



Interpellation citoyenne : Rue de Stalle : un quartier confronté à de nouveaux défis.

M. Pierlot, représentant des signataires de l'interpellation citoyenne, remarque que la rue de Stalle, longtemps caractérisée par une activité industrielle, commerciale et de bureaux, voit son paysage évoluer depuis une dizaine d'années avec l'arrivée d'immeubles résidentiels et la transformation de l'ancien siège social de Fabricom en Centre administratif d'Uccle.

Les réglementations communales et régionales n'encadrent pas encore la mutation du quartier vers une zone principalement résidentielle, alors que plusieurs nouveaux projets pourraient ajouter jusqu'à 315 logements supplémentaires, faisant exploser le nombre de nouveaux habitants :

- parc Péridot (entre l'avenue Wansart et la rue de Stalle) : 84 nouveaux logements ;
- Schlumberger/Stalle : 163 nouveaux logements ;
- ancien site de la Croix-Rouge : 68 nouveaux logements (actuellement, ce projet immobilier est suspendu au profit de l'installation prochaine de l'antenne de police).

Cette quantité importante de logements supplémentaires viendra s'ajouter aux immeubles à appartements récemment construits aux deux extrémités de la rue de Stalle (Moulin Blanc, Emerald Garden), sans oublier la présence du centre administratif, très fréquenté en semaine et celle du bureau de police, qui le sera vraisemblablement aussi s'il vient à emménager rue de Stalle.

L'accroissement du nombre d'habitants impliquera logiquement une circulation automobile accrue, estimée à plus de 300 véhicules supplémentaires. Aujourd'hui déjà, la rue de Stalle fait face à un encombrement permanent, principalement causé par le trafic automobile de transit provenant des communes avoisinantes et de la périphérie. Chacun peut constater cette situation du matin au soir.

Ce phénomène est aggravé par la saturation du réseau de transports en commun de la STIB, qui atteint sa capacité maximale, notamment aux heures de pointe, au cours desquelles les véhicules sont régulièrement bondés. L'arrivée de nouveaux habitants, conjuguée à la fréquentation accrue liée au centre administratif et au futur poste de police, contribuera inévitablement à renforcer cette densité de circulation.

De plus, ces logements supplémentaires entraîneront une augmentation significative de la densité de population dans le quartier, qui, selon les signataires de l'interpellation citoyenne, dépassera un seuil raisonnable au regard de son empreinte environnementale, sociale, sonore et visuelle. La qualité de vie des riverains actuels en sera fortement diminuée.

C'est pourquoi, lors des enquêtes publiques, des riverains, désireux que la rue de Stalle devienne un véritable lieu de vie et non un simple dortoir du triptyque « auto-boulot-dodo », ont formulé le souhait de voir ériger des équipements d'intérêt collectif : structures pour la petite enfance, crèches, écoles primaires, aires de jeux, mais aussi espaces de rencontres citoyennes destinés à tous.

Sur le plan environnemental, si des études d'incidence sur les eaux pluviales ont été réalisées, la question des eaux souterraines (nappe phréatique) soulève des inquiétudes portant sur le risque d'inondations. Pour les éviter, la gestion des eaux pluviales et fluviales devrait être partagée entre les égouts et le pertuis de l'Ukkelbeek passant sous la rue de Stalle, et c'est loin d'être le cas actuellement. Par ailleurs, la bétonisation accrue va accentuer les îlots de chaleur dans un contexte de réchauffement climatique et empêcher la percolation des eaux de pluie dans le sol, ce qui favorise leur ruissellement et leur renvoi vers des égouts déjà saturés lors de fortes pluies. Une conférence au centre administratif a récemment permis de prendre conscience de l'hydrologie régénérative.

Dès lors, les signataires de l'interpellation citoyenne attendent de la part de la commune une vision urbanistique de l'avenir du quartier de la rue de Stalle prenant en compte l'ensemble des projets actuels et futurs, et non les projets un par un comme c'est le cas lors des commissions de concertation. Les citoyens ont l'impression que ces dernières années, on a laissé toute liberté d'action aux promoteurs et que les différents projets qui ont vu le jour ont été réalisés trop vite et surtout ont été étudiés isolément. Il faut développer une approche globale, qui permettra d'examiner quels sont les projets possibles dans le quartier, ainsi qu'un outil de travail pour accorder ou non les différents permis sollicités, en prenant en compte la vie sociale du quartier.

Face à ces enjeux, les signataires de l'interpellation citoyenne demandent aux autorités communales d'intégrer ces projets dans un schéma de développement global pour le quartier, afin d'éviter la transformation de la rue en zone exclusivement résidentielle et à forte circulation automobile, au détriment de la qualité de vie de ses riverains.

