

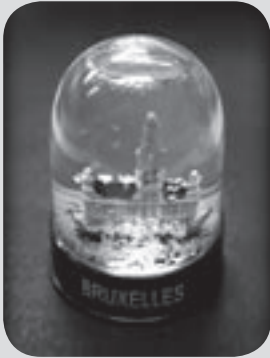
Bruxelles en mouvements

Bimensuel édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles
N°199-200 - 24 janvier 2008

Bruxelles,
le durable
t'irait si bien!



en bref ...



PHILIPPE MERSEMAN

Au moment où l'empreinte écologique des villes s'alourdit, Inter-Environnement Bruxelles se penche sur le concept de la durabilité et s'interroge sur son opérationnalité à Bruxelles.

Ce dossier fait d'abord le tour des conditions qui permettent de réinscrire l'humain dans les flux et les quotas qui évaluent généralement le développement et le poids du système socio-économique sur l'environnement. Ensuite, l'éclairage est tourné sur les contextes où joue la durabilité urbaine : la rénovation du bâti, l'accès au logement et la mobilité.

Enfin, au niveau de la gestion de la ville, la réflexion porte sur les principes nécessaires à une politique d'aménagement du territoire qui mette en œuvre un projet de ville cohérent.

Un dossier pour donner aux citoyens l'envie de participer à l'avenir durable de Bruxelles.

1^E PARTIE

Bruxelles, le durable t'irait si bien

Utilisez un moteur de recherche, indiquez comme mots clés «Bruxelles ville durable», vos espoirs seront vite déçus. Pratiquement aucune occurrence ne répond à cet appel. Et pourtant, Bruxelles avec sa dimension humaine, sa population métissée, son niveau de vie envié, ne serait-elle pas un terreau propice pour ce qui reste une utopie de la durabilité?

De l'éco-quartier à la ville durable

Bruelles est une ville relativement dense et construite, disposant de peu de friches. L'opportunité d'y faire sortir de terre un éco-quartier y est donc très faible. La durabilité doit y être pensée à l'échelle de la ville prise dans sa globalité comme toile de fond de son développement. Mais à l'heure actuelle, on n'examine pas des options générales d'aménagement et leur cohérence globale par rapport à un développement territorial durable.

Prenons résolument le contre-pied de l'éco-quartier vitrine, symbole futuriste et élitiste, éco-quartier high tech ou banlieue verte et dorée, sans pour autant jeter les réflexions et expériences menées dans des éco-quartiers étrangers, lesquelles peuvent servir de balises pour développer un modèle de ville durable tout en n'oubliant pas les contraintes de l'existant. En effet, à moins de démolir/reconstruire Bruxelles, il faudra bien se résoudre à faire fructifier le potentiel existant vers une qualité durable.

La quête de la ville durable doit devenir le centre de gravité de toutes les planifications urbaines.

Mais penser durable n'est pas simple, le terrain étant déjà fortement colonisé. Quelques pistes pour penser la ville durable autrement que comme un label publicitaire :



Le site de Tour et Taxis : un site rêvé pour une politique du logement, un espace vert des équipements culturels et

- ne plus penser le « développement » comme moteur de la durabilité ;
- lier étroitement l'environnement à la question sociale ;
- promouvoir l'implication citoyenne dans l'évolution de la ville ;
- procéder sans rupture par un recyclage permanent du lieu de vie.

Développement... vous avez dit durable ?

C'est à dessein que nous faisons ici l'impasse sur le « développement », habituel compagnon de route de la durabilité. Celui-ci a trop tendance à faire de l'ombre à son acolyte à un tel point que le développement durable devient le plus souvent un concept creux dont la seule fonction est de faciliter la mise en œuvre de diverses politiques « fourre-tout ». Comme le souligne Serge Latouche dans *Le pari de la décroissance*, le développement en se voulant « économiquement efficace, écologiquement soutenable, socialement équitable, démocratiquement fondé, géopolitiquement acceptable, culturellement diversifié » a pour principale qualité de gommer les contradictions qu'il énonce. Ainsi pour Michel de Fabiani de British Petroleum France « le développement durable c'est tout d'abord produire plus d'énergie, plus de pétrole, plus de gaz, peut-être plus de charbon et de nucléaire, et certainement plus d'éner-



PHILIPPE MEISSAÏAN

« durable qui peut faire renaître 52 hectares en créant des activités économiques. »

gies renouvelables. Dans le même temps, il faut s'assurer que cela ne se fait pas au détriment de l'environnement »^[1].

Les défenseurs du Plan de développement international^[2] sautent à pieds joints dans cette optique *win-win* en nous promettant que c'est en vendant Bruxelles aux investisseurs qu'elle pourra durer. Nous exprimons de sérieux doutes et faisons le pari de bâtir la ville durable sur d'autres piliers que la trilogie traditionnelle « économique-environnemental-social » avec comme espoir que les deux derniers piliers ne soient plus phagocytés comme aujourd'hui par la main invisible du marché. Nous emboîtons ainsi le pas à de nombreux penseurs qui estiment qu'il faut chercher un autre paradigme de « développement » qui se fonderait sur un processus de décroissance matérielle et de reconsidération de la richesse à l'aune de nouveaux indicateurs, non plus de croissance, mais de viabilité écologique et de justice sociale^[3].

Un retour aux sources montre que le Rapport Brundtland abonde également dans ce sens, la priorité étant la satisfaction des besoins des générations présentes et futures avec une priorité aux besoins essentiels des plus démunis.

Lorsque durabilité rime avec équité

Alors que le social est un des trois pi-

liers du développement durable, force est de constater que ce dernier concept s'autonomise souvent de cette dimension. La ville durable nous est plus souvent présentée comme cherchant à réconcilier développement urbain et sauvegarde de l'environnement. Ainsi le Plan régional de développement mobilise le concept pour poursuivre des enjeux d'attractivité résidentielle, de santé économique et d'image de la ville à l'échelle internationale.

Dans cette veine, l'éco-quartier risque de devenir un repaire à bobos et le « *vil-lage dans la ville* » d'assurer le retour des classes moyennes au cœur de l'urbain tout en reléguant les anciens habitants vers des zones dévitalisées. Une ville durable ne doit pas seulement être un ensemble de fonctions harmonieusement organisées et peu consommatrices d'énergie mais un lieu qui se nourrit de la diversité humaine et culturelle sans produire de l'exclusion. Le concept de mixité est trop souvent opérationnalisé à sens unique dans une idée de redynamisation des quartiers dégradés où vit une population précarisée contrainte de déguerpir face à la « *revitalisation* » des loyers^[4]. La ville durable s'amorce lorsqu'elle offre l'accès à un logement décent à tous ses habitants sans créer de ségrégation territoriale. Elle fructifie lorsqu'elle assume les contradictions entre les objectifs actuels des politiques économiques et d'emploi et ceux d'une société équitable et écologique.

Une ville qui se décide collectivement

Si l'on ne veut pas sombrer dans la dictature écologique, les projets se doivent d'être construits en dialogue permanent avec les habitants et usagers, de façon à englober leurs besoins tout en les collectivisant pour s'assurer de la poursuite de l'intérêt général. C'est un des fondements de la Charte d'Aalborg sur la ville durable : « *Nous veillerons à ce que tous les citoyens et les groupes d'intérêt aient accès à l'information et puissent être associés aux processus décisionnels locaux* ». Une ville durable doit être le fruit d'une participation et non celui d'une contrainte. « Se

chrono

Le calendrier durable

Au niveau supranational

1973 – Maurice Strong du Programme des NU pour l'Environnement invente le concept de développement durable (DD).

1987 – Rapport Brundtland « *Notre avenir à tous* » : texte fondateur du DD.

1992 – Conférence de Rio et adoption de l'Agenda 21 des Nations Unies.

1994 – Charte d'Aalborg : Charte des villes européennes pour la durabilité.

2001 – Stratégie européenne du DD révisée en 2006.

2002 – Sommet des Nations Unies sur le DD.

En Belgique

1993 – Conseil consultatif du DD.

1997 – loi du 5 mai 1997 organisant la coordination de la politique fédérale en matière de DD : création du Conseil fédéral du DD.

2000 – premier Plan Fédéral pour un DD.

2007 – Stratégie Nationale de DD.

En Région bruxelloise

2002 – le PRD fait du développement économique durable un des trois piliers de la politique régionale.

2003 – création de la Cellule d'Action Ville Durable (CAVID).

3 communes bruxelloises mettent en œuvre l'Agenda 21 : Etterbeek, Anderlecht, Jette.

