNCB du Lycée français est impérative.

Les zones d'équipements d'intérêt collectif des campus doivent être réservées à l'enseignement et à la recherche. La possibilité d'y construire du logement autre que des logements étudiants réduit à terme les possibilités d'extension des universités, au risque de devoir à terme essayer les sites dans le territoire alors que les impositions vont au regroupement sous forme de campus. Or, avec l'augmentation de la population et notamment la pression qu'exerce la présence croissante des étudiants français, il est plus que jamais indispensable de gérer avec parcimonie ces terrains et ne pas les laisser développer en logement par les promoteurs privés, sinon pour faire des logements pour étudiants, créneau qui fait cruellement défaut et auquel le projet de PRDD entend répondre par ailleurs. Ces terrains doivent donc servir de réserves foncières, à défaut, en cas de besoin, les universités ne retrouveront jamais de terrains disponibles à prix abordable.

Quant à la densification de certains sites situés en 2^{ème} couronne, le projet de PRDD se fonde sur son objectif d'amélioration significative de leur accessibilité par les transports publics (RER, métro, tram) qui permet d'y envisager le développement de projets urbains mixtes avec une certaine densité :

Le projet de PRDD prévoit que les sites de Moensberg et Calevoet, appelés à devenir des lieux de plus grande intensité urbaine grâce à la construction de **bâtiments élevés de type générique**, seront développés par les Communes.

Or, le plan particulier d'affectation du sol 66 poursuit les objectifs du PRDD dans un aménagement intégré aux caractéristiques du quartier de Calevoet tout en évitant de proposer la construction de tours qui iraient à l'encontre d'autres objectifs du projet de plan.

Le site du Moensberg ne s'y prête pas non plus, en raison du déséquilibre qu'engendrerait un tel bâti en vis-à-vis de celui que permet le plan particulier d'affectation du sol 46bis

Quant à la mise en œuvre la stratégie de la « ville de proximité », le projet de PRDD précise qu'il conviendra d'identifier, avec les Communes concernées, les noyaux d'identité locale dont les qualités fonctionnelles, urbanistiques, architecturales ou esthétiques sont insuffisantes, et définir avec elles un programme d'action, le cas échéant, au sein de leur Plan communal de développement.

Les noyaux d'identité locale sont l'élément structurant de la ville de proximité et Uccle en compte plusieurs. Ce sont des lieux identifiés par les habitants comme une centralité locale représentative du quartier. Ils doivent être considérés comme des centres de focalisation de la vie locale, à renforcer d'un point de vue identitaire et à qualifier d'un point de vue physique.

La qualité de l'espace public ouvert et inclusif et sa dédicace aux plaisirs de vie urbaine à l'échelle du piétons sont posées en exigence par le PRDD.

Si le projet de PRDD prévoit la mise sur pied d'une plate-forme spécifique, on regrettera l'absence de prise en compte de la représentation de la Commune dans cette plate-forme

dont l'enjeu de l'action nécessite une excellente connaissance du terrain dans des territoires d'une échelle où le réseau de voiries est essentiellement composé de voiries communales.

Cet aspect du projet de PRDD suscite les commentaires suivants :

- on constate, par rapport aux éditions précédentes du PRD, la prise en compte de noyaux supplémentaires
- place Vanderkindere – avenue Churchill – avenue Albert. La création d'un seul arrêt de tram au croisement des lignes 92, 4 et 3 ainsi que la fusion des lignes 3 et 7 permettraient de réduire la perte de charge à cet endroit stratégique de transports en commun et à rendre le transport public attractif et non dissuasif.
- Calevoet-Alseberg-Château d'Or. En ce qui concerne la qualité des espaces publics, ce carrefour doit être requalifié. Le projet de PPAS 66 permet de créer un mail planté le long de la rue du Château d'Or et de requalifier le bâti à l'alignement. Les voiries régionales se croisant à cet endroit et l'espace disponible étant suffisamment grand, la création d'une place permettrait de donner une identité plus forte à ce noyau.
Par contre le long de la chaussée d'Alseberg entre la gare de Calevoet et ce carrefour, l'habitat est continu, typique de la typologie de ce front bâti et ne rend pas souhaitable l'installation de commerces.
- Vivier d'Oie : Le projet de PPAS 63 proposait, avant la lettre, la mise en œuvre des objectifs du PRDD, mais n'a pas été adopté par le Gouvernement, ce qui est dommage puisqu'il permet de requalifier l'espace public du carrefour Waterloo-Prince de Ligne-Latérale et l'amélioration du pôle intermodal par la construction d'une dalle sur le chemin de fer et la construction d'immeubles de nature à requalifier et à affirmer l'identité des lieux.
- Moensberg : pôle de quartier spécifique à créer, en équilibre avec le développement escompté par le plan particulier d'affectation du sol 66 et dans le respect du centre de Linkebeek tout proche et de la topographie particulière des lieux,

Il apparaît, comme indiqué par la Commune dans sa réclamation lors de l'enquête sur le plan régional d'affectation du sol démographique, que la ZEMU de Calevoet n'est pas opportune, en ce que l'armature économique que constitue l'entreprise qui s'y trouve existe. Cette entreprise y fonctionne très bien, elle est bien desservie par la gare et le logement est présent sur 2 faces de l'îlot, la partie de l'îlot occupée par l'entreprise est densément bâtie. La situation existante répond dès lors en soi à la programmation d'une ZEMU et il n'y a pas lieu d'y susciter le moindre changement d'une mixité bien intégrée.

Quant aux noyaux commerciaux, les plans font apparaître une incohérence entre les noyaux d'identification et les pôles commerciaux où la mixité commerciale existe et les noyaux doivent être encouragés. On assiste cependant à l'apparition de nouveaux noyaux sur la carte, même si certains manquent encore

Quant au réseau de nœuds de transports publics performants comme support du développement, on assiste, entre les cartes de 2012 et 2020, à une montée de degré

hiérarchique des gares et haltes, ce qui est une bonne chose et justifie que soit plaidée une augmentation des fréquences ainsi qu'une extension, sur la ligne 26, des horaires en soirée et le week-end. Cela justifie également, pour le Vivier d'oie, que le plan particulier d'affectation du sol 63 soit enfin approuvé.

La halte du Lycée français est programmée, et nous estimons que sa mise en œuvre est prioritaire en prenons bonne note.

Le nœud intermodal de la place Vanderkindere nous semble plus importante vu le point de transfert qu'elle représente entre les lignes de tram 3, 4, 7 et 92 de la STIB.

Le métro à Uccle n'est prévu qu'à l'horizon 2040. La commune souffre pourtant, comme dans toute la région, de problèmes de mobilité. L'encouragement à l'utilisation des transports en commun doit se faire de manière plus globale afin d'être efficace pour l'ensemble des utilisateurs en RBC.

Nous ne croyons pas que l'automatisation des lignes 2 et 6 du métro soit adaptée au réseau Bruxellois. Vu la vitesse plus élevée de ces lignes, la distance entre les stations doit être plus grande (cf ligne 14 à Paris).

Le budget doit être alloué à l'avancée du programme.

Quant à l'augmentation de l'impact des modes actifs sur la mobilité, l'objectif d'augmentation des déplacements à pied et en vélo entre 2020 et 2040 apparaît peu ambitieux. N'est-on pas en droit d'espérer plus de changement dans les mœurs ?

Quant à l'objectif de développement métropolitain,

En ce qui concerne le secteur tertiaire, vu la vacance des bureaux, il est étonnant de constater que d'importants projets de construction de bureau sont autorisés, comme à Tour et Taxi, boulevard Albert II, ... Cela ne fait qu'augmenter la vacance par ailleurs.

En ce qui concerne la logistique et l'industrie, elle a encore sa place en ville. Nous constatons de nombreuses demandes à Uccle, et plaidons pour le maintien de ces activités. Le projet de plan particulier d'affectation du sol 66 va pleinement dans ce sens et l'occupation du bâtiment 100 rue du Bourdon bat son plein, dans une localisation proche du ring et des transports publics.

Quant à la production de logement et en particulier du logement public, la Région entend renforcer sa politique de production de logements en autorisant le principe de la mixité fonctionnelle au sein de certaines zones monofonctionnelles. La ZEMU de Calevoet apparue à l'occasion de la dernière modification du plan régional d'affectation du sol ne répond pas du tout aux critères d'un îlot monofonctionnel. Ce changement de zonage pourrait encourager l'entreprise à se délocaliser, alors qu'elle fonctionne très bien depuis des décennies là où elle est, et qu'elle a investi dans la rénovation de ses bâtiments et dans leur adaptation aux normes au fil de leur évolution.

La carte du projet de PRDD relative à la densification de la Région de Bruxelles-Capitale identifie différentes zones où une augmentation de la densité est **théoriquement** possible, principalement autour des principaux nœuds de communication existants ou futurs. Pour certaines localisations avancées, c'est de facto impossible notamment en raison du bâti existant ou de l'existence de plan particulier d'affectation du sol qui régissent les lieux

Quant aux Garanties d'accessibilité financière du logement privé, le nouvel arrêté sur les charges d'urbanisme nous semble aller à contre-courant de cet objectif. Augmenter le prix au m² des logements par des charges importantes est contre-productif pour rendre plus accessible les logements privés. La vacance des logements privés dans les entités de petite échelle doit effectivement diminuer et les initiatives en la matière doivent être encouragées. Les chiffres relatifs à la vacance des logements datent de 2002 et 2003 et nécessitent d'être actualisés. De plus, les données cadastrales ne collent pas à la réalité (divisions de biens, travaux...). Avant toute chose, il faudra disposer des données actualisées pour tous les logements bruxellois. Une politique fiscale attractive pourrait encourager l'accession au logement en pleine propriété

Renforcer et étendre les missions de l'Observatoire régional de l'habitat et des observatoires locaux peut apporter beaucoup de constats et de statistiques, intéressants pour autant que leur interprétation débouche sur des décisions pragmatiques au service des réels besoins de la population.

Quant à l'objectif d'une économie locale forte, basée sur des petites et moyennes entreprises (PME) qui opèrent localement avec des financements propres, la commune appuie cette approche et fait remarquer que la création autonome d'emploi doit être une priorité absolue, encore faut-il que ces objectifs se traduisent de façon équilibrée, notamment en seconde couronne. La Commune souligne que le plan particulier d'affectation du sol 66 s'inscrit en plein dans cet objectif

Plus particulièrement, par rapport à la problématique de création de logements sociaux et moyens,

Le projet de plan se fonde sur l'assertion selon laquelle *«La demande de nouveaux logements publics se fait sentir tant dans le secteur du logement social que dans celui du logement moyen »*.

Or, il y a manifestement un objectif qui n'est pas rencontré dans le cadre du plan logement : la production de logements moyens.

En effet, à titre d'exemple, dans les deux immeubles récents « Polders » et « Bourdon » du plan logement, pris en gestion par le service du logement de la commune d'Uccle, les logements restent vides pendant de nombreux mois avant de trouver preneur. C'est aussi le cas pour d'autres immeubles pris en gestion dans d'autres communes bruxelloises.