Deux plans particuliers d'affectation du sol encadrent partiellement la zone : les PPAS n° 8 et 8bis (Wolvenberg), bordant la parcelle de l'ancienne Croix-Rouge et incluant un tronçon de la rue des Trois Arbres. Cependant, le premier de ces deux plans date de 1955 et le second, de 1960.

Par ailleurs, le niveau régional dispose de la compétence requise pour déterminer si une parcelle de la Région bruxelloise est constructible (zones bâtissables, zones vertes) et si oui, quels types de construction (logements, bureaux, commerces...) sont susceptibles d'être autorisés. Selon le PPAS, le site « Schlumberger » et l'ancien site de la Croix-Rouge sont en zone de forte mixité. À ce titre, ils doivent accueillir de manière équilibrée des logements, des équipements d'intérêt collectif ou de service public, des bureaux ainsi que des activités productives. Or, les projets actuellement proposés s'écartent de ces prescriptions et ne répondent pas aux besoins réels du quartier.

M. l'Echevin Biermann a lancé une opération de modernisation des anciens PPAS, en commençant par le PPAS n° 15 (quartier Montjoie-Cavell-Roberts-Jones) : on peut s'accorder pour dire que ce fut un succès, qui a d'ailleurs reçu un large soutien du Conseil communal.

Dès lors, les signataires de l'interpellation citoyenne se réjouiront s'il envisage de faire de même pour les PPAS n° 8 et 8bis et si le Collège propose au Conseil communal leur mise en révision, sans oublier d'informer la population uccloise des avancées de ce chantier. M. Pierlot demande que cette révision prenne en compte l'élargissement du périmètre jusqu'au tronçon de la rue de Stalle compris entre la chaussée d'Alsemberg et la rue du Wagon, en prenant un recul d'environ 200 mètres de part et d'autre de la rue de Stalle, car cela permettra de réfléchir au devenir de ce qui fut une artère industrielle et de bureaux et qui, sous l'impulsion des promoteurs immobiliers et sans vision d'ensemble, devient année après année, un boulevard urbain à vocation essentiellement résidentielle.

La rue de Stalle ne doit pas devenir un simple dortoir mais un vrai lieu de vie « après le boulot », intégrant des équipements d'intérêt collectif pour tous les citoyens ucclois. Prévoir quelques commerces et espaces de bureaux dans les nouveaux projets immobiliers ne suffira pas : M. Pierlot souhaite que l'arrivée de ces nombreux habitants soit une opportunité pour l'accueil de la petite enfance (crèche communale ou privée, jeu d'extérieur), des enfants en âge scolaire (dans les environs immédiats, il y a trop peu d'écoles maternelles et d'infrastructures de jeux ou de sports), des adultes souhaitant trouver un espace de loisirs et de rencontres (pétanque, parcours santé, antenne de la médiathèque Le Phare, activités artistiques, etc.), sans oublier les aînés qui seront heureux de disposer de bancs publics, de tables pour jouer aux échecs ou aux cartes, etc.

Les signataires de l'interpellation citoyenne comptent sur les représentants communaux pour inciter les promoteurs immobiliers à dépasser une vision purement individuelle de leurs projets afin de s'inscrire dans un projet collectif d'urbanisme rue de Stalle et environs, où il fera toujours bon vivre dans les dix ou vingt prochaines années.

Les riverains de la rue de Stalle comptent sur le Collège et le Conseil pour que leurs demandes soient entendues. Ils demandent en particulier à la commune de prévoir un moratoire sur la délivrance des permis et/ou de suspendre les travaux dans le cas où le permis aurait été délivré, afin de prendre le temps d'adopter un nouveau PPAS pour le quartier Stalle.

M. Cools prône le lancement d'une réflexion globale sur l'axe de la rue de Stalle dans son intégralité, qui prendrait notamment en considération les éléments d'ordre hydrologique ainsi que la problématique de la mobilité.

Que cette réflexion soit qualifiée de « schéma de développement » ou de « contrat d'axe », elle s'avère de toute évidence nécessaire, même en cas de révision des PPAS, car les procédures visant à moderniser les PPAS ou à élargir leur portée sont longues et ne peuvent intégrer toutes les demandes émises par les signataires de l'interpellation citoyenne.

Une telle réflexion devrait évidemment être menée avec les habitants.

Mme Duvieusart estime aussi que cette interpellation citoyenne est une excellente initiative car il convient de développer une perspective globale pour ce quartier, eu égard aux bouleversements qui ont affecté une artère aussi importante que la rue de Stalle.

