

Bruxelles en mouvements

Bimensuel édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles
N°147 – 23 juin 2005



HELENE LAMY

Le gaspillage à la poubelle !

12 à 18% de notre poubelle contient des aliments non entamés ou périmés... C'est le gaspillage alimentaire.

Comment réduire cette part dans nos déchets ?

Pendant trois mois, Inter-Environnement Bruxelles a mené avec six ménages bruxellois une étude sur le gaspillage.

Cette expérience riche en enseignements dégage des pistes nouvelles qui auront un impact sur notre production de déchets.

Suite en page 2 ➔

dans ce numéro

- P.5 – Un super-architecte pour la Région bruxelloise
- P.6 – Un capital logement aux étages
- P.7 – Le climat bat de l'aile
- P.8 – STIB: le prix à payer du vandalisme
- P.9 – Livres
 - La boîte à idées de la participation
 - Balades au nord de la ville
- P.10 – Courrier des lecteurs
 - « Quand l'imbécillité des règlements régionaux et communaux l'emporte sur la démarche citoyenne... »
- P.12 – Editorial
 - Biocaburants: un (tout) petit pas vers l'essence verte

@ Plus d'infos:
www.ieb.be

Réduire son gaspillage: alimentaire

Inter-Environnement Bruxelles a encadré une recherche-action sur le gaspillage alimentaire ménager. Celle-ci visait à appréhender en ce domaine le comportement de six ménages bruxellois et à envisager une réduction du gaspillage suite à des actions de prévention.

Le contexte de la recherche-action

La recherche-action, soutenue par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, s'inscrit dans le cadre du dernier plan de prévention des déchets (2003-2007). Elle fait suite à une étude initiée en 2004 en Région bruxelloise, qui conclut que le gaspillage alimentaire ménager compose en moyenne 12 à 18% du poids de la poubelle blanche. Ces chiffres sont révélateurs d'un gaspillage financier mais aussi et surtout d'un gaspillage d'énergie et de matières premières, nécessaires pour fabriquer le produit, le transformer, le conditionner, le transporter, le conserver pour finalement le jeter et le retraiter.

La mise en place et le déroulement de la recherche-action

Pour mener à bien cette expérience pilote, six ménages volontaires se sont pris au jeu, acceptant de dévoiler leurs habitudes d'achats, de gestion, de conservation et de consommation des aliments. Jour après jour et ce durant dix semaines, ces derniers devaient :

- peser leurs déchets organiques de cuisine;
- noter la nature de chaque



Les ménages bruxellois qui ont participé à la recherche-action sur le gaspillage alimentaire.

aliment gaspillé, expliquer la cause du gaspillage et la façon d'y remédier;

- comptabiliser dans un tableau de prévention les « bons » et « mauvais » gestes pour l'environnement. (Ex. : nombre de fois où les surplus de nourriture sont gaspillés, cuisinés...).

Autre consigne, les ménages s'engageaient dans le même temps à réduire leurs emballages alimentaires. Ils ont alors été confrontés au dilemme suivant: vaut-il mieux gaspiller un peu plus d'emballages et moins de nourriture ou l'inverse? En effet,

une des solutions envisagées pour réduire son gaspillage consiste à acheter des portions plus petites, mais elles génèrent parfois plus d'emballages!

Une fois par mois environ, les participants se réunissaient pour faire le bilan des semaines écoulées, pour se soutenir dans le projet, s'échanger des conseils, trucs et astuces mais aussi pour faire état de leurs questionnements et revendications.

Un des moments forts du projet fut sans doute la visite guidée dans un supermarché. Les ménages ont alors slalomé entre les rayons, à la découverte des conditionnements, des logos, du suremballage ou encore de l'étiquetage des produits.

Les bons conseils pour réduire son gaspillage alimentaire

1. Définissez à l'avance les menus de la semaine.
2. Etablissez une liste de courses qui limite les achats impulsifs.
3. N'achetez pas plus que la quantité de produit nécessaire.
4. Soyez attentif aux dates de péremption lors de vos achats mais aussi chez vous.
5. Respectez la chaîne du froid! Terminez vos achats par les produits réfrigérés et surgelés, transportés dans un sac isotherme.
6. Contrôlez régulièrement la température de votre réfrigérateur (entre +1 et +5°C).
7. Pesez les aliments pour ne cuisiner que la quantité nécessaire.
8. Conservez vos surplus de nourriture dans des boîtes hermétiques et accommodez-les lors d'un prochain repas.
9. Prenez le temps de cuisiner.
10. Lors d'un repas copieux au restaurant, demandez sans hésiter à emporter vos restes.

mon cher!

Gros plan sur les cas les plus fréquents de gaspillage alimentaire

• **Le gaspillage alimentaire, c'est quoi?** Le gaspillage alimentaire concerne les fractions organiques jetées alors qu'elles auraient pu être consommées. Une distinction s'opère entre les aliments entamés et ceux non entamés, jetés sans avoir été touchés.

Les tableaux de gaspillage, remplis par les ménages, renseignent sur la nature des fractions gaspillées.

Fractions entamées	Fractions périmées
<ul style="list-style-type: none"> • pain • reste de légumes ou féculents • yaourts • reste déjà recuisiné • tartines • viande 	<ul style="list-style-type: none"> • laitages • fruits et légumes

• Le gaspillage : pourquoi?

Les ménages se sont interrogés sur les causes de leur gaspillage. Six cas de gaspillage ont ainsi été répertoriés (voir tableau ci-dessous).

