Bimensuel édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles
N°156 – 15 décembre 2005

Bruxelles en mouvements

PHILIPPE MEERSSEMAN

En partenariat avec le privé, la SDRB construira 107 logements moyens au cœur du Pentagone, rues du Damier et du Canon.

Réserves foncières : le tour du propriétaire

Où sont les terrains nécessaires à la construction des 5000 logements promis par le Gouvernement bruxellois? Une recherche menée dans le cadre de l'ULB évalue les réserves foncières des différents acteurs publics et relève des potentialités pour accueillir entre 14000 et 20000 nouveaux logements si la volonté politique appuie sur l'accélérateur.

Suite en page 2 ☞

dans ce numéro

P.6 > 129 points noirs défigurent la STIB
P.7 > L'emploi sur les rails
P.8 > Le Dimanche sans voiture se met à table
P.9 > Réformer la réforme
P.10 > Livre : « Mémoire des bancs d'écoles »
P.12 > Éditorial — Zaventem : le nouveau carrousel belge

@ Plus d'infos: www.ieb.be

Réserves foncières : le tour du prop

PHILIPPE MEERSEMAN

Les 105 premiers logements sociaux approuvés dans le cadre du Plan Logement sur les terrains du Moensberg à Uccle.

En Région de Bruxelles-Capitale, la crise du logement a été analysée sous bien des aspects, tant qualitatifs (état du parc privé et social) que quantitatifs (pénurie de logements sociaux). Dans ce contexte, le secrétaire d'État Alain Hutchinson, en charge de la politique du logement sous la précédente législature, a proposé son « Plan pour l'avenir du logement à Bruxelles ».

Mathieu de Maeyer et Mathieu Strale sont étudiants en seconde licence en sciences géographiques de l'Université Libre de Bruxelles. Le travail présenté dans cet article a été réalisé dans le cadre du cours d'Analyses des Espaces Urbains du professeur Jean-Michel Decroly.

Un plan ambitieux

Ce plan avait pour objectif de construire de 5 000 à 7 000 logements en partenariat avec le secteur privé sur des terrains appartenant à des pouvoirs publics bruxellois (réserves foncières communales et régionales). Le propriétaire public met le terrain à disposition d'un (ou plusieurs) privé(s) pour une période déterminée au terme de laquelle il récupère le terrain et les logements qui y seront construits, c'est le principe de l'emphytéose. Le partenaire privé est tenu quant à lui de construire les logements dans un délai de 3 ans et de les céder à la Société régionale du Logement bruxellois (SLRB). Les logements en question sont répartis selon les modalités suivantes : 1/3 de logements moyens et 2/3 de logements sociaux. Le partenaire privé, qui a financé le projet, perçoit dès le départ un remboursement du capital investi suivant un rendement fixe et pour une durée équivalente à l'emphytéose.

L'objectif de notre recherche a été de vérifier la faisabilité du plan Hutchinson du point de vue du nombre de logements constructibles. Par ailleurs, cet exercice a permis d'avoir une image claire des réserves foncières bruxelloises La démarche consiste à identifier dans un premier temps les terrains non bâtis sur base de la situation existante de fait au Plan régional d'Affectation du Sol (PRAS) en 2001, ce qui correspond en réalité à la situation de 1996-1997. Dans un second temps, nous avons retenu les surfaces qui correspondent aux terrains non bâtis, non bâtis verdurisés et non bâtis cultivés.

A qui appartiennent les réserves foncières ?

Sur l'ensemble des terrains non bâtis, nous avons identifié un quart des terrains constructibles en région bruxelloise (soit 250 hectares sur les 1000 hectares non bâtis), à l'exclusion des espaces verts et zones protégées. Ces terrains appartiennent (voir tableau en page 3) :

• **Aux communes (166 ha).** Nous avons obtenu les données via la Régie foncière de la Région de Bruxelles-Capitale. Celles-ci concernent toutes les propriétés communales (espaces verts, places, terrains bâtis, non bâtis,…).

riétaire

Nous avons traité uniquement les propriétés de plus de 100 m² en les croisant avec la situation existante de fait du PRAS et en discriminant les terrains mal situés (près des chemins de fer, entourés d'industries, dimensions inappropriées,…). Les chiffres que nous avons obtenus font plus office d'évaluation que de valeur exacte.