Nous constatons que les logements moyens produits sont parfois inadaptés aux besoins ou demandes de nos candidats locataires (taille des chambres, cuisine séparée, cuisine un peu équipée, ...). **Le gestionnaire éprouve des difficultés à trouver des occupants pour ces logements qui restent ainsi vides anormalement longtemps, ce qui est un comble compte tenu du discours relatif au manque de logements.** Une plus grande écoute des gestionnaires des logements ainsi qu'un feed-back régulier seraient nécessaires pour des logements publics, construits avec l'argent de tous les citoyens, avant de continuer à procéder de la même façon pour la suite des développements.

Le projet de plan avance, en matière de production de logements publics : *« Sur près de 9.500 logements, 60% devront être accessibles aux revenus sociaux et 40% aux revenus moyens »*.

Cette conception est contraire à ce qu'édicte le code du logement qu'il faudra modifier pour atteindre les objectifs fixés : en effet, aucune discrimination n'est possible quant à l'attribution des logements publics dans les communes (les revenus des ménages ne peuvent plus être un facteur pertinent).

En se fondant sur le Code du logement, les ménages disposant de revenus de type social (ménages dont le revenu ne dépasse pas les plafonds d'admission aux logements sociaux) auront aussi bien accès aux logements sociaux qu'aux logements moyens, tandis que les personnes à revenus dits moyens (notion pas définie et non précisée, mais qui suppose « ceux qui dépassent les plafonds d'admission au logement social) auront accès uniquement au logement moyen.

Les logements moyens seront au final occupés par des ménages à revenus sociaux (beaucoup plus nombreux), qui attendent sur les listes depuis des années. Cette situation pose les questions de l'IPP et de la mixité tant attendues.

A moins de revoir le code, la distinction 60% sociaux et 40% moyens n'a pas de sens puisque le logement moyen, au sens Code du Logement, englobe absolument tous les ménages peu importe leur revenu.

Dans ce cadre, se pose également la question des logements moyens qui sont subsidiés à raison de 33% par la Région bruxelloise via la SLRB tandis que les logements sociaux sont subsidiés pour une plus grande part. Qu'en est-il des subsides si les logements moyens sont occupés par des locataires sociaux ? Là également, l'objectif de mixité sociale serait plus difficile à atteindre.

En matière d'amélioration de l'offre à destination de la classe moyenne :

Les revenus de la classe moyenne évoqués ne correspondent pas aux revenus dont nous devons tenir compte, et la définition de la classe moyenne dont il est question nous interpelle, s'agissant de ménages dont le revenu est compris entre 15.107€ et 30.213€, ce qui correspond aux revenus leur donnant accès au logement social: un ménage sur deux serait donc dans les conditions d'accès au logement social.

Il s'agit donc de préciser davantage l'objectif, la classe moyenne étant un moteur de dynamisme et de croissance par l'affectation d'une grande partie de ses revenus en offre de biens et de services. La classe moyenne représente une part importante des contributions fiscales permettant d'augmenter les ressources financières de la Région et de maintenir une politique sociale et solidaire, encourageant la mixité sociale sur le territoire.

Nous constatons en effet que la classe moyenne est davantage attirée par l'acquisitif. Cependant, pour diverses raisons (1ère cohabitation, carrière professionnelle incertaine...), tous ne souhaitent cependant pas devenir propriétaires et se tournent vers la location, secteur du marché pour lequel les logements publics moyens devraient mieux répondre aux besoins ou pour lequel l'acquisition et l'amélioration de logements en autonomie des pouvoirs publics devrait être facilitée.

En matière de dispositifs d'aide au logement aux caractéristiques de la classe moyenne :

Il y a également lieu de ne d'éviter de compter l'âge parmi les paramètres qui peut donner lieu à une aide, ce qui correspond à écarter et à discriminer une partie de la population qui peut se trouver dans les mêmes besoins d'octroi d'une aide, hormis l'âge. Imposer le critère de l'âge, ce n'est pas tenir compte des réalités de la société d'aujourd'hui. Où à tout moment de la vie, une aide peut s'avérer utile. Ce constat est aussi valable au moment de la retraite où les conditions de revenus de la vie « passive » peuvent changer et influencer sur la capacité à se loger ou à entretenir un logement, dont notamment en matière de besoins en énergie.

En matière de logements pour étudiants :

Le secteur public ne peut pas tout assumer. C'est aux universités, éventuellement dans des formules de partenariat public-privé, qu'il revient de mettre à disposition du logement à prix réduit à proximité des pôles d'enseignements, où il s'indique de préserver des réserves foncières à cette fin.

Plus particulièrement, par rapport à la problématique du développement environnemental

Il est primordial que la Région continue de soutenir sa prise en compte de la thématique environnementale et de l'étayer par l'ensemble des politiques menées par les autres niveaux de pouvoir, dont le niveau communal.

Au fil du temps s'est instauré un amalgame entre « environnement » et « développement durable ». Il aurait été préférable de garder le lien entre les objectifs de réduction de gaz à

effet de serre et l'environnement puis de mentionner que « pour souscrire à l'objectif de faire partie du peloton de tête des métropoles en matière de politique durable", cela passe obligatoirement par une prise en compte équilibrée des 3 piliers du développement durable dans l'ensemble des politiques publiques de la Région.

Parmi la liste des aspects à prendre en compte devrait également figurer l'imperméabilisation croissante de l'espace public et la gestion de l'eau.

En effet, cet enjeu va être majeur de par l'urbanisation et la densification prônées et mérite donc d'être cité parmi les paramètres importants.

Si le texte mentionne le fait que la région doit se préparer aux évolutions économiques, sociales et environnementales, les exemples ne concernent que des aspects environnementaux : de nouveau, le risque d'amalgame entre environnement et développement durable est sous-jacent. Il serait pertinent de mentionner des aspects sociaux et économiques tels que la paupérisation qui mène à la création de quartiers ghettos, la raréfaction des PME, etc.

Quant aux aspects de « l'état des lieux du PRDD » :

Si le constat est que Bruxelles n'oriente pas assez ses politiques publiques vers un objectif de durabilité, elle doit donc renforcer les collaborations entre les différentes compétences régionales pour favoriser une réelle prise en compte des 3 piliers du développement durable.

Si le constat est que Bruxelles améliore la qualité des eaux mais la vétusté du réseau d'égouttage reste préoccupante, il faut également prendre en compte le fait que certaines parties de Bruxelles ne sont pas encore égouttées. Cet élément doit également figurer parmi les priorités et objectifs de la Région en intégrant la séparation des eaux claires et usées pour soulager les égouts, lutter contre les inondations et renforcer le maillage bleu.

Si le constat est que Bruxelles réduit sa production de déchets municipaux, et augmente la collecte sélective de ceux-ci et le tri/recyclage, mais que des marges de progression existent encore dans ce domaine, il s'indique notamment que la région se manifeste au niveau du soutien aux initiatives encourageant la réutilisation, la réparation, la seconde vie ...

Dans une optique d'exemplarité, Bruxelles se doit également de soutenir et de valoriser l'ensemble des initiatives exemplaires favorisant la protection de l'environnement mise en place, quel que soit le niveau auxquels elles sont menées (possibilités de subsidiations, communications via des médias grands publics, etc.)

Quant aux moyens de développer la nature et les espaces verts, et de favoriser la biodiversité

Le projet de PRDD devrait en outre mentionner que l'objectif de conserver et de créer les espaces verts passe également par une gestion écologique de ceux-ci.

L'objectif annoncé du projet de PRDD en vue de garantir les couloirs écologiques devrait en outre être appliquée, au-delà de l'échelle des parcelles bâtissables, à celle de l'élaboration des plans particuliers d'affectation du sol, comme c'est le cas, à Uccle, où tant le plan particulier d'affectation du sol n°66 que le plan particulier d'affectation du sol n°64 ont opté pour un maillage de relais entre espaces verts, tant ceux inclus dans le territoire du plan que ceux des îlots limitrophes.



Quant à la mise en place d'un facilitateur « Nature »

Nous estimons que cette suggestion soit mise en œuvre dans un sens de collaboration entre l'IBGE, les communes et les habitants.

Ce service devrait à la fois établir un relevé progressif des mesures mises en œuvre au niveau local, mettre l'accent sur les chaînons manquants dans le réseau et mettre en place des formations sur la gestion écologique/différenciée des espaces verts (au sens le plus large possible) avec une partie pratique, sur le terrain, destinée aux entreprises (jardinage, ...), aux architectes paysagers, aux services techniques (régionaux, communaux, ...) et aux entreprises privées,

Quant à l'amélioration de la qualité de l'air par réduction des émissions polluantes

Parmi les objectifs des actions prioritaires à mener devrait figurer la prise en considération des besoins en déplacement pour les communes en 2ème couronne, dont Uccle, qui compte désormais plus de 80.000 habitants.

En effet, les moyens de déplacement en transports en commun y restent limités en termes de couverture et de fréquence (surtout en soirée et les weekends) ce qui incite à l'utilisation individuelle de la voiture et va à l'encontre des politiques souhaitées en matière de stationnement. **Par ailleurs, cette problématique sera encore accentuée par la densification de certaines zones, ce qui justifie à court terme un ajustement de l'offre à la hausse, en terme de couverture du territoire, d'efficacité des trajets et des fréquences, dans le but d'améliorer grandement non pas la vitesse strictement « commerciale » des transports en commun, mais bien de réduire le temps de parcours des usagers.** A ce titre, l'extension en soirée et le week-end des horaires de desserte de la ligne 26 pourrait apporter une réponse substantielle qui ne nécessite pas d'autre création d'infrastructure que l'aménagement de 2 quais et de leurs accès à hauteur du Lycée français. Ce projet devrait revêtir un caractère d'urgence et figurer à ce titre dans le PRDD.

Quant à la lutte contre les nuisances sonores

En matière de matériel roulant propre et silencieux, le PRDD se devrait de proposer un phasage de mise en œuvre de projets concrets et ambitieux tels que l'imposition de bus électriques, l'imposition de consignes d'utilisation telles celles qu'imposées à ses chauffeurs par certaines firmes commerciales (arrêt du moteur,...). Dans cette réflexion à long terme, il y a lieu d'inclure également les sources de bruits et vibrations dues aux trams (vitesse des trams et type de trams, nouvelles techniques telles que la pose de couche amortissante en caoutchouc, impact des vibrations sur les fondations des maisons, ainsi qu'une réflexion sur les matériaux de site propre, dont ceux en pavés de porphyre répondent au souci esthétique qui prévaut pour les axes en ZICHEE mais constituent pour les riverains, en fonction de la vitesse des bus et taxis qui les parcourent, une véritable nuisance sonore pour les riverains ...)

La STIB, non citée dans le texte, devrait être partie prenante dans cette réflexion et le PRDD devrait émettre à ce titre des recommandations à inclure dans le contrat de gestion

Quant aux zones de confort acoustique :

On constate qu'avant la lettre, les plans particuliers d'affectation du sol 66 et 64 s'inscrivent dans l'objectif du PRDD de créer, par la conception des espaces publics et des intérieurs d'îlots, des zones de confort acoustique pour 2 importants îlots dont l'urbanisation et la densification est programmée.

Quant à l'amélioration de l'efficacité énergétique de la Région par une politique de durabilité des bâtiments et des quartiers

Le projet de PRDD ne dit mot sur les actions démonstratives qui ont été mises en place et se sont également fortement développées au niveau communal.