Les causes du gaspillage	
1. Achats	<ul style="list-style-type: none"> • achat d'aliments en trop grande quantité • achat d'un produit avant d'avoir terminé le précédent • achat d'aliments que l'on n'aime pas
2. Cuisine des aliments	<ul style="list-style-type: none"> • trop grande quantité cuisinée • reste de nourriture déjà recuisiné
3. Mauvaise gestion des aliments	<ul style="list-style-type: none"> • oublis (de pain, de fruits, de laitages) • reste de nourriture conservé mais non utilisé
4. Lors des repas	<ul style="list-style-type: none"> • enfants qui jouent dans leur assiette, qui n'ont plus faim, qui ont été trop servis • gaspillage plus important lorsqu'il y a des invités
5. Mauvaise organisation	<ul style="list-style-type: none"> • manque de temps pour cuisiner les légumes frais • rythmes de travail variables
6. Aléas	<ul style="list-style-type: none"> • invitation de dernière minute • aliment mauvais alors que la date de péremption n'est pas dépassée

Les causes de gaspillage les plus fréquentes sont dans l'ordre : d'abord les achats effectués en trop grande quantité, ensuite l'oubli d'aliments (dans le frigo, le garde-manger) et enfin, les aliments cuisinés en trop grande quantité.

La réduction du gaspillage alimentaire suite à des actions de prévention : une réalité!

L'identification des causes de gaspillage a-t-elle permis à nos six ménages de réduire leur gaspillage alimentaire?

Avec beaucoup de détermination, de courage et de patience, les six ménages ont réussi à réduire leur gaspillage alimentaire. Leur expérience a donné lieu à une série de recommandations que vous trouverez dans l'encadré en page 2.

Témoignage d'Elsa, mère de deux enfants en bas âge :

« Je pense que notre gaspillage a bien diminué au cours de l'expérience. Pensant être de bons consommateurs, nous nous sommes rendus compte que nous ne gérons absolument pas le gaspillage. Les assiettes étaient trop pleines pour les enfants et de nombreuses fois nous cuisinions en trop

grande quantité et conservions les restes en oubliant de les recuisiner...

Comme la gestion des restes s'avère trop compliquée, après cette expérience, nous faisons désormais plus attention à la gestion des achats et aux les quantités cuisinées. »

Des analyses poubelles réalisées par IEB confirment cette tendance à la baisse : **le gaspillage alimentaire a en moyenne diminué de 60% entre le début et la fin du projet.** Il compose désormais 4,84% du poids de la poubelle blanche contre 9,15% en début de projet.

Toutefois cette réduction du gaspillage s'est perçue différemment selon les ménages :

• Certains ménages, peu gaspilleurs de nature, n'ont pas vu beaucoup de changements entre le début et la fin du projet. Chez Jean-Jacques : *« Nous ne gaspillions déjà que très peu avant puisque nous sommes sensibilisés au respect de la nourriture. De fait les marges de manœuvre étaient limitées. »* Quant à Roseline, elle précise : *« Il est très facile pour moi de gérer les quantités pour une personne seule. Et puis, j'aime beaucoup accommoder les restes. »*

• D'autres ménages ont au contraire vu leurs fractions gaspillées se réduire. Marie-Chantal constate : *« J'ai énormément réduit la quantité de pain gaspillée. »* Isabelle affirme : *« Je cuisine davantage les restes et j'essaie de jeter moins de yaourts. »* Cathy conclut : *« Je suis fière de moi, je m'étonne, on n'a presque plus de gaspillage. »*

Donner une impulsion forte

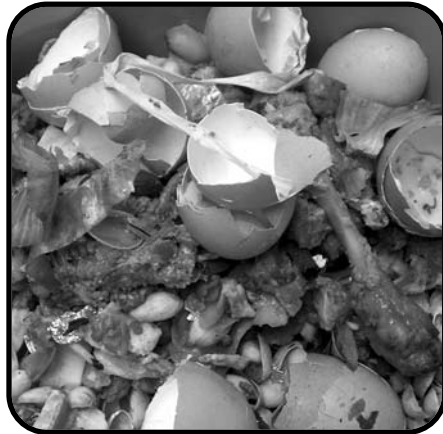
Le projet a mis en évidence l'existence d'un potentiel de réduction du gaspillage alimentaire auprès des ménages. L'alimentation est porteuse d'une symbolique forte. La sensibilisation à grande échelle doit en tenir compte.

Le respect de la nourriture est aux

Réduire son gaspillage: alimentaire mon cher!

yeux des ménages sondés l'une des principales motivations pour lutter contre le gaspillage. Les arguments qui convainquent les ménages à modifier leurs comportements sont le respect de l'environnement et de la nourriture, puis les arguments financiers et la prise en considération du tiers monde et de la nourriture saine. Néanmoins auprès d'un public moins sensibilisé aux problèmes d'environnement, l'argument financier pourra induire des modifications de comportements grâce à des campagnes d'information centrées sur les pratiques d'achat et de stockage.

Pour que cette expérience ne reste



pas lettre morte, Inter-Environnement Bruxelles souhaite qu'une impulsion forte soit donnée à la sensibilisation

de l'ensemble des ménages bruxellois. Mais pour être efficace au niveau de toute la collectivité, cette action devra aussi impliquer les acteurs publics et privés: les responsables de magasins alimentaires, les gestionnaires de cantines scolaires, de restaurants d'entreprise... L'éducation au bon usage des denrées alimentaires est un enjeu pour la qualité de vie et pour une meilleure gestion de nos ressources.

Hélène Lamy



Entretien avec Cathy, mère d'un enfant de 7 ans, participante à la recherche-action

IEB.— Pourquoi avez-vous choisi de participer à la recherche-action?

Cathy.— Mes motivations étaient simples: c'était une réponse à un «appel à citoyens» prêts à faire quelques changements dans leur vie et surtout se laisser étudier (enfin, nos poubelles!). Bien sûr, l'envie de tenter de rendre la terre moins sale était le moteur principal. Maman d'un enfant de 7 ans, j'ai l'intention de lui laisser la terre la plus propre possible et j'espère aussi lui donner quelques notions et gestes naturels et spontanés pour plus tard.

IEB.— Comment avez-vous vécu le projet? Que retenez-vous de cette expérience?

Cathy.— Le projet était un peu long, les bonnes habitudes mises en place et les efforts fournis étaient peu visibles au fil des semaines. Mais toute la famille a participé avec bonheur et simplicité.

Cette expérience nous a apportés de multiples changements:

- lors des achats, mieux réfléchir;
- pendant la journée, accommodation des restes lors de la confection des repas;

– l'après repas, garder les restes.