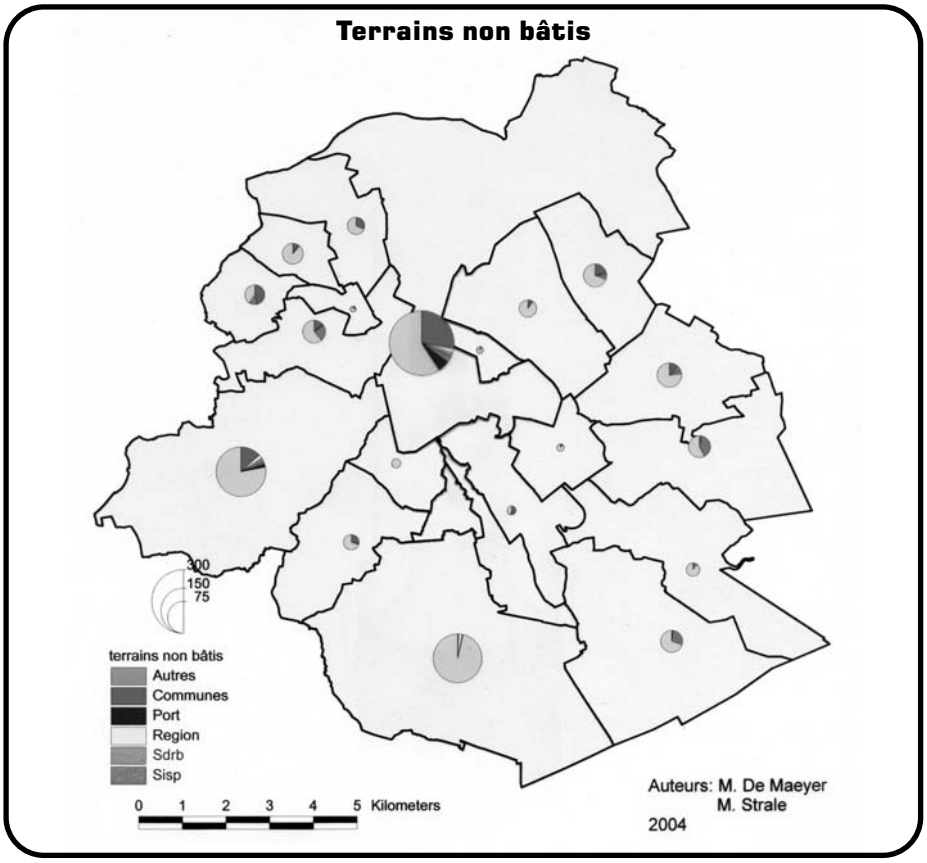
• **À la Région (17 ha).** Nous avons utilisé *« L'atlas des propriétés régionales »* édité par l'AATL et qui date de 1999.

• **Aux parastataux.**
— *Le Port (22 ha)*. Nous avons obtenu les données concernant les terrains non bâtis du Port à la Régie foncière de la Région de Bruxelles-Capitale. Les terrains du Port sont affectés en zone industrielle dans le PRAS : pour l'instant on ne peut y construire des logements, mais ces affectations peuvent changer en fonction de besoins régionaux.
— *SISP (50 ha)*. Les informations concernant les Sociétés Immobilières de Service Public (SISP) se trouvent dans le livre *« 10 ans de politique du logement social Bruxellois »* de la SLRB, publié en 2000.
— *SDRB (13 ha)*. Nous avons trouvé les informations concernant la Société de Développement Régional de Bruxelles (SDRB) dans son rapport annuel 2003. Ces terrains sont affectés aux industries dans le PRAS mais, à l'instar du Port de Bruxelles, ces affectations peuvent changer et il est donc intéressant de prendre en compte ces surfaces.

Le reste des terrains appartient soit à d'autres organismes publics (STIB, SNCB,…), soit à des privés.

Une localisation excentrée

Du point de vue de la localisation de ces terrains, la carte, ci-dessus, nous permet de constater que l'essentiel de ceux-ci sont localisés dans les communes de seconde couronne (Bruxelles-Ville apparaît comme étant l'excep-



Terrains non bâtis (en hectares)

Commune	Surperficie totale	Terrains non bâtis	Réserves foncières identifiées*
Anderlecht	1794,2	183,99	40,54
Auderghem	896,4	13,12	1,49
Berchem-Sainte-Agathe	295,2	29,05	17,40
Bruxelles-Ville	3314,4	311,29	117,92
Etterbeek	317,4	4,03	0,47
Evere	512,2	39,09	11,96
Forest	630,6	17,64	5,23
Ganshoren	241,4	31,93	3,63
Ixelles	641,1	5,74	3,10
Jette	520,3	21,83	6,78
Koekelberg	119,0	2,51	0,56
Molenbeek-Saint-Jean	599,4	38,52	15,01
Saint-Gilles	252,5	6,18	0,00
Saint-Josse	118,1	3,38	0,29
Schaerbeek	787,2	22,33	2,14
Uccle	2287,4	175,62	6,67
Watermael-Boitsfort	1297,8	35,24	10,62
Woluwe-Saint-Lambert	730,5	43,99	10,25
Woluwe-Saint-Pierre	893,6	35,37	15,05
Région de Bruxelles-Capitale	**16248,6**	**1020,83**	**269,14**

*communes, régions, parastataux

Réserves foncières : le tour du propriétaire

tion mais c'est bien entendu lié à la géographie particulière de cette commune dont une partie non négligeable du territoire se situe en seconde couronne). Parmi les propriétaires fonciers publics, les communes apparaissent comme étant les acteurs les plus intéressants dans la mesure où elles concentrent à elles seules près d'un quart des réserves foncières totales de la Région. Le morcellement de la propriété entre des communes aux tendances politiques parfois diamétralement opposées implique un nombre important de difficultés dans le cadre d'une politique régionale du logement : la majorité régionale peut difficilement mettre les interlocuteurs communaux d'accord sur une question aussi sensible que la construction de logements sociaux.

PHILIPPE MEERSSEMAN

Un projet de 79 logements sociaux est en négociation à Jette (avenues Stiénon et Rommelaere).

Evaluation du potentiel de logements

Passons maintenant à l'évaluation des logements constructibles sur les terrains identifiés. En se basant sur le plan Hutchinson, ces nouvelles habitations seraient constituées de logements sociaux pour 2/3 et de logements moyens pour le reste.

Il convient de définir la densité de logements constructibles sur les différents terrains identifiés : cette densité ne peut bien entendu être la même sur des terrains de tailles différentes et de localisation différentes.

Nous avons scindé les terrains identifiés selon qu'ils sont ou non supérieurs à 1 000 m². Nous avons utilisé pour les plus grands terrains les densités de logements des constructions de la SDRB dont les projets sont semblables à ceux que nous voulons réaliser, avec des logements sociaux et moyens.