Ce faisant, le projet de PRDD laisse entendre que la totalité des actions est à venir, et que les actions proviendront de l'initiative régionale, alors qu'au niveau communal pourraient être mentionnées :

- les réalisations en matière de bilan carbone,
- la mise en place de guichet énergie,
- la mise en place de primes communales (chauffe-eau solaire, isolation, panneaux solaires et thermiques, ...)
- les audits énergétiques,
- les actions de sensibilisation à l'utilisation rationnelle de l'énergie, promotion et participations à diverses campagnes, ...

Au lieu d'émettre un objectif général, le projet de PRDD devrait recenser les actions déjà mises en œuvre au niveau local pour la totalité des communes, (N.B. : ce recensement figure peut-être dans l'évaluation des incidences à laquelle nous n'avons pas eu accès).

Dans le même ordre d'idée, il y a également lieu de répertorier et de mentionner toutes les initiatives que la Région a également développées notamment au niveau des formations, séminaires et prix relatifs aux bâtiments durables, ainsi qu'au niveau des divers outils forts utiles (guide du bâtiment durable par exemple). Il est impératif que la dynamique de ces initiatives puisse perdurer et que le projet de PRDD fasse état du chemin déjà parcouru aux deux niveaux de pouvoir, en mettant l'accent sur les synergies qui se sont établies entre ceux-ci. A cet égard, un bilan des bénéfices environnementaux liés au volet PEB des permis d'urbanisme et des chantiers devrait figurer dans le PRDD.

Quant à la gouvernance environnementale

Il est judicieux que les Agendas 21 locaux soient repris sous le titre de la gouvernance durable plutôt que sous celui de la gouvernance environnementale.

En effet, bon nombre d'Agenda 21 communaux traitent de multiples thématiques complémentaires à celle de l'environnement (culture, cohésion sociale, participation citoyenne, développement économique local, etc.)

La bonne gouvernance mise en place dans les communes et CPAS à travers la réalisation de leur A21L ne se réduit pas à indiquer les critères environnementaux dans les marchés publics comporte également de nombreux autres aspects tels que :

- la communication et la transparence dans l'avancée des projets,
- le fait que de nombreuses administrations ou bâtiments communaux soient labellisés entreprise-écodynamique,
- l'intégration du développement durable dans des règlements communaux d'Urbanisme, la délivrance des permis d'urbanisme et des permis de lotir ainsi que dans l'élaboration des plans particuliers d'affectation du sol ,
- le rôle des administrations dans la sensibilisation au développement durable et à l'adoption de gestes durables dans de nombreuses thématiques,
- la mise en place de primes communales dans différents domaines, etc.

De manière générale, « la percolation » d'une prise en compte concrète du développement durable dans les administrations s'illustre dans de nombreux domaines et services.

De même Bruxelles Environnement a développé de nombreux outils, helpdesks ou facilitateurs pour une prise en compte du développement durable en plus de celui sur les marchés publics.

Quant à la gestion environnementale des ressources

gestion durable de l'eau

Avant de tenter de favoriser le recyclage des eaux usées, il conviendrait d'encourager la séparation des eaux claires par rapport aux eaux usées, pour leur réemploi local, leur infiltration ou leur rejet dans le réseau d'eau de surface ou un réseau séparatif.

Il conviendrait d'ajouter des actions prioritaires, consistant :

- à trouver une solution durable avec les acteurs du secteur de l'eau, pour une bonne gestion de la ressource eaux souterraines, et éviter les dégâts occasionnés par ces eaux aux habitations lors des travaux de réfection de l'étanchéité des égouts.
- à d'encourager l'infiltration des eaux de pluies que ce soit au niveau de la parcelle (pour les particuliers) ou lors de projets urbanistiques, de travaux en voiries, etc.

Quant à la qualité environnementale du réseau hydrographique

Actuellement, 100% des eaux ne sont pas épurées en RBC. A Uccle, environ 1/3 du territoire n'est pas encore égoutté, et tous ces cas particuliers ne sont pas dotés de moyens d'épuration individuelle. Les cas de déversement sur la parcelle du voisin, en eaux de surface, dans l'espace public, voire dans des sites classés sont nombreux et ne peuvent être ignorés. De nouvelles infractions sont régulièrement découvertes, le bassin-versant non égoutté (Linke-/Verrewinkel-beek), mais aussi dans les deux autres bassins munis d'un collecteur principal (Ukkelbeek et Geleytsbeek).

Un objectif important consisterait à mettre en place un réseau séparatif eaux usées/eaux de pluie. Ce principe est systématiquement imposé dans les permis de lotir et les projets importants, jusqu'au croisement avec le réseau viaire. Ainsi lors de l'installation à terme d'un double réseau, ces nouveaux quartiers seront déjà raccordés.

La pose des égouts dans les parties encore non égouttées de la région doit rester une priorité pour la Région bruxelloise. Là aussi, le projet de PRDD pourrait systématiser la recommandation de la pose d'un double réseau séparatif, et imposer la justification en cas d'impossibilité technique.

Des objectifs complémentaires s'imposent :

- atteindre un bon état général des canalisations d'eaux claires et des réseaux séparatifs locaux existants, et un débranchement systématique des raccordements d'eaux usées qui les polluent.
- rechercher et supprimer les rejets d'eaux usées dans les eaux de surface.
- soutenir et valoriser les aménagements et projets visant à la remise à ciel ouvert des ruisseaux, rivières, marais, étangs, ..., dans une optique de reconstitution du maillage bleu et de raccordement des eaux de surface à la Senne ainsi que les projets réinventant le réseau hydrographique lorsque la remise à ciel ouvert n'est pas possible.
- soutenir les projets innovants de gestion de l'eau de pluie en milieu urbain tels que des noues infiltrantes, des zones inondables, etc., tout en y incluant une dimension pédagogique et éducative (cycle de l'eau, ...)

Ces deux dernières approches, déjà pratiquées dans la commune (Geleytsbeek, noues dans les permis de lotir, plan particulier d'affectation du sol , ..) devraient être encouragées pour devenir de soi pour tous les aménageurs.

Quant à la lutte contre les inondations :

Aux actions prioritaires que cite le projet de PRDD devraient être ajoutées :

- la prise en compte de la gestion des eaux de pluies dans les projets d'aménagements et les travaux de voiries afin de favoriser son infiltration (compensation à l'imperméabilisation et lutte contre les inondations) ou si ce n'est pas possible, sa temporisation. De nombreuses techniques innovantes ont fait leurs preuves dans d'autres villes et il est important d'oser ces techniques.
- L'organisation de séminaires, de formations, la mise à disposition d'outils, les études de cas, ... sont autant de moyens pour sensibiliser les auteurs de projets à la prise en compte de l'eau. Il est donc important que la Région poursuive ces objectifs de sensibilisation et d'information auprès des auteurs de projets.
- La commune pratique déjà l'imposition des bassins d'orage individuels (50L/M² de toiture) et l'encouragement à la ré-infiltration pour toute demande de construction et pour les grandes extensions.
- En complément à ces dispositifs à l'échelle de la parcelle, des bassins d'orage sous les voiries sont imposés dans les permis de lotir, en complément des grands bassins d'orages construits d'initiative publique, comme par exemple place Saint-Job, chaussée de Saint-Job et au niveau de la plaine du Bourdon.

Quant au traitement des sols pollués

Il est indispensable qu'une information correcte et détaillée circule afin de réduire au maximum l'impact qu'un classement à l'inventaire des sols pollués puisse avoir sur la valeur d'un bien et sur son impact au cours des demandes de permis. Il est tout aussi primordial d'étendre cette information à tous les aspects et toutes les étapes de la procédure.

La publication d'une carte précise, corrigée et mise à jour de l'état du sol est impérative, trop d'erreurs figurant sur la carte actuelle estimée comme up to date à 5% près !!!

Il faut prendre en compte les petits exploitants d'activités à risques qui ont débuté une activité en reprenant un fonds de commerce avant les ordonnances mais dans le souci de la préservation de l'environnement, et qui subissent ces ordonnances ainsi que leur principe du « Pollueur-Payeur » avec le risque de mise à mal de leur entreprise.

Il faudra donc étudier correctement les termes des éventuels fonds sectoriels de prévention et de traitement des pollutions du sol par les secteurs d'activités les plus polluants qui sont prévus dans les actions prioritaires.

Quant à la mise en œuvre une politique de prévention et de gestion durable des déchets

On regrettera que le constat pour la mise en place d'une politique de gestion durable des déchets se limite aux problèmes de tri des déchets.

En effet, de nombreux efforts et initiatives ont été menés à différents niveaux sur les éléments repris dans les actions prioritaires (réduction des déchets, réemploi, etc.)

Notamment, le réemploi dans le domaine de la construction doit être encouragé (briques, bétons concassés pour les fondations ...).

Il serait également utile renforcer les campagnes d'informations sur les obligations de reprise des appareils électroniques qui sont souvent « abandonnés » de part une méconnaissance de nombreux bruxellois quant à cette obligation qui incombe aux entreprises et aux commerçants. En effet, certains composants de ces appareils peuvent être une source de pollution importante.

Quant à la politique de rénovation urbaine orientée vers la création de quartiers durables intégrant le socioéconomique et l'environnement.

Les cartes illustrant le projet de PRDD illustrent qu'Uccle est écartée de la nouvelle définition des critères d'attribution de la Zone de Rénovation Urbaine qui prend en compte les paramètres de revenus médians, le taux de chômage et la densité de population.

Dans le respect de ce principe, les zones du Melkriek et du Homborch ont été écartées d'une action de rénovation urbaine puisque ces zones correspondent à la Société Uccloise du Logement (SUL) et à COBRALO et ne répondent pas à la totalité des critères, notamment en matière de densité de population, inhérente à la typologie des constructions du type « cité jardin ».

Notons que dans cette logique, la cité sociale du Merlo n'est pas non plus reconnue à part entière car englobée dans un secteur statistique plus vaste dont le taux de chômage moyen est cependant important (entre 15% et 25% - 2011) et dont la population bénéficie de revenus peu élevés. Si une image facile déduit qu'Uccle montre des signes de richesse, c'est souvent au prix de l'occultation de la moitié de son territoire.

50% de sa population qui se concentrent principalement dans les parties ouest et nord du territoire communal bénéficient de revenus légèrement inférieurs à la moyenne régionale, à l'instar de la situation observée dans une commune comme Ixelles par exemple.

Le service de la Rénovation Urbaine d'Uccle, a identifié quatre zones prioritaires de rénovation urbaine. Ces zones répondent aux trois critères retenus par le projet de PRDD, complétés par celui d'une dégradation du bâti existant et celui de la hausse de signes de précarité. Si les valeurs théoriques permettent de dégager des pistes de réflexion, une analyse sur site offre un point de vue incontournable sur la réalité.

- Le quartier du Chat - Alseberg-Nord

Le quartier du Chat - Alseberg nord, à la limite de la commune de Forest est un quartier historiquement populaire. Il fait partie intégrante du quartier limitrophe de Forest qui a bénéficié de l'éligibilité en EDRLR selon le PRD. Ces zones s'arrêtaient à la frontière communale alors que la population et le bâti étaient similaires dans les deux communes.