Je réalisais déjà avant le projet certains points (liste de courses, menus de la semaine) mais le fait de concrétiser, de partager en groupe a renforcé certains gestes. Par exemple, avant le projet, mon mari achetait chaque jour un pain. Maintenant il me demande mon emploi du temps du lendemain et s'arrête à la boulangerie suivant les besoins (moins de gaspillage de pain). Par ailleurs, notre fils ne laisse plus de tartines. Il les partage avec ses copains, s'il ne les mange pas toutes...

IEB.— Quelle a été l'évolution de votre gaspillage alimentaire entre le début et la fin de projet?

Cathy.— Je pense que notre poubelle alimentaire était différente au début du projet, avec des restes de repas, de tartines... et à la fin, il ne s'agissait plus que d'épluchures de fruits et de légumes.

Par exemple, lors de la communion privée de notre fils, nous avons commandé un buffet froid au traiteur. Comme il restait de la nourriture, chaque invité est reparti avec une

partie des «restes», donc pas de gaspillage. Avant ce projet, je n'aurais pas osé le proposer.

IEB.— Quels conseils formuleriez-vous aux ménages désireux de réduire leur gaspillage?

Cathy.—

- établir une liste de courses;
- établir un menu chaque semaine en famille (chacun peut choisir un plat équilibré);
- acheter des fruits de saison, plus goûteux;
- accommoder les restes: gratins avec un reste de pâtes, quiche aux légumes...
- utiliser des produits frais, les restes peuvent alors être congelés;
- ne pas trop remplir les assiettes des enfants (il est plus agréable de conserver les restes d'un plat plutôt que ceux d'une assiette);
- tester des nouveaux produits avec des collègues, amis ou voisins. De cette façon, si le goût ne répond pas à l'attente, il y aura moins de gaspillage.

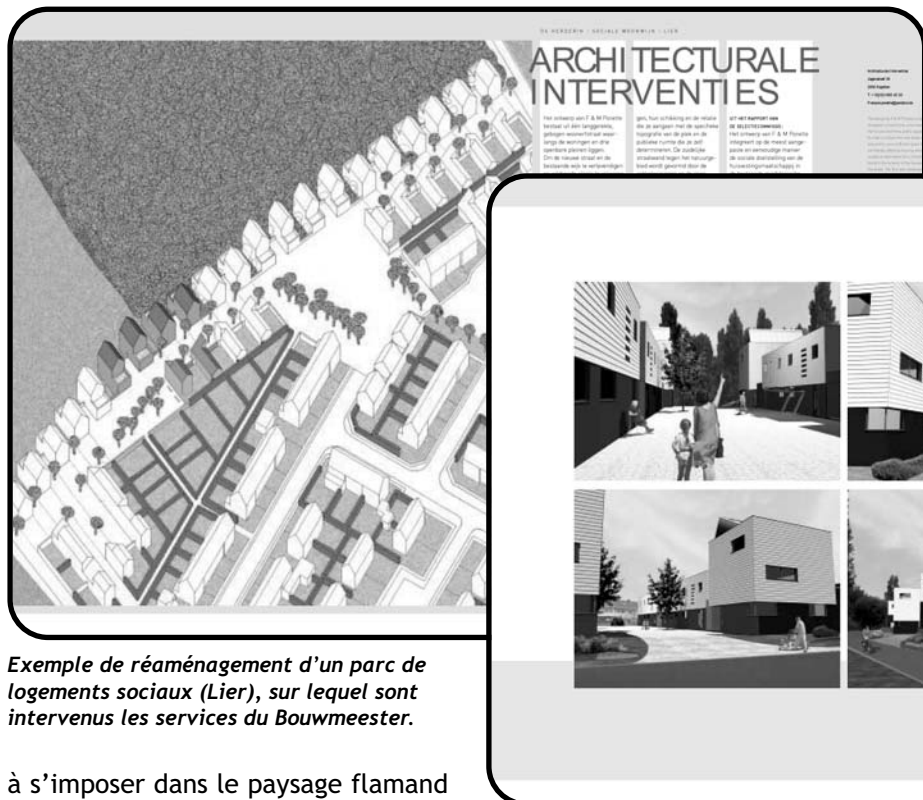
Un super-architecte pour la Région bruxelloise

La Région flamande s'est dotée en 1999 d'un «Bouwmeester», sorte de super-architecte ayant pour mission l'amélioration qualitative des constructions publiques. Ce succès incite la Région de Bruxelles-Capitale à disposer aussi de son «maître bâtisseur».

La qualité architecturale des bâtiments publics laisse souvent à désirer. Purement fonctionnelle, la réalisation de ces constructions répond généralement à des considérations d'ordre économique. Cet état de fait résulte aussi de l'absence de vision globale, du manque d'ambition et de connaissance en la matière de la plupart de nos décideurs.

Forte de ce constat, la Région flamande décida en 1996 de se doter d'une vraie politique architecturale conduite par un seul homme : le Vlaams Bouwmeester. Architecte officiel de la Région, directement attaché au Ministre-Président, il est le garant de la qualité des bâtiments publics. Il s'agit de donner l'exemple et d'offrir davantage de visibilité aux constructions publiques. Comme aux Pays-Bas, où la fonction existe depuis longtemps, sa mission ne se limite pas à sensibiliser et à conseiller les services publics. Il doit stimuler le débat et la réflexion à long terme sur la politique architecturale, contrôler les permis de rénovation, émettre des avis sur les choix stratégiques, aider à l'élaboration et à la sélection de bons projets.

Au terme du mandat du premier Bouwmeester (1999-2005), Bob Van Reeth, le bilan est jugé positif. Le Bouwmeester est peu à peu parvenu



Exemple de réaménagement d'un parc de logements sociaux (Lier), sur lequel sont intervenus les services du Bouwmeester.