Des densités faibles pour les petits terrains

Pour les terrains en dessous de 1 000 m², nous avons choisi de prendre comme référence la densité de logements par hectare de surface habitée et par commune. Du fait de leur taille réduite, le risque que certains ne soient pas constructibles, enclavés ou mal proportionnés est plus élevé. Donc attribuer une valeur faible de densité de logements convient mieux (par exemple à Saint-Josse et à Saint-Gilles) car dans le cas où une partie des terrains n'est pas bâtissable, il est possible de densifier les réalisations sur les terrains effectivement disponibles.

Où réaliser les grands projets ?

Nous avons ensuite divisé les terrains de plus de 1 000 m² entre ceux supérieurs et inférieurs à 5 000 m² ; c'est en effet à partir de ce seuil que sont construits les plus grands projets de la SDRB (plus de 100 logements). Ils ont tous une densité semblable, proche de 200 logements à l'hectare.

Pour les terrains entre 1 000 et 5 000 m², nous avons introduit une division entre première et deuxième couronne (pour rester fidèle à la SDRB qui introduit cette distinction). Cette variation correspond à celle observée pour le bâti, en général avec des valeurs près de trois fois plus élevées en première couronne.

Suivant les réalisations de la SDRB, nous avons déterminé les valeurs de densités : 350 logements à l'hectare dans le centre et la première couronne bruxelloise, 100 logements pour la seconde.

Nous avons réalisé deux projections : la première, application du plan Hutchinson, ne prend en compte que les

Densité des logements constructibles

(classement des terrains non bâtis et explication du type d'évaluation de logements retenu)

Taille du terrain			
- de 1 000 m² Utilisation de la densité de logements par hectares de surfaces habitées et par commune	**+ de 1 000 m²** Utilisation des réalisations de la SDRB comme référence pour la densité de logements		
	De 1000 à 5000 m² Division selon première et deuxième couronne		**Plus de 5000 m²** Utilisation de la densité des plus grands projets de la SDRB comme référence, densité retenue : *200 log/ha*
	1e couronne Densité retenue : *350 log/ha*	**2e couronne** Densité retenue : *100 log/ha*	

réserves régionales et communales et la seconde comprend toutes les réserves publiques identifiées.

Les potentialités dans les communes

D'après notre projection, la réalisation du plan Hutchinson est possible. La limite sera sans doute liée au coût de l'opération. Il serait possible pour assurer le financement de donner un objectif à plus long terme (20-25 ans) pour lequel serait fixée une valeur encore plus élevée de logements à construire, 15-20 000 par exemple. Nous n'avons pas retenu des valeurs de densités très élevées, des valeurs plus élevées seraient possibles, par exemple en deuxième couronne, ce qui permettrait d'augmenter encore le potentiel de logements.

Conclusion

Notre recherche sur les réserves foncières publiques en Région bruxelloise démontre que les terrains sont potentiellement disponibles pour réaliser un plan de construction de logements ; on pourrait même fixer des objectifs plus ambitieux que le plan Hutchinson, plus de 20 000 logements, en l'étalant sur une période plus longue.

Si des moyens financiers et la volonté des pouvoirs publics suivent, ce plan serait une réponse tout au moins partielle à la crise du logement à Bruxelles.

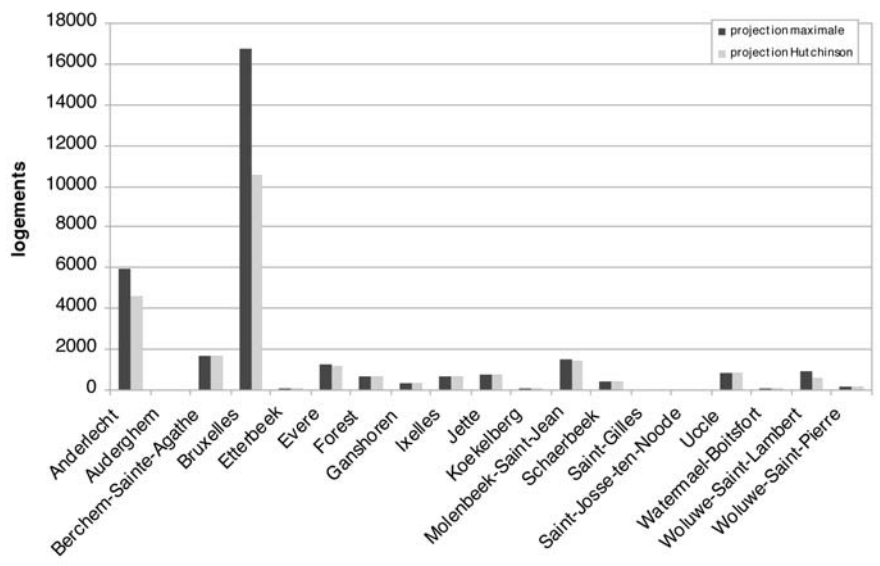
Dernièrement, Françoise Dupuis, actuelle Secrétaire d'État en charge du logement, déclarait maintenir l'objectif des 5 000 logements à construire en 5 ans. Si cet objectif reste louable, remarquons que l'état actuel du dossier ne laisse que très peu d'espoir de voir ce chiffre atteint. Par ailleurs, les projets retenus actuellement reposent sur le système classique de construction de logements publics : le partenariat public-privé se limitant à la construction des logements en l'absence d'entrepreneurs publics.