Le quartier du Chat montre des signes de paupérisation de sa population, de manière accentuée depuis des années. Afin d'éviter une dégradation exponentielle du bâti et offrir aux habitants un cadre de vie respectable en vue d'améliorer la qualité de vie, cette zone nécessite une attention toute particulière sous forme d'une aide renforcée à la rénovation et doit de ce fait être intégrée dans la ZRU.

- Le quartier de Neerstalle

Le quartier de Neerstalle, depuis Forest jusqu'à l'embouchure de la rue de Stalle présente les mêmes caractéristiques que le quartier du Chat. Ici encore, la zone EDRLR du PRD s'arrête à la frontière communale. Il s'agit d'une zone d'urbanisation tardive et déstructurée dans laquelle s'inscrit une population défavorisée et un bâti en constante dégradation tout comme l'était la partie forestoise de la zone.

Ce quartier demande également une attention particulière avec entre autre une aide prioritaire à la rénovation.

- Le quartier Bourdon-Calevoet
Une troisième zone prioritaire dans laquelle s'inscrit un bâti historique : le quartier du Bourdon-Calevoet. Il s'agit principalement d'un îlot déstructuré s'inscrivant dans la zone de développement de Calevoet compris entre la plaine du Bourdon et la gare de Calevoet. Une fois encore, intégrée dans un secteur statistique trop vaste, ce type d'îlot passe inaperçu, noyé dans les chiffres médians.
Si la zone de développement de Calevoet offrait une aide prioritaire à la rénovation, cet îlot n'aurait alors aucune raison d'être considéré comme ZRU pour autant que cette aide soit effective pour ses habitants. C'est un coup de pouce nécessaire dans ce quartier en pleine mutation mais dont cette partie ne subira aucune mutation.
- Axe Alseberg
Enfin, l'axe Alseberg répond à la définition d'Axe Durable. Du nord au sud, la chaussée d'Alseberg présente tous les paramètres de déclin : paupérisation de ses habitants, fermeture de commerces, dégradation du bâti, délocalisation et fermeture de petites entreprises, friches industrielles. Comme le prouvent les cartes d'étude, l'axe Alseberg est un terrain à part entière sur le territoire de la capitale.

Si le projet de ville et les défis de la région ne sont pas à remettre en question, il nous semble important que chaque bruxellois soit concerné par un projet à si long terme de manière à anticiper un phénomène de paupérisation et de dégradation du bâti existant et à éviter ainsi à l'aube de 2040 de devoir intervenir comme il a été nécessaire de le faire dans les années 1990 et après au centre de la cité avec toutes les conséquences que le recul permet aujourd'hui de juger. Pour les générations futures, nous nous devons d'anticiper de manière plus efficiente et l'intérêt d'un plan de cette envergure ainsi que le type d'actions qu'il propose permet de plaider pour l'inscription de ces quartiers dans le programme régional de rénovation urbaine.

Plus particulièrement, en matière de mobilité et de voirie :

Le projet de PRDD utilise, dans ses pages consacrées à la mobilité, une multitude de concepts et de principes issus du jargon, qui ne connaissent pas de définitions claires ou suffisamment précises pour en comprendre la substance et en commenter la pertinence et/ou l'utilité et qui en complexifie la compréhension.

On relèvera, à titre de questions que pose la lecture des textes:

- qu'entend-on par « **proximité** »? qu'est-ce que la « **Ville de proximité** » (p.56)?
 - en matière de densification du tissu existant, il est question de proximité du transport public ou de proximité des espaces verts publics (p.26) ;
 - s'agit-il de la même proximité que celle qui souhaite des équipements sportifs et récréatifs de proximité (p.39) et des commerces de proximité (p.41) ;
 - selon le type de service ou de produit auquel la « proximité » se rapporte, celle-ci peut varier de quelques dizaines de mètres à plusieurs centaines de mètres, il convient dès lors d'en préciser le cadre ; un déplacement à pieds ne sera pas pareillement acceptable selon l'âge ou le type d'activité, pour ne citer que ces deux variables

- qu'est-ce qu'un « **noyau d'identité locale** »?
- qu'entend-on par « **pôle de développement prioritaire** » et « **pôle de développement spécifique** »?
- qu'est-ce qu'un **collecteur quartier-A**? quels sont les véhicules qui sont amenés à l'utiliser? quelle est sa fonction réelle, sachant que la définition proposée au PRAS qui consiste à « drainer la circulation d'accès à un quartier » n'est pas en phase avec certaines voiries auxquelles le projet de PRDD accorde ce statut (ex. (future) rue du Wagon)
- quelle peut être la compréhension de « **mode actif** », qui semble ne pas inclure les transports en commun (cf. carte 04 & outil 1 p.59) quand, depuis des années, il est question, en regard des modes motorisés individuels, de « **modes doux** » qui, eux, incluent les transports en commun? Un rapide regard au plan IRIS II n'apporte pas d'éclairage lorsqu'en p. 38 il est écrit : « Les modes actifs (les transports publics, piétons et cyclistes) sont complémentaires et combinables. » et qu'en p.114 est précisé: « Une partie de ces déplacements pourrait pourtant être effectuée en transports publics ou en usant d'un mode actif comme le cheminement piéton ou le vélo. »
- que recouvre la « **Communauté Métropolitaine de Bruxelles** »?
- qu'est-ce qu'un « **parking de transit** » et qu'est-ce qu'un « **parking de dissuasion** »? Seule une lecture très détaillée du dossier permet de s'en forger une idée: la "dissuasion" étant située hors Région de Bruxelles-Capitale et le "transit" dans la Région.
- Quelle définition le projet de PRDD accorde-t-il au terme « navetteur »? La question se pose lorsqu'on annonce en 2020 6% de déplacements à pieds chez les navetteurs.
- ...

Une définition des termes est absolument indispensable à la compréhension et donc à la maîtrise du projet de PRDD, qui plus est en prévision d'une enquête publique à grande échelle.

Quant à la mobilité comme facteur de développement urbain

Le projet de PRDD mentionne les trains IC/IR alors que la suppression des trains IR est annoncée.

Les terminologies de bus et trams à haut niveau de service (BHNS & THNS) mériteraient une explication plus détaillée que les seules précisions: "min 10/h/sens en heure de pointe".

Pour répondre au qualificatif de "haut niveau de service", qu'en est-il des paramètres suivants :

- fréquence observée en heure creuse, le soir, le week-end
- amplitude des plages horaires du service proposé
- accessibilité à tous et capacité des véhicules
- infrastructures nécessaires en fonction du matériel roulant
- circulation des lignes de THNS ou BHNS prévues partiellement ou intégralement sur site propre ou sur site spécial franchissable
- philosophie et visage humain du concept de THNS ou BHNS : une haute qualité de service devrait travailler avec des personnes plutôt qu'avec des (seules) machines pour vendre des billets de transport, informer les passagers, sécuriser les lieux d'attente, ...
- En termes de mobilité durable, quel doit être l'écoscore d'un BHNS? ...

La « grille des niveaux d'accessibilité » proposée en p. 57 est relativement énigmatique. Une explication quant à la méthode d'évaluation retenue pour l'élaboration de ce tableau ainsi que pour le suivant qui établit les performances des nœuds de transport public est nécessaire, de même que l'explication des critères qui prévalent à la détermination ou non d'un lieu de transfert en tant que nœud. Par exemple, on s'interroge sur les raisons pour lesquelles les haltes de Forest-Est ou Uccle-Stalle sont absentes de la liste.

Quant à l'intermodalité autour des nœuds de transport public

L'offre de parkings de transit doit être développée autour des nœuds de transport public en entrée de Région ou dans les communes de seconde couronne. La "stratégie 2" telle qu'exprimée ne module pas l'utilité des parkings de transit en fonction de la liste des nœuds (utilité d'un parking de transit à Trône où passent 7 lignes de bus STIB et le métro???) et n'apporte aucun élément relatif à la concrétisation de leur aménagement ou gestion.

L'intermodalité doit permettre au cycliste qui en fait le choix de circuler avec son vélo, pas seulement de le stationner en bout de ligne. Cet « outil 1 » semble passer à côté d'une chaîne de déplacements de type vélo > transport en commun > vélo en ne proposant pas, parallèlement à l'offre de stationnement bien nécessaire, des chemins d'approche fléchés, des accès aux quais aisés, des facilités d'embarquement (techniques et horaires).

Que faut-il comprendre dans le « réaménagement et l'optimalisation du Ring Ouest en vue de solutionner les problématiques de sécurité routière et de congestion » sachant que cette idée apparaît sous un titre préconisant un « usage raisonné de la voiture individuelle »?

Le projet de PRDD évoque une politique de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale basée sur un comptage de 2003-2004 – sans en préciser la source – quand le volet réglementaire (art.2) de la même politique de stationnement annonce une situation de référence de 2004-2005.

A lire la liste des nouveaux parkings de transit, la halte du Moensberg n'est pas une halte « RER »...

En quoi un Centre de Distribution Urbaine sis à Schaerbeek-formation va-t-il répondre à l'objectif de diminuer les flux intra-urbains? Quels sont les types de biens qui y seront destinés? La promotion de l'approvisionnement local doit être favorisée. Schaerbeek-formation est le seul ancrage CDU préconisé dans ce chapitre du projet de PRDD. Il faut se référer au § de la p. 114 (Stratégie 3, Outil 4, maîtrise de la mobilité routière) pour découvrir qu'en parallèle, d'autres sites sont envisagés (ex. Ruisbroek).

Quant à la structure de mobilité durable comme armature du développement urbain

En matière d'offre ferroviaire

La « Communauté métropolitaine » apparaît comme un organe existant, au même titre que la Région de Bruxelles-Capitale. Le projet de PRDD n'en définit pas les contours, les fonctions, le statut.

Le projet de PRDD entend que l'amélioration des fréquences et des dessertes IC/IR - il semble que les trains IR auront prochainement disparu des horaires de la SNCB - ne se fasse pas au détriment du RER. Le projet de PRDD n'aborde pas les moyens concrets dévolus à la réalisation de cet objectif alors que toutes les interpellations adressées à l'opérateur depuis plusieurs années sont restées lettre morte?

Au rayon des imprécisions ou incohérences, l'horizon 2020 mentionnée au levier d'action n°4 (p.95) devient, à l'outil 2 – l'offre ferroviaire (p.111) un horizon 2020-2025. Cela ne témoigne pas d'une vision très claire des délais pressentis ou voulus. Le même sous-chapitre « réseau ferroviaire » à l'horizon 2020 du levier d'action n°4 propose un réseau de gares bruxelloises à compléter sensiblement différent de la « création des haltes ferroviaires » suggérée par l'outil 2 – offre ferroviaire ; le Lycée français apparaît dans la première liste et a curieusement disparu de la seconde, alors que cette halte est essentielle pour une zone en plein développement. Un rapide regard au plan IRIS II montre (p 76) qu'il est déjà établi que « les capacités de la Ligne 26 doivent faire l'objet d'une amélioration significative, notamment au niveau des sillons qui pourraient être adaptés. »

Chacun des deux volets précités, aux p. 95 et 111, entendent valoriser l'infrastructure existante, sans compléter le propos d'une pré-analyse financière, de délais de réalisation.

Quelle crédibilité accorder dès lors aux intentions avancées dans le projet de PRDD?