à s'imposer dans le paysage flamand de l'architecture et de l'urbanisme. La méfiance a laissé place à la collaboration. Les acteurs publics de toute nature (communes, CPAS, Services du logement,...) ont aujourd'hui recours aux services du BM pour l'élaboration de leurs projets. D'un simple conseil éclairé, l'avis du Bouwmeester est progressivement devenu plus contraignant. Malgré ces points positifs, demeurent néanmoins un certain nombre de problèmes. Parmi ceux-ci, la difficulté de travailler dans un contexte éminemment politisé. Négociations politiques, avis changeants des décideurs, problèmes liés au nombre des intervenants et à la durée de réalisation des projets, relations parfois tendues avec l'administration sont autant d'obstacles qui restent à surmonter.

Alors, à quand un Bouwmeester en Région de Bruxelles-Capitale? La volonté est là, reste à créer la fonction. Dans son accord gouvernemental du 20 juillet 2004, le gouvernement régional déclarait vouloir «porter une at-

tention particulière à la qualité architecturale et urbanistique des grands projets» et favoriser «la mise en place d'un "maître bâtisseur" pour améliorer la qualité architecturale dans la Région».

Inter-Environnement Bruxelles soutient et encourage l'idée d'un Bouwmeester en Région bruxelloise. De par son statut de capitale, la ville accueille de très nombreuses administrations occupant un parc immobilier étendu. Bruxelles a besoin de disposer d'une personne indépendante ayant une vision et une approche globale de l'architecture publique. Il faut un rassembleur qui puisse fédérer les différents opérateurs autour de projets urbanistiques porteurs pour la ville. Au gouvernement, à présent, d'agir dans ce sens.

Sébastien François

Pour de plus amples informations : www.vlaams-bouwmeester.be

Un capital logement aux étages



Rue Neuve: les étages au-dessus des magasins offrent un potentiel intéressant pour augmenter le parc de logements.

Habiter rue Neuve, voilà qui peut surprendre et pourtant l'idée fait son chemin et se concrétise. Des solutions astucieuses sont proposées aux propriétaires des commerces pour encourager la création de logements aux étages.

La Ville de Bruxelles fait jouer la collaboration entre propriétaires privés et les Agences Immobilières Sociales pour exploiter le capital logement qui est souvent négligé au-dessus des rez-de-chaussée commerciaux.

Il suffit de se promener le nez en l'air dans les rues commerçantes du Pentagone pour constater que les étages au-dessus des magasins sont souvent vides et inutilisés.

La crise actuelle qui touche le logement a incité la Délégation pour le

Développement de la Ville à établir un inventaire de ces espaces inexploités. A l'issue de ce travail, 600 immeubles sont recensés, soit un potentiel de 1 200 logements à mettre sur le marché. Mais pour cela il faut en premier lieu convaincre les propriétaires d'œuvrer dans ce sens. Louer un bien commercial signifie dans la plupart des cas un seul locataire pour tout l'immeuble ce qui en facilite la gestion. Pour certains commerces, il n'existe qu'une seule entrée pour tout le bâtiment et ac-

cueillir des locataires aux étages implique donc un minimum d'aménagement et quelquefois des travaux de rénovation. De quoi effrayer les propriétaires qui n'ont peut-être ni l'énergie ni les moyens de se lancer dans un chantier de transformation.

Les autorités de la Ville de Bruxelles ont donc fait appel aux Agences Immobilières Sociales. La gestion du bien est prise en charge par une AIS, qui s'occupe de la gestion administrative et peut obtenir plus facilement des primes à la rénovation. Pour le propriétaire les avantages sont évidents : le loyer est toujours payé, il ne doit plus se soucier de sélectionner des locataires et son bien est entretenu.

L'occupation des étages vides au-dessus des commerces diminue également les risques de dégradation des bâtiments et de vandalisme. Autre avantage, cela amène un contrôle social supplémentaire dans ces artères où la présence humaine disparaît quand les magasins ferment leurs portes en fin de journée.

De plus en plus de propriétaires sont séduits par cette solution, ainsi rue Neuve, 11 appartements ont été aménagés dans un espace appartenant à une grande chaîne de magasin. L'immeuble est ainsi entretenu et le propriétaire échappe à la taxe des biens à l'abandon.

Plusieurs expériences de ce genre ont été menées avec succès au centre ville, à Ixelles et Anderlecht. Des exemples à suivre pour d'autres artères commerciales et développer ce capital logement non négligeable.

Isabelle Hochart

Le climat bat de l'aile

La Commission européenne a lancé une consultation sur des mesures permettant de limiter les impacts de l'aviation sur le climat. Les quatre fédérations d'environnement veulent mettre l'accent sur les outils fiscaux nécessaires pour diminuer la demande, à savoir, les taxes liées aux émissions et la taxation du kérosène.

Taxer le kérosène et les émissions

Début avril, le kérosène était coté à 0,38€/l (niveau maximum pour les dix dernières années) à la bourse

d'Amsterdam, soit environ trois fois moins que les carburants routiers. Outil de promotion du développement de l'aviation civile instauré dans les années quarante, la détaxation des carburants a porté ses fruits. Le secteur connaît aujourd'hui une croissance annuelle de l'ordre de 4%.

Le rendement énergétique des avions s'est amélioré d'environ 70 % sur les 40 dernières années. Sur la même période, le trafic aérien a été multiplié par un peu moins de trente pour-cent... Entre 1990 et 2000, les émissions de CO₂ d'origine fossile imputables au secteur aérien dans l'Europe des Quinze sont passées de 82 à 130 millions de tonnes, soit une augmentation de l'ordre de 58%... Et ce secteur n'est pas concerné par le protocole de Kyoto!

Les professionnels du secteur (transporteurs et gestionnaires d'aéroports) commencent à reconnaître les incidences réelles de l'aviation sur le climat planétaire. Et plaignent pour le

maintien de sa croissance. Et demandent à la Commission européenne de s'engager dans un système d'échange de droits d'émissions (ou ETS pour emission trading system)⁽¹⁾. Autrement dit de donner un prix à ces émissions et de permettre leurs échanges: en deux mots, d'en créer un marché.