Mathieu de Maeyer et Mathieu Strale

Potentiel de logements par commune

	< 1 000 m²		1 000-5 000m²		> 5 000 m²	
Commune	densité logements/ surface habitée en ha – 2001	Logements	Projection Hutchinson	Projection de logements maximale	Projection Hutchinson	Projection de logements maximale
Anderlecht	43	515	914	1 240	3 205	4 184
Auderghem	33	3	10	10	0	0
Berchem-Sainte-Agathe	28	198	716	716	786	785
Bruxelles-Ville	42	775	3	3	6 791	11 336
Etterbeek	65	15	82	82	0	0
Evere	41	167	378	414	661	661
Forest	54	36	71	71	529	529
Ganshoren	57	84	149	149	107	107
Ixelles	78	97	441	441	173	173
Jette	55	149	274	274	319	319
Koekelberg	75	8	38	38	0	0
Molenbeek-Saint-Jean	62	165	808	949	426	426
Schaerbeek	91	7	41	41	389	389
Saint-Gilles	88	0	0	0	0	0
Saint-Josse-ten-Noode	65	0	0	0	0	0
Uccle	22	43	202	202	579	579
Watermael-Boitsfort	31	16	50	50	0	0
Woluwe-Saint-Lambert	40	85	219	219	246	640
Woluwe-Saint-Pierre	23	2	12	12	162	162
Total	**45**	**2 367**	**7 410**	**8 042**	**14 371**	**20 289**

Projection de logements par commune



129 points noirs défigurent la STIB

Le 15 novembre dernier, Jean-Michel Mary, de la direction développement réseaux de la STIB, présentait aux membres d'Inter-Environnement le nouveau traitement de choc pour vaincre les points noirs, à savoir le programme VICOM 2005-2010.

PHILIPPE MERSSEMAN

VICOM, qu'est-ce que c'est ?

Il s'agit du programme d'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun de surface. L'objectif est d'améliorer le temps de parcours et la régularité en maintenant la vitesse à une moyenne de 18 km/h.

Une conjugaison de plusieurs outils permet d'atteindre ces objectifs : les sites propres facilitent la circulation des bus/tram en rue, l'aménagement des arrêts améliore la rapidité d'embarquement et les télécommandes de feux assurent le franchissement prioritaire des carrefours par les véhicules STIB. Ces systèmes peuvent être perfectionnés au point de ménager ou non une onde verte pour un bus/tram en fonction du retard ou de l'avance de celui-ci.

15 ans d'efforts mais un bilan en demi-teinte

Aujourd'hui, 63% du réseau tram et 9% du réseau bus sont protégés par la réalisation de sites spéciaux. 180 carrefours sur les 450 fréquentés par les transports en communs sont munis de télécommandes de feux. Cependant, en dépit des efforts fournis et des moyens investis (25 millions d'euros par an), les réalisations sont insuffisantes et plusieurs points noirs majeurs du réseau restent sans solution (goulet Louise, rue Gallait…). Pourquoi ? La STIB identifie plusieurs facteurs : contestation des riverains, frilosité des pouvoirs politiques locaux, croissance non conditionnée du trafic automobile, axes traités partiellement et non de bout en bout, manque de capacité d'étude…

De nouvelles propositions pour faire peau neuve

La STIB a enregistré une croissance de 50% ces 5 dernières années. De nouveaux objectifs ont donc été définis, à savoir la protection de 90% du réseau tram, 40% du réseau bus, une vitesse commerciale de 20km/h, l'intégration urbaine du transport public via des projets ambitieux…

Pour atteindre ces objectifs, la STIB propose d'utiliser dix clefs essentielles :

1. Ne plus parler de VICOM, mais « *d'axes verts pour transport public* », terme plus accessible et « *communicationnel* ».

2. Regrouper les moyens d'études éparpillés entre la STIB et les trois directions de l'AED en deux pôles coordonnés, l'un « *tram* » à la STIB et l'autre « *bus* » à l'AED.

3. Informer et former les différents acteurs (fonctionnaires fédéraux, communes…) via la réalisation d'un « *Guide des bonnes pratiques* ».

4. Renforcer les moyens d'exécution, par exemple en constituant au sein de la Direction des Techniques Spéciales de l'AED une cellule spécialement chargée des feux de transport en commun.

5. Optimaliser les budgets en les regroupant au sein de la STIB, qui les engagera directement.

6. Mobiliser les communes en engageant un dialogue constructif et en « *récompensant* » (tram d'or, réaménagement complet des espaces traités) celles qui font preuve de bonne volonté.

7. Mieux communiquer vers les usagers STIB : à qui doivent-ils les aménagements favorables aux transports en commun...

8. Développer de nouvelles pratiques

participatives en associant les usagers et riverains à la conception de projets.
9. Mobiliser les différents niveaux de la STIB : information sur le terrain, moyens de verbalisation.
10. Prendre des mesures institutionnelles : brigade de police « *interzone* » chargée de faire respecter les dispositifs en faveur des transports publics, donner au gouvernement régional les possibilités de passer outre les blocages (commune, police) locaux.

Lançons le débat…

Plusieurs éléments de solution suggèrent une restructuration des relations STIB-AED et proposent une gestion « *propre* » du programme VICOM par la STIB. La STIB a certes un pouvoir de proposition et d'influence mais cela est-il envisageable ?

Autre sentiment général qui ressort des propositions : la nécessité d'une réflexion institutionnelle sur le rôle des communes. Les communes bloquent parfois des projets de sites propres et la Région n'a jamais décidé de passer outre et d'accorder quand même le permis. Est-il souhaitable (voir le système des Régies d'agglomération en France) que les communes soient responsabilisées en contribuant elles-mêmes à payer le coût d'exploitation ? « *Passer au-dessus des pouvoirs locaux* » est-ce une solution souhaitable ? Les projets de la STIB ne sont pas toujours d'une qualité optimale et il est nécessaire de les soumettre d'une manière ou d'une autre, à l'avis de la « *base* » ou des pouvoirs locaux.

