

# Bruxelles en mouvements

Bimensuel édité par  
Inter-Environnement Bruxelles  
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles  
N°174 – 26 octobre 2006



Immeuble de logements à l'angle des rues des Palais et Van Schoor à Schaerbeek.

## PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ Comment y arriver à Bruxelles

*Quand pouvoirs publics et acteurs privés unissent leurs forces, les partenaires obéissent à certaines règles. Christian Lasserre, consultant en immobilier, analyse les méthodes, les enjeux et les conditions d'efficacité des partenariats public-privé. Son étude donne un éclairage particulier sur l'effet des PPP sur le marché du logement.*

Suite en page 2 ➔

### dans ce numéro

- P.6 > Un parc 100% nature à Neder-Over-Heembeek
- P.7 > Du compost, oui, mais du collectif!
- P.8 > – Le Pentagone à deux roues  
– Une voiture pour ne pas se faire rouler
- P.10 > Midis de l'urbanisme 2006 – Fonder l'autonomie de Bruxelles
- P.12 > Éditorial – Élections communales: accorder plus d'attention aux programmes

@ Plus d'infos:  
[www.ieb.be](http://www.ieb.be)

# Partenariat public-privé : comment

Christian Lasserre est Administrateur délégué de CLI SA, société spécialisée en économie urbaine et immobilière. Il est aussi chargé de cours à l'Institut d'Architecture de La Cambre et professeur-invité en urbanisme opérationnel à l'UCL.

## 1. Les méthodes de partenariat public-privé

La question du partenariat public-privé est loin d'être neuve. Elle est néanmoins à l'ordre du jour et l'actualité belge a mis en lumière une demande et une potentialité



de partenariat dans plusieurs domaines parmi lesquels on peut citer :

- Le financement ou le refinancement des bâtiments administratifs et judiciaires de la Régie des Bâtiments de l'État.
- La réalisation et le financement de logements à prix accessibles.
- La rénovation des infrastructures d'enseignement.
- La réalisation de routes, de tunnels (et, en France notamment) d'auto-roues.

La Grande-Bretagne a beaucoup fait appel aux programmes de « *private finance initiative* », dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Dans le secteur immobilier, les sociétés Eurostation et Bruxelles-Midi sont aussi des précédents de partenariat dans l'urbanisme opérationnel.

Bien entendu, les modalités de partenariat sont influencées par les réglementations relatives aux marchés publics.

Les exemples de partenariat existent dans d'autres domaines, notamment dans celui de l'énergie. Le secteur de l'énergie en Belgique (Electrabel et les sociétés liées) a été un exemple d'investissement privé dans une activité essentielle, le secteur public garantissant des processus de rentabilité encadrée ou garantie en échange du financement de ces investissements, des risques éventuellement pris et des services fournis. Autour de ces partenariats, se sont également développés

des pôles de connaissance, de compétences et d'initiatives économiques.

La construction du tunnel sous la Manche, bien que réalisée avec des capitaux et acteurs privés, est cependant aussi une forme de partenariat, tout comme le développement, par exemple,

de Disneyland Paris.

Depuis 2000, l'Italie, l'Espagne, la France et l'Allemagne ont instauré de nouvelles législations en matière de partenariat public-privé afin, notamment, de mettre les opérations en concordance avec les règles relatives à la concurrence.

Trois arguments sont cités par la Commission européenne pour expliquer ce développement :

- les PPP permettent des financements plus rapides ;
- ils permettent de bénéficier de savoir-faire plus étendus, notamment en matière de gestion ;
- les PPP s'inscrivent dans l'évolution du rôle de l'État qui, de réalisateur, devient organisateur, régulateur, contrôleur et aussi utilisateur.

L'ouvrage « *Partenariat public-privé en Europe : quels enseignements pour la France* »<sup>[1]</sup> consacre une analyse intéressante à quatre pays européens : le Royaume Uni, l'Italie, le Danemark et la France.

Cet ouvrage analyse notamment les conditions de succès de telle opérations : un cadre juridique clair et sécurisant, la mise à disposition par les pouvoirs locaux de structures d'animation et de conseil, la réalisation de bilans comparatifs et d'analyses des opérations menées, une motivation claire (l'urgence, la complexité, le financement, la maintenance, l'innovation, le service, toutes motivations qui peuvent varier d'un cas à l'autre).



Rue de Belgrade à Forest : 27 logements construits en (propriétaire), les entreprises Comté et l'Union des

Les Interventions de la Banque Européenne d'Investissement<sup>[2]</sup> dans les PPP illustrent par ailleurs assez bien les domaines de l'activité :

• Aéroports et chemins de fer :	11%
• Infrastructures routières :	61%
• Développement urbain :	17%
• Education et santé :	5%
• Eau, assainissement, énergie :	5%
• Divers :	2%
Total :	100%

L'objectif de réaliser des investissements sans impact sur le bilan de l'État ou du pouvoir public concerné et sur la dette publique est et a souvent été primordial.

Actuellement, les questions du rapport coût/bénéfice et du transfert des différents risques deviennent cruciales alors qu'elles n'étaient pas encore

# Comment arriver à Bruxelles



PHILIPPE MEERSMAN

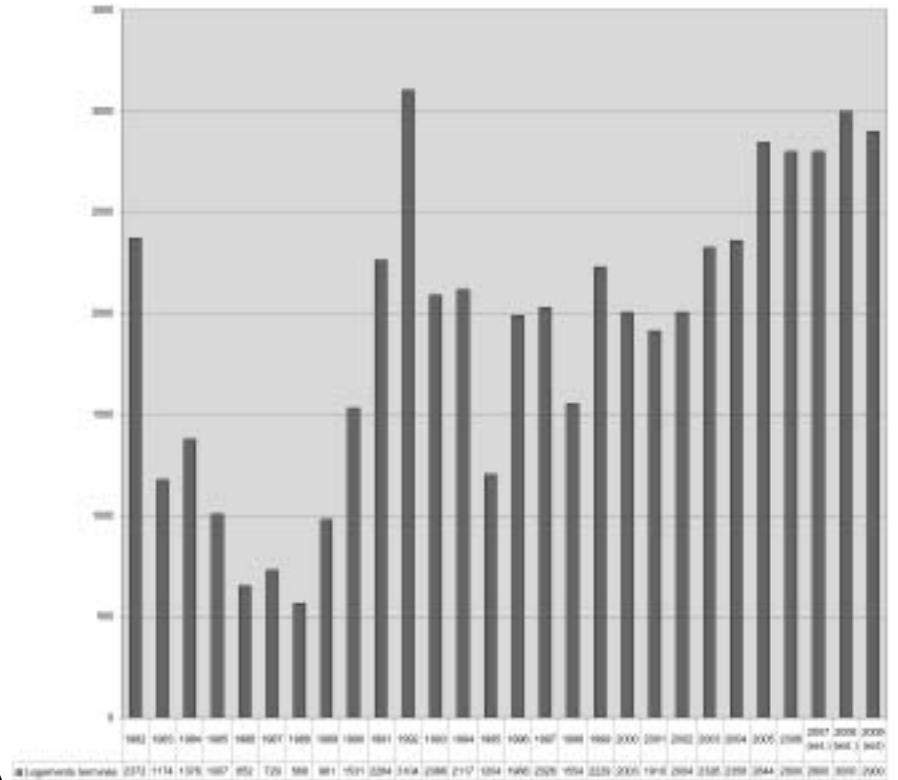
partenariat entre la commune Locataires (gestion).