Les récentes rencontres citoyennes du quartier Calevoet et du quartier Stalle attestent la belle dynamique démocratique qui règne à Uccle.

Selon Mme Duvieusart, l'aménagement de logements supplémentaires et l'augmentation significative de la densité de population ne doivent pas être perçus négativement. En effet, le groupe Ecolo-Groen défend dans son programme l'idée de construire « la ville sur la ville », parce que la densification sur certaines parcelles entraîne l'arrivée de services collectifs (commerces, écoles, transports publics) et libère de l'espace pour la végétalisation sur d'autres parcelles telles que le bois de Calevoet ou le plateau Avijl.

Mme Vanderborght estime pour sa part que la mixité de l'habitat est assurée grâce au souci d'équilibre dont fait preuve la commune.

Plusieurs équipements collectifs, bureaux et commerces jalonnent la rue de Stalle, et notamment le centre administratif communal, doté d'une petite plaine de jeux, de bancs et d'une table de pique-nique.

Mme Vanderborght évoque également le futur commissariat, le parc Raspail en pleine rénovation, l'ouverture de nouveaux commerces tels que le Färm, le Colruyt, la nouvelle sandwicherie au coin de l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx, sans compter la présence limitrophe d'Uccle-Sport et de la pétanque...

Et parallèlement, on observe l'aménagement concomitant de nouveaux logements.

Vu que le Plan régional de mobilité a confirmé que la rue de Stalle est vouée à être une artère de pénétration dans Bruxelles, il n'y a pas lieu de s'étonner de l'accroissement de la circulation automobile et de la saturation du réseau de la STIB.

Mme Vanderborght est favorable à une poursuite de ce processus démocratique via des interpellations et des rencontres citoyennes.

Si le dynamisme des auteurs de l'interpellation citoyenne en venait à déboucher sur la création d'un comité de quartier, la commune aurait, pour poursuivre ce dialogue, un interlocuteur privilégié, auquel il serait bon d'adoindre des partenaires privés.

M. Tojerow précise que son groupe politique partage l'analyse exposée par M. Pierlot.

Tant durant la campagne électorale que lors des débats au sein de ce Conseil communal, le groupe socialiste a épinglé le manque d'outils et de logiques de planification ainsi que l'absence d'équipements collectifs en nombre suffisant dans les différents quartiers, compte tenu de l'évolution démographique.

M. Tojerow rappelle que lors d'un débat électoral qui l'opposait à un membre de la majorité, ce dernier avait affirmé que la planification était un reliquat du « communisme ». M. Tojerow estime que ce point de vue est tout à fait erroné car selon la définition, « la planification urbaine est une discipline qui vise à organiser l'espace urbain en prévoyant l'évolution des territoires sur le long terme ; elle a pour but de concilier l'urbanisation avec d'autres thématiques telles que la préservation de l'environnement, la mobilité et l'accès aux services ; ce processus permet de définir des règles et des

projets d'aménagement qui améliorent la qualité de vie des citoyens et réduisent les inégalités d'accès aux ressources ».

Pour ce qui concerne les équipements collectifs, la création d'une cinquième crèche communale est une priorité pour le groupe socialiste, et ce d'autant plus qu'il n'y a plus eu de création de crèche depuis 15 ans à Uccle. Ce type de dispositif constitue un enjeu pour l'égalité hommes-femmes ainsi que pour l'insertion socio-professionnelle, que l'exclusion des chômeurs rendra encore plus cruciale.

Le groupe socialiste a également proposé un plan « plaines de jeux », un plan « bancs publics », la création d'une nouvelle école et l'aménagement de locaux pour les fêtes d'anniversaire des familles, qui n'ont pas toutes les moyens de louer une salle au prix du marché ou d'accueillir chez elles la classe de leur enfant.

Le développement d'outils de planification urbaine en vue de hiérarchiser les priorités est d'autant plus nécessaire que les décisions prises à d'autres niveaux de pouvoir ont un impact sur la commune. Les mesures adoptées par le gouvernement fédéral ou la Fédération Wallonie-Bruxelles affectent les Ucclois en matière de pensions, de salaires, de gratuité scolaire et grèvent aussi les finances communales.

Dans ce contexte, la hausse des centimes additionnels au précompte immobilier ne va malheureusement pas servir à financer des équipements collectifs mais à compenser l'impact des mesures adoptées par les autres niveaux de pouvoir. La marge de manœuvre de la commune en sera immanquablement réduite.