Fondamentalement, il faut surtout aborder le problème du conflit entre voiture et transport en commun. Tenter de concilier à tout prix les deux modes revient à proposer des aménagements peu efficaces (chaussée de Charleroi, réaménagement à l'identique de la rue du Bailli). Avoir le courage de réduire la pression automobile à Bruxelles est l'élément fondamental sous-tendant une politique des « *axes verts pour transport public* » réussie.

Camille Thiry

L'emploi sur les rails

Le Gouvernement régional veut construire des partenariats avec le secteur privé pour développer l'emploi sur les terrains vendus par la SNCB.

ALMOS MIHALY

Le site d'Etterbeek Delta.

Le Gouvernement fédéral a choisi de vendre des terrains de la SNCB en échange de la reprise de la dette de celle-ci. Au 1er janvier 2005, les actifs seront cédés au fonds d'infrastructures ferroviaires pour que la SOPIMA (1) puisse les mettre en vente.

Assurer la maîtrise du foncier

Il y a sept terrains concernés en Région de Bruxelles-Capitale.

L'État fédéral voit cette opération sous son seul angle financier et veut la réaliser très rapidement. Au risque de vendre les terrains en dessous de leurs valeurs et sans programme d'aménagement.

Or ces réserves sont d'une importance stratégique pour que la Région puisse rencontrer les besoins des habitants en matière d'emploi, de logement et d'infrastructures de voiries pour les transports publics.

Dans sa déclaration gouvernementale, le gouvernement régional a fait de la maîtrise foncière une priorité et a cité nommément les terrains de la SNCB à Bruxelles (p. 36 : « *… une négociation globale avec la SNCB doit être organisée en vue de planifier le dégel des réserves foncières. Beliris sera sollicitée afin de jouer un rôle levier à cet égard* »).

Par ailleurs, lors de la rencontre avec la plateforme bruxelloise du logement le 7 octobre 2004, les conseillers de la Ministre Onkelinx ont assuré qu'aider la Région de Bruxelles-Capitale à maîtriser le foncier était une de leur priorité en matière de logement.

Planifier l'aménagement des terrains

Dans cette optique, le gouvernement régional a créé la Société d'Acquisition foncière (la « *SAF* »), société anonyme de droit public dont la Région de Bruxelles-Capitale est l'actionnaire majoritaire.

Dans le *Moniteur Belge* du 12 octobre 2005, le gouvernement a aussi lancé un appel à partenariat pour l'aménagement des sites d'« *Auderghem* » (51 098 m²), de « *Schaerbeek Formation* » (400 000 m²), le site « *Etterbeek Josaphat* » (259 433 m²), le site « *Etterbeek Delta* » (47 294 m²).

Même si, pour des raisons juridiques, l'appel a été suspendu, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relancera probablement une procédure d'aménagement de ces zones.

Si Inter-Environnement Bruxelles souligne l'intérêt de cette double démarche de maîtrise du foncier et de développement, l'association demande que ces zones ne soient pas uniquement développées au profit de l'emploi. Et surtout qu'il serait intéressant que la Région y définisse un programme avant toute transaction.

Anne-France Rihoux

(1) Société patrimoniale immobilière détenue à 100 pc par l'État fédéral.

Le Dimanche sans voiture se met à table

Chaque année, la Région commande un sondage d'opinion sur le Dimanche sans voiture afin de prendre le pouls de la population. Cette année, la Région a en plus demandé une évaluation qualitative[1]. Quelques éléments marquants glanés lors des deux tables rondes organisées pour cette étude.

PHILIPPE MERTENS

Mais tout d'abord, que nous dit le sondage ? En 2005, 90% des Bruxellois pensent que le *Dimanche sans voiture* est une bonne ou une très bonne idée. Ils n'étaient que 80% en 2004 à penser la même chose. Le taux des favorables est donc en forte hausse.

Des tables de qualité

L'objectif de l'évaluation qualitative est d'*« approcher de manière plus approfondie les situations vécues par les Bruxellois »*. Pour ce faire, deux tables rondes, une *« favorable »* l'autre *« défavorable »*, ont été mises sur pied. Les participants s'y exprimaient librement sur des thématiques proposées.

Les pour

Ce groupe met en exergue l'absence d'embouteillage, la liberté, le côté festif de l'événement ou le bonheur de respirer un air moins pollué. En bref, pour eux c'est un dimanche exceptionnel.

Les contre

Ceux-ci se sentent pris au piège, bloqués, privés de sortie. Ils ont aussi l'impression d'être envahis par des non-Bruxellois venus profiter des charmes de la Capitale. En bref, pour eux *« c'est un dimanche de foutu »*.

Les objectifs ! Quels objectifs ?

Les deux groupes considèrent avoir été bien informés de la tenue de l'événement. Par contre, les objectifs de sensibilisation à la mobilité ont bien du mal à se frayer un chemin.

Les participants citent comme buts supposés de cette journée : la protection de l'environnement, la valorisation des alternatives à l'automobile, l'humanisation de la ville ou encore la promotion de la vie culturelle. Ce ne sont évidemment pas tout à fait les objectifs originels de l'opération mais cela reste quand même des objectifs tout à fait louables.

Faut-il continuer le Dimanche ?

Le clivage entre pour et contre est évidemment très fortement marqué. Les défavorables ne veulent pas que ce dimanche se répète plus souvent. Les pour proposent de multiplier les dimanches sans voiture ou de les étendre aux autres grandes villes belges.