présentes dans nombre de cas pratiques.

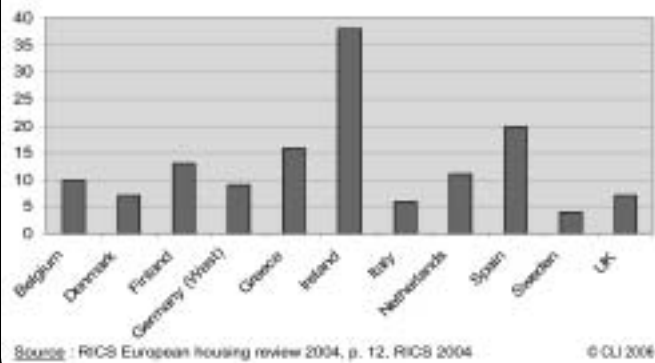
## 2. Ces méthodes sont-elles applicables au logement ?

L'augmentation rapide et importante des prix des logements neufs et existants dans la Région de Bruxelles a remis à l'avant-plan la question du financement du logement. Cette augmentation des prix a entraîné comme à la fin des années 80 une augmentation significative du nombre de logements mis en chantier dans la région de Bruxelles-Capitale ; le tableau 1 illustre le nombre de logements terminés jusque 2005 et les estimations pour les années suivantes.

**TABLEAU 1**  
Estimation des logements terminés sur base des chantiers commencés en RBC



**TABLEAU 2**  
Taux de production de logements par rapport au stock existant



Source : RICS European housing review 2004, p. 12, RICS 2004 © CIJ 2006

Il faut également noter que la hausse des prix a coïncidé avec un très net regain d'intérêt pour l'habitat urbain après une période de suburbanisation du logement et une concentration de bureaux dans les centres des villes ; les quartiers centraux de la Région ont ab-

sorbé une part significative de l'offre nouvelle, qui émane pour l'essentiel du secteur privé.

La Belgique se situe, sans plus, dans la moyenne européenne en ce qui concerne le taux de production de logements par rapport au parc existant (tableau 2).

Depuis 2003, la hausse des prix va de pair avec une augmentation très nette des mises en chantier. On peut donc supposer que, à part le secteur des maisons individuelles, le déficit quantita-

tif devrait être progressivement comblé s'il n'y a pas de croissance démographique imprévisible.

Le problème le plus crucial est celui du décalage entre les prix et les revenus. Il ne s'agit donc pas de pénuries de logements mais de pénuries de

## ► Partenariat public-privé : comment y arriver à Bruxelles

TABLEAU 3

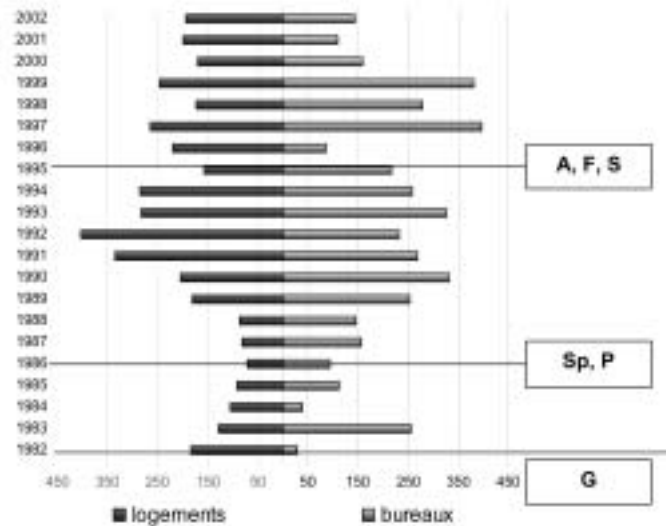
### Ratio prix/revenus logements en RBC

Nombre de ventes	Commune	Prix moyen	Revenu médian	Ratio Prix/revenu
859	Anderlecht	82.533 €	17.099 €	x 4,82
237	Auderghem	126.273 €	19.593 €	x 6,45
213	Berchem Ste A.	103.433 €	20.146 €	x 5,13
1.895	Bruxelles	133.539 €	17.160 €	x 7,78
578	Ettorbeek	123.551 €	18.822 €	x 6,56
438	Evere	132.441 €	17.959 €	x 7,37
536	Forest	111.409 €	16.807 €	x 6,29
341	Ganshoren	109.902 €	18.897 €	x 5,81
1.304	helles	136.388 €	17.728 €	x 7,69
518	Jette	89.008 €	18.877 €	x 4,71
362	Koekberg	65.528 €	17.302 €	x 3,78
850	Molenbeek	90.208 €	15.859 €	x 5,76
417	St Gilles	105.339 €	15.227 €	x 6,92
273	St Josse	61.982 €	13.475 €	x 4,59
877	Schaerbeek	113.447 €	15.204 €	x 7,45
965	Uccle	160.580 €	19.184 €	x 8,37
140	Watermaat-B	117.727 €	21.736 €	x 5,42
832	Wol. St Lambert	124.018 €	20.851 €	x 5,95
437	Wol. St Pierre	178.647 €	22.235 €	x 8,03

© CLJ 2006

TABLEAU 4

### Evolution des logements et des bureaux achevés entre 1982 et 2002 (en milliers de m<sup>2</sup>)



logements abordables pour la majorité de la population (tableau 3).