Consultation européenne

La consultation en ligne est le signe que la Commission prend lentement conscience du problème. Elle pêche cependant par trois défauts. Elle ne jouissait que de peu de publicité et ne fut accessible qu'à de rares internautes. La Commission a créé deux questionnaires, le premier destiné aux particuliers, le second aux organisations. Les citoyens font l'objet d'une présomption d'incompétence et de réaction «nimby» puisqu'ils sont ainsi invités à se ranger dans l'une des deux catégories: travailleur du secteur ou riverain d'aéroport. Le questionnaire destiné aux organisations se concentre essentiellement sur des considérations techniques pointues relatives à l'option ETS.

Une réflexion globale est indispensable

La Commission européenne risque de fermer les yeux sur l'augmentation croissante et exponentielle du secteur aérien et de renoncer à l'action en proposant des solutions non adaptées aux enjeux (système ETS et améliorations technologiques). Les quatre fédérations d'environnement demandent de mener une politique volontariste basée d'abord sur la réduction de la demande de mobilité aérienne. Ce qui passe par la taxation du kérosène et l'offre de solutions de transports alternatives.

Anne-France Rihoux



(1) Informations sur le système européen à l'adresse: <http://europa.eu.int/comm/environment/climat/emission.htm>

STIB : le prix à payer du vandalisme

De plus en plus difficiles à effacer, le graf et ses dérivés indélébiles coûtent cher à la STIB et génèrent un sentiment d'insécurité chez les voyageurs. Depuis quelques mois, la brigade anti-vandalisme et les services de nettoyage du matériel roulant font reculer ce phénomène.

Plusieurs centaines de milliers d'euros par an, c'est le prix du vandalisme et des graffitis dont la STIB est régulièrement victime. Mais les techniques évoluent sans cesse.

Cible privilégiée des taggeurs : le métro. « *Le week-end est particulièrement propice à ce type de petite délinquance. Chaque lundi, c'est le même topo, 2 à 3 voitures taggées, soit une moyenne d'une dizaine de métros par mois et c'est pire en période de vacances scolaires* », explique Maurice De Smedt, responsable de l'entretien et de la maintenance des rames de métro. Les trams et les bus, ne sont pas, non plus, épargnés par le phénomène.

Tolérance zéro

Priorité pour la STIB dans sa lutte anti-tag : l'intervention immédiate. « *On évite ainsi l'effet boule de neige* », explique Maurice De Smedt. 24 heures sur 24 sur le qui-vive, son équipe de nettoyage efface de manière rapide et systématique toute signature intempestive. « *Rien que ce mois-ci, dans la station Porte de Hal, 6 métros ont été taggés dans les grandes largeurs ! Le nettoyage d'une voiture peut coûter jusqu'à 50000 euros !* »

Actuellement c'est le crassiti qui fait fureur chez les taggeurs. Mélange de graf et de griffes, cette nouvelle forme de vandalisme est apparue sur les vitres des véhicules de la STIB, il y a un peu plus de 6 mois en même temps que le tag à l'acide. « *Ces mé-*



thodes sont particulièrement dévastatrices, précise Roel Brueker. *L'acide attaque la composition de la vitre et rend impossible l'enlèvement du tag.* » Parmi les techniques préventives utilisées, le placement d'un film protecteur sur les vitres et les parois des véhicules. Isolant la couche de peinture primaire, cette deuxième « *peau* » s'avère particulièrement efficace et fait gagner de précieuses heures au service de nettoyage. « *On constate aussi que les trams totalement ou partiellement décorés par des publicités, ne sont pas plus la cible des taggeurs, remarque Roel Brueker. Ils seraient même plus respectés lorsque la pub est attractive.* » C'est ce constat qui a conduit la STIB à faire le « *pari du beau* » lors de la commande de ses nouveaux trams. Les T3000 et 4000 conçus avec des matériaux nobles tels que le bois même le cuir devraient inspirer le respect.

Une banque de données des tags

Spécialisées dans le flagrant délit, la brigade anti-vandalisme de la STIB est composée de 14 personnes qui travaillent en civil. Aucun comportement suspect dans les infrastructures ou les

véhicules de La STIB ne leur échappe. Chaque tag, chaque signature est systématiquement photographié et répertorié dans une banque de données interne et un constat est établi. « *Cela nous permet en cas d'arrestation de dresser un PV pour chacun des tags d'un même auteur. La faiblesse du taggeur c'est sa signature !* » ironise Daniel Bernard, responsable de la Brigade Anti-vandalisme. *Cette banque de données nous permet aussi d'établir des statistiques et de visualiser les courbes et tendances du vandalisme. Régulièrement, des échanges d'information s'organisent avec la police de Bruxelles et la SNCB.* »

Tous les auteurs interpellés sont poursuivis. Le service du contentieux de la STIB se porte systématiquement partie civile auprès de la justice et réclame les dommages et intérêts en faveur de la STIB. Ceux-ci comprennent les honoraires de la Brigade anti-vandalisme, le nettoyage des véhicules et des infrastructures, les frais de dossiers. « *Cela chiffre vite et les montants peuvent être très élevés, précise Daniel Bernard. Fin des années 90, une bande de délinquants s'en était prise à tous les sièges du métro. Il a fallu 9 hommes à temps plein pour*

les remplacer. Cela a demandé 8000 heures de travail et coûté la bagatelle de 6 500 000 de francs belges à l'époque. » Testés pendant un temps, les travaux d'intérêt général consistant à faire nettoyer les véhicules taggés par les auteurs de faits de vandalisme ont aujourd'hui été abandonnés. « On s'est vite rendu compte que la leçon ne portait pas, explique Maurice De Smedt du métro, au contraire, ils en profitaient pour repérer nos installations. »

Entre 2003 et 2004, le nombre d'arrestations a augmenté de plus de 50%. Ce résultat est notamment dû au développement de la télésurveillance

de plus en plus présente sur le réseau de la STIB et dans les véhicules. Des tests ont été réalisés au département Tram. Il apparaît que le simple fait de mentionner la présence d'une caméra à bord d'un véhicule réduit de 2 à 5% les actes de vandalisme. L'augmentation du nombre de dossiers de vandalisme et de graffiti ouverts à charge d'auteurs identifiés est donc encourageante même si le phénomène est loin d'être endigué.