Si une meilleure gestion des intersections est une priorité, valoriser l'infrastructure existante ne peut se satisfaire de la seule suppression des cisaillements et des quelques passages à niveaux encore existants ; la valorisation de l'infrastructure actuelle doit être pensée comme un second métro, offrant des jonctions nord-sud parfaitement complémentaires des actuelles lignes est-ouest du métro existant. Ce second réseau ferré urbain, dit REB, ne nécessite que des travaux mineurs en regard du service qu'il offrirait à l'ensemble des Bruxellois et à nombre de travailleurs ou visiteurs de la RBC.

En matière d'offre de parkings de dissuasion

Il s'indique de mettre en parallèle les 370.000 navetteurs quotidiens (mentionnés en p. 111) et l'offre de parkings de dissuasion qui, bien que promise à une augmentation significative de capacité pour ce qui concerne les parkings existants en RBC, ne pourra absorber que 3 à 4% de la demande potentielle. Aucune donnée concrète, aucune estimation n'étaye ou n'affirme l'intention d'en ouvrir de nouveaux aux portes de la Région de Bruxelles-Capitale ou dans les régions limitrophes aux abords des (futurs) gares RER. On ignore en outre la provenance de ces navetteurs, sachant qu'un nombre important voyage en train et que des parkings importants ont déjà été réalisés aux abords de gares de communes du Brabant wallon, tant le long de la ligne 124 que le long de la ligne 161

En matière de transport de marchandises

Il manque dans le projet de PRDD une identification du linéaire des voiries accessibles à tout camion - notion qui était présente dans le PRD et reprise dans IRIS II (p.129) - quand le Plan Régional de Politique du Stationnement entend obliger les communes à prévoir l'équivalent de 18% de ce linéaire pour le stationnement des poids lourds. Des projets et études émanant de cabinets ou d'administrations différents semblent ne jamais tisser de liens, semblent évoluer de façon autonome et, partant, quelquefois contradictoire.

Quant à la mobilité au service de la ville dans un espace public de qualité

Le projet de PRDD apporte ici une réflexion pertinente en reprenant les modélisations d'IRIS II et en considérant qu'une « fermeture du réseau de quartier rapide, totale des voiries au trafic de transit aurait des conséquences en termes d'accessibilité dans toute la région et sur la vitesse commerciale des transports publics qui seraient alors « englués » sur les plus grands axes qui subiraient des reports importants. » (p.228). La perméabilité au transit de courte distance permet en effet tant pour les habitants de rejoindre leurs quartiers de façon aisée et relativement directe que pour les usagers des transports publics d'envisager leurs déplacements de façon rapide.

Nous nous interrogeons sur la mention au plan de nouveaux collecteurs de quartier de type A comme l'axe de la rue de la fauvette prolongée par la rue du Château d'eau, qui encouragera la percolation du trafic de transit dans les quartiers résidentiels.

Quant à la garantie d'une offre de transports publics bruxellois de qualité

La STIB base ses estimations de service sur une capacité des véhicules basée sur une norme de 4 voyageurs/m² en s'appuyant sur le service de référence exprimé dans la norme européenne (4 personnes étant le maximum).

En heure de pointe, cette norme n'est bien souvent pas du tout respectée.

En outre, il faut regretter de ne lire aucun engagement quant à l'introduction d'éléments de service « dans le but de rendre les déplacements relaxants et agréables » (6ème critère qualité de la norme NF EN 13816) c.-à-d. une volonté ferme de descendre sous ce chiffre de 4 pers/m².

La norme est certes une moyenne ; celle-ci doit cependant tenir compte de tout moment de l'année, y compris l'hiver qui impose des vêtements et des équipements plus nombreux ou épais, l'âge et la condition des personnes transportées (sacs à dos, malles, cannes, ...) ainsi que le gabarit des voyageurs dans une situation en mouvement. Cette norme par ailleurs ne prend pas en considération les personnes qui voyagent « à roulettes » (poussettes, caddies, chaises roulantes). « Garantir des transports publics de qualité » doit envisager le confort des usagers de façon prioritaire et pas seulement au plancher normatif. C'est encore plus évident lorsqu'on entend proposer des bus et trams à haut niveau de service (BHNS & THNS), même si le véhicule n'est qu'un des composants, aux côtés de l'infrastructure et de l'exploitation.

La dimension humaine du transport public est trop souvent oubliée.

Un des critères de l'« amélioration de l'intermodalité » (p.234) se fonde sur la rationalisation des coûts d'exploitation. Le projet de PRDD ne précise pas ce que revêt cette « rationalisation »?

Quant à la rationalisation des capacités routières et l'organisation du stationnement

Le projet de PRDD (rédigé en 2013 ?) indique qu'un comptage des places de stationnement est en cours sur l'ensemble du territoire régional. L'Agence de Stationnement avance quant à elle que le comptage, plusieurs fois annoncé, n'aura lieu qu'en juin 2014. Où se situe la vérité?

La diminution prévue du nombre d'emplacements de stationnement en espace public est totalement contrindiquée dans un contexte où l'on souhaite une densification accrue et où l'amélioration des transports publics préalablement à cette diminution n'est ni acquise ni programmée, même à moyen terme, en seconde couronne.

Garantir la spécialisation des voiries est une action jugée prioritaire. N'existe-t-il pas une contradiction entre la « protection » des quartiers du trafic de transit et le souhait de "donner de l'air" aux transports en commun qui circulent sur les axes qui vont récupérer ce trafic de transit au motif de la spécialisation des voiries?

En matière de politique de stationnement, le projet de Plan Régional de Politique du Stationnement écrit (p.247) « lorsque le Plan Régional de Politique du Stationnement sera approuvé par le gouvernement ». Cette seule phrase prouve que le document est mal ou peu relu et n'est pas actualisé, le Plan Régional de Politique du Stationnement ayant été approuvé le 18 juillet 2013.

Au même chapitre, comment prôner le « report du stationnement résidentiel hors voirie » (p.247) et tout à la fois utiliser le RRU titre VIII art.11 qui entend limiter le nombre d'emplacements autorisés? Les parkings de transit, de dissuasion ou parkings-relais, selon le nom qu'on veut leur donner, reviennent à 15 reprises dans le projet de PRDD, jamais assortis d'une pré-analyse de faisabilité, financière ou technique, voire d'un calendrier de réalisation. Cette question est sur papier depuis de nombreuses années, sans jamais déboucher sur une quelconque concrétisation. Il n'est pourtant plus temps de jouer l'arlésienne... cette matière est également de celles pour lesquelles la mise à disposition de l'évaluation préalable des incidences s'avère importante.

Quant au développement des alternatives réalistes

Ce chapitre entend "encourager l'utilisation des véhicules électriques". Cet item n'apporte qu'une ébauche de réponse (à moduler en fonction entre autres de l'origine de la production d'électricité)

en termes environnementaux mais point en termes de mobilité et d'emprise des carrosseries sur l'espace public, une voiture électrique restant d'abord et avant tout une voiture. Il ne s'agit donc nullement de « rationalisation de l'utilisation de la voiture ».

En matière de logistique et de distribution de marchandises

Le transport de marchandises serait responsable de 30% des émissions urbaines de gaz à effet de serre (projet de plan de transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale, déc. 2012, p. 13) et la Région de Bruxelles-Capitale a la volonté de diminuer de 10% en 2020 et de 20% en 2030 les mouvements liés aux marchandises (op.cit. p.14). Ces objectifs sont assez minimalistes et se traduisent par le peu d'ambition du projet de PRDD qui consacre 1% de ses pages à la thématique "transport de marchandises".

Que recouvre l'item "sensibiliser les différents acteurs (publics, privés, particuliers) aux enjeux et besoins de la distribution urbaine"?

Les livraisons silencieuses à horaire décalé ne sont présentes qu'au titre « d'autres actions », sans beaucoup d'ambition. De même que la refonte d'outils réglementaires – tels que les Permis d'Environnement? – pour y atteindre (cf. bruit) et, également, pour intégrer les fonctions logistiques (et pouvoir observer des "livraisons de quartier" avec des « transports de quartier » et non plus des véhicules de 30 tonnes qui peinent à manœuvrer dans des rues à faible gabarit, qui imposent jusqu'à démolir des aménagements voulus pour le confort piéton (ex. oreilles de trottoirs avec traversées raccourcies), qui asphyxient les rues étroites.

Aucune prise de contact ne semble être envisagée avec les fournisseurs de cartographie numérique qui peuvent orienter les flux vers les voiries adaptées à certains types de marchandises. De même que le plan d'itinéraires poids lourds, préconisé par le PRD, n'a pas été intégralement mis en œuvre ou plébiscité.

Une carte dédiée aux itinéraires poids lourds figurerait au PRD, qu'en est-il 12 ans plus tard?

Plus particulièrement, en matière d'emploi

Quant aux politiques sectorielles au profit du développement durable

Développer davantage les secteurs porteurs d'emplois

On regrettera, parmi les sites désignés pour la production massive de logements, un manque de soutien et de clarté de la part de la Région dans la volonté communale de maintenir des pôles d'emploi là où ils existent, et dans notre commune, les quartiers et îlots où ils existent ne sont pas légion. Le Conseil communal fonde à ce sujet beaucoup d'espoir dans l'approbation prochaine du plan particulier d'affectation du sol 66 qui intègre une mixité porteuse de création d'emplois, et ce, à la satisfaction des riverains et à l'unanimité du Conseil communal.

Dans un autre ordre d'idées, un important pôle d'emploi (emplois scientifiques spécialisés) en projet dans la commune, à savoir le site de l'Institut Pasteur, fait l'objet d'une intention, dans le projet de PRDD, d'une diminution substantielle de la superficie de la zone d'équipements au profit du maillage vert alors que la programmation du site est toujours à l'étude. Ce qui est proposé hypothèque fortement la réalisation de ce projet

Sur les cartes du projet de PRDD autres que celles relatives au commerce, Uccle apparaît comme un désert, à l'exception de la ZEMU à l'angle du Dieweg et de la rue Engeland, qui pourrait susciter une mutation d'une entreprise en bonne santé.

Notamment, le projet de PRDD devrait émettre des recommandations, valables pour tout le territoire, en vue de favoriser, par les communes et Bruxelles - Développement urbain, les projets susceptibles d'accueillir les activités et les emplois de services et d'artisanat de proximité que le projet de PRDD entend promouvoir. L'enseignement technique reste malheureusement un parent pauvre du secteur de l'enseignement alors qu'il offre une ouverture d'esprit et des compétences pratiques aux jeunes. Ce type de cursus devrait être intégré et valorisé dans les écoles supérieures et non pas faire l'objet d'écoles particulières, afin d'éviter les ghettos scolaires.

En ce qui concerne l'emploi dans le secteur public, notamment au sein de notre administration communale, force est de constater que les mois récents ont été émaillés de réformes, mises en œuvre par ordonnance ou arrêtés, ou encore annoncées, qui ont pour effet de compliquer le travail des administrations communales sans pour autant être suivies d'effets au quotidien.

Plus particulièrement, en matière d'enseignement,

Les remarques et commentaires s'axeront essentiellement sur l'École en tant que telle et se centreront sur ses missions essentielles : l'ENSEIGNEMENT.

Contribuer à améliorer la coordination entre les différents acteurs de l'Éducation et les parties concernées par l'Enseignement.