Le partenariat public privé (PPP) peut-il résoudre ce problème et si oui quel partenariat? Faut-il innover ou utiliser les moyens juridiques existants (il faut rappeler que certaines sociétés de logement social ont des actionnaires privés ou sont organisées en coopératives de propriétaires ou locataires)?

Le déficit de production du logement social neuf est vraisemblablement appelé à durer en raison de la nécessité de consacrer à la rénovation, une part importante de revenus des sociétés de logements social.

La problématique concerne donc avant tout le logement social et le logement moyen.

Mais faut-il encore écrire sur ce sujet? Tout n'a-t-il pas été dit? Le délai de mise en œuvre de nouvelles idées n'est-il pas trop long?

J'ai toujours été frappé par le parallèle entre le Concorde et le TGV: le Concorde, c'est 90% d'innovation et 10% de technologies existantes; le TGV, c'est l'inverse et, néanmoins, il a transporté nettement plus de passagers que le Concorde.

Le partenariat public-privé n'étant pas une idée neuve, quels en sont les exemples récents? Les Jardins de Jette, les volets 2 et 3 des contrats de quartiers comme la place Saint-Géry à Bruxelles, « L'Espoir » rue de Belgrade à Forest, la rue Hôtel des Monnaies à Saint-Gilles, la rue de la Briqueterie à Bruxelles, la rue des Palais et Place Verboeckhoven à Schaerbeek, par exemple.

La plupart de ces réalisations ont été assez rapides lorsqu'elles sont de relativement petite taille (15 à 30 logements; lorsqu'elles sont de plus grande ampleur, elles prennent du temps pour être achevées: de 15 à 25 ans).

Une autre question assez souvent posée est de savoir si la production de logements est en concurrence avec celle de bureaux.

Le tableau 4 compare la production (en m<sup>2</sup>) de logements neufs terminés à Bruxelles de 1982 à 2002 avec celle des bureaux.

Les lettres insérées indiquent l'élargissement de l'Union européenne pour cette période: la Grèce, l'Espagne, le Portugal, l'Autriche, la Finlande et la Suède. On est frappé par le caractère

assez déséquilibré de cette pyramide et par le fait que, sauf en 1983 et de 1987 à 1989, les productions respectives sont assez équilibrées en termes relatifs, mais d'une irrégularité aberrante d'une année à l'autre. Comment expliquer que les besoins en bureaux passent de 70 à 400 000 m<sup>2</sup> de 1996 à 1997 sinon par le fait qu'il s'agit d'offre et pas de demande.

### 3. Exemples de partenariats pratiqués

Les formules de partenariat public-privé portent actuellement sur:

- le financement alternatif: cette formule permet au secteur public de faire réaliser du logement locatif sans que les engagements financiers ne soient considérés comme de l'endettement vis-à-vis des normes européennes; il s'agit là d'une formule coûteuse sur le plan des charges financières et dont le surcoût n'est justifiable que si des gains de productivité équivalents sont générés. Rappelons qu'il s'agit de marchés publics.
- la mise à disposition de terrains à des conditions préférentielles, ce qui permet aussi bien des formules locatives qu'acquisitives.

- les primes à la rénovation et à l'achat.

D'une manière générale et si l'on prend en considération la période 1950-1990, il nous semble que le meilleur partenariat est celui qui s'instaure entre les pouvoirs publics, les professionnels et les habitants – propriétaires ou locataires. C'est sans doute du côté de la prise en compte de ce troisième partenaire, qui semble quand même le premier concerné, qu'un certain nombre de formules paraissent se développer assez lentement.

Notons enfin qu'une autre donnée peut être intégrée aux motivations des projets de partenariat : la dimension environnementale, ce qui a été le cas pour « l'île aux oiseaux »<sup>[3]</sup> à Mons.

Les partenaires de ce projet le définissent comme « une association autour d'un projet commun ».

Le mode de fonctionnement est celui d'une collaboration, le plus en avant possible, entre l'organisme public et les entreprises privées. Le gain de temps varie de 6 mois à un an. La taille minimale pour optimiser les coûts est de l'ordre de 10 000 000 €. L'une des principales difficultés est d'associer les partenaires privés très tôt dans le processus tout en respectant les règles de concurrence.

L'opération porte sur 114 maisons, 187 appartements, 29 « kots », une crèche et une superette et se caractérise par son efficacité environnementale.

#### 4. Commentaires

En Belgique comme dans d'autres pays, le partenariat public-privé reste malheureusement très lié au concept de débudgétisation, c'est-à-dire de substitution de loyers à l'endettement.

Cette méthode est, sur le plan financier, très coûteuse : les loyers sont le plus souvent indexés et payables



Dans le Contrat de quartier Pavillon, la commune de Schaerbeek a réalisé 11 logements en partenariat.

anticipativement. Les partenaires privés se refinancent de manière à couvrir intérêts, remboursement de capital et bénéfices de promotion par les loyers, qui sont le plus souvent garantis.

Dans le cas des immeubles de bureaux, le processus revient à doubler le coût annuel « normal » dont le locataire public aurait pu bénéficier.

Ce surcoût est-il compensé par une plus grande efficacité? Cette efficacité peut intervenir à plusieurs stades :

- dans les coûts de construction,
- dans les coûts d'exploitation,
- dans la valeur à terme.

Le calcul exact de ces facteurs ne peut intervenir que si les conditions de transparence et de normalisation sont réunies.

#### 5. Conclusion

Les PPP sont de plus en plus considérés comme le meilleur moyen de permettre aux pouvoirs publics de réaliser leurs objectifs ; à cet effet, on peut considérer que cette technique aurait pour vocation de se substituer aux autres modes principaux de financement des États : l'impôt, l'emprunt et les recettes propres.

Cependant, le recours aux PPP n'élimine pas le recours à ces modes tra-

ditionnels de financement : il les rend plus indirects, et vise à diminuer les coûts globaux par une meilleure gestion. Sur le plan conceptuel, le partenariat peut tout aussi bien être l'insertion du privé dans des activités traditionnellement ou structurellement privées que l'inverse, même si c'est actuellement la première acception qui est la plus répandue. Il faut cependant se rappeler du fait que la prise en charge de projets et d'activités par le secteur privé n'est pas en elle-même une garantie de réussite financière, comme le

montre le cas du tunnel sous la Manche.