Au cœur de Copenhague, le quartier de Vesterbro a réussi la réhabilitation de la partie ancienne de la ville avec des habitants pleinement acteurs du projet.

placer sur le terrain de la lutte politique en faveur de la réappropriation démocratique des territoires par leurs habitants permet d'éclairer le global par le local, de montrer la dialectique entre endogène et exogène et d'intégrer l'environnement non comme une contrainte mais comme une composante intrinsèque du territoire socialisé »^[5].



AGENCE QUÉBÉCOISE EUROPE PHOTO

en savoir plus

Bibliographie conseillée

- P. Cornut, T. Bauler et E. Zaccai, *Environnement et inégalités sociales*, Bruxelles, ULB, 2007.
- L. Lambert, *Quartier durable. Piste pour l'action locale*, Etopia, décembre 2006.
- Ch. Vandermotten, *Le développement durable des territoires*, Bruxelles, ULB, 2002.
- J.-M. Offner et C. Pourchez, *La ville durable. Perspectives françaises et européennes*, février 2007.

Liens utiles

- Site de l'AVCB (Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale)
www.avcb.be/mati/m_dev1_fr.htm
- CAVID (Cellule d'Action Ville Durable)
www.avcb.be/serv/repDD.htm

Les instruments de participation offerts par les pouvoirs publics sont, de ce point de vue, largement insuffisants. Le citoyen est la plupart du temps consulté sur des fragments de projets en grande partie déjà négociés. La participation menée via les procédures d'urbanisme n'est d'ailleurs pas *ipso facto* une garantie de l'équité des décisions étant donné les biais sociaux fréquents parmi les participants. La ville durable doit être investie par toutes les forces sociales. La ville qui participe est la condition nécessaire de la ville vivante et responsable.

L'adhésion des habitants à un projet constitue une garantie indéniable de sa durabilité. Le square des Ursulines en est une excellente illustration: cet espace fonctionne et est vivace car il est le fruit d'un échange participatif et d'un travail de coproduction avec les usagers de la culture du skate.

Une ville en recyclage constant et permanent

La ville durable doit contrecarrer la dilution des espaces urbanisés par le recyclage et l'intensification de l'usage des espaces construits existants. La démolition-reconstruction vise souvent avant tout la rentabilité (système clé sur porte). Les exemples d'éco-quartiers basés sur le principe de la rénovation sont malheureusement peu

nombreux. Vesterbro à Copenhague est un des rares quartiers anciens réhabilités en éco-quartier.

À Bruxelles, les vastes chantiers qui attendent encore la capitale sont la rénovation du bâti existant, la réhabilitation et la valorisation du patrimoine architectural. Or le choix des promoteurs, par facilité, s'oriente le plus souvent vers la démolition/reconstruction à l'image de la récente décision de la Ville de Bruxelles de détruire les anciens entrepôts Delhaize à la demande du groupe Atenor ou encore la démolition d'un immeuble de style au goulet Louise à la demande du promoteur Pro Winko.

Le recyclage doit concerner toutes les fonctions de la ville: la construction, l'énergie, l'eau, le transport... Ainsi, à Lille, les déchets ménagers sont recyclés pour servir de combustible aux transports en commun. Nos villes européennes ont oublié que leur construction s'est bâtie le plus souvent sur une vaste opération de recyclage. On regrettera avec l'historienne S. Barles le métabolisme urbain actuel: «*dans la ville rentrent des matières propres, saines, utiles, de la ville ne sortent que des eaux usées, des déchets, des pollutions atmosphériques*»^[6].

Puisque Bruxelles n'en est encore nulle part, autant partir sur des bases saines pour mener notre révolution écologique, une révolution qui donnera la priorité à la ville recyclée et transformatrice, qui privilégiera la démocratie vivante et construira un urbanisme sans effets centrifuges, rompant la litanie «*des nantis au milieu et le peuple en banlieue*».

Claire Scohier

[1] Déclaration du 11 novembre 2001.

[2] Voir l'analyse qui en est faite dans le BEM n° 198.

[3] I. Illich, A. Gorz et plus récemment S. Latouche.

[4] Voir O. Dubois et M. Van Crielingen, «*La ville durable contre les inégalités sociales? Compacité urbaine et gentrification à Bruxelles*», in *Environnement et inégalités sociales*, ULB, 2007, pp. 37-45.

[5] G. Geron, Ch. Vandermotten, *Introduction in Le développement durable des territoires*, Bruxelles, ULB, 2002, p. 10.

[6] S. Barles, *La ville délétère. Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain XVIII^e-XIX^e siècle*, Champ Vallon, 1999.

2^E PARTIE :
MISE EN ŒUVRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE À BRUXELLES

Développement durable en milieu urbain et rénovation

L'application du développement durable en ville ne peut se faire qu'au travers de la rénovation du bâti existant. Trop souvent ignorés dans ces discussions, les acteurs de terrain apportent pourtant un éclairage pertinent à la problématique suivante : une ville qui fait abstraction de la rénovation, est-ce durable ?



La durabilité c'est aussi insérer des activités vivantes dans la ville. Les bureaux risquent de devenir les terrils du XXI^e siècle.

L'asbl Renovas nous apporte son point de vue sur le développement durable.

« Pour les gens, le concept de DD étant tellement flou et complexe, la rénovation par soi-même en durable est quasi impossible. Il est donc nécessaire d'avoir des interlocuteurs au sein des services publics. Au niveau professionnel, ce n'est pas encore assez dans le vent pour qu'il y ait de l'engouement. Il en va de même pour leurs fournisseurs. C'est la même chose dans les magasins, bien souvent, on ne trouve pas les matériaux permettant de faire de la rénovation durable. Pour l'instant, c'est le parcours du combattant si on veut rénover durable. »

Quant à l'idée qu'il faille à tout prix miser sur la technologie pour atteindre la durabilité, les avis sont beaucoup plus

nuancés. « Ce n'est pas au niveau du bâti mais au niveau des comportements qu'il faut changer quelque chose. Le gros problème, c'est le comportement.

C'est ce qu'il y a de plus important par rapport à des technologies ou des transformations. Le simple fait de mettre des rideaux peut apporter un bon confort et ne nécessite pas de remplacer des châssis. »

Pour ce qui est de la mixité des activités, l'équipe de Renovas est unanime et apporte des idées à retenir. « On pourrait transformer des quartiers de bureaux qui sont morts la nuit en y intégrant du logement ce qui rendrait aussi plus sécurisant certains quartiers actuellement fantômes. » Concluons ce point en affirmant que « les bureaux seront les terrils du XXI^e siècle ».

Enfin, la tournure des événements à

Balbutiements du développement durable dans la politique bruxelloise

Primes énergies, politique URE (prononcez « uré » pour Utilisation Rationnelle de l'Énergie), arrêté PEB (Performance Énergétique des Bâtiments), défi énergie, ... depuis quelques mois, on est tenté de se réjouir de ce qui est mis en œuvre pour préserver l'environnement. Tout semble parfait et pourtant...

Même si des efforts ont été consentis ces dernières années, nous sommes encore les plus mauvais élèves de l'Union Européenne. Nous sommes encore aux balbutiements de notre développement, un peu comme un nourrisson qui ne demande qu'à évoluer.

Par exemple, en termes de performance énergétique pour nos bâtiments, nous avons le même profil de construction (épaisseur de l'isolation, ...) que la Grèce... mais avec un climat nettement moins chaud.

Le temps des mesures incitatives est passé ! Pour ceux qui n'ont pas compris les enjeux auxquels la communauté est confrontée, il est temps de faire place à la coercition : à très court terme, durcir les normes et mettre en place des mécanismes efficaces de contrôle et de punition des contrevenants.



Développer un quartier durable

A l'invitation d'une commune bruxelloise, IEB est intervenu lors d'une soirée d'information sur le protocole de Kyoto. L'outil présenté (un mode d'emploi pour développer la durabilité de son quartier) reprend différents instruments et idées d'actions. Que ce soit au niveau de la mobilité, du logement, de l'eau, de l'air, de l'environnement ou de l'énergie, différentes pistes vous sont proposées pour améliorer votre cadre de vie. Enfin, une série d'exemples concrets vous y sont fournis afin d'augmenter les voies de vos réflexions. Bonnes lecture et application.

www.ieb.be/article/590/

l'avenir sera fortement influencée par l'aspect financier. « *Tenir compte du portefeuille deviendra une obligation. Quand on voit le prix de l'énergie aujourd'hui, ça devient énorme. Que ce soit le gaz ou l'électricité. Ça va changer les comportements car on n'aura pas le choix.* »

Et pour conclure, un espoir et un rêve sont esquissés.

« *Pendant très longtemps, le logement social était avant-gardiste au niveau architectural, social,... Il est souhaitable qu'à nouveau ce soit là qu'apparaissent les progrès. Si on explique aux gens qui y vivent qu'ils sont dans des bâtiments modernes, durables,... ils seront fiers d'y habiter et il y aurait moins de problèmes sociaux par après.* » Au niveau des rêves, « *ce serait bien de réhabiliter le canal. Y trouver des taxis, des autobus, des guinguettes. Il n'y a pas de ligne de métro le long du canal. Il n'y aurait donc pas double emploi. Ne serait-il pas rentable d'avoir des taxis sur le canal pour relier Tour et Taxis au centre* » et ainsi améliorer la vie de ce coin oublié de la ville?

« *Dans cette ville, on peut pousser à prendre les transports en commun. Il faudrait qu'ils soient plus dynamiques et pensés pour les habitants de Bruxelles et pas pour ceux de l'extérieur. Avant les bâtiments, il faut d'abord penser aux infrastructures et penser à la mobilité.* »

Erwan Marjo

La ville éco-citoyenne :

La sensibilisation, l'implication individuelle et citoyenne dans des actions locales liées au développement durable doivent concerner l'ensemble de la collectivité. Cela impose l'intégration des populations les plus fragiles afin de renforcer la solidarité et l'égalité sociale.

La mixité des différents groupes sociaux est une caractéristique importante de la ville durable et la participation citoyenne un moteur incontournable de réussite environnementale, économique et sociale. Mais ce n'est pas évident pour toutes les catégories de la population.

Nos grandes villes ont produit des quartiers très différenciés, dans leur architecture et leur organisation spatiale mais aussi dans la nature de leur population. Les habitants des quartiers défavorisés ne se sentent pas suffisamment pris en considération et éprouvent de la méfiance à l'égard des actions locales dans lesquelles ils ont du mal à s'impliquer.

S'ils ne sont pas des consommateurs effrénés, faute de pouvoir d'achat suffisant, ils n'en restent pas moins les acteurs essentiels d'une dynamique citoyenne à mettre en œuvre pour rencontrer les objectifs d'une ville durable. Cela demande évidemment une volonté politique, des stratégies à planifier et des financements appropriés.

L'exemple doit venir du secteur public

Une des problématiques actuelles de Bruxelles est non seulement l'accès au logement mais aussi et surtout la qualité du bâti.

La rénovation et la construction du parc locatif de logements sociaux devraient servir de modèle. Ce secteur doit faire face actuellement à des rénovations lourdes et coûteuses, certains bâtiments, faute d'entretien, étant devenus insalubres. Quant aux constructions de nouveaux logements publics (prévues entre autres dans le cadre du Plan Logement), si les conceptions ac-

Expérience pilote aux squares

En novembre 2006, la Ville de Bruxelles a lancé dans le quartier Nord-Est, aux abords du square Ambiorix, le projet « *ilot écologique pilote* ». Il est mené par la Délégation au développement durable de la Ville. Le projet couvre tous les champs d'application du développement durable. Il traite donc aussi bien de la problématique des déchets que de celle de l'urbanisme et du patrimoine, de la mobilité, de l'énergie, de l'eau, de la biodiversité et de l'alimentation, etc.

Projet participatif, il associe une centaine de ménages. Des visites et des réunions sont organisées autour de nombreux thèmes afin d'échanger, de débattre ou simplement de s'informer de bonnes pratiques.

Une carte des ressources durables a été dessinée pour localiser les ressources existantes dans le quartier. A ce stade, l'expérience produit ses effets sur les comportements des habitants. L'intérêt du projet se mesure aussi à son ouverture à d'autres habitants des îlots proches.

Renseignements: DDV Délégation au développement durable de la Ville — ERU asbl, boulevard Anspach, 12, 1000 Bruxelles. Tél. : 02/279 31 43. www.brucity.be/ilotdurable

accessible, solidaire et égalitaire?



La bonne gestion du parc de logements sociaux est un facteur important pour assurer le caractère durable de l'habitat et la sécurité des ménages bruxellois.

tuelles intègrent des mesures liées aux principes du développement durable en termes de matériaux et de techniques, elles tardent à sortir de terre et se limitent au bâti.

Vers une pédagogie de l'action

Habiter un logement conçu selon les critères du développement durable n'est pas tout. Les logements doivent aussi offrir un environnement favorable: des habitations bien desservies en transports en commun, proches des services de première nécessité (commerces, écoles, infrastructures sportives et culturelles), mais aussi des mécanismes d'incitation «aux bonnes pratiques»: tri des déchets, compost, lavoirs collectifs, utilisation rationnelle de l'eau, de l'électricité.

Assurer un accompagnement, une formation de tous les acteurs (habitants mais aussi gestionnaires et responsables de la maintenance) pourrait s'exercer via les missions locales, les projets de cohésion sociale, les contrats de quartiers. La difficulté est de rendre accessible l'information et la formation à une population fragilisée

et peu instruite.

Les projets réalisés par la pédagogie de l'action obtiennent des résultats étonnants. Des initiatives d'éducation à l'environnement par une approche concrète, accessible à un public large, acteur et responsable de son lieu de vie. Un travail de proximité et de participation orale de longue haleine qui contribuerait à renforcer le lien social et utiliserait les ressources de chacun.

Ce processus de formation participative pourrait être créateur d'emplois. Des antennes locales de quartier pourraient se spécialiser dans les pratiques éco-citoyennes et développer des projets éducatifs et de sensibilisation. Du travail à long terme, si on veut assurer la durabilité du processus en tenant compte de la rotation des locataires et des travailleurs.

Le développement durable ne doit pas créer une caste d'individus privilégiés et avertis. Tous les groupes sociaux doivent être acteurs responsables pour ne pas subir l'avenir mais bel et bien le construire, collectivement et durablement.

Isabelle Hochart

bon à savoir

En Belgique, 25% de l'empreinte écologique est liée au logement. Plus de 85% de l'empreinte du logement provient de la consommation d'énergie: chauffage, mauvaise isolation, éclairage, appareils électriques. Les ménages issus de milieux défavorisés sont plus souvent victimes que responsables de structures trop consommatrices d'énergies.

En effet, ces personnes qui pour la plupart n'ont pas accès à la propriété, subissent les nombreux inconvénients de bâtiments mal conçus. Les répercussions se situent au niveau de l'augmentation des charges locatives et parfois de la santé, quand des propriétaires peu scrupuleux offrent à prix forts, des logements insalubres, avec des installations de chauffage et d'électricité douteuses, nocives et énergivores.

La politique de rénovation et de construction des logements doit d'urgence intégrer la dimension de développement durable.

Hélas, la mise aux normes des Performances Energétiques d'un Bâtiment (PEB) demande un investissement financier conséquent et les économies réalisées sur les montants engagés profitent aux occupants, ce qui n'encourage pas toujours les propriétaires à se lancer dans cette démarche.

La mobilité, cause et conséquence de la ville durable : quels outils pour un cercle vertueux ?

Une ville durablement mobile serait une ville où d'une part l'offre de mobilité est d'abord constituée de la marche à pied, du vélo, des transports publics et où d'autre part la demande de mobilité est réduite du fait de la densité, la diversité, la mixité et la proximité qui caractérisent la ville durable.



La ville durable doit se libérer de la pression automobile en requalifiant et en partageant son espace public au profit des modes alternatifs. La mobilité doit devenir un outil urbanistique pour tendre vers la ville durable. Et dans un projet de ville durable, « l'organisation du territoire est immédiatement transcrite de manière à limiter ou à rendre inutile l'usage de la voiture »^[1], ce qui favorise le

développement des autres modes et ainsi de suite.

Comme le mentionne P. Vanderstraeten (voir p. 11), Bruxelles dispose d'un atout en matière de modes de déplacements alternatifs par son réseau écomobile potentiel.

Au-delà du réseau de bus, de trams et de métro, le RER doit à l'avenir être un quatrième mode de transport public pour les Bruxellois, en exigeant une bonne desserte (un train tous les quarts d'heure à chaque arrêt). Bruxelles doit se baser sur l'infrastructure existante et de surface et la développer plutôt que développer de nouvelles lignes de métro qui ne réduiront pas l'emprise de la voiture sur la ville. Faut de choix volontaristes, Bruxelles développe trop souvent la multimodalité plutôt que l'intermodalité^[1].

Au niveau des modes doux, des mesures existent pour encourager le vélo (ICR, Plan vélo, manager vélo,...) même si de gros efforts sont encore à faire avant d'obtenir un réseau cyclable digne de ce nom (aménagement, stationnement,...). Au niveau de la marche à pied, pourtant le premier mode de déplacement utilisé, rien ou presque n'est mis en place pour réellement prendre en considération les besoins des piétons dans leurs déplacements usuels quotidiens. Une réflexion piétonne commence cependant à voir le jour au niveau régional (voir p. 15).

De nombreuses autres initiatives de co-voiturage ou de voiture partagée existent, formellement ou non, au sein des quartiers (Cambio, VAP, Comobil,...). La Région impulse également des Plans de déplacements d'entreprises et des Plans de déplacements scolaires. Elle doit encore sérieusement agir au niveau de sa politique de stationnement car ce dernier est un élément déterminant pour réduire l'utilisation irrationnelle de la voiture et inciter au transfert modal.

Marie-Claire Schmitz

[1] Cémaphore, n°60, p. 3.

[2] Voir nuance Bem n° 194, p. 3.

3^E PARTIE : UNE VISION GLOBALE DE LA VILLE**Les conditions d'un aménagement durable****Du quartier à la ville**

Ces dernières années, plusieurs communes bruxelloises (Schaerbeek, Evere, Anderlecht...) ont déclaré leur souhait de construire un quartier durable sur leur territoire. Ne sont pour le moment concernés que des terrains en friche suffisamment grands pour pouvoir y accueillir la construction d'un nouveau quartier. Mais quel impact auront ces futurs quartiers sur la ville, et vice-versa? Il ne serait pas pertinent de construire un éco-quartier qui ne serait qu'une vitrine s'il ne s'intégrait pas dans un projet de ville ayant une cohérence d'ensemble, étudiant les divers aménagements sur l'ensemble de la Région voire du pays.

Décloisonner

Dans les faits, l'aménagement du territoire à Bruxelles nécessiterait pour devenir durable de grands changements en termes de gestion et gouvernance. En effet à Bruxelles, l'aménagement du territoire en tant

que compétence des autorités régionales se structure sur une organisation sectorielle correspondant au découpage des attributions politiques. En d'autres termes, les divisions ministérielles et administratives produisent un morcellement des matières (environnement, mobilité, urbanisme). En fractionnant ainsi les activités, on arrive à certaines incohérences dans l'aménagement concret de Bruxelles. Rien d'étonnant dès lors que les premiers projets durables à Bruxelles soient réalisés à l'échelon local, les matières y étant moins cloisonnées qu'au niveau régional. Un aménagement durable de la ville nécessite pourtant une gestion globale du territoire. Le décloisonnement des matières et des compétences permettrait un aménagement cohérent intégrant les incidences et les besoins des projets futurs. Il ne faut plus que la construction d'un nouveau quartier ou de nouveaux bâtiments provoque une saturation des équipements, des problèmes de mobilité,...



PHILIPPE MEERSMAN

Le cas des expropriations dans le quartier Midi est exemplaire quant au manque de transparence des procédures. Depuis plus de 15 ans, les quatre îlots jouxtant l'avenue Fonsny en face de la gare subissent la menace d'une expropriation « *d'extrême urgence* ». L'objectif de ces mesures serait de détruire les habitations existantes pour y construire de nouveaux bureaux ainsi que de nouveaux logements. Le manque de transparence dans cette affaire est criant ! Pourquoi les délais sont-ils si longs? Pourquoi les indemnités de rachat des maisons ne sont-elles pas fixées mais négociées à l'amiable? Pourquoi détruire 90 unités de logement au nom du Plan logement alors que 80 à 100 unités devraient être construites à la place?

Une approche globale

Le décloisonnement doit se faire dans les matières relatives à l'aménagement du territoire mais ne doit pas déboucher sur une territorialisation des problèmes sociaux (dépassant largement la question locale).

Vouloir résoudre des questions de société telles que le chômage, le logement, ... à partir du territoire c'est seulement s'attaquer aux conséquences des problèmes. Ce sont les problèmes liés à l'aménagement du territoire qui doivent être socialisés, globalisés et pas les problèmes sociaux qui doivent être liés au territoire.

Le risque de stigmatisation des populations en fonction de leur résidence dans des quartiers déterminés n'est pas négligeable, voire sous-jacent à la logique de la territorialisation.

Plus de transparence

Le morcellement des compétences a également pour effet d'aggraver le manque de transparence de la conduite des missions du secteur public. Les domaines de l'action publique possèdent déjà un caractère opaque, particulièrement pour les individus qui n'ont pas été socialisés aux mécanismes qui lui sont propres. Il faut en effet des connaissances assez spécialisées pour comprendre les mécanismes de gestion du foncier, des plans et surtout le fonctionnement des politiques qui combinent plusieurs domaines : le logement par exemple dans ses dimensions sociales, urbanistiques et reliées à la mobilité, à la santé...

Ce constat d'opacité devrait pousser les pouvoirs publics à une plus grande transparence dans les financements et les décisions de l'aménagement du territoire. Les responsables politiques ou les fonctionnaires qui posent des actes engageant la

collectivité doivent pouvoir être identifiés par l'ensemble de la population et justifier leurs décisions quand c'est exigé.

Le devoir de transparence incombant aux élus et leurs administrations est une opportunité pour les habitants d'analyser et de remettre en question de la gestion publique. L'exigence d'un droit de regard et d'intervention sur les actes du politique doit permettre aux citoyens de tendre vers l'occupation d'une place centrale dans la ville et son développement.

Seule une gestion globale de la ville permettra l'émergence d'un projet de ville durable. Pour y parvenir, les pouvoirs publics doivent d'urgence mener une réflexion pour tenter de dépasser les questions locales et les cloisonnements administratifs, et ainsi permettre l'émergence d'un projet de ville cohérent à long terme.

**Olivia Lemmens
et Pierre Meynaert**

Une ville durable est plus que la somme de quartiers durables : le cas de Bruxelles

Lors du Midi de l'urbanisme organisé par l'ARAU le 15 novembre dernier, Patrick Brocorens^[1], qui est docteur en chimie et chercheur à l'Université de Mons-Hainaut, a clairement démontré que nous entamons aujourd'hui une première phase de sortie du pétrole abondant et bon marché. Il situe le pic du pétrole en 2004 et estime que nous connaissons dans les 10 prochaines années des périodes de turbulence et de crise socio-économique suffisamment fortes pour nous inciter à transformer nos modes de production, de consommation et de déplacement actuels et cependant assez faibles pour ne pas rendre improbable l'investissement dans des projets et des infrastructures innovantes sur le plan énergétique. Dans les 10 ans à venir, il nous faudra transformer nos territoires en fonction des technologies connues aujourd'hui afin de réduire drastiquement notre empreinte écologique.

Les villes constituent des milieux disposant d'atouts essentiels face à cette mutation de société. La communauté d'intérêts qu'elles expriment et permettent offre plus que jamais des solutions qu'il convient

de mettre en œuvre urgemment tant aux échelles locales que régionales.

Les quartiers durables font aujourd'hui l'objet de nombreuses recherches et projets et c'est une bonne nouvelle. Cependant, ces quartiers durables ne peuvent parvenir à former une ville durable qu'à partir du moment où un ensemble de mesures, de programmes et d'aménagements propres à l'échelon régional sont simultanément mis en œuvre. La performance des quartiers est fortement dépendante de celle de la ville toute entière.

Bruxelles ne manque pas d'atouts pour entreprendre cette transformation écologique. J'en retiendrai trois qui me semblent particulièrement déterminants dans le domaine environnemental :

1. L'ampleur du réseau écomobile : les transports en commun (STIB, SNCB, De Lijn et TEC) et les canaux de Willebroeck, de jonction et de Charleroi.
2. Les vallées bruxelloises et la forêt de Soignes.
3. La présence dans de nombreuses parties de la ville de vastes friches ferroviaires.



Le contexte dans lequel se fait l'élaboration du PPAS « *Chaudron* » (Neerpede, Anderlecht) est un exemple de cette incohérence. Zone Levier au PRD, le site « *Chaudron* » en proie à la spéculation immobilière privée, la commune y a entrepris l'élaboration d'un PPAS afin de fixer les agencements possibles. La commune s'est engagée à construire un « *quartier durable* ». Dans l'optique « *durable* », les nouvelles constructions sont supposées s'intégrer dans l'environnement dans lequel elles éclosent. Pourtant, la sécurité des voiries autour du site ne peut être intégrée dans le PPAS car celles-ci relèvent des compétences régionales. Ce paradoxe est dû au découpage institutionnel et n'est pas un phénomène isolé dans les politiques urbaines. Les multiples sources de financement de certains projets, les découpages territoriaux, etc. peuvent également être sources d'incohérence.

Nous pouvons identifier en regard de chacun de ces atouts les projets durables régionaux à développer.

1 – Réseau écomobile

L'armature des transports en commun et de faible coût collectif est, aux différentes échelles, structurante dans l'organisation durable des mouvements et des établissements urbains. Les localisations de type A^[2] (RRU titre VIII) et les nœuds intermodaux (carte 4 du PRD « *Amélioration du cadre de vie* ») sont incontournables en tant que noyaux d'appui pour la définition et la localisation des programmes d'activités des zones stratégiques et du Plan de développement international de la Région.

Outre la réalisation du RER^[3] et l'amélioration de l'intermodalité et de l'intégration des systèmes tarifaires entre les sociétés de transport public, la mise en place d'un

tram-train pour les personnes et pour les marchandises, dont un tracé a été proposé dans le document « *STIB 2020* », contribuerait fortement à la planification d'une macrostructure bruxelloise en forme de « *doigts de gant* » qui présente l'avantage d'être interdépendante de l'aménagement de couloirs naturels^[4].

La STIB connaît un succès grandissant significatif depuis quelques années maintenant et doit de ce fait pouvoir construire de nouvelles infrastructures dont des dépôts et des garages qu'il convient de situer aux endroits les plus optimaux par rapport au réseau et au développement des quartiers.

Autant que les voies ferrées sinon davantage, les voies navigables redeviendront des vecteurs de transport essentiels pour les biens et pour les personnes. Ville portuaire, Bruxelles dispose de kilomètres

Appel à projets durables

Après avoir mené une série d'études préparatoires en 2007, dont une sur l'efficacité des outils de planification bruxellois pour faire des quartiers durables^[1], Bruxelles Environnement (IBGE) lance dès janvier et pendant toute l'année 2008 une multitude d'initiatives visant à susciter des projets concrets de quartiers durables: congrès, work-shops, expositions, actions sur le terrain...

A l'attention des habitants, un concours va être lancé pour des projets visant à la transformation des quartiers existants en "quartiers durables". Les quartiers lauréats bénéficieront durant une année d'un accompagnement personnalisé de l'IBGE, de micro-investissements, de formations, d'animations ...

A l'attention des professionnels, l'IBGE va mettre œuvre un service de "facilitateurs" quartiers durables composé d'experts afin d'initier des projets et de les guider sur le plan technique.

Contact IBGE: Kurt Custers, 02/775 78 18.

[1] COOPARCH-R.U. scrl, *L'introduction de critères de "développement durable" lors de l'élaboration de plans d'aménagement*, étude disponible sur www.ibgebim.be



Le site de l'ancienne gare Josaphat, en partie réservé à accueillir un quartier durable, est un bon exemple de la nécessité de ne pas limiter sa vision de Bruxelles à la somme de quartiers durables. Sur le même site, les communes souhaitent également accueillir des bâtiments européens. Comment ne pas sourire en comprenant que tous les efforts réalisés d'un côté en termes de mobilité n'auront que peu d'impact à proximité d'institutions qui offriront la possibilité à leurs employés de se garer gratuitement dans les nombreux parkings construits à cet effet?

de quai qui pourraient encore s'accroître notamment par la construction de nouvelles darses et qui pourraient concentrer des activités de dépôt, de transformation et d'échanges propres au marché urbain bruxellois. En particulier, la gestion écologique des déchets par transformation en biogaz pour les organiques et par récupération et recyclage pour les autres devrait pouvoir faire l'objet d'investissements prioritaires sur les terrains portuaires^[5].

2 – Substrat naturel

Située au cœur du pays des collines, Bruxelles se déploie le long de 6 vallées principales et s'adosse au sud-est à l'imposante hêtraie de la forêt de Soignes. Ces caractéristiques écosystémiques offrent notamment des opportunités écologiques pour une gestion intégrée du cycle des eaux par bassins versants, pour un enrichissement de la biodiversité de nos milieux urbains, pour une exploitation raisonnée de la biomasse et pour tempérer les effets d'île de chaleur que constitue Bruxelles dans son environnement large.

Mais ces caractéristiques contribuent également à la diversification et à la qualification des paysages urbains et à l'agrément récréatif lesquels supposent l'aménagement de continuités piétonnes et cyclistes structurantes jusque dans les détails d'aménagement.

Les communes de la seconde couronne comprennent toutes des terres agricoles, potagers et vergers dont les productions pourraient être développées et coordonnées dans le cadre de fermes urbaines et destinées en priorité aux Bruxellois via des accords de proximité tels que les proposent par exemple les groupes d'achat solidaire^[6].

3 – Friches ferroviaires

Suivant le rythme de développement immobilier soutenable pour le marché bruxellois, les nombreuses grandes friches ferroviaires de Bruxelles devraient être progressivement intégrées dans le tissu urbain. D'espaces servants périphériques, ils sont appelés à devenir, suivant les programmes arrêtés, des espaces servis,

accueillant des activités « nobles », inscrits dans l'agglomération. Ces réserves urbaines majeures présentent cependant, pour la plupart d'entre elles, des situations d'enclavement liées aux contraintes de pente et de franchissement des infrastructures ferrées. La difficulté et le coût collectif du désenclavement^[7], l'opportunité de branchements ferroviaires et leur localisation privilégiée dans la ville sont autant d'éléments structurels qui plaident en faveur d'une réflexion sur la réactualisation de leur rôle originel en tant que nœud d'intermodalité écomobile à nouveau tant pour les personnes que pour les biens et cela sans pour autant exclure le logement et les services et équipements de quartier dans certaines de leurs parties périphériques.

Le développement durable induit sous différentes formes et à différentes échelles la décentralisation de services, de production des énergies et de gestion des déchets ainsi que la valorisation de la proximité piétonne et cycliste des activités urbaines. Les friches ferroviaires représentent dans cette perspective des opportunités historiques en ce moment charnière que nous avons commencé de traverser pour lutter contre le réchauffement climatique et pour sortir de la dépendance du pétrole et plus largement des énergies fossiles. La SNCB qui en est propriétaire et qui en définit le prix agit sous le contrôle des pouvoirs publics à travers son contrat de gestion. Il s'agit bien d'un enjeu politique qui se joue entre les échelons régional et fédéral. Si les quartiers durables doivent être pensés dans le cadre d'une ville durable, celle-ci

doit être pensée dans le cadre d'un État durable.

La réalisation de ces projets pose clairement la question de la responsabilité et du rôle des pouvoirs publics. Plus que jamais face à ces transformations qui s'imposent pour sortir de la dépendance au pétrole, les pouvoirs publics ont le devoir d'assumer la mission fondamentale et prioritaire de l'organisation des infrastructures et des services généraux lesquels conditionnent le champ des opportunités urbaines dont bénéficieront l'ensemble des acteurs et investisseurs. Ce travail en amont est une chance à saisir pour transformer les modes de planification, de gestion et d'administration vers plus de transversalité.

Belle stimulation pour l'intelligence collective bruxelloise.

Pierre Vanderstraeten

[1] cfr. www.aspo.be

[2] Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) a classé le territoire bruxellois en 3 zones (A, B et C). Ces zones se distinguent en fonction de l'accessibilité et de la fréquence des transports en commun. La zone A est la mieux classée en fonction de ces critères.

[3] et de l'ensemble des mesures urbanistiques qui devront être prises pour éviter son déficit d'exploitation et inciter les ménages bruxellois à rester en ville.

[4] cfr. le modèle « twin tracks » développés aux Pays-Bas et au Royaume Uni.

[5] cfr. le centre de valorisation organique de Lille le long de la Deûle www.lillemetropole.fr/index.php?p=243&art_id=11194

[6] cfr. www.gas-bxl.collectifs.net

[7] Notamment l'insécurité des rampes, passerelles et tunnels ainsi que les contraintes de franchissement des dénivelées pour les personnes à mobilité réduite.

Brainstorming sur la construction durable

Extraits de « En brik? »

Organisé par Disturb en mai 2006, un grand atelier public a rassemblé techniciens, producteurs, décideurs et habitants autour de la question de l'amélioration du processus de construction de logements publics. Les débats et les réflexions ont été publiés dans « En brik? » accessible sur www.disturb.be.

« La plupart des gens font plus confiance à leur chauffagiste qu'à leur architecte pour les questions de consommation d'énergie. Les formations à l'attention des acteurs de la construction sont trop nombreuses, trop différentes, trop complexes, et trop chères. Un minimum essentiel devrait être connu de la part de tout acteur de la construction en Belgique. Particulièrement auprès des concepteurs de logements sociaux, dont les utilisateurs aux faibles revenus économiques supportent une facturation trop importante. »

« C'est sur base d'exemples qu'une sensibilisation simple et accessible pourra se faire. Actuellement, on a l'impression que la seule manière d'avoir une maison consommant peu d'énergie est très compliquée et surtout très coûteuse. C'est bien sûr totalement faux. »

« Une seule phrase suffirait dans les marchés publics de logements pour que les cahiers des charges soient vraiment efficaces en matière de développement durable... Actuellement, on impose aux architectes les matériaux à mettre en œuvre dans le bâtiment à construire : matériaux bio, panneaux solaires, pompes à chaleur, types de vitrages, etc. Nous recommandons de ne plus indiquer de recettes, mais d'imposer aux concepteurs des PERFORMANCES à atteindre. C'est le meilleur moyen d'obtenir des résultats. »

Conclusions

La ville existe, elle est pour sa majeure partie déjà construite. Il serait trop facile de faire de nos représentants politiques les seuls garants de l'avenir de Bruxelles. Nous l'habitons. Nous en sommes également responsables. Et nous nous devons de prendre des initiatives pour que nos quartiers se transforment petit à petit avec un leitmotiv qui devrait transcender toutes les valeurs évoquées dans ce BEM, je nomme : la solidarité.

Après 30 ans de promotion de la compétition, nous devons retrouver cette solida-

rité que l'on a perdue entre voisins, entre quartiers, entre régions. Pour parler de qualité de vie, de mobilité, nous pensons qu'il est temps de parler de partage, pas seulement d'infrastructures, mais aussi de savoir. Pour cela, toute l'équipe d'IEB vous invite à diffuser largement le récit de vos expériences, petites et grandes (r)évolutions de votre quartier vers un idéal plus durable, plus respectueux des générations futures. Rendez-vous donc sur www.bruxellesvilledurable.be.

M.S.

Le péage urbain à Londres. Une entreprise d'

Lors de sa conférence, le 20 novembre 2007, Steve Kearns du Transport for London a fait le bilan de l'instauration du péage urbain à Londres. Des points marqués par la ville sur le plan économique et social.

Steve Kearns de Transport for London explique le péage urbain (Congestion Charging).



En savoir plus

«*Le péage urbain aux portes de Bruxelles: la clé d'une ville humaine?*» Étude réalisée par Inter-Environnement Bruxelles sur le péage urbain comme mesure susceptible d'enrayer la spirale du tout à la voiture en évaluant les potentialités d'un tel système à Bruxelles.

Lien : www.ieb.be/wp-content/uploads/2007/12/le_peage_urbain_dec2007.pdf

Livre de référence

«*Le péage urbain*», Charles Raux, Paris, La documentation française, 2007.

Cet ouvrage en 90 pages bien ficelées vous baladera de Stockholm à Singapour en passant par Londres pour aborder toutes les facettes du péage urbain, qu'il s'agisse des modalités techniques de mise en place ou de son impact sur les formes urbaines. A lire sans modération dans les embouteillages!

L'argument le plus souvent brandi pour refuser la mesure de péage urbain serait son iniquité sociale. L'argument semble tenir la route puisqu'à première vue seuls les plus riches continueront de pousser sur le champignon tandis que les plus démunis, incapables d'assurer ce coût supplémentaire, devront laisser leur voiture au garage. Pourtant, l'exposé de M. Steve Kearns lors de la conférence organisée par IEB et le Bral le 20 novembre, nous montre, à partir du cas de Londres, qu'il n'en est rien.

Le *Congestion Charging* a démarré à Londres en février 2003 et fut appliqué à une première zone centrale de 22 km² qui a été élargie en 2007 pour atteindre 36 km². Le tarif est un forfait (8 livres sterling par véhicule par jour) pour la journée qui doit être acquitté pour circuler en véhicule dans toute la zone entre 7 et 18h, sauf les week-ends et jours fériés. Il existe un tarif mensuel et annuel avec ristourne. Les exemptions concernent les deux-roues, les taxis, les véhicules pour handicapés, les véhicules d'urgence, certains véhicules à énergie alternative et les transports publics. Les résidents vivant à l'intérieur de la zone bénéficient d'une ristourne de 90%.

Le péage a eu pour effet que le nombre de véhicules entrant dans la zone originelle a diminué de 21% et celui des voitures particulières de 33%. Le nombre de passagers d'autobus a augmenté (18% à l'heure de pointe du matin) et le temps d'attente pour les passagers aux arrêts d'autobus a diminué de 33%. La hausse de fréquentation s'explique par l'accroissement de l'offre conjointement à la mise en place du péage.

Transport for London a mené une enquête sur les conséquences sociales de la *Congestion Charge*. Il en ressort que les personnes bénéficiant le plus de la mesure sont soit celles dotées



égalité sociale !

d'un revenu élevé, soit celles ne possédant pas de voiture ainsi que celles allant au travail. Une étude entreprise en 2003, par la Commission pour les transports intégrés analyse les effets du projet sur les travailleurs à revenus faibles. Il en ressort que la plupart des employés contactés avec des revenus faibles ne se sont pas sentis affectés de manière considérable par le projet de *Congestion Charge*. Quant aux personnes usagères des transports en commun, elles soutiennent avec force la mesure.

Le péage n'est pas en soi inégalitaire. Tout dépendra de la configuration locale et de la répartition géographique des classes de revenus. Si les personnes à faibles revenus sont à l'intérieur de la zone alors que les classes aisées sont en périphérie, le péage aura plutôt tendance à restaurer une égalité peu présente surtout si le produit de la taxe est réaffecté aux transports en commun. A défaut de mesures internalisant les coûts de la voiture, ce sont au contraire les plus démunis qui payent pour les nuisances créées par les nantis.

L'expérience du péage de Londres montre comment une volonté politique forte, conjuguée à un consensus sur le caractère critique de la situation a permis de passer outre l'impopularité de la mesure, et ce, au profit de l'intérêt général.

Claire Scohier



TRANSPORT FOR LONDON



Un exemple de plan piéton à Liège.

Un pas pour un plan piéton

La Région bruxelloise a chargé le bureau d'études AMT Concept de faire le point sur la mobilité piétonne à Bruxelles et développer un projet de plan piéton. État de la question.

Le piéton manque de poids

Les actions existantes menées pour les piétons s'inscrivent dans une politique d'amélioration du cadre de vie mais pas dans une réelle politique de transfert modal où la mobilité piétonne serait considérée comme un mode de déplacement en soi. Aucun objectif quantitatif ou qualitatif n'est défini (alors qu'un déplacement sur quatre à Bruxelles fait moins d'un kilomètre) et le piéton est rarement considéré en premier lieu dans l'aménagement de l'espace. De même, le piéton n'a pas de défenseurs propres et est peu représenté dans les différents conseils ou commission de mobilité.

Le RRU définit pourtant clairement des normes en termes de largeur des cheminements piétons^[1], des avancées de trottoirs^[2], en termes de dispositifs à mettre en place lors de chantiers^[3]... afin d'assurer plus de sécurité et de confort pour le piéton. Cependant, en réalité, ces règles sont

peu respectées, faute d'une réelle prise en considération de ces usagers dits « faibles ».

La démarche de l'AED

Le bureau d'études, sur demande de l'AED, a planché sur une carte des temps piéton^[4]. Cette carte relie les principaux pôles attracteurs de flux piétons par des courbes isochrones (5, 10 ou 15 minutes) et non isométriques. Elle vise à sensibiliser le public à la rapidité et à l'efficacité de la marche sur de courtes distances. Marcher prendra souvent moins de temps que d'utiliser sa voiture, la parquer et atteindre sa destination, sans compter tous les bienfaits que procure la marche à pied. Le bureau d'études a également analysé un itinéraire test et fait une série de recommandations pour les autorités régionales.

En conclusion, une première initiative « pavée de bonnes intentions » (à l'image des trottoirs bruxellois?!) même s'il en faudra plus pour que ça marche pour les piétons!

Marie-Claire Schmitz

[1] Titre 7, art. 4: Largeur minimale de 1,50 m.

[2] Titre 7, art. 5: Lorsque le stationnement jouxte le trottoir, l'avancée de trottoir doit se prolonger jusque 5 m en deçà du passage piéton.

[3] Titre 3, art. 8: Largeur des couloirs de contournements.

[4] Cette carte sera disponible dans le courant de l'année 2008.

Moi, ma voiture... Et puis les autres

Il y a quelques années, la pénurie en carburants fossiles a engendré une nouvelle filière: les agro-carburants. Présentés comme la panacée universelle, ils répondraient aux besoins économiques et environnementaux. Une énergie verte à 100%... Mais à quel prix?



Au début, le recours à la biomasse était entrevu comme une valorisation d'excédents de production. Socio-économiquement, les agriculteurs gagnent un peu mieux leur vie en diversifiant leurs activités. Environnementalement, on utilise un carburant dont les émissions sont captées par les autres végétaux qui s'en servent pour leur croissance. Au final, on se retrouve(rail) avec un bilan CO₂ nul.

A partir de là, il paraît évident de prétendre que les agro-carburants s'inscrivent dans le développement durable et pourtant...

Là où la technologie était censée n'apporter que des avantages, de nombreux inconvénients viennent s'ajouter. Pourquoi? Tout simplement parce que l'excès nuit. Tant que la production d'agro-carburants consistait à valoriser des surplus, les impacts étaient minimes. Mais dès que celle-ci prime sur la production alimentaire, on quitte le développement durable pour entrer dans un processus de destruction de notre biotope... la Terre.

Alors que nous ne sommes qu'aux

balbutiements de la production d'agro-carburants (1% de la production de carburant) et que les objectifs des grandes puissances de ce monde

Au Mexique, le maïs — aliment de base pour les populations locales — a vu son prix doubler entre novembre 2005 et mars 2007. Conséquences sociales: émeutes, augmentation de la pauvreté et précarisation de nombreuses familles.

En Malaisie et en Indonésie, des millions d'hectares de forêts disparaissent au profit de palmeraies destinées à la production d'agro-diesels, notamment pour l'exportation en Europe: outre le bilan énergétique total désavantageux (énergie dépensée pour la culture, le traitement et le transport de ces combustibles), les impacts sur l'environnement sont colossaux. L'appauvrissement et l'érosion du sol, la disparition d'espèces végétales et animales sont autant d'effets délétères.

sont d'augmenter encore davantage la proportion de biocarburants sur le marché (5,75% d'ici 2010), les effets sur le prix des aliments se font déjà terriblement sentir (voir encadré).

On condamne des surfaces vierges d'activités pour les remplacer par des palmeraies, on substitue le rôle premier de la culture, l'alimentaire, pour nourrir des objets, nos moteurs. Pendant que plusieurs milliards d'humains sont sous-alimentés, nous choisissons de privilégier le matériel à l'humanisme.

Au lieu de produire en grandes quantités des «biocarburants» pour réduire la dépendance aux énergies fossiles, ne serait-il pas plus judicieux de réduire les consommations et ainsi, les besoins en carburants? Ne devrait-on pas privilégier le social et l'environnemental en lieu et place de la machine économique. Au lieu d'alimenter cette dernière, nourrissons d'abord chaque être humain. Les voitures ne doivent pas être prioritaires.

Erwan Marjo



Nous ne sommes qu'au début de cette activité et nous pouvons déjà prendre conscience des conséquences dramatiques qu'elle peut entraîner.

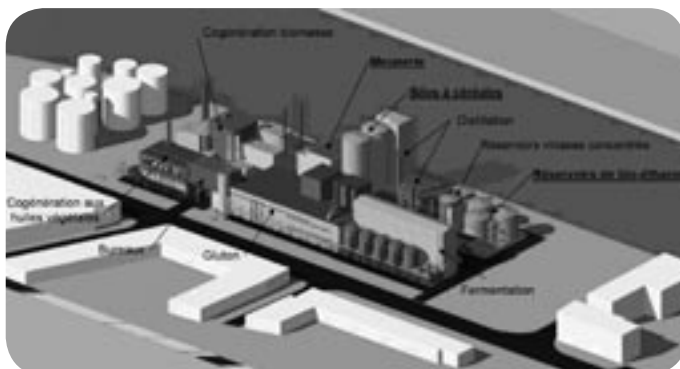
D.T.

Un quai à la dérive

C'est le dossier brûlant de 4Biofuels qui a amené IEB à s'interroger sur l'utilisation des biocarburants. Cette entreprise a récemment déposé une demande de permis mixte afin d'implanter une usine de bioéthanol au quai de Heembeek.

Au-delà des préoccupations éthiques (voir encadré), IEB a émis de nombreuses remarques à la commission concertation du 18 décembre.

Le quai de Heembeek est le seul lieu capable d'accueillir les grands bateaux de passagers, les salons fluviaux, les manifestations privées/publiques. Et contrairement à ce qu'affirme le Port, il n'existe aucune alternative crédible pour ces activités fluviales.



Placée entre un dépôt pétrolier classé Seveso et un dépôt de bois, située à 200 mètres de zones habitées, à 300 mètres du Domaine royal de Laeken et à 1 kilomètre de la gare de Schaerbeek-Formation, la localisation de cette entreprise cumule les choix incompréhensibles.

Outre l'incompatibilité avec son environnement, cette usine consommera 400 mètres de quai pour une activité qui n'utilisera (au mieux) que 1,5 péniches par jour mais hypothéquera définitivement le passage des cyclistes le long du canal.

Qui plus est, cette usine de carburant ne fera qu'alimenter la pression automobile existante au lieu de la diminuer comme prévu dans le Plan régional de développement.

Ce projet est encore un exemple du manque de vision à long terme pour le canal de Bruxelles.

IEB attend du Port une prise en compte de toutes les fonctions du canal, particulièrement son rôle pour

le développement de la ville qui est régulièrement ignoré et tout ce qui en découle en termes de confort de vie et d'espace pour le tourisme et la mobilité.

Delphine Termolle

Plus de 3 000 personnes contre les changements climatiques

C'était le 8 décembre à Bali que de multiples conférences préparaient le futur du protocole de Kyoto, mettant en jeu l'avenir de notre planète. Spontanément dans le monde, des manifestations sont apparues, demandant à nos responsables politiques des changements radicaux dans nos modes de développement pour réduire nos impacts négatifs sur le climat.

A Bruxelles, la Coalition Climat, regroupant plus de 70 associations au niveau national, a réussi le pari suivant : réunir plus de 3000 personnes



qui ont affronté la grève des trains, la pluie, le vent et le froid pour s'unir et faire entendre leur voix.

« *ICI, on veut du changement, on veut des actions concrètes, on veut que le monde politique ose prendre des décisions fortes en faveur de notre climat.* »

L'avenir nous dira si nos représentants ont fait du sommet de Bali une réussite pour garantir un futur à nos sociétés. Nous auront-ils entendus, eux, qui parlent au nom des citoyens?

E.M.

Les Bruxellois ont la parole !

Présenté officiellement au Parlement le 17 octobre dernier, le projet de Plan de développement international de Bruxelles proposé par Charles Picqué n'a jusqu'à présent fait l'objet d'aucune consultation populaire.

Les investisseurs étrangers ont eu la primeur de la présentation de ce plan, preuve, s'il en faut, que l'avis des Bruxellois est loin d'être prioritaire. La volonté du Ministre-Président de vendre Bruxelles au marché international n'occultera néanmoins pas le fait que les problématiques soulevées par le PDI concernent avant toute chose les Bruxellois et tout particulièrement ceux qui sont proches de zones stratégiques visées par ce plan. Inter-Environnement Bruxelles et le Bral ont donc souhaité organiser le vendredi 30 novembre dernier, dans le cadre de la semaine du quartier Midi, un débat public réunissant les comités de quartier et les habitants.

Plusieurs experts urbains étaient également présents pour aborder



Les habitants examinant un des sites où se construira la ville de demain: la gare de l'Ouest.

quelques grandes problématiques telles que la mobilité, le sous-financement de Bruxelles, le city marketing, le manque d'opérationnalisation du PDI... L'analyse critique de ce plan

a permis assez rapidement de mettre en évidence les risques liés à un développement uniquement exogène de la ville tels que la spéculation immobilière, l'augmentation de la dualité sociale, la mise en concurrence des quartiers, l'aggravation des problèmes financiers de Bruxelles... Au terme de la soirée, un certain nombre de comités présents ont exprimé leur volonté qu'une résistance active des habitants s'organise en fédérant un maximum d'énergies autour d'un vrai projet de ville pour les Bruxellois. De nombreux comités et associations travaillent depuis longtemps déjà sur l'aménagement de la ville. Leurs connaissances permettront certainement d'enrichir la réflexion à propos d'un projet de ville pour Bruxelles. Il apparaît important aussi de consulter d'autres réseaux tels que culturel et syndical...

L'avenir de Bruxelles mérite à n'en pas douter une telle mobilisation. Suite au prochain épisode donc...

Olivia Lemmens

exposition

Vision du développement urbanistique de Bruxelles

Bruxelles en plans, Bruxelles en chantiers... telles sont les images de cette exposition qui présente le développement urbanistique de Bruxelles aux XIX^e et XX^e siècles. Deux thèmes servent de fil conducteur: les multiples rôles de capitale qui ont façonné l'espace urbain et la ville comme espace de vie et d'habitat.