Une priorité

Générateur d'un sentiment d'insécurité, les tags donnent l'impression aux clients du transport public d'évo-

luer dans une zone de non-droit. La lutte contre le vandalisme est dès lors une priorité à STIB d'autant qu'en tant que service public subsidié par la Région de Bruxelles-Capitale et donc par l'ensemble des Bruxellois, la société bruxelloise de transports publics pourrait investir les sommes importantes consacrées à la lutte contre le vandalisme dans d'autres projets en liaison directe avec le service offert et au bénéfice de l'ensemble de ses voyageurs.

Françoise Ledunne

Service Communication
et relations publiques – STIB

courrier des lecteurs

« Quand l'imbécillité des règlements régionaux et communaux l'emporte sur la démarche citoyenne... »

N'étant pas un râleur invétéré, prêt à faire flèche de tout bois pour discréditer le pouvoir politique, j'ai longuement hésité à libeller ainsi le présent e-mail. Mais, franchement, certaines circonstances vous font parfois dresser les cheveux sur la tête! Voici les faits :

Ecologiste dans l'âme, je prends bien soin de trier mes déchets, d'économiser dans la mesure de mes faibles moyens l'énergie comme l'eau...

J'avais pris pour habitude de déposer les déchets de notre jardin à la déchetterie d'Evere, avenue Bordet, à très exactement 1,8 km (aller simple) de mon domicile. Or mon domicile est précisément situé sur le territoire de Haren, à quelque 122 mètres à peine de la commune d'Evere!... Un jour donc, à la déchetterie everoise, je suis sommé de présenter ma carte d'identité. Scandale : je ne suis pas Everois... et donc prié d'aller dorénavant déverser mes déchets verts à la déchet-

terie rue du Ruppel, ce qui me vaut un déplacement (aller simple) de 5,7 km à parcourir en voiture! Ça, c'est de l'écologie bien pensée!!!... Réaction immédiate de mon épouse : « Consommer du carburant en plus, ça n'en vaut pas la peine... »

J'estime que pour l'accès aux déchetteries, il serait logique et écologique que tout citoyen désireux de participer à l'effort de protection environnementale puisse se rendre au point de collecte le plus proche de son domicile!

Je comprends d'autant moins la réglementation absurde, actuellement en vigueur, que toute la gestion des déchets incombe *in fine* à la Région de Bruxelles-Capitale...

Que pensent les responsables d'Inter-Environnement de cette histoire somme toute bien belge?

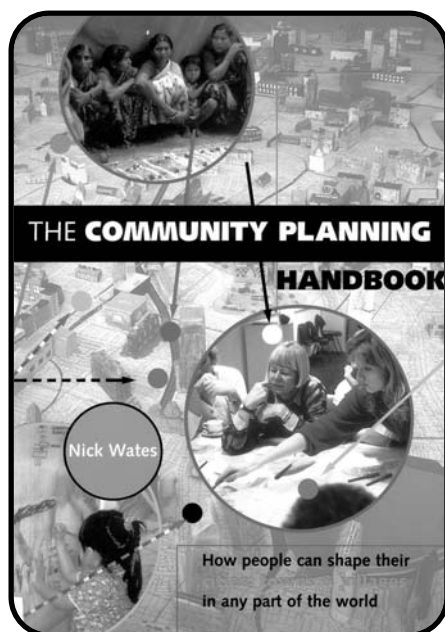
En attendant que les règlements soient modifiés, j'ai donc le regret – mais non le remord – d'envoyer, chaque semaine, pour incinération,

quelques sacs de 120 litres de déchets verts.

Jean Pierre Dumortier
Evere

Dans le cadre de la Plateforme « Haro sur les déchets », IEB a demandé au Secrétaire d'État Emir Kir d'agrandir le réseau de déchetteries régionales (jusqu'à une déchetterie par 80 000 habitants). Pour corriger les inconvénients des déchetteries communales, IEB propose qu'elles soient accessibles à tout habitant de la Région. De la sorte, les personnes tentées de faire un dépôt clandestin seront incitées à déposer leurs déchets de manière légale.

Par ailleurs, il existe déjà deux solutions pour gérer les déchets verts et éviter de les envoyer à l'incinérateur : le compostage à domicile (renseignements : 02/218 75 95) et la collecte des déchets de jardins organisée par l'ABP (renseignements : 0800/981 81).



La boîte à idées de la participation

Ce « *community planning handbook* », sorte de manuel « *la participation expliquée aux nuls* », est le livre de chevet potentiel de toute personne impliquée dans le développement territorial. Il regroupe une centaine de méthodes et scénarios (quelles méthodes utiliser à quel moment du projet) permettant aux autorités d'impliquer les citoyens dans l'élaboration d'un projet urbanistique. Ces méthodes, allant des techniques de workshop aux reportages photo, en passant par les jeux de rôle, sont illustrées par des exemples concrets et documents visuels. Ce livre s'illustre de plus par le rayonnement « *international* » des exemples cités : méthodes utilisées en Inde, en Afrique, aussi bien qu'aux États-Unis... Bien sûr, il ne fournit pas de recettes à ap-

pliquer à la lettre mais constitue une boîte à idées intéressante. Ce « *catalogue* » d'outils et de conseils permet de passer directement à l'action et de sélectionner la méthode la mieux adaptée à sa propre situation, qu'il s'agisse d'organiser une réunion de quartier ou planifier une stratégie de consultation de la population à grande échelle. En outre, le glossaire, la bibliographie et la liste de contact incluse permettent d'accéder facilement à toute information supplémentaire.

C.T.

« *The community planning handbook : how people can shape their cities, towns and villages in any part of the world* », Nick Wates, Earthscan publications, 2000, 230 pages.