Le groupe socialiste continuera à se mobiliser pour le maintien du niveau de vie des habitants des différents quartiers.

M. Meeus constate la mutation du quartier Stalle, où les projets se multiplient.

Ce quartier en bordure de forêt, mais aussi à proximité de la périphérie et du ring de Bruxelles, a longtemps été une zone industrielle et commerciale dotée de nombreux bureaux, mais aussi un axe de transit où la circulation est dense et où les transports en commun sont parfois saturés.

À présent, de nombreux ensembles résidentiels voient le jour. La fréquentation du quartier a aussi été renforcée par l'installation du centre administratif, et ce phénomène sera accentué par la décision d'acheter l'ancien site de la Croix-Rouge afin d'y installer le commissariat de la zone de police.

Il s'agit dès lors de faire de ce quartier un lieu de vie et de ne pas le limiter à un dortoir ou à un axe de transit. Mais ceci suppose une concertation avec les riverains et les habitants.

Dans cette perspective, le Collège doit accompagner la mutation par une vision urbanistique cohérente qui intègre le développement d'équipements collectifs : crèches, écoles, aires de jeux, espaces de rencontre, lieux de loisir. D'autre part, il faut être vigilant sur le plan environnemental en assurant une verdurisation, en limitant la bétonisation et en optant pour une saine gestion des eaux pluviales et souterraines.

Une partie du quartier est encadrée par deux PPAS dépassés puisqu'ils datent des années 50 et 60. Le Collège a montré avec la modernisation du PPAS n° 15 bis qu'il était possible de redéfinir un cadre urbanistique cohérent, susceptible d'assurer la mixité des diverses activités.

Il serait donc logique d'entreprendre la même démarche pour les PPAS n° 8 et 8 bis en prévoyant éventuellement un élargissement de leur périmètre. Lors des débats en commission, M. l'Echevin Biermann semblait ouvert à cette perspective.

Au nom de son groupe politique, M. Meeus se joint aux demandes émises par les signataires de l'interpellation citoyenne.

M. De Bock remercie, au nom de la Liste du Bourgmestre, M. Pierlot pour son interpellation citoyenne.

M. Cohen connaît très bien le quartier Stalle, puisqu'il y habite depuis sa naissance.

Il confirme que la rue de Stalle est souvent embouteillée mais il voit difficilement comment cette situation pourrait être modifiée, étant donné que cette artère est considérée comme un axe de délestage dans le plan de mobilité. Mais il va de soi qu'on pourrait y réfléchir.

M. Cohen conteste l'affirmation de M. Pierlot selon laquelle il n'y aurait pas suffisamment de lien social dans ce quartier, car de nombreux dispositifs ont été mis en place tant par ce Collège-ci que par les Collèges précédents. M. Cohen cite à cet égard la fermeture de l'avenue Jongen tous les dimanches afin que les enfants puissent y jouer, l'installation d'un atelier d'artistes accessible au public, le cortège Halloween organisé par les riverains de la rue Wansart, etc.

M. l'Echevin Biermann répond que le Collège est convaincu de l'utilité des outils de planification tels que les PPAS et de la nécessité de les mettre à jour en y intégrant deux thématiques importantes, en l'occurrence les préoccupations environnementales et le respect du patrimoine.

M. l'Echevin Biermann tient aussi à préciser que le Collège procède à des investissements conséquents pour doter le quartier d'équipements susceptibles de favoriser la cohésion sociale : écoles, bâtiments sportifs, lieux culturels, maisons de quartier. Les futurs débats budgétaires confirmeront cet engagement.

La commune n'est pas sans repère pour appréhender la densification et la transformation du quartier, puisqu'elle dispose du règlement régional d'urbanisme (RRU), du plan régional d'affectation du sol (PRAS) et des plans particuliers d'affectation du sol (PPAS).

Cependant, les affectations prévues dans le PRAS ne correspondent plus à la réalité actuelle du développement urbain. L'introduction d'activités industrielles, ou à tout le moins productives, au sein de quartiers de plus en plus résidentiels pose des problèmes de compatibilité. Le règlement régional d'urbanisme, le PRAS et les PPAS doivent orienter l'action publique vers des développements raisonnables et harmonieux, en assurant un équilibre entre les diverses fonctions et en évitant les nuisances.

M. Pierlot a proposé d'étendre la portée des PPAS n° 8 et 8bis 200 mètres au-delà de la rue de Stalle, mais cette zone relève d'un autre PPAS, en l'occurrence le PPAS n° 24, qui mériterait aussi une réflexion.