L'une des autres questions qui se posent actuellement est de savoir si les opérations immobilières de la Régie des Bâtiments de l'État vont mener à une remise en cause fondamentale des partenariats public-privé en Belgique : ces opérations sont fort controversées, souvent considérées comme coûteuses ou compliquées, et les litiges ouverts par les choix relatifs à la Sicafi de l'État montrent qu'il est difficile dans ce domaine de déterminer un juste prix et de justes conditions.

Enfin, la plupart des formules envisagées à grande échelle semblent des formules locatives. Il nous semble important d'y adjoindre des formules acquiescentes qui répondent aux aspirations d'une part importante de la population.

**Christian Lasserre**  
Consultant CLI

[1] « Partenariat public-privé en Europe : quels enseignements pour la France », par F. Bougrain, J. Carassus et M. Colombard-Prout, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2005.

[2] Voir « La BEI et le PEI pour financer le logement social », *Bruxelles en mouvements* n° 153, novembre 2005.

[3] Voir « PPP, un montage pour l'avenir du logement », *Bruxelles en mouvements* n° 161, mars 2006 et « L'écoconstruction, avenir du bâtiment », *Bem* n° 167, mai 2006.

# Un parc 100% nature à Neder-Over-Heembeek

*Un projet de parc forestier est annoncé à Neder-Over-Heembeek. Sa conception et son aménagement rassurent les riverains qui y voient un projet exemplaire.*

Une colline boisée bordée de prairies... non, ce n'est pas le paysage d'une commune lointaine et campagnarde. Ce site se cache entre la rue Craetveld, le clos des Trigonelles et l'avenue de Versailles. Affecté au PRAS en zone verte, dont une grande partie à haute valeur biologique, il vient compléter la promenade verte de Neder-Over-Heembeek.

Aujourd'hui, de beaux et bons desseins se profilent pour ce terrain semi-naturel de près de 2,5 hectares.

Nous vous proposons de parcourir ce projet en compagnie de Ghislain Debongnie, l'un des précurseurs de la promenade verte.

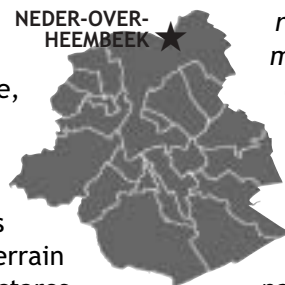
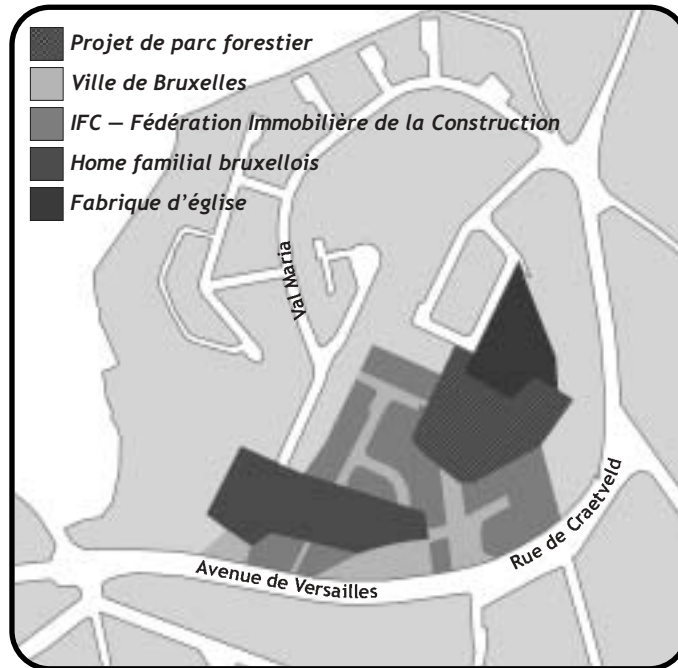
## Pratique trop peu courante

« Les architectes du bureau d'études m'ont consulté avant d'entreprendre leur plan et ont pris en considération mes propositions d'aménagement », explique Ghislain Debongnie.

C'est rare d'entendre ce genre de propos. Tellement rare que nous le soulignons pour encourager en général les auteurs de projets à adopter ce type de démarche.

Le projet en ressort beaucoup plus proche de la réalité de terrain et des besoins des riverains.

« Nous ne voulions pas de chemins droits et anguleux, poursuit-il, nous avons demandé que les chemins cor-



respondent non seulement à l'aspect naturel du site mais également au besoin naturel de déplacement. »

Les chemins seront sinueux, suivront les courbes naturelles du terrain et respecteront au maximum les chemins créés spontanément.

## Concept comme on en rêve

« Ces architectes venaient déjà avec des idées très "nature", nous étions donc sur la même longueur d'onde. » Les aménagements prévus tendent à maintenir l'espace naturel et sauvage. Les arbres morts ou exotiques seront abattus mais remplacés par de nouvelles espèces indigènes. Les chemins seront constitués de pavés vieillis en béton assurant une bonne absorption de l'eau ou d'un procédé de consolidation des chemins existants pour obtenir une chape d'aspect naturel qui évite les boues et l'orniérage. « Ils ont eu une idée géniale. Les chemins dans les prairies seront dessinés simplement par des tontes régulières. Nous les félicitons d'avoir pensé à créer

une zone inondable dans le bas du site pour retenir les eaux des fortes pluies... nous aurions aimé qu'il y en ait une deuxième de l'autre côté. Chaque année, notre quartier souffre des inondations ».

Un certain nombre d'activités récréatives seront dispersées dans le parc, toujours dans le respect du milieu et en matériaux écologiques. Un concept de jeux sensoriels interactifs permettra aux enfants de découvrir la nature de manière amusante et didactique.

## Pressions immobilières alentour

« Nous sommes ravi de la façon dont est pensé l'aménagement. Nous espérons qu'il portera une autre dénomination que "parc", car cela évoque trop l'emprise de l'homme sur la nature... Ce n'est d'ailleurs pas ce projet qui nous tourmente en ce moment mais plutôt la pression immobilière sur ses abords. » En effet, vous pouvez le constater sur le plan, les parcelles jouxtant le site appartiennent à la Fédération Immobilière de la Construction. Pas besoin d'en dire plus, vous aurez compris... La SLRB projette également de construire des immeubles à appartements unifamiliaux sur le terrain du home bruxellois. « Nous ne sommes pas radicalement contre. Nous sommes bien conscient qu'il est nécessaire de construire ce genre d'habitation ici... mais pas n'importe comment. Notre promenade verte passe sur ce terrain. Nous restons vigilants et serons prêts à réagir au bon moment », conclut Ghislain Debongnie.