D'autres propositions apparaissent aussi lors de ces tables rondes : limiter, au niveau national, la vitesse à 30 km/h pendant cette journée, une journée sans camion, déplacer le Dimanche sans voiture pendant un ou plusieurs week-ends d'été ou alors ce qui constitue pour les deux groupes le baptême du feu pour l'opération : l'organiser un jour de semaine aux heures de pointe !

Philippe Mertens

(1) Rapport qualitatif *« Evaluation du Dimanche sans voiture »* réalisé par BRUCALL et Sonecom-sprl à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, septembre-octobre 2005.

Réformer la réforme

Importante levée de boucliers contre le projet du Gouvernement de modification de la législation sur le patrimoine[1]. Associations et parlementaires bruxellois lui reprochent de réduire l'influence de la CRMS et d'étouffer la participation des citoyens.

Les associations sont obligées de manifester pour faire appliquer leur droit de pétition.

Dès son entrée en fonction, l'actuel Gouvernement a annoncé qu'il souhaitait « *simplifier les procédures relatives aux travaux sur biens classés et rendre effective la possibilité pour les demandeurs de permis d'introduire des recours contre les avis de la CRMS* ». Mais le projet de réforme du Secrétaire d'État Emir Kir, responsable du patrimoine, est allé plus loin que ces objectifs. Si au départ la volonté était de réparer certaines fissures dans la législation, ce projet s'apprête désormais à renverser l'édifice tout entier.

Nous avons déjà dénoncé les défauts de la précédente réforme réalisée par le Secrétaire d'État, Willem Draps : la suppression des mesures de publicité-concertation autour des biens inscrits à l'Inventaire et le nouveau système de permis unique qui dissuade le demandeur de préparer suffisamment son dossier de restauration.

Des correctifs paraissaient évidemment nécessaires sur ces points. Cependant, face aux problèmes rencontrés dans les procédures du permis unique, le Gouvernement a choisi d'agir sur un acteur et non pas sur les causes. La Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) faisait obstacle à des projets « *mal ficelés* »

— « *Mettons-la au pas*, répliqua le Gouvernement, *et retirons-lui son avis contraignant* ». Si bien que la refonte de la législation sur le patrimoine se résume surtout à « *simplifier* » le rôle de la CRMS.

L'innovation majeure consiste à créer une nouvelle hiérarchie de protection où la catégorie supérieure regroupe une centaine de monuments bénéficiant d'une protection et d'une subsidiation maximales. Les travaux qui les concernent nécessiteront l'avis conforme de la CRMS. Par contre, celle-ci perd cette compétence qu'elle exerce à ce jour sur tous les biens déjà classés ou sauvegardés (c'est-à-dire près de 3000 biens). L'avis conforme de la CRMS était l'un des remparts les plus précieux pour protéger le patrimoine contre les pressions immobilières, on mesure l'étendue des risques... De plus, pour ces deux catégories, les procédures d'attribution de permis seront allégées pour des travaux de minime importance : soit par la suppression des mesures particulières de publicité (enquêtes publiques), soit par la dispense de l'avis des experts (comité d'accompagnement des projets patrimoniaux, CRMS).

Autre préoccupation qui touche directement à la participation des habitants : la réforme envisage de restreindre le droit de pétition par lequel des associations spécialisées peuvent introduire une proposition de classement. Le Gouvernement pourrait désormais refuser d'emblée d'entamer l'enquête, obligatoire à ce jour, destinée à vérifier l'intérêt ou non de procéder au classement. En outre, le projet durcit les conditions que devront remplir les associations habilitées à déposer une pétition. Devant cette perspective, les associations craignent que les citoyens aient beaucoup de mal à faire entendre leur voix.

Si réforme il y a, Inter-Environnement Bruxelles demande qu'elle renforce les moyens de protéger le patrimoine en rendant les procédures transparentes et en favorisant le débat et la participation démocratique des citoyens.

Almos Mihaly

(1) Projet de réforme du chapitre « *Patrimoine* » dans le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (Cobat). A l'heure actuelle, le projet n'a pas encore reçu l'aval de l'ensemble du Gouvernement. Le cas échéant, il sera soumis au Parlement.

Mémoire des bancs d'écoles

Les constructions scolaires constituent un chapitre très important du patrimoine architectural bruxellois. Près de 250 établissements ont été édifiés depuis la moitié du XIXe siècle qui rappellent le chemin parcouru pour donner des lieux propices à l'enseignement.

Histoire et architecture sont les deux axes par lesquels cet ouvrage présente les courants et les témoins significatifs du développement des écoles à Bruxelles. L'auteur, Thierry Demey, rappelle la valorisation de l'instruction primaire par le jeune État belge puis la diffusion de l'instruction publique et enfin l'influence des courants catholique et laïc sur la politique de l'éducation marquée par les guerres scolaires et la communautarisation.

L'auteur illustre les principaux styles architecturaux associés aux réseaux concurrents. Il fournit des clés de lecture utiles pour comprendre l'architecture des bâtiments scolaires selon les époques, la philosophie ainsi que la place réservée à l'enfant. Il évoque aussi l'empreinte des grands architectes qui ont innové, notamment à la naissance de l'Art Nouveau.

Enfin, l'ouvrage présente l'évolution vers des caractéristiques fonctionnelles sous le coup du modernisme et vers des approches plus ludiques tenant compte de l'imaginaire de l'enfant.

Un livre découverte, une façon de retrouver la mémoire en retournant sur les bancs d'écoles.

A.M.