La version modifiée du PPAS n° 15, dont la révision a été entamée en 2023, fera l'objet d'une enquête publique et repassera en commission de concertation. Le processus de modification d'un PPAS s'étend sur 2 ou 3 ans et ne correspond donc absolument pas au délai en vigueur pour l'établissement d'un permis d'urbanisme. Dans un tel contexte, il n'est pas possible de décréter un moratoire sur les permis d'urbanisme à l'échelle d'un quartier. Seules les procédures de classement permettent d'imposer un moratoire sur les permis d'urbanisme, mais il s'agit là de procédures d'exception qui doivent être motivées et justifiées et ne peuvent être prises à l'échelle d'un quartier.

Le Collège s'efforce toutefois de suivre une ligne cohérente pour toute demande de permis traitée dans le quartier. C'est notamment le cas du permis relatif au site Schlumberger, pour lequel le Collège a exigé une amélioration des zones de pleine terre ainsi que la mise en œuvre d'une réelle mixité. Dans le cadre de la première commission de concertation, le Collège a proposé d'élever à 25 % le taux de mixité, prévu à 15 % dans le projet initial. La proposition formulée au stade actuel le situe à 19 %. Il faudra évaluer si c'est suffisant.

Pour éviter que l'axe de la rue de Stalle ne devienne une cité-dortoir, il convient d'y développer des commerces, des bureaux, des équipements. Il faut toutefois souligner que dans sa configuration actuelle, le quartier est déjà caractérisé par une grande diversité d'affectations, notamment grâce à la présence du bâtiment de l'administration communale. Cette tendance sera encore renforcée par l'évolution future du bâtiment de la Croix-Rouge, pour lequel la commune a exigé une mixité de fonctions.

Pour ce qui concerne la mobilité, les analyses effectuées par la STIB ainsi que par des bureaux d'études sollicités pour des rapports d'incidence environnementale attestent que ce quartier n'est pas mal desservi en transports en commun, puisqu'aux lignes de tram 4, 18, 82, 97 s'ajoutent les lignes de bus 43, 74 et 75. La rénovation de la chaussée de Neerstalle, dont on peut espérer l'achèvement pour l'été 2026, améliorera encore la fluidité des lignes 82 et 97. L'accord conclu entre la commune de

Linkebeek et Infrabel permettra la mise en service plus tôt que prévu de deux lignes de trains S1 supplémentaires sur l'axe reliant la gare du Moensberg à la gare du Midi en passant par la gare de Calevoet et la gare de Stalle. La station du Wagon constitue aussi un atout pour la mobilité, dans la mesure où elle assure une connexion avec la gare de Calevoet tout en améliorant le tracé du bus 74, prévu dans le plan directeur pour les bus.

Quant à l'éventualité de divergences de vision entre la commune et la Région, les positions sont fréquemment alignées dans l'analyse des dossiers parce que les priorités sont souvent partagées.

Mais l'intérêt de l'échelon local réside précisément dans le fait qu'il est susceptible de préserver les spécificités propres à chaque quartier. Telle est la volonté du Collège ucclois.

Dans le cadre des discussions relatives à la modernisation du PPAS n° 48, Perspective Brussels, l'instance régionale chargée de la planification, plaide en faveur d'une accentuation de la densification du quartier, à laquelle s'oppose le Collège ucclois parce qu'elle rendrait ce quartier semblable à ceux de la première couronne et lui ferait perdre son identité particulière.

Le Collège est prêt à s'engager dans un échange collaboratif avec les riverains et habitants en vue d'établir des lignes directrices cohérentes et équilibrées, qui seront ensuite publiées et donc connues de tous.

M. Pierlot remercie les différents orateurs pour leur intervention.

Il prend acte des temporalités différentes qui caractérisent respectivement la mise à jour de PPAS et l'obtention de permis d'urbanisme par les promoteurs.

Les riverains regrettent un peu d'intervenir en dernier lieu dans la décision, puisque les promoteurs ont déjà obtenu des permis pour les bâtiments des deux extrémités de la rue de Stalle.

Les signataires de l'interpellation citoyenne tiennent à être entendus en tant que riverains. M. Pierlot prend donc bonne note des propos, tant de la majorité que de l'opposition, selon lesquels les outils de planification doivent être forgés en concertation avec les riverains.

M. Pierlot aurait espéré qu'un moratoire sur les permis pût être instauré car cela aurait permis de mener une réflexion plus globale qui eût intégré le point de vue des habitants et riverains, mais les différences de rythme entre les processus ne rendent pas cette option possible.

Quoi qu'il en soit, les riverains entendent être consultés à chaque étape de tout projet de planification relatif à la transformation du quartier.