## Delphine Termolle

[1] Le projet a été présenté devant la Commission de concertation de Bruxelles-Ville le 17 octobre.

[2] Bureau d'études BOA - Landscape Design.

## Du compost, oui, mais du collectif !

*Vous n'avez pas de jardin? Vous n'avez pas non plus l'espace nécessaire pour installer une vermicompostière dans votre appartement? Il vous reste néanmoins une solution pour empêcher vos déchets organiques de finir à l'incinérateur: le compostage collectif. Certains habitants du quartier du Sippelberg l'ont bien compris...*

Il y a un peu moins d'un an, la commune de Ganshoren mettait en place un projet de compostage collectif dans le Parc du Sippelberg. Le public visé? Les locataires et/ou les propriétaires des immeubles et des maisons unifamiliales du quartier. Depuis, c'est une dizaine de ménages qui participe activement au projet et y composte ses déchets organiques.

Une dizaine d'autres projets de ce type ont également le mérite d'exister en Région bruxelloise. Plusieurs de ces projets<sup>[1]</sup> ont été subsidiés par Bruxelles Environnement (IBGE). D'autres ont encore vu le jour grâce à des maîtres-composteurs ou associations, comme par exemple à Jette où l'asbl Centre de Vie composte les déchets organiques produits en cuisine suite à la préparation journalière des repas d'une trentaine de jeunes résidents. Mais ces projets ne suffisent pas à répondre à une demande sans cesse croissante émanant souvent de personnes ne possédant pas de jardin.

### Qu'est-ce qu'un compost collectif?

Le compostage de quartier ou compostage collectif consiste à composter les déchets organiques (de cuisine et de jardin) de plusieurs personnes dans une compostière commune. Il ne faut pas confondre le compostage collectif avec le compostage qui se fait au centre régional situé à Forest. Le compostage de quartier est généralement géré par des bénévoles qui participent au projet. Il a surtout sa raison d'être dans des quartiers avec



Un exemple à suivre: le compost collectif de l'association Centre de Vie à Jette.

peu de jardins et peut donc représenter, avec le vermicompostage, une solution à Bruxelles où seuls 34% des ménages possèdent un jardin.

### Mais alors pourquoi n'ai-je pas un compost collectif dans mon quartier?

Même si le principe est simple, la mise en pratique d'un projet de compost de quartier n'est pas toujours évidente. Il n'est pas facile de trouver un terrain qui puisse convenir, de trouver des personnes qui puissent «porter» ce projet dans la durée, de savoir à qui s'adresser pour obtenir un budget,...

### Quelques grandes lignes directrices...

Si chaque projet a sa spécificité et que très peu se ressemblent, il est toutefois possible de donner quelques grandes lignes directrices pour un compostage de quartier réussi...

- Il faut s'assurer de l'intégration paysagère, de l'acceptation des riverains, de l'esthétique et de la proximité du site. La peur des odeurs reste la première crainte des riverains.

- Lors de la mise en route du projet, il faut étudier et connaître le gisement de déchets, adapter le projet à la demande et s'assurer du suivi et de la gestion du site. Ceci peut se faire soit bénévolement par des maîtres-composteurs ou des habitants du quartier,

soit via un jardinier ou du personnel communal. Le compostage de quartier dépend toutefois très souvent des bénévoles dont l'enthousiasme et l'implication sont très importants.

- Le soutien de la part de la commune, de l'administration régionale ou d'autres partenaires est important. Il peut être financier mais également humain.

- Il faut limiter l'accès aux personnes formées, informées et impliquées dans le projet.

- L'accompagnement des gens car seuls les convaincus subsistent.

### Pour résumer...

L'aspect technique du projet (terrain, matériel,..) est très important et peut souvent représenter un frein au démarrage d'un projet de quartier. C'est pourquoi Bruxelles Environnement (IBGE) encourage financièrement ce type de projets. Mais, outre cet aspect financier, il est également important de tenir compte de l'aspect social et de l'implication des participants. Sans engagement et motivation il est difficile d'aboutir à quelque chose de durable...

**Catherine Maréchal**

[1] Carré Tillens à Uccle, quartier Messidor à Forest, quartier Gaucheret à Schaerbeek,...

Pour toute information sur les projets de compostage collectifs: Catherine Maréchal, Inter-Compost, 02/218 75 95.

## Le Pentagone à deux roues

*Envie de laisser votre voiture au garage? Fatigué de rentrer votre vélo dans un appartement situé au quatrième étage? Une solution s'offre à vous: Cyclocity. Depuis peu, la Ville de Bruxelles, en partenariat avec JCDecaux, met à la disposition de tous, ou presque, 250 vélos répartis dans 23 stations. En quoi cela consiste-t-il?*

**C**yclocity est un concept calqué sur le système de location de vélo Vélo'V mis en place dans la communauté urbaine de Lyon et géré par l'annonceur JCDecaux. A Bruxelles, il s'agit de la mise à disposition, pour une durée ne pouvant excéder 24 heures, de 250 vélos répartis dans 23 stations disséminées sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Seules conditions, avoir 14 ans et posséder une carte de crédit ou une carte de banque disposant de l'option Maestro.

### Comment ça marche?

Chaque station est équipée d'une borne avec écran tactile. Deux solutions s'offrent à vous:

Soit vous optez pour la carte longue durée. L'inscription se fait directement via le site internet [www.cyclocity.be](http://www.cyclocity.be) ou par courrier auprès de JCDecaux. Vous disposez alors d'une carte magnétique valable une année qui vous coûtera 10€. Vos déplacements vous sont facturés chaque mois et directement débités de votre compte (0,50€ la première demi-heure d'utilisation, 0,50€ les heures suivantes).

Soit vous vous limitez à un ticket de courte durée. Celui-ci, valable une semaine, s'acquiert dans les bornes Cyclocity. Il vous en coûtera 1,50€ auquel s'ajoute le prix de vos déplacements, soit 0,50€ la première demi-heure et 1€ les heures suivantes. Le



payement se fait par prélèvement automatique sur votre compte bancaire à la date de péremption du ticket.