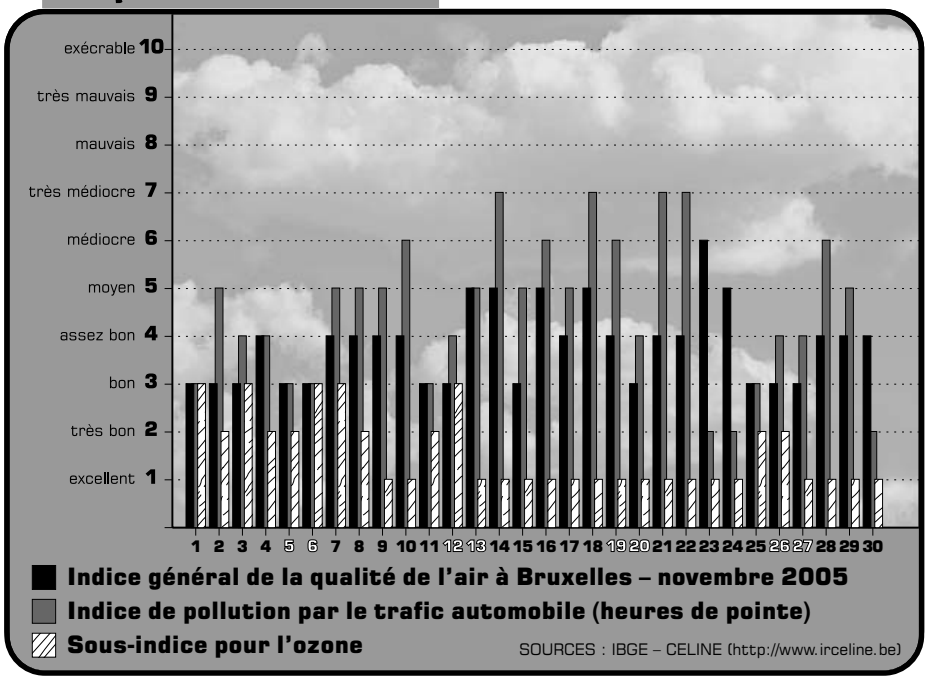
« Histoire des écoles bruxelloises », Collection Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire, Edité par la Région de Bruxelles-Capitale, 2005, 48 pages.

Abonnez-vous à la Lettre d'IEB

En complément à votre bimensuel favori, Inter-Environnement Bruxelles diffuse chaque semaine sa lettre d'information par courrier électronique. Elle vous permet de découvrir l'actualité de l'association : les communiqués et conférences de presse, les actions propres à l'association, les dossiers suivis en urbanisme, en environnement, en mobilité et en patrimoine, et l'agenda des comités d'habitants.

Pour s'abonner, rendez-vous sur le site d'Inter-Environnement Bruxelles : www.ieb.be

pollution de l'air



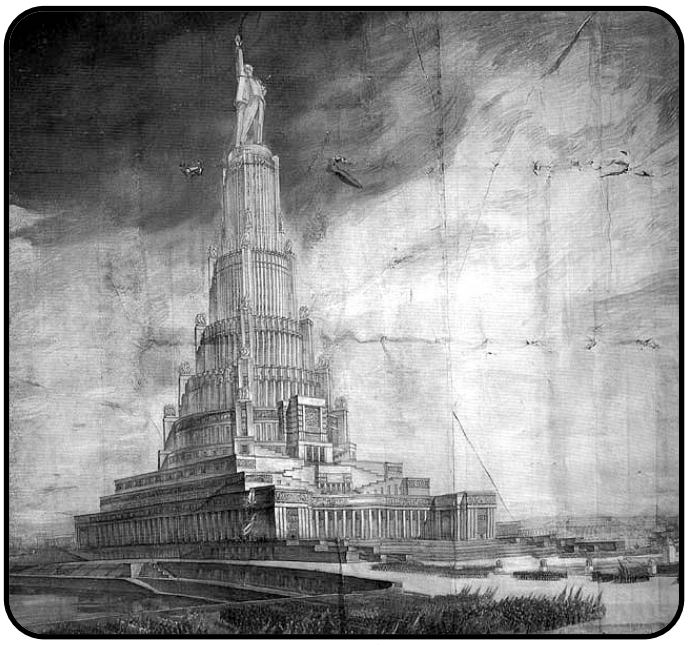
Quel air avons-nous respiré à Bruxelles en novembre 2005? Chaque mois, d'après les données du laboratoire de l'IBGE, nous publions un relevé de la qualité de l'air à Bruxelles.

vélo

Rencontre annuelle des cyclistes de Watermael-Boitsfort
Vous aimez le vélo. Vous avez une idée originale de balade dominicale dont le niveau de difficulté soit accessible au plus grand nombre. Ou peut-être souhaitez-vous aller au travail à vélo et vous cherchez un parrain ou une marraine pour faire la route ensemble les premiers jours. Une formation pour apprendre à rouler à vélo dans le trafic est nécessaire? Vous trouvez que celles et ceux qui roulent sur les trottoirs — comme ceux qui brûlent les feux — laissent le champ libre aux détracteurs du vélo. Comment mieux communiquer avec les autorités? Comment disposer de plus de parkings pour vélos dans la commune?
Pour en débattre, retrouvons-nous. VélofietsWB vous invite à la rencontre annuelle des cyclistes de la commune de Watermael-Boitsfort à l'auditorium des Écuries de la Maison Haute le samedi 7 janvier de 13h30 à 16h. D'ici là, préparez vos buts de balades et toutes les idées qui participent à une pratique plus fréquente du vélo, partout et tous les jours.
Infos: pdelcham@ulb.ac.be

publication

Biottin Habitat & Jardin
Afin de rendre les techniques de construction éco-biologiques accessible à tous, faciliter la recherche des matériaux et des professionnels, Nature & Progrès diffuse gratuitement un «*Biottin Habitat & Jardin*», format de poche, à l'intention du public. Ce Biottin se veut être un guide d'aide au consommateur regroupant conseils et bonnes adresses. Il est un complément au «*Biottin alimentation biologique en Wallonie et à Bruxelles*». Pour l'obtenir, il suffit d'envoyer 4 timbres à 0,50 € (frais de port) à Nature & Progrès, 520 rue de Dave, 5100 Jambes.
Infos: 081/30 36 90 ou www.natpro.be