Ces 20 années ont vu se multiplier les intervenants extérieurs à l'école et surtout, ceux-ci ont été invités à s'immiscer dans la gestion des écoles. Chacune des ouvertures ainsi faite a été présentée comme un droit acquis pour ces acteurs extérieurs qui, dans bien des cas, ne se privent pas pour le revendiquer.

Pour répondre à cette demande croissante et envahissante du monde extérieur, dont la plupart des intervenants ne sont pas des professionnels de l'enseignement, la structure de base (le directeur et son équipe pédagogique) doit consacrer du temps et de l'énergie à gérer ces éléments au détriment de la réflexion pédagogique de fond.

Il ne s'agit évidemment pas ici de nier le fait qu'une école possède un ancrage dans son quartier. Les interactions entre une école et son environnement immédiat sont même naturelles. Ce qui interpelle ici, c'est l'officialisation de ces contacts spontanés qui, rendant les choses « obligatoires », va déstabiliser l'ensemble en privilégiant la forme sur le fond.

Faire face à la pénurie d'enseignants.

Nous ne nierons évidemment pas ce point aggravé par le fait qu'une pénurie entraîne par définition une restriction du choix qui est laissé à un Pouvoir organisateur de sélectionner les professeurs les plus qualifiés. L'offre d'emploi étant supérieure au nombre de candidats, ce sont ces derniers (bien souvent novices) qui tentent de dicter leurs exigences.

Le problème vient notamment de la dévalorisation progressive de la fonction et non pas des conditions de travail. Il s'agit d'un phénomène connexe aux grandes interrogations de notre société et qui touche à des questions de légitimité, d'autorité symbolique, de formation et autres sujets sur lesquels nous ne nous étendrons pas ici.

Ce ne sont pas la création d'espaces verts au sein des écoles, la rénovation des locaux et autres emblèmes qui motiveront les professeurs à s'investir dans un travail à dimension humaine et à porter un idéal de société à construire.

C'est le sens qui est donné à l'École, c'est la réaffirmation de son rôle, de son importance et du respect auquel elle a droit en tant qu'INSTITUTION qui réconciliera les citoyens avec le métier de professeur.

La question de formation ne doit pas être abordée en termes de spécificité bruxelloise mais bien revue dans son intégralité : plus d'exigences théoriques, plus de stages pratiques.

Faire passer de 3 à 5 ans la formation des enseignants sera certainement un plus pour la formation de ceux-ci ayant qui auront une plus grande maturité, en concentrant les efforts non pas sur les stages (vu difficultés de trouver des maîtres de stage motivé autrement que par l'augmentation du salaire lors de la prise en charge d'un stagiaire!!!), mais sur la philosophie, la psychologie, la pédagogie, le respect de l'être humain, l'égalité des chances, ...

C'est aussi une manière de valoriser l'enseignement et de porter la formation vers des personnes ressources de qualité plutôt que vers une formation de 3^e choix (souvent après avoir échoué d'autres formations). C'est pour le moment un choix (licence en science de l'éducation, mais cela devrait faire partie du cursus normal d'un enseignant. Il faut à tout prix éviter de faire comme en France, où enseigner peut se faire sans formation pédagogique.

Dans la même direction, permettre aux chercheurs d'emploi sans titre pédagogique d'accéder au métier d'instituteur du primaire ne peut en aucun cas se faire au détriment de la qualité.

Faire en sorte que tous les Bruxellois sortent du système scolaire avec un diplôme qui facilite leur insertion socioprofessionnelle.

Au niveau communal, l'enseignement se limite aux études au niveau primaire.

L'enseignement en immersion devrait être généralisé pour que chacun termine son cursus scolaire en étant effectivement bilingue.

Si le DAS (Dispositif d'Accrochage Scolaire) est un projet construit avec de louables intentions, il n'en reste pas moins cantonné à des activités périphériques de l'école, nécessitant une mise en œuvre plus ou moins fastidieuse et limitée dans le temps.

Les projets développés sont donc ponctuels (ou à court terme) et permettent peu le renforcement des pratiques de base.

Ici aussi, les niveaux de pouvoir et la structure générale de l'enseignement en Belgique invitent à ce que chaque intervenant agisse sur son « espace » au détriment d'une action de fond, coordonnée et mettant en commun les moyens des différents étages (CF point 3).

Combattre la dualisation sociale et territoriale du système scolaire

La 1^{ère} raison de la dualisation des taux de réussite est essentiellement liée aux concentrations de populations spécifiques dans des espaces précis (quartiers). Les écoles de ces quartiers subissent de plein fouet les fragilités socioculturelles de leur public et se retrouvent donc limitées par leur homogénéité.

Se posent notamment des questions fondamentales auxquelles pourraient répondre les projets urbains qui verront le jour par la mise en œuvre du projet de PRDD :

- Pourquoi séparer des formations techniques et générales ?
- Pourquoi le passage vers l'enseignement professionnel n'est-il pas réversible ?

La mixité sociale ne se fera que si elle est accompagnée de la mixité de cursus dans un établissement scolaire, afin de ne pas créer de ghettos scolaires.

Cela permettrait aux élèves de pouvoir changer d'orientation, sans devoir changer de quartier, de cadre social, de reconnaître, respecter et apprécier ceux qui se sont engagés dans une autre filière...

Les moyens supplémentaires peuvent être une réponse mais qui reste insuffisante sans réflexion structurelle et ne peut en aucun cas s'organiser au détriment des autres écoles.

Penser qu'imposer une « mixité » sociale en délocalisant scolairement ces populations est un leurre, voire une aberration (CF décret « Inscription »). Par contre, oser s'attaquer à la ghettoïsation de ces mêmes quartiers permettra, à long terme, un équilibre des populations. L'idée de soutenir les initiatives qui impliquent les parents dans le projet scolaire de leur enfant doit être développée dans l'esprit d'une collaboration qui conduit à la responsabilisation de ces mêmes parents dans le parcours scolaire de leur enfant.

Plus particulièrement, en matière de patrimoine :

On ne peut que s'étonner du fait que les outils que prévoit le CoBAT ne se mettent que partiellement et lentement en œuvre. A titre d'exemple, on relèvera que si des procédures de classement sont parfois entamées pour des monuments sites bénéficient déjà d'une protection « cadencée » par plan particulier d'affectation du sol, l'établissement de l'inventaire du patrimoine n'est actuellement pas à l'ordre du jour. On serait en droit d'attendre, de la part d'un projet de PRDD :

- Soit un programme et un phasage pour un tel projet, nécessaire à la sécurité juridique de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme,
- Soit une réflexion quant aux difficultés de la mise en œuvre de cette législation, et des réflexions quant à sa modification afin d'obtenir rapidement un outil autrement plus efficace.

Entre autres se pose la question, récurrente en Commission de concertation, des actes et travaux de nature à présenter un impact sur les vues vers ou depuis un bien classé. L'approche actuelle, qui tient de l'adaptation de l'esthétique des projets en zone de protection par touches « micro-chirurgicales », n'aura plus aucune crédibilité et sera vidée de son sens alors qu'il s'agira de délivrer des permis d'urbanisme pour des tours génériques ou iconiques d'un impact bien plus important sur le patrimoine et le paysage que les petits projets situés en zone de protection.

Plus particulièrement, en matière de culture :

Le projet de PRDD comporte un projet totalement régional qui veut mettre en valeur les grandes activités, en particulier par l'organisation d'un nouveau « Bruxelles 2000 » en 2020. Or, quand on connaît les conséquences financières de Bruxelles 2000, en particulier dans le secteur culturel et par rapport aux résultats durables, on ne peut que s'interroger sur la répétition d'une telle opération... Une fois de plus, la Région ne semble se préoccuper que de la Ville de Bruxelles - car seule une ville peut, à notre connaissance, déposer une candidature pour être capitale culturelle - et non des 18 autres communes.

De plus, pourquoi vouloir une Task Force et engager un intendant (problème de « sexe » linguistique) alors qu'il suffirait d'élargir le champ d'action de VisitBrussels qui commence enfin à s'ouvrir à toutes les communes.

On ne peut que constater et regretter que le projet de PRDD ne présente quasi aucun intérêt pour intégrer le territoire et les activités d'Uccle dans les actions au niveau culturel.

Le projet de PRDD se devrait de ne pas se limiter à la consommation de la culture et devrait aborder une réponse au foisonnement des besoins culturels quant aux aspirations des habitants en besoins de locaux et d'ateliers créatifs en termes d'équipements à l'échelle des quartiers.

D'une façon générale, la cartographie qui accompagne le projet de plan suscite les observations suivantes :

- par rapport aux deux plans précédents (1995 et 2002), le fait que le fond de carte renseigne les territoires contigus au territoire régional est une avancée qui permet de prendre en compte certaines interactions entre la Région et sa toute proche périphérie.
- On regrettera que selon les cartes, les mêmes concepts ne sont pas tous représentés soit de la même façon, soit avec la même étendue (par exemple, les noyaux commerciaux, ...)
- On regrettera le manque de lisibilité des cartes illustratives insérées dans les textes, tant par leur échelle que par le manque d'explication quant à la lecture à laquelle elles devraient donner lieu (par exemple, la carte de différentiel entre P/S préconisé et P/S existant, ...)
- On constatera que certaines cartes sont élaborées sur base de données de 1997, antérieures au PRAS et au PRD de 2005.

Plus particulièrement, les cartes suivantes donnent lieu, pour la commune d'Uccle, aux observations suivantes :

Carte 2 – cadre de vie

En matière de maillage vert :

La carte répartit le territoire en 3 catégories de zones de verdoisement, dont l'intensité va crescendo depuis les communes de 1^{ère} couronne vers les limites régionales.

Le territoire d'Uccle y figure principalement en « zone de protection de la couronne urbaine verte » et accessoirement en « zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlots »

La carte confirme également – « un paysage connecté organisant l'espace urbain » - l'avancée que constituent la forêt de Soignes et le bois de La Cambre ainsi que l'exceptionnel enchaînement d'espaces verts qui traverse le Sud-Ouest du territoire communal

Quant aux intentions du plan en la matière :

1. La carte renseigne l'exceptionnel enchaînement d'espaces verts qui traverse le Sud-Ouest du territoire communal dans la légende « protection et revalorisation des sites semi-naturels », qui correspond grosso modo au réseau Natura 2000.
2. On constate que le Bois de Verrewinkel n'y figure pas et on s'étonne que la majeure partie du site de l'institut Pasteur (zone d'équipement d'intérêt collectif et de services publics au plan régional d'affectation du sol) apparaisse sous la légende « espace ouvert structurant – à renforcer »
3. On constate que certains espaces verts repris en tant que tels au plan régional d'affectation du sol ne sont pas repris dans la trame générale de renforcement de la connectivité du réseau écologique (par exemple, parc de la Sauvagère, cimetières d'Uccle et de Saint Gilles, propriété de Vivaqua, cimetière du Dieweg, parc de Wolvendael) alors que ces espaces, répartis au sein des îlots urbanisés, jouent un rôle d'autant plus prépondérant en matière maillage vert.

Vu les décisions et avancées intervenues depuis l'approbation du PRD en 2002, les importants espaces verts d'un seul tenant que protège désormais définitivement le plan particulier d'affectation du sol 28ter – mériteraient de figurer sur la carte, en ce qu'ils constituent un espace vert de proximité et d'activité pour les riverains.