### Qu'en penser?

Cette initiative témoigne de la volonté des pouvoirs publics de promouvoir la mobilité douce en ville en donnant une vraie visibilité au vélo à Bruxelles comme alternative à la voiture et comme complément à l'offre en transports publics. Par ailleurs, nombreuses sont les personnes vivant dans des immeubles à appartements qui désirent se déplacer à vélo mais qui rencontrent des problèmes de rangement et de sécurisation de celui-ci. Le système pourra également séduire les touristes d'un week-end désireux de découvrir le cœur de la ville autrement. Encore faut-il qu'ils aient l'envie et le courage d'affronter la circulation des boulevards centraux peu adaptés au vélo. Enfin, Cyclocity pourra, dans certains cas, faciliter les déplacements des personnes travaillant dans le centre-ville pour les conduire d'un rendez-vous à l'autre.

### Quelques points noirs

Tout d'abord, la procédure d'obtention des tickets de courte durée aux

bornes Cyclocity est longue et complexe sans parler des bogues informatiques qui surviennent régulièrement. Le fonctionnement et la convivialité du système pourraient être améliorés. Les vélos, conçus pour résister à une utilisation intensive, sont par ailleurs forts lourds. Au final, le vélo avec tous ses équipements (système 3 vitesses, cadenas, béquille, panier,...) pèse quelque 22 kilos mal adaptés à une ville aussi vallonnée que Bruxelles. Gageons que ces difficultés pourront être résolues avec le temps.

### Applicable à d'autres communes?

Outre ces problèmes d'ordre technique, se posent d'autres questions plus fondamentales? Premièrement, le fait que le système soit limité au territoire du Pentagone et ait été mis en œuvre non par la Région bruxelloise mais par la seule Ville de Bruxelles. Cette approche, loin de favoriser le développement d'un système uniformisé dans les autres communes bruxelloises, risque au contraire de freiner son essor. En effet, selon les règles des marchés publics, chaque commune qui souhaiterait accueillir un tel sys-



tème sur son territoire devra lancer un nouvel appel d'offre. Cela pourrait aboutir à la désignation de fournisseurs distincts et à l'adoption de réseaux différents. Toutes les communes ne travaillent en effet pas avec JC-Decaux, certaines sont sous contrat avec Clear Channel. Rappelons qu'à Lyon où le système Vélo'V a fait ses preuves (250 stations, 3 000 vélos), c'est la communauté urbaine de Lyon qui est l'instigatrice du projet et non l'une de ses 55 communes.

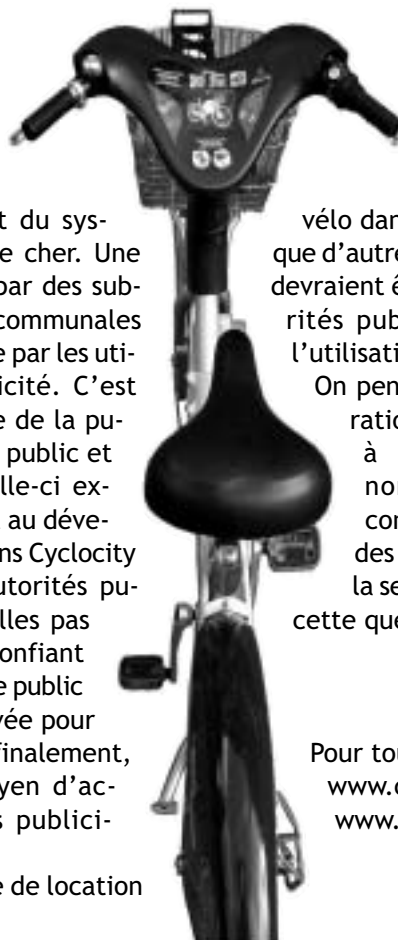
**Qui en sort gagnant ?**

Autres différences entre le Vélo'V lyonnais et le Cyclocity bruxellois : le prix de l'abonnement (5€ à Lyon, 10€ à Bruxelles) et le fait qu'à Lyon, les trente premières minutes d'utilisation sont gratuites (0,50€ à Bruxelles). Il est certain que la première demi-heure gratuite aurait favorisé l'utilisation du vélo pour les déplacements

de courtes durées dans les limites du Pentagone.

Le développement du système Cyclocity coûte cher. Une partie est financée par des subventions publiques communales et régionales, le reste par les utilisateurs et la publicité. C'est précisément la place de la publicité dans l'espace public et le risque de voir celle-ci exploser parallèlement au développement des stations Cyclocity qui inquiète. Les autorités publiques ne se sont-elles pas laissées coincer en confiant une mission de service public à une entreprise privée pour qui Cyclocity n'est, finalement, à terme, qu'un moyen d'accroître les surfaces publicitaires dans la ville.

Enfin, si le système de location



de vélo Cyclocity est une bonne chose pour la visibilité du vélo dans la ville, il est certain que d'autres mesures structurelles devraient être prises par les autorités publiques pour favoriser l'utilisation du vélo à Bruxelles.

On pense bien sûr à l'amélioration des pistes cyclables, à l'augmentation du nombre de bandes confort, à la sécurisation des carrefours mais aussi à la sensibilisation de tous sur cette question.

**Sébastien François**

Pour toute information :  
[www.cyclocity.be](http://www.cyclocity.be)  
[www.velov.granlyon.com](http://www.velov.granlyon.com)

**Une voiture pour ne pas se faire rouler**

*Fatigué d'investir dans l'entretien d'une voiture que vous utilisez peu? Lassé de vivre quotidiennement la ville en voiture, de perdre des heures à chercher un emplacement de parking? Une autre solution s'offre à vous : le réseau de carsharing Cambio. Petit récapitulatif.*

**C**ambio dont le concept nous vient d'Allemagne se développe depuis plusieurs années à Bruxelles et dans les principales villes de Flandre (Anvers, Bruges, Gand, Hasselt, Leuven) et de Wallonie (Namur, Liège, Ottignies-Louvain-la-Neuve). Le principe est simple. Il s'agit pour les personnes affiliées de pouvoir utiliser des voi-



tures mises à leur disposition dans différentes stations réparties dans la ville. Bruxelles compte actuellement 17 points Cambio, de nouvelles stations sont régulièrement inaugurées. Une fois abonné, vous recevez une

carte à puce et un code PIN qui vous permettent de disposer d'une voiture dans toutes les « villes Cambio ». Vous pouvez réserver 24 heures sur 24 par téléphone ou par Internet et ce pour une heure, un jour, une semaine ou plus. La facturation reprenant le détail des trajets effectués et leur prix a lieu mensuellement. Différents tarifs (Start, Bonus, Comfort) sont proposés ainsi que plusieurs modèles de voitures, de la petite cylindrée à la familiale en passant par le break ou l'utilitaire. Le prix à l'heure varie selon la formule choisie de 2€ à 4,60€. Cambio qui est partenaire de la STIB, des TEC et de De Lijn (complémentarité des réseaux de transports publics et des stations Cambio) offre également des solutions adaptées aux entreprises.