Christian Dessouroux, Commissaire de l'exposition, explique: «L'exposition essaie de montrer que toute

capitale, et Bruxelles en particulier, doit habilement essayer de jouer ce double rôle de capitale et de lieu de vie et que ceci ne se fait pas toujours sans heurts. L'espace urbain se trouve à la fois partagé et disputé entre les différents acteurs et enjeux qui rythment le processus d'urbanisation au fil du temps. C'est la raison pour laquelle on a donné le titre "Espaces partagés, espaces disputés" au catalogue qui accompagnera l'exposition. »

Avec 43 tableaux et 30 cartes originales, accompagnés de photos et de documents souvent inédits, l'originalité de l'exposition réside aussi dans la présentation de photos en grand format de mêmes lieux, photos prises dans les années 1970 et en 2007. Un programme interactif de visionnage comparé de photos aériennes de 1953 et 2004 complète l'installation. On y découvre, par exemple, les travaux de démolition qui préparent le terrain à des autoroutes urbaines et on

Entrepôts Delhaize : de la caisse à la casse



Le mardi 4 décembre, la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles examinait la demande de démolition des anciens entrepôts Delhaize introduite par le promoteur Atenor au quai des Péniches le long du canal. Il s'agissait de détruire un immeuble industriel, ancien entrepôt Delhaize datant de 1912-13, pour y construire... des fondations. Outre l'état du bâti relativement bon n'attendant que des rénovations, la bâtisse est ornée de sgraffites^[1] attribués à l'artiste Paul Cauchie (1875-1952).

Vestige du passé industriel de Bruxelles, cet entrepôt va vivre ses derniers instants. Tout semble le condamner malgré les oppositions de l'ARAU, Pétitions-Patrimoine, IEB, et du Groupe d'Etudes Peintures Murales – Sgraffites. En effet, l'échevin de l'Urbanisme s'est déclaré favorable à la création de logements sur le site alors que l'enquête publique ne portait que sur la démolition des anciens bâtiments. Résultat de la concertation: avis favorable (à l'exception de l'IBGE et de la SDRB). Par cette décision, le passé industriel devrait

à terme laisser place, sous le coup de crayon de l'architecte Michel Verliefden (bureau A2RC), à une tour de logements de 350 appartements^[2].

Dissocier l'octroi du permis de démolir du permis de reconstruction est un exercice qui conduit parfois à des terrains vagues. Reste à espérer que l'on ne se retrouve pas avec un chantier, étape utile à la spéculation et résultat du démembrement d'un bâtiment gênant (pour le promoteur).

Toutefois, le dossier n'est pas clos. L'association Pétitions-Patrimoine a introduit en 2004 une demande de classement par pétition qui n'a pas reçu de suite de la part du gouvernement. L'association compte entamer une procédure en référé contre la décision du gouvernement de ne pas entamer la procédure de classement. Avant d'aller plus loin dans le projet de destruction d'un patrimoine remarquable, il serait plus prudent de remédier à ce vice de procédure.

Pierre Meynaert

[1] « Procédé de décoration murale en camaïeu, par grattage d'un enduit clair sur un fond de stuc sombre », dans *Le nouveau Petit Robert*, éd. 1994.

[2] A ce sujet voir l'article de S. Van Garsse, *Torenflats aan het kanaal*, dans *Brussel Deze Week*, 29/10/07.

peut constater le sort réservé à ces projets et à ces lieux. Des documents télévisés de la RTBF et de la VRT font revivre et éclairent l'évolution urbanistique de Bruxelles.

« *Bruxelles, une capitale et ses habitants* », exposition organisée à l'initiative de la Région de Bruxelles-Capitale, aux Halles Saint-Géry, du 11 janvier au 30 mars 2008. Accessible gratuitement, tous les jours de 10h à 18h (sauf le lundi).



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. Éditeur responsable: Jacqueline Gilissen, place des Bienfaiteurs, 5, 1030 Bruxelles.



Rédacteur en chef: Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Delfairière, Isabelle Essers, Jacqueline Gilissen, Isabelle Hochart, Olivia Lemmens, Catherine Maréchal, Erwan Marjo, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Dalila Riffi, Marie-Claire Schmitz, Claire Schhier, Mathieu Sonck, Delphine Termolte et Roland Vande Poel.
 Imprimerie: Auserp & 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 périodique Bruxelles en mouvements (16 numéros): 24€.
 Étranger: 34€. Abonnement de soutien: 54€. Mensuellement par domiciliation: 2€.
 Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles.

La ville durable est-elle soluble dans le capitalisme ?

Très récemment, la société ProWinko voyait son projet de transformation d'un immeuble du goulot Louise recalé par la commission de concertation d'Ixelles. A l'époque de sa construction dans les années 20, l'immeuble était dévolu au logement. Il fut par la suite utilisé comme bureaux, une situation qui s'est figée dans le PRAS. Au rez-de-chaussée, des boutiques de luxe de faibles surfaces.

Le but de ProWinko, qui réfute la dénomination de promoteur sous prétexte qu'il reste propriétaire des immeubles qu'il achète et transforme et qu'il les gère « en bon père de famille », était de revoir complètement les volumes intérieurs pour qu'ils répondent aux « nouvelles normes » des magasins mono-marques, soit de l'ordre de 500 m² la boutique, deux étages de commerce, des bureaux par dessus, avec un gabarit rehaussé. Seule solution: détruire et reconstruire. Proposition faite donc par le promoteur qui, bon prince ou espérant sauver les apparences, s'engageait à garder la façade. Le bâtiment, en excellent état, dont les appartements sont restés intacts (y

compris les salles de bains) se voyait donc condamné sur l'autel de la saine gestion d'un « bon père de famille ».

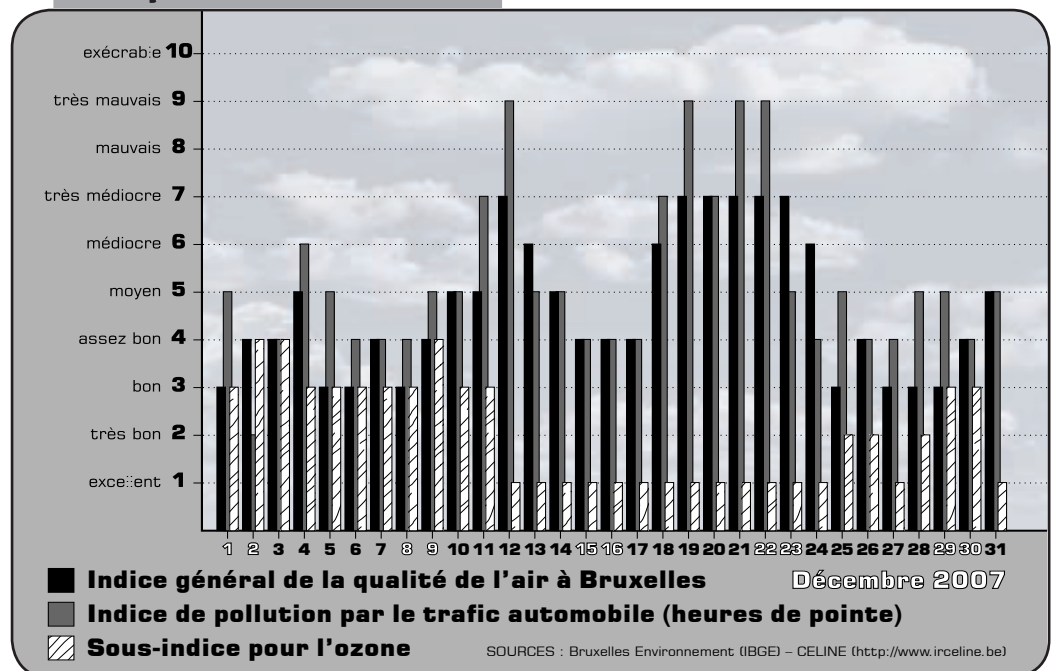
On ne peut que se réjouir que la commission de concertation ait été sensible à nos arguments de préserver ce bâtiment et de prôner pour celui-ci une approche durable: rénover plutôt que détruire et préserver la possibilité de rétablir un jour sa fonction première, le logement.

Cette aventure pose une question qui pourrait sembler incongrue: la ville peut-elle être durable dans un système capitaliste? Car ProWinko, en « bon père de famille », cherche simplement à rentabiliser son investissement et à accumuler par là le plus grand capital possible, pour reproduire ce type de projets sur d'autres bâtiments bruxellois, assurant par là une saine croissance à son chiffre d'affaire et une juteuse répartition de bénéfices en fin d'année à ses heureux actionnaires.

Une question qui vaut d'être traitée en profondeur dans un prochain BEM, à coup sûr!

Mathieu Sonck

pollution de l'air



Quel air avons-nous respiré à Bruxelles en décembre 2007? Chaque mois, nous publions un relevé de la qualité de l'air à Bruxelles, d'après les données du laboratoire de Bruxelles Environnement (IBGE). Plus d'infos: Cellule Interrégionale de l'Environnement, www.irceline.be