En matière de développement urbain

La carte reprend les noyaux d'identité locale existants que constituent La Bascule, la place Vanderkindere, le centre urbain de la commune, le pôle De Fré –Cavell, la place de Saint-Job, le Vivier d'Oie et le Fort Jaco, les abords immédiats de la gare de Calevoet alors que l'évolution de la ville a révélé également que les lieux suivants méritent d'également figurer sur cette carte, en ce qu'ils constituent des pôles relais qui attestent de la réelle mixité urbaine qui caractérise le territoire communal et qui participent à la qualité de vie :

- a. Le carrefour que forment la chaussée d'Alseberg, l'avenue Coghen, l'avenue Van Goidtsnhoven, la rue Vanderkindere »,
 - b. le carrefour dit « du Bourdon »,
 - c. la prolongation de la chaussée de Waterloo entre le Fort Jaco et l'avenue Van Bever.
 - d. Le noyau du Vert chasseur
 - e. Les tronçons commerciaux de la rue Vanderkindere
2. On notera, par rapport aux noyaux d'identité locale à créer, que seul le nœud ferroviaire du Moensberg est renseigné, alors que la désignation des abords des haltes et gares en font des lieux privilégiés qui mériteraient de figurer au plan en tant que « noyau d'identité locale à renforcer », comme par exemple la gare de Calevoet ou le Vivier d'Oie (dont le développement est balisé par le projet de plan particulier d'affectation du sol n°63)
3. On constate, par rapport aux pôles de développement, que la carte est peu claire de part et d'autre de la rue du Château d'or et des abords des espaces verts du Wolvenberg rue Egide Van Ophem, en vis-à-vis de la gare de Calevoet, où le projet de plan :
- a. Propose une vaste zone de restructuration en fronts bâtis le long des espaces ouverts structurants (EOS) alors que les permis délivrés ont privilégié un maintien de perspectives vers les espaces verts et une connectivité de ces espaces verts avec les lotissements contigus,
 - b. Renseigne la plaine du Bourdon en tant qu'espace ouvert structurants (EOS) alors qu'il est bâti,

En matière de maillage bleu

La carte devrait être complétée des projets communaux déjà connus et annoncés :

- remise à ciel ouvert du Geleytsbeek à différents endroits par la commune et de réinventer le maillage bleu qui structurerait le bassin versant du Geleytsbeek en l'agençant en fonction de l'environnement urbain actuel, de ses contraintes et de ses opportunités.
- Vallon du Gaesbeek, dont le parcours débute en amont du cimetière de Verrewinkel
- Ukkelbeek : Indiquer une connexion à créer entre la partie à hauteur du domaine Paridant et la partie située rue de Stalle (présence de pertuis)

Dans une optique de maillage bleu, il est très dommage que la majorité des projets consistent à la mise en pertuis plutôt qu'à la remise à ciel ouvert pour les 3 ruisseaux uclois..

Le projet de PRDD est l'occasion de proposer de remettre des tronçons de ruisseaux à ciel ouvert :

- Ukkelbeek : Avenue de Fré-Square des Héros ;
- Geleytsbeek : en amont de l'avenue de la Chênaie (voir également

Légende « flèche bleue » : eau de pluie dans le réseau de surface : Il y a de nombreux projets en cours ou prévus sur Uccle pour intégrer l'eau de pluie dans le réseau de surface)

Cette légende est difficilement compréhensible dans la mesure où elle semble très incomplète.

Carte 3 – transports en commun

D'une façon générale, et par rapport aux plans antérieurs, on saluera le fait que la carte renseigne les territoires hors région en interaction avec le territoire communal en raison de leur contiguïté.

En matière de réseau ferroviaire :

La carte confirme l'intention, déjà connue, de réaliser une halte au Lycée français, projet soutenu de longue date et à maintes reprises par la Commune, en raison des développements de logements et/ou d'équipement prévus et annoncés à proximité directe.

La carte (médaillon) n'est pas claire quant à la direction vers laquelle seront envoyés les convois RER sur la ligne 124, problématique pour laquelle le maintien de la direction « jonction » est impérative pour garantir les meilleures connexions vers les grandes lignes de la SNCB, les liaisons internationales et les liaisons vers Brussels airport.

En matière de réseau métro / pré-métro

La carte propose (lignes et stations à étudier (>2020 tracé à préciser)) 2 possibilités de lignes au départ de la station Albert :

- une ligne sous les avenues Albert et Winston Churchill et rejoignant ensuite le boulevard Général Jacques en passant sous le bois de la Cambre,
- une ligne au départ de l'arrêt « Jupiter » vers l'Altitude 100 en direction soit de la gare de Calevoet, soit du Fort Jaco par deux tronçons alternatifs communs (chaussée d'Alseberg ou avenues Coghen et Brugmann) avant :
 - de se poursuivre vers la gare de Calevoet :
 - soit par la chaussée,
 - soit par la rue de Stalle et la future rue du Wagon
 - de se poursuivre par les avenues Wolvendael et Carsoel, la place de Saint-Job et la rue du Ham

L'étude de la prolongation du métro et/ou du pré-métro est indispensable.

La mise à disposition du rapport d'incidences environnementales est absolument nécessaire pour émettre quelque considération sur cet aspect du projet, à analyser avec le projet de réseau de tram, pour pouvoir émettre quelque considération sur l'itinéraire et la destination à retenir.

En matière de réseau de trams

La carte renseigne le dépôt Marconi,

La carte propose la prolongation de la ligne de tram 4 au-delà du ring, jusque la gare SNCB de Ruisbroek, avec parking de transit « park&ride » en légende (2020 tracé à préciser) et au-delà encore (>2020 tracé à étudier) vers Anderlecht

La carte précise la rue du Wagon comme ligne de tram projetée, et pour rappel, comme tracé alternatif de métro / pré-métro

Ici également, la mise à disposition du rapport d'incidences environnementales est absolument nécessaire pour émettre quelque considération sur cet aspect du projet, à analyser avec le projet de métro / pré-métro

En matière de pôles urbains et de densification

La carte reprend les infrastructures existantes de lignes de tram 4, 51, 92 et 97.

Elle crée une hiérarchie des nœuds de transfert intermodal, autour desquels doit intervenir la densification :

- Elle propose des nœuds de catégories 1 et 2 pour les plus importants, parmi lesquels figure le nœud ferroviaire du Moensberg

- Elle propose des nœuds de catégorie 3 pour ceux de moindre importance, parmi lesquels figurent les haltes de Saint-Job et du Vivier d'Oie, ainsi que la gare de Calevoet

On constate :

1. que la densification au nœud de la halte du Vivier d'Oie (catégorie 3) fait l'objet du projet de plan particulier d'affectation du sol n°63 non encore approuvé par le Gouvernement et qui prévoit :
 - a. la mise en œuvre de la zone de chemin de fer dans des affectations urbaines,
 - b. les dispositions nécessaires pour le développement du nœud, en prévoyant l'espace nécessaire à l'accueil des voyageurs, à la prolongation et au développement de lignes de surface existantes et au stationnement inhérent aux besoins d'un tel pôle,
2. que la densification au nœud de la halte de Saint-Job (catégorie 3) :
 - a. n'est actuellement pas possible, à moins d'abroger, du moins partiellement, les plans particulier d'affectation du sol n°50 et 56, et de mettre à néant des droits acquis par permis de lotir,
 - b. est peu réaliste, en ce que le bâti y est en bon état général d'entretien et que sa démolition serait une hérésie sur le plan économique,
 - c. est difficilement envisageable sur le plan du bon aménagement des lieux, compte tenu du relief des lieux, accentué par la tranchée qu'a nécessité la création du chemin de fer vers 1925,
 - d. ne peut s'envisager, au vu de ces aspects, que dans l'hypothèse des importants travaux de création d'une ligne et d'une station que le projet de PRDD renseigne en légende en tant que « *ligne et station métro projetée (>2020 tracé à étudier)* »
3. que la densification au nœud de la halte Moensberg, actuellement en chantier en vue d'y accueillir le RER :
 - a. est difficilement envisageable sur le plan du bon aménagement des lieux tout autour de la halte, compte tenu du relief des lieux, accentué par les déblais et remblais tranchée qu'ont nécessité le croisement de deux lignes à des niveaux différents et les bretelles de raccordements entre elles,
 - b. est possible principalement le long de la rue du Bourdon, dans les zones de chemin de fer nouvellement réaffectées par le plan régional d'affectation du sol démographique,
 - c. est limité par les possibilités qu'offre le plan particulier d'affectation du sol n°46bis, contigu au nœud à l'Ouest, ainsi que par le plan particulier d'affectation du sol n°5, contigu au nœud au Nord,
 - d. doit être mesuré en fonction du fait que le projet de PRDD y prévoit aussi un parking de transit, ainsi que, sur la carte 2(cadre de vie), un noyau d'identité locale à créer et un renforcement de la connectivité du réseau écologique et un tracé de continuité verte par les abords du chemin de fer et la rue du Bourdon,
 - e. **ne peut en aucun cas accueillir la construction, prônée par le projet de PRDD, de tours « génériques » qui mettraient à néant les efforts en vue du maintien de la cohérence de ce quartier, garantie par le plan particulier d'affectation du sol 46bis**

4. que la densification au nœud de la gare de Calevoet se double de deux aires reprises en légende en tant que « *pôle de développement* », dont :
 - a. le développement aux abords de la gare proprement dit est en cours, par une densification en logements, dont 3 importants programmes de maisons de repos et une proportion limitée d'activités économiques,
 - b. le développement de la plaine du Bourdon est en voie d'achèvement
 - c. le développement de l'îlot « Château d'or – Bourdon – Bigarreux » fait l'objet du projet de plan particulier d'affectation du sol n°66 dont la densité est cohérente avec celle des développements réalisés et qui répond également à l'objectif de création d'emploi du projet de PRDD
 - d. ne peut en aucun cas accueillir la construction, prônée par le projet de PRDD, de tours « génériques » qui mettraient à néant les efforts en vue du maintien de la cohérence de ce quartier au moyen :**
 - i. des permis de lotir qui en balisent l'aménagement en vis-à-vis de la gare de Calevoet**
 - ii. du plan particulier d'affectation du sol 66 qui assure une densification équilibrée dans des gabarits compatibles avec le quartier**
 - e.

Commentaire général sur la carte de projet de transports en commun

Le réseau de bus est curieusement inexistant de la carte 03 'transports en commun', si ce n'est, sur la chaussée de Waterloo, un bus à haut niveau de service (BHNS) dont on ne sait rien de l'opérateur pressenti et, partant, du principe tarifaire, ce qui constitue cependant une condition majeure d'attractivité des transports publics. L'axe de la chaussée de Waterloo ne propose rien d'ambitieux, c.à-d. une liaison simple, abordable et rapide entre périphérie et centre ville, couplée à un ou plusieurs parkings de dissuasion (ou, mieux, de « persuasion », cf. IRIS II p.116).

La halte Lycée Français mentionnée comme « à créer » au PRD (validé en 2002) se voit rétrogradée en « halte à étudier » au projet de PRDD, sans garantie de concrétisation à brève échéance et ce, indépendamment de l'étude Stratec/Tritel/Significance/Tractebel de juin 2009 qui la prévoit à l'horizon 2020 et du plan IRIS II qui indique que « L'étude d'exploitation du RER prévoit sur la Région, l'implantation de 36 haltes ferroviaires. Il faut y ajouter notamment les haltes suivantes: Cureghem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée français, Veroost et Wielemans. » en précisant que « Le développement de ces haltes sont à charge du groupe SNCB. » Le chapitre 5 relève cependant qu'« en matière de desserte ferroviaire: L'objectif à l'horizon 2020 sera de compléter le réseau des 39 gares reprises dans le « Schéma RER 2015 » en y intégrant les gares bruxelloises citées dans le Plan Iris 2 (Cureghem, Verboekhoven, Rogier, Lycée Français, Ganshoren- Veroost, Wielemans), en vue de permettre une fréquentation intra-bruxelloise, ... » La carte 03 mérite donc d'être corrigée afin de ne pas induire de biais de compréhension.

En matière de « Park&Ride », Uccle ne semble accueillir qu'un seul parking répondant à ce critère d'intermodalité (Moensberg) sans apporter de précision quant à sa capacité ; un permis d'urbanisme a pourtant été délivré le 18.03.2011 pour ce parking de 88 emplacements. A l'instar le même PU prévoit une offre de parking de 86 places à la halte Linkebeek qui ne figure pas sur la carte 03. Plus surprenant encore, le parking Stalle est également absent de la carte 03 tandis que la Région de Bruxelles-Capitale envisage son

extension à 750 places et que le Plan Régional de Politique du Stationnement rend un tel parking indispensable à la réalisation de son objectif de commutation (cf. Volet réglementaire « les parkings de transit hors voirie facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas satisfaisante).

Le projet de PRDD omet de renseigner les espaces de stationnement aux abords des gares (Calevoet, Vivier d'Oie) qui appartiennent à la SNCB et ne sont cependant pas utilisés, voire envisagés, avec un objectif intermodal.

On peut s'interroger sur la pertinence de remplacer par une ligne de métro une ligne de tram existante (92) quand sa desserte suggérée supprime, à titre d'exemple, 4 arrêts intermédiaires entre le Dieweg et Fort-Jaco.

Le même phénomène de perte de service au niveau local s'observerait à la chaussée d'Alseberg où la proposition de métro supprime l'arrêt Xavier De Bue au cœur du quartier d'Uccle centre et fréquenté par de nombreux usagers ainsi qu'un autre arrêt à hauteur de l'avenue des Trois Arbres. Le métro tel que projeté est en contradiction avec un maillage fin des services de déplacement. Sur cet aspect, la consultation du rapport d'incidences environnementales s'avère indispensable.

Si sa pertinence technique et financière devait par ailleurs être avérée, le métro doit venir compléter le réseau de surface existant et non s'y substituer. De tels investissements doivent a minima développer un service nouveau, capter une clientèle supplémentaire, et ne pas se satisfaire du simple « vase communicant ».

En outre, quels seront les résultats sur les lignes de surface (fréquence, amplitude, confort, ...) de si lourds investissements consentis afin de prolonger le métro (près de 1,5 milliards pour 5 km pour la seule branche nord (Schaerbeek)) ? Le développement des transports en commun doit s'inscrire dans un cadre budgétaire et sur une échelle de temps réalistes. Le défi de la mobilité se pose ici et maintenant, pas à l'horizon de la construction de lignes souterraines qui risquent de mettre 30 ans encore à émerger.

Carte 4 – modes actifs

Le réseau d'ICR est non intégralement dessiné (B, avenue Montjoie) ou non actualisé (C, avenue Copernic).

Le RER vélo, (ou fietsGEN) présente un tracé général qui pose question. La connexion entre la ligne 124 et la rue de Stalle présente une déclivité non explicitée. Existe-t-il une utilité à prévoir un RER-vélo le long de la drève de Lorraine ou existe déjà un ICR (MM) ou le long de l'avenue Latérale, en parallèle avec l'ICR C?

Le « maillage piéton liant les noyaux d'identité locale » est tantôt fait de sentiers, existants ou non, le long d'espaces verts, tantôt calqué sur une inter-quartier (chaussée de Saint-Job, où les trottoirs sont peu amènes) ou une voie locale (avenue Jacques Pastur), sans fournir d'explication sur les investissements à y consacrer pour atteindre à l'objectif piéton ici recherché (revêtement, éclairage, planéité...)

Au titre des actions à étudier, aucune explication n'est fournie sur les connexions piétonnes ou cyclistes (chaussée de la Hulpe, avenue du Fort-Jaco) quant à leur statut et quant aux aménagements à envisager. Sachant par ailleurs que le Bois de la Cambre est à l'heure actuelle hors agglomération,

les règles de circulation à vélo y sont différentes de l'agglomération ; les aménagements à prévoir devront tenir compte de ce critère à moins de faire/voir évoluer l'aire géographique de l'agglomération, ce qu'à ce stade le projet de PRDD n'entrevoit pas.

La carte 04 rassemble sous un même titre "modes actifs" (dont il conviendrait de livrer également une définition, en début ou en fin de projet de PRDD) deux modes de déplacements que le tracé et la légende s'échinent à séparer, à faire emprunter des itinéraires différents.

Carte 5 – réseau des voiries

Le projet de PRDD n'explique pas les objectifs poursuivis par la hiérarchisation des voiries.

Le projet de PRDD est strictement identique au plan IRIS II. Il n'en subsiste pas moins une interrogation quant à la qualification retenue pour certaines d'entre elles, soit de par leur proximité (rues De Broyer et Victor Allard sur une partie de son tracé), soit du fait de l'interruption des flux engendrés par les règles de circulation (sens uniques contrariés) ou instaurés en application du Plan Communal de Mobilité; le concept initial de maillage voulu par la hiérarchisation des voiries est donc mis à mal.

Une carte des voiries qui mentionneraient les sens de circulation permettrait d'éviter ce genre de quiproquo, de mieux objectiver la hiérarchisation préconisée.

Il est étonnant de constater que selon le Plan Régional d'Affectation du Sol le réseau régional, vecteur des déplacements à longue distance de la Région, se compose [...] des voies principales qui complètent le réseau des voies métropolitaines pour assurer les grands mouvements dans la ville tandis que le projet de PRDD conserve un statut d'inter-quartier à plusieurs voiries régionales (chaussée d'Alseberg, drève du Haras, rue Engeland sur une partie de son tracé, chaussée de la Hulpe, chaussée de Neerstalle, chaussée de Waterloo, même si pour cette dernière la portion principale a été augmentée (passant du tronçon Rhode-Saint-Genèse/avenue Van Bever au PRD à un tronçon principal allant de Rhode-Saint-Genèse à l'avenue Churchill au projet de PRDD).

La chaussée de la Hulpe est une inter-quartier sur laquelle débouchent - à Uccle - deux voiries principales (chaussée de Waterloo et drève de Lorraine). Quel est le sens accordé à pareille qualification? Quelles sont les alternatives proposées lorsque le bois est fermé (pour des raisons de loisirs ou de sécurité)?

D'autres voiries régionales sont de statut « collecteur de quartier-A » (rond-point Churchill, rue Engeland sur une partie de son tracé, chaussée de Ruisbroek. Ceci n'est-il pas contraire aux prescrits du plan régional d'affectation du sol, plan à caractère réglementaire?

En outre, seule la chaussée de Ruisbroek – collecteur de quartier-A – semble se poursuivre en région flamande. Les autres voiries régionales, de statut supérieur, qui assurent la liaison avec la région flamande sont interrompues aux limites régionales, ce qui laisse planer un doute sur les intentions de la région limitrophe alors que le projet de PRDD préconise la concertation inter-régionale et une lisibilité du réseau qui s'affranchisse des limites de la Région.

Aux termes du Plan IRIS II, la création de la rue du Wagon a pour objectif d'offrir une nouvelle voirie réservée exclusivement aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics entre la Gare de Calevoet et la rue de Stalle . Le projet de PRDD propose un statut de collecteur de quartier-A à cette (future) rue à laquelle aucune rue perpendiculaire ne vient se greffer. N'existe-t-il pas une contradiction? Une partie de la question trouve réponse dans l'utilité des définitions à apporter aux principes et concepts utilisés dans le document (voir remarque liminaire).

Il est d'ailleurs étonnant de constater que la rue du Wagon semble déjà exister, qui plus est selon un tracé irréaliste (débouché face à la rue du Coq) tandis qu'IRIS II l'envisageait en ligne droite, parallèle au chemin de fer et en fonction des projets immobiliers à l'étude ou approuvés et qu'auparavant, le PRD la dessinait en travers de la ligne de chemin de fer, joignant la rue Egide Van Ophem à l'assiette de la (future) rue du Wagon avec une supposée jonction souterraine.

Carte 6 – développement économique

En matière de structure commerçante

La carte reprend, sur Uccle,

1. un liseré de noyau commercial – pôle secondaire – qui est le centre de la commune,
2. 2 liserés de noyau commercial de 1^{ière} couronne :
 - a. la place Vanderkindere, et ses prolongements dans la rue, à l'Est à l'Ouest
 - b. la Bascule et son prolongement dans la rue Vanderkindere
3. 7 liserés commerciaux de 2^{ième} couronne :
 - a. chaussée d'Alseberg, de part et d'autre du carrefour dit « de l'étoile Coghen »,
 - b. Vert chasseur (2 tronçons de la chaussée de Waterloo),
 - c. Vivier d'Oie,
 - d. Fort jaco,
 - e. Place de Saint-Job
 - f. Le pôle commercial De fré - Cavell

Il y a lieu de faire un parallèle entre ces noyaux commerciaux et les commentaires relatifs à la carte 02 – cadre de vie

En matière d'activités

La carte fait apparaître la commune d'Uccle comme un désert en termes d'activités, en l'absence notamment des activités économiques autres que les commerces en liseré de noyau commercial

En matière de développement urbain

La carte désigne deux pôles de développement (abords élargis de la gare de Calevoet et nœud ferroviaire du Moensberg).

On notera que le plan particulier d'affectation du sol 66 répond pleinement aux objectifs du projet de PRDD, par une mixité souple des activités qui peuvent y prendre place et par une densité et des gabarits correspondant :

- aux autres développements récemment autorisés dans ces quartiers à l'Ouest de la ligne 124 du chemin de fer,
- À la volonté du projet de PRDD de déployer l'activité économique et l'emploi,

On insistera également sur l'accent mis sur la mention de la ZEMU (rue Engeland-Dieweg) pour un site occupé par une entreprise en pleine activité, et l'absence de toute mention d'autres entreprises à proximité, déjà présentes dans le pôle de développement.

Le nœud ferroviaire du Moensberg fait quant à lui également l'objet de projections en matière environnementales et le périmètre du pôle de développement figurant au plan comporte une bonne partie de parcelles vouées au logement par le plan particulier d'affectation du sol n°46bis.

Réserve générale relative à cet avis :

Les présentes observations sur le projet de plan ne sont pas exhaustives et sont susceptibles d'être nuancées à l'avenir, d'une façon ou d'une autre, par la mise à disposition du rapport d'incidences environnementales qui sous-tend le projet de plan et de la version du projet de plan qui sera soumise à l'enquête publique, si elle diffère de la présente mouture suite à la récolte et à la lecture des avis des communes rendus au cours de cette phase préparatoire.