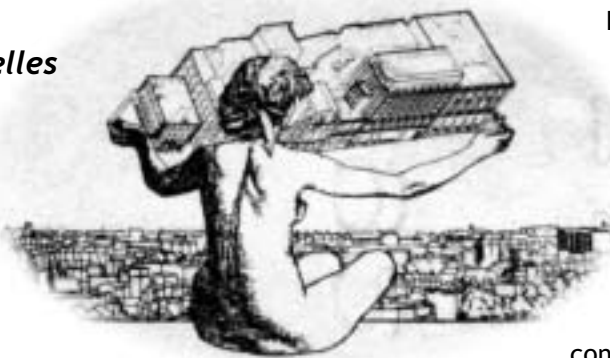
**S. F.**

Pour toute information :  
[www.cambio.be](http://www.cambio.be)

## MIDIS DE L'URBANISME 2006

**Fonder l'autonomie de Bruxelles**

*En prévision des futures négociations institutionnelles en 2007, l'ARAU propose une série de conférences pour réfléchir sur le renforcement de Bruxelles comme Ville-Région.*



La cité politique est la ville qui rassemble des citoyens impliqués dans la construction de l'urbanité. Pour former une société politique, les citoyens doivent se préparer à assumer les responsabilités de l'autonomie urbaine.

Pour que la construction de la cité soit véritablement complète, elle suppose que deux dimensions indissociables du devenir de Bruxelles soient prises en considération :

- La première consiste en la nécessaire rencontre avec les Bruxellois néerlandophones.

Cette rencontre est destinée à dépasser le clivage basé sur l'identité communautaire mis en place aujourd'hui et qui ne correspond plus à l'identité d'une Ville-Région en devenir.

- La seconde dimension est la prise en compte du caractère européen de Bruxelles, non seulement en raison de la présence des principales institutions de l'Union sur son territoire, mais surtout parce que Bruxelles doit devenir un modèle pour les autres villes d'Europe.

Dans cette perspective, l'ARAU propose d'étudier les conditions nécessaires pour fonder l'autonomie de Bruxelles et d'examiner les interactions entre les acteurs (les relations entre les citoyens, entre les citoyens et les institutions et, enfin, entre les institutions elles-mêmes).

L'ARAU veut contribuer ainsi à construire dans un premier temps un dialogue fort entre Bruxellois d'expression française. En fin de cycle, le travail de réflexion réalisé aux cours des séances permettra de préparer une rencontre avec des intervenants néerlandophones de manière à confronter les projets sur l'organisation du vivre ensemble.

Dans le cycle des Midis de l'Urbanisme 2006 de l'ARAU, des intervenants issus du monde académique et économique alimenteront une réflexion qui permettra à l'ARAU d'élaborer une prise de position en vue des négociations institutionnelles annoncées pour 2007.

**Programme**

**1. Énoncé des droits personnels dans la Ville-Région – 10 novembre.** S'il est question d'une constitution pour Bruxelles, elle ne peut être seulement un énoncé des droits personnels mais elle doit aussi garantir leur mise en œuvre. Comment rendre effectif le droit de la société civile à participer à la vie politique comme semeur d'idées?

**2. Les droits économiques et sociaux – 17 novembre.** Le débat portera sur l'inscription dans une constitution régionale d'objectifs concrets pour atteindre des valeurs fondamentales de la société à savoir : la liberté, l'égalité, la solidarité. Pour la construction de la cité démocratique, quels contenus devraient avoir ces droits économiques et sociaux?

**3. Le statut des communautés dans la Ville-Région – 24 novembre.** La ville européenne est une ville hétérogène par le flux des migrations. Le droit doit-il être marqué par ces influences diverses ou ne doit-il tenir compte que de la position individuelle?

**4. Le territoire : une réflexion sur le concept de frontière – 1<sup>er</sup> décembre.** Toutes les personnes qui habitent Bruxelles peuvent participer à la vie de la cité mais cela suppose que le vouloir vivre ensemble soit partagé par tous sur un territoire donné. Quelles sont les implications des appels internes et externes à l'élargissement de ses frontières?

**5. Les institutions politiques – 8 décembre.** Comment assurer la partici-

pation des citoyens à la définition de la vie politique dans la cité, comment garantir le contrôle démocratique?

**6. La solidarité transfrontalière et les relations extérieures – 15 décembre.** Comment construire l'identité de la Ville-Région sur une plus grande autonomie et une démocratie plus performante tout en améliorant l'échange avec le monde environnant?

*Les Midis se dérouleront à l'Espace du Marais – Sleep Well (Salle Schuman), rue du Damier, 23 à 1000 Bruxelles, de 12h 15 à 14h. PAF : 4€ par séance ou 20€ pour l'ensemble du cycle. Le prix inclut les sandwiches et les boissons disponibles à partir de 11h45.*

*Infos : 02/2193345. Programme complet sur [www.arau.org](http://www.arau.org).*



JULIEN CLAESSENS

expos

**Max Havelaar Fashion & Fairtrade by Belgian Designers**

Présentation de créations de mode en coton équitable. Jusqu'au 31 décembre au Musée du Costume et de la Dentelle, rue de la Violette, 12 à 1000 Bruxelles.  
Infos: 02 213 44 50, www.brucity.be

**11 regards sur la biodiversité**

Dans le cadre du mois de la Solidarité Internationale d'Etterbeek, 11 artistes d'origine péruvienne et européenne apportent chacun leur regard sur l'importance de la biodiversité pour préserver leurs savoirs et inspirer leurs arts. Jusqu'au 16 novembre à l'Espace Entrée Libre, Hôtel communal d'Etterbeek, 113, avenue d'Auderghem. Du lundi au vendredi de 8 à 17h, jusqu'à 19h le mardi. Infos: 02/6272305.

conférences

**Natagora**

• La nature au jardin, pourquoi? Comment? Soirée d'information. Le 6 novembre à 19h30, rue Jenneval, 10 à 1000 Bruxelles (adresse susceptible de modification en fonction du nombre d'inscriptions).  
• La haie sauvage, quelles espèces, comment planter? Soirée d'information. Le 9 novembre à 19h, à la salle Malibran, Maison communale d'Ixelles, chaussée d'Ixelles, 168. Infos et inscription obligatoire: 02/245 55 00.