Balades au nord de la ville

CFC-Editions s'investit depuis 1987 dans la découverte et dans la promotion des différents patrimoines de la région bruxelloise. Six collections se consacrent à la mémoire et à l'histoire de la ville ainsi qu'à sa vitalité contemporaine : *Lieux de mémoire*, *La Ville écrite*, *Essais sur la ville*, *Regards sur la ville* et les *Carnets d'architecture contemporaine*. La collection des *Guides des communes* s'intéresse à la présentation des patrimoines locaux à travers des itinéraires reliant des lieux d'intérêt historique et culturel.

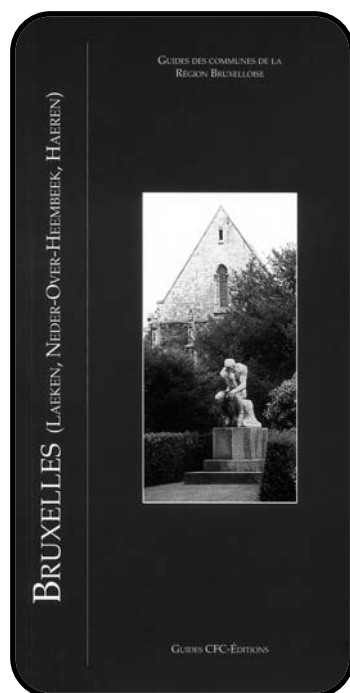
Le 16^e volume invite l'amateur à se lancer, muni de son guide de poche, sur les chemins des extensions de la Ville de Bruxelles. Le guide propose plusieurs parcours entre Laeken et Haeren. Parcours imprégnés d'his-

toire, en effet ils vous entraînent de l'ère mérovingienne à l'Expo 58, ils vous donnent à voir l'architecture rurale ancienne comme la tour du Castrum et les constructions orientales érigées sous Léopold II, en passant par les installations maritimes au bord du canal et les premiers aéroports civils et militaires.

Huit promenades sont ainsi décrites sous la plume de Pierre-Jean Tricot, historien. Le guide est illustré par des gravures et quelques cartes anciennes décrivant le développement de la ville.

A.M.

« *Bruxelles (Laeken, Neder-Over-Heembeek, Haeren)* », CFC-Editions, Collection Guides des Communes de la Région Bruxelloise, 2005, 130 pages.



Abonnez-vous gratuitement à l'« Inventaire des enquêtes publiques »

Recevez chaque semaine par courrier électronique la totalité ou une sélection des avis d'enquêtes publiques sur les projets bruxellois en urbanisme et en environnement.

Pour s'abonner à l'« *Inventaire des enquêtes publi-*

ques en Région bruxelloise », il vous suffit de télécharger la fiche d'inscription, (disponible sur notre site : www.ieb.be), la compléter et la renvoyer à Inter-Environnement Bruxelles, rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles.

visites guidées

Arau

- *La Grand Place et ses Quartiers*. Le 26 juin à 14 h.
 - *Bruxelles 1900 – Art Nouveau*. Les 2 et 9 juillet à 10h.
 - *Le berceau de l'Art Nouveau*. Le 3 juillet à 14h.
 - *Vivre à Bruxelles*. Le 10 juillet à 14h.
- Infos: 02/2193345 ou www.arau.org

La Fonderie

- *L'écluse de Zemst*. Le 28 juin et le 5 juillet à 9h.
 - *Les moussaillons lèvent l'ancre*. Le 28 juin et le 5 juillet à 14h.
 - *Un port en pleine expansion*. Le 30 juin et le 7 juillet à 14h.
 - *Le port en musique*. Le 1^{er} juillet à 20h30.
 - *Le port et les canaux bruxellois*. Les 3 et 10 juillet à 14h.
 - *La Grand-Place*. Le 8 juillet à 20h30.
- Infos: 02/4109950 ou www.lafonderie.be

Laeken découverte

- *Habiter Laeken: maisons bourgeoises et logements*. Le 3 juillet.
 - *Léopold II urbaniste, propriétaire et promoteur à Laeken*. Le 10 juillet. A 14h15.
- Infos: 0479/397715 ou laekendecouverte@coditel.be

Pro Velo

- *L'architecture à Bruxelles, vue par Olivier Bastin*. Le 26 juin à 14h.
 - *Vélo-parcours santé: vallée de la Woluwe*. Le 2 juillet à 14h.
 - *Bières et brasseries à Bruxelles*. Le 2 juillet à 14h.
 - *Balade contée en forêt de Soignes*. Le 3 juillet à 14h.
 - *Art Nouveau: zoom sur Gustave Strauven*. Le 3 juillet à 14h.
 - *Week-end en Zélande*. Les 8, 9 et 10 juillet.
 - *Moambe et thé à la menthe*. Le 9 juillet à 10h30.
 - *Neerpede, aux portes du Pajottenland*. Le 9 juillet à 14h.
 - *De la Cambre à La Hulpe*. Le 10 juillet à 14h.
 - *Art Déco et Modernisme*. Le 10 juillet à 14h.
- Infos: 02/5027355 ou www.provelo.org



MARK DETIFFE

Le Bus bavard

- *La revue des bières belges*. Le 10 juillet à 14h30.
- Infos: 02/6731835 ou www.busbavard.be

Arkadia.be

- *L'Art Nouveau autour des étangs d'Ixelles*. Le 10 juillet.
 - *Sur les pas d'Adrien Blomme*. Le 10 juillet. A 15h.
- Infos: 02/5376777 ou www.asbl-arkadia.be

Ixelles patrimoine

- *Coins et recoins, la nature cachée*. Balade à vélo en partenariat avec Pro Vélo, le 3 juillet à 14h30.
- Infos: Service de la culture d'Ixelles, 02/5156463.

Voir et Dire Bruxelles

Six associations bruxelloises de tourisme à thème (Arau, Arkadia.be, Itinéraires, La Fonderie, Le Bus bavard et Pro Vélo) offrent un éventail de promenades Art Nouveau dans le cadre de «*Bruxelles 2005 – Vivre l'Art Nouveau*», jusqu'au 30 octobre. Programme disponible sur dépliant au 0476/433632 ou internet, www.voiretdirebruxelles.be



GILBERT DE KEYSER

promenade nature

Le Poelbos et le marais de Jette

Découverte des deux réserves naturelles. Le 2 juillet à 14h. Infos: Cebo, 02/2455500.

journées de gestion

L'Hof ter Musschen

Le 2 juillet à 10h. Infos: Cebe, 02/4603854.

Le Moeraske

Le 9 juillet à 9h30. Infos: Cebe, 02/2425043.

EXPOS

Hanoi Doi Moi. Le renouveau.

Quand un pouvoir commence à prendre conscience de ses propres impuissances, la plupart du temps il décrète, soit l'état d'urgence, soit le renouveau. Marc Detiffe est allé trouver les gens qui se cachent derrière la nouvelle vitrine du pouvoir communiste. Ses photographies donnent à voir un peuple issu d'une histoire douloureuse, qui a laissé ses traces dans la forme même de la ville. Les époques s'y empilent comme des strates. Et c'est dans la rue que les Vietnamiens font entendre leurs voix, auxquelles font écho les textes poétiques de Nguyen Van Hung qui complètent l'exposition. Jusqu'au 17 juillet, dans le nouvel espace «*Les yeux gourmands*», qui associe librairie, galerie et salon de thé, avenue Jean Volders, 9, 1060 Bruxelles.

A l'Hôtel Hannon

- *L'Hôtel Hannon, une histoire singulière*. Une des salles de l'Hôtel Hannon est consacrée au bâtiment et aux artisans qui ont contribué à sa réalisation sous forme d'archives et de photographies.

- *L'Art Nouveau en détails*. Photographies de Gilbert De Keyser présentant une série de clichés de façades et de détails ornementaux représentatifs de l'architecture Art Nouveau. Jusqu'au 11 septembre, avenue de la Jonction, 1 à 1060 Bruxelles. Infos: 02/5384220 ou www.contretype.org

Trottoirs en mosaïques

349 créateurs du Quartier Maritime à Molenbeek présentent leurs œuvres qui seront intégrées par la suite dans les trottoirs du quartier. Les œuvres sont visibles jusqu'au 30 juin, de 9 à 17h, rue Vandenboogaerde, 9.

Appel aux associations membres

Vous organisez des visites guidées, conférences, cours, rencontres, ateliers ou activités pratiques ? Communiquez-nous les informations utiles suffisamment à l'avance pour en publier l'annonce.



Rédacteur en chef: Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Defaïrière, Gauthier Delpy, François Dewez, Sarah Duray, Sébastien François, Isabelle Hochart, Philippe Meersseman, Philippe Mertens, Emite Marque, Marianne Massion, Catherine Maréchal, Dalila Riffi, Anne-France Rihoux, Camille Thiry et Roland Vande Poel.
Imprimerie : Auspert & Cie sprl.

En vous abonnant à Bruxelles en mouvement, vous contribuez à soutenir l'action d'Inter-Environnement Bruxelles en faveur de la qualité de la vie en ville.

Coût de l'abonnement annuel au bimensuel Bruxelles en mouvements (23 numéros) : 22 €. 34€ avec facture. Etranger : 32€. Abonnement de soutien : 52€. Mensuellement par domiciliation : 1,75€. Prix au numéro : 1,25€ (inclut les frais de port). Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles.

Biocarburants : un (tout) petit pas vers l'essence verte

En application d'une directive européenne, le gouvernement fédéral vient de proposer un cadre légal pour que la consommation d'essence verte atteigne 2% d'ici fin 2005 et 5,75% d'ici 2010. Cette proposition prévoit la défiscalisation des biocarburants et un appel d'offre pour créer une infrastructure de production belge.

A ce rythme-là, la qualité de l'air risque de s'améliorer... d'ici quelques dizaines d'années seulement! Pourquoi cette timidité? Parce que même si quelque 45% du budget total de l'Europe est toujours consacré à notre agriculture, cette politique ne finance ni n'encourage la production du colza pour le biodiesel⁽¹⁾, de froment ou de betterave pour le bioéthanol⁽²⁾. L'huile végétale sera donc importée du Brésil par bateaux qui eux se déplaceront grâce à du fuel traditionnel! Les groupes industriels, Raffineries Tirlemontoises-Südzucker, Alco et Biofuel s'intéressent à l'appel d'offre fédéral de créer, d'ici 2007, les filières de production, de transformation et de distribution ici en Belgique.

Alors, le biocarburant, c'est l'avenir? Oui et non. Ils contiennent moins de substances polluantes et rejettent

moins de gaz à effets de serre mais brûlent autant de CO₂. Et les conditions actuelles de production avec force pesticides et les conditions d'acheminement ne sont pas respectueuses de l'environnement.

Inter-Environnement demande une amélioration des conditions de production et de transformation afin que 2% voire 5,75% de l'essence soient respectueuses de l'environnement. La fédération demande aussi que les recherches sur d'autres modes de production d'énergie par les automobiles (batteries auto-rechargeables,...) se développent de façon intensive parce que la décision du gouvernement n'est aujourd'hui qu'un tout petit pas vers l'amélioration de la qualité de l'air. Sans parler de la question de l'autonomie d'approvisionnement en énergie vis-à-vis du pétrole.

Anne-France Rihoux

(1) Le biodiesel est produit par des plantes oléagineuses dont on extrait l'huile.

(2) La fermentation et la distillation de plantes contenant du sucre ou de l'amidon produisent du bioéthanol qui sera mélangé à l'essence à concurrence de 2% d'ici fin 2005.

L'utilisation des biocarburants ne nécessite aucune modification de moteurs.

agenda



appel à projets

Agir aujourd'hui pour l'environnement de demain

Ce troisième appel à projets du Fonds Electrabel s'adresse à toute personne, groupe ou association, désireuse de mettre sur pied un projet contribuant à la préservation de l'environnement en Belgique. Le projet, axé sur l'air, la terre, l'eau, la flore ou la faune, doit être concret et stimuler la participation active du citoyen. Par sa fonction d'exemple, il doit concourir à une large sensibilisation. Remise des dossiers avant le 15 septembre. Infos: Fondation Roi Baudouin, 02/511 18 40 ou www.kbs-frb.be