Les 7 tours de Moscou
Dans le cadre d'Europalia Russie, le Botanique montre une série de projets architecturaux des fameuses tours de Moscou. Destinées à être immeubles à appartements, bâtiments administratifs, université ou encore ministère, les sept «*sœurs*», construites sous Staline, font aujourd'hui partie intégrante du paysage moscovite. Jusqu'au 19 février 2006, rue Royale, 236 à 1210 Bruxelles. Infos: 02/218 37 32 ou www.botanique.be

documention

www.envirodoc.org
La doc franco-belge en éducation à l'environnement. Ce site présente et commente plus de 3000 outils pédagogiques (dossiers, livres, vidéos, CD-Rom, expositions, sites Internet, jeux,...) en éducation à l'environnement, des classiques aux moins connus, pour la plupart consultables au centre de documentation du Réseau Idée (rendez-vous au 02/286 95 70). Outre cette base de données, www.enviro.org présente une sélection de sites web pédagogiques, suggère quelques outils incontournables et propose en prêt des mallettes thématiques. Ce site a été réalisé dans le cadre d'un projet européen «*Interreg*» visant le développement d'échanges franco-belges sur l'information, la documentation et l'évaluation en matière d'éducation relative à l'environnement.
Il est le fruit d'une collaboration entre le Réseau Idée et la Maison de la Nature et de l'Environnement de Lille (France).

expos

Balade en forêt...
Exposition de photos de Cécile Brodsky. Jusqu'au 29 janvier à la Galerie Verhaeren, rue Gratès, 7 à 1170 Bruxelles. Infos: 02/662 16 99.

L'architecture des hôpitaux publics bruxellois
Du monumental au fonctionnel: l'architecture des hôpitaux publics bruxellois (XIXe-XXe siècles). Ambitions et réalisations. Exposition organisée par le CIVA et le CPAS de la Ville de Bruxelles. Jusqu'au 13 janvier au 298 A, rue Haute à 1000 Bruxelles.

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.

Zaventem : le nouveau carrousel belge

Le Ministre fédéral de la mobilité, Renaat Landuyt, a déclaré au *Tijd* que les négociations entre le Gouvernement flamand et le Gouvernement bruxellois pourraient durer jusqu'en 2008 avant que les Régions ne s'accordent sur des normes de bruit à Zaventem. C'est une situation inacceptable pour les quelque 300 000 Bruxellois survolés le jour et les quelque 70 000 Bruxellois survolés de nuit.

Le Gouvernement flamand a des exigences démesurées, le Gouvernement fédéral ne se mouille pas et le Gouvernement bruxellois menace d'appliquer des astreintes depuis si longtemps qu'il n'est plus crédible. Le nouveau plan doit tenir compte de la densité des populations survolées et doit aussi réduire globalement les nuisances. Les normes de bruit, aussi sévères soient-elles, ne permettront pas d'atteindre seules cet objectif.

Les associations bruxelloises demandent au Gouvernement fédéral de limiter les vols de jour et supprimer à terme les vols de nuit. Et c'est dans ce cadre que le Gouvernement flamand pourra développer le Rand, c'est-à-dire les territoires ceinturant, au Nord, la Région de Bruxelles-Capitale que la Flandre destine à devenir son deuxième pôle de développement économique.

Si aucune décision politique n'est prise, c'est la justice qui contraindra les autorités politiques à être raisonnables. Telle est la demande qu'Inter-Environnement Bruxelles et Bruxelles Air Libre adresseront à la Cour d'Appel de Bruxelles ce 14 décembre. Celle-ci statuera sur l'action que les associations avaient intentée en 2001 auprès du Tribunal de Première Instance pour interdire le survol de la région pour des raisons de sécurité.

Anne-France Rihoux

agenda

expo

I love Brussels

A travers ses photographies, Philippe Ullens s'est défié de trouver le caractère sauvage de sa ville. Une réconciliation avec l'idée de Bruxelles et de son ciel gris.

Jusqu'au 31 décembre, du mercredi au dimanche de 11 à 19 h, à la Galerie Soulfood, Coudenberg, 76 à 1000 Bruxelles. Infos : 02/511 26 23 ou www.soulfood.be

Bruxelles en mouvements

Bruxelles en mouvements est édité par Inter-Environnement Bruxelles, asbl.Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de Bruxelles. Organisme d'Éducation Permanente reconnu par le Ministère de la Communauté française. Membre de l'ARSC. Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles. Tél. : 02/223 01 01. Fax: 02/223 12 96. E-mail : info@ieb.be
Editeur responsable : Jacqueline Gilissen, rue des Patriotes, 3, 1000 Bruxelles.

BELGIQUE - BELGIË
P.P.
1000 BRUXELLES
1/148
BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
P 302402

Rédacteur en chef : Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Delfairière, François Dewez, Sarah Duray, Isabelle Essers, Sébastien François, Isabelle Hochart, Philippe Meersseman, Philippe Mertens, Emilie Marque, Catherine Maréchal, Dalila Riffi, Anne-France Rihoux, Delphine Termolle, Camille Thiry, Roland Vande Poel et Sabine Vanderlinden.
Imprimerie : Auspert & Cie sprl.

En vous abonnant à Bruxelles en mouvements, 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.