colloque

**La ville s'éclate**

Après-midi de réflexions et débats sur le thème de l'étalement urbain, avec David Maingin (auteur de «*La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*»), Liliane Voyé et Yves Hanin. Le 23 novembre de 13h30 à 18h, Auditoire Socrate, place Cardinal Mercier à Louvain-la-Neuve. Réservation avant le 1<sup>er</sup> novembre. Infos: UCL, Aulne, 0496/108250, aulne@ucl.urba.ac.be



▲ concours

**Prix belge de l'Energie et de l'Environnement**

Ce prix s'adresse aux citoyens, entreprises, communes, institutions et associations et vise à récompenser l'ensemble des acteurs qui agissent de manière dynamique dans le domaine de l'énergie et de l'environnement. Le concours compte plusieurs prix individuels et institutionnels ainsi que plusieurs prix spéciaux dont celui de la Fondation Polaire Internationale. Infos: eco2de, 010/24 16 14, www.eeaward.be

visites guidées

**Arau**

• Bruxelles 1900 – Art Nouveau. Les 4 et 11 novembre.  
• Bruxelles vue du ciel. Le 4 novembre. Infos: 02/219 33 45, www.arau.org

**Arkadia.be**

Horta et les 100 ans de l'Hôtel Vinck. Le 4 novembre à 14h30. Infos: 02/537 67 77, www.asbl-arkadia.be

**Laeken découverte**

• Laeken romantique: retrouver l'ancien village et son charme d'antan. Le 29 octobre à 14h15.  
• Le cimetière de Laeken. Le 29 octobre à 10h et 14h45, le 1<sup>er</sup> novembre à 10h et à 14h15. Infos: 0479/3977 15, www.laekendecouverte.be

**La Fonderie**

• Les moussaillons lèvent l'ancre. Le 31 octobre.  
• Le chocolat, l'or noir des Bruxellois. Le 4 novembre.  
• Le port et les canaux bruxellois. Le 5 novembre. Infos: 02/410 99 50, www.lafonderie.be

**Pro Velo**

Cimetières de Bruxelles. Le 5 novembre à 10h30. Infos: 02/502 73 55, www.provelo.org

**Les conteurs en balade**

• Le Clockarium (Etterbeek) ou le Musée du Jouet (Schaerbeek). Le 7 novembre à 20h30.  
• La Maison Autrique (Schaerbeek) ou Le Béguinage (Anderlecht). Le 8 novembre à 20h30. Infos: 0497/78 20 75 ou 02/742 08 61.

promenades nature

**Le Poelbos et le marais de Jette**

Découverte des deux réserves naturelles. Le 4 novembre à 14h. Infos: Cebo, 02/245 55 00.

**L'Hof ter Musschen**

Promenade le 5 novembre à 10h. Infos: Cebe, 02/242 50 43, www.cebe.be

**Le Moeraske**

Promenade à caractère historique. Le 12 novembre à 10h. Infos: Cebe, 02/242 50 43, www.cebe.be

jours de gestion

**L'Hof ter Musschen**

Le 4 novembre à 10h. Infos: Cebe, 02/460 38 54, www.cebe.be

**Le Moeraske**

Le 4 novembre à 9h30. Infos: Cebe, 02/242 50 43, www.cebe.be

**Le Vogelzang**

Les 11 et 15 novembre à partir de 13h30. Infos: CCN Vogelzang, 02/640 19 24.

**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 Olivier Bailly, Raymond Boudru, Anne Delfaïère, François Dewez, Sarah Duray, Isabelle Essers, Sébastien François, Jacqueline Gilissen, Isabelle Hochart, Catherine Maréchal, Philippe Meersseman, Dalila Riffi, Marie-Claire Schmitz, Claire Scohier, Delphine Termolle, Anne-France Rihoux, Roland Vande Poel et Sabine Vanderlinden.  
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. Étranger : 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.

## ÉLECTIONS COMMUNALES Accorder plus d'attention aux programmes

**À** Bruxelles, les dernières élections communales ont mis en évidence un paradoxe. Alors que les communes revendiquent la plus grande autonomie pour leur gestion, la désignation des autorités communales relève de stratégies qui dépassent de loin leur territoire. Inter-Environnement Bruxelles se demande si les citoyens participent pleinement au choix de leurs mandataires?

Pour choisir leurs mandataires, la plupart des citoyens s'appuient sur des critères communaux que ce soit les projets ou même les personnalités. Or la clé de lecture après les scrutins n'est plus communale mais obéit à des impératifs régionaux voire même fédéraux.

A Bruxelles, la proximité des institutions communales et régionales favorise la confusion entre les niveaux de pouvoir. Pour mieux défendre le terrain local, les élus locaux recherchent des mandats à la Région. Être élu à la commune ne suffirait-il donc pas pour assurer la gestion des affaires locales?

La constitution des nouvelles majorités révèle que l'autonomie communale est aussi battue en brèche par l'intervention des partis dont les stratégies dépassent les enjeux locaux.

Alors que deviennent les attentes des citoyens?

Gouverner en coalition fait partie du jeu démocratique. Pour les citoyens et pour les candidats, la différenciation des programmes est une nécessité. Cette année, les programmes électoraux n'ont guère affiché de positions distinctes, voire même polarisées. La plupart des listes avançaient les mêmes priorités: le logement, la mobilité et la propreté publique. Or, un programme doit avoir pour fonction d'affirmer clairement le sens et les moyens donnés aux projets politiques. Les habitants souhaitent aussi connaître les limites et les exigences sur lesquels les élus ne transigeront pas. Au risque d'empêcher certaines alliances, ces conditions ont le mérite de rendre plus transparents les engagements des candidats.

Pour les citoyens, les principaux critères restent le contenu des projets et les moyens pour les réaliser. C'est pourquoi, IEB et ses membres accorderont toute leur attention aux accords de majorité dans les 19 communes et aideront les habitants à observer la réalisation des promesses et à stimuler les élus pour tenir leurs engagements.

**Almos Mihaly**

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

**R**ecevez 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 publiques en Région bruxelloise », téléchargez la fiche d'inscription (disponible sur [www.ieb.be](http://www.ieb.be)), à compléter et à renvoyer à Inter-Environnement Bruxelles, rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles.