

# Bruxelles en mouvements

Périodique édité par  
Inter-Environnement Bruxelles  
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles  
N°203 - 3 avril 2008



Pour une ville  
enfants admis



## en couverture

La rue appartient aussi aux enfants. Illustration de ce thème lors de la semaine de la mobilité 2006 (photo du Comité du Vieux Sainte-Anne).

## dans ce numéro

### DOSSIER

- P.3 ► Bruxelles : une ville enfants admis?
- P.5 ► Un comité en action pour une ville enfants admis via la zone résidentielle
- P.8 ► L'arrivée d'un enfant : un moteur dans le changement de nos mobilités

### LIVRES

- P.9 ► Style atome
- Espaces partagés – Espaces disputés

### URBANISME

- P.10 ► Bureaux : géographie de la vacance
- P.11 ► 1<sup>er</sup> forum du Ministère de la crise du logement

### MOBILITÉ

- P.12 ► L'Expo 58, une mobilité pour et par les élites!

### HABITANTS EN ACTION

- P.13 ► Les nouvelles technologies : outils d'organisation des groupes autonomes?

### ENVIRONNEMENT

- P.14 ► Pollution au mercure... lourde d'inconséquence
- P.15 ► Appel à projets Quartiers durables 2008-2009 : je mets mon quartier au vert

### ÉDITORIAL

- P.16 ► PDI ou un autre développement de Bruxelles?

### AGENDA

- P.16 ► Le mini-salon des quartiers durables à Watermael-Boitsfort

## Bruxelles en mouvements

Inter-Environnement Bruxelles publie toutes les 3 semaines *Bruxelles en mouvements*, un journal pour tous les Bruxellois concernés par leur cadre de vie. Il vous informe sur les actions des associations et des comités de quartier, analyse l'actualité et explique les projets qui transforment la ville. (Abonnement annuel – 16 numéros : 24€)

DÉCOUVREZ AUSSI :

### La Lettre électronique d'IEB

Notre média électronique, diffusé gratuitement, *La Lettre d'IEB* cerne de façon directe et pratique les enjeux de la semaine à venir. Elle vous propose les enquêtes publiques, les actions et les événements où vous pouvez agir pour défendre votre ville. (Inscription gratuite)

### L'Inventaire hebdomadaire des enquêtes publiques

IEB offre aussi aux abonnés à *Bruxelles en mouvements* : *L'Inventaire hebdomadaire des enquêtes publiques*. Grâce à cet outil, vous serez au courant chaque semaine des avis d'enquêtes publiques sur les projets en urbanisme et en environnement dans les 19 communes de la région. (Inscription gratuite pour les lecteurs de BeM)

### Le site Internet [www.ieb.be](http://www.ieb.be)

Le site Internet des principales associations de défense de l'environnement urbain. Une fenêtre sur les activités d'IEB et de ses membres face aux enjeux qui touchent Bruxelles. Le site vous offre un aperçu des actions, publications et liens utiles pour suivre les grands dossiers d'actualité et participer à l'amélioration de la ville avec les habitants.

### Pour tous renseignements

Inter-Environnement Bruxelles, rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles. Tél. : 02/223 01 01. Courriel : [info@ieb.be](mailto:info@ieb.be)





# Bruxelles : une ville enfants admis ?



Dessin d'un élève de l'école de la Pomme (Wolvenberg) à Uccle.

Un Bruxellois sur quatre à moins de 20 ans. Pourtant, les tranches de population entre 5 et 15 ans sont sous-représentées dans la pyramide des âges. Les Bruxellois fuiraient-ils la ville avec leurs jeunes enfants? A la recherche d'un peu d'espace en périphérie? La ville offre pourtant de nombreuses possibilités d'épanouissement pour l'enfant mais l'espace public et les déplacements sont trop souvent conçus en dépit de leurs besoins.

Qu'est-ce qu'une ville enfants admis? C'est une ville où l'on prend en compte les besoins des enfants (qui ne sont pas nécessairement ceux des parents) dans l'organisation et la planification de la ville, de ses infrastructures, de ses espaces publics, de ses équipements collectifs, dans la gestion de l'environnement.

C'est aussi une ville qui donne aux enfants une part active dans les processus de planification et de décision dans les matières qui les concernent (conseil communal des enfants,...).

Pour la Ligue des Familles<sup>[1]</sup>, via son représentant bruxellois Jacques Wilmart,

on en est loin. La situation aurait même tendance à se dégrader, malgré quelques améliorations ponctuelles.

Il propose une analyse via quatre domaines importants et facilement quantifiables : la mobilité, le jeu, la santé et la participation. D'autres critères tels que les services d'accueil, l'enseignement, les loisirs font aussi partie intégrante d'une ville enfants admis mais ne seront pas approfondis dans ce dossier.

## 1. La mobilité

Le transport privé motorisé confisque et grignote l'espace public. Cet envahissement par la voiture ferme l'espace, crée un sentiment d'insécurité réelle ou subjective et réduit les possibilités d'interactions et d'échanges. Dans ce contexte, de moins en moins d'enfants jouent et circulent dans la rue. L'enfant devient de plus en plus dépendant d'adultes motorisés pour se rendre à l'école ou au lieu de ses loisirs, ce qui entraîne des conséquences négatives au niveau de son développement : l'enfant n'apprend pas à être autonome et à s'adapt-

## en bref ...

Bruxelles, son espace public, sa mobilité, ses équipements collectifs,... sont-ils conçus pour les enfants et les jeunes?

Quels sont les enjeux qui en découlent en termes d'apprentissage, d'autonomie, de socialisation, de santé,... pour ce public?

Quels sont les outils et exemples pour leur rendre la ville plus accessible (rues réservées aux jeux, zones de rencontres, exemples étrangers,...)?

Des questions importantes qui méritent réponses parce qu'une ville à la mesure des enfants est une ville viable et conviviale pour tous.

ter à des situations nouvelles, il perd de nombreuses occasions de socialisation et de découverte de son quartier ainsi que des opportunités d'exercice physique. On parle d'une génération d'enfants « *banquette arrière* ». Par ailleurs, ces jeunes habitués à être déplacés en voiture auront tendance quand ils seront adultes à prendre « *naturellement* » la voiture comme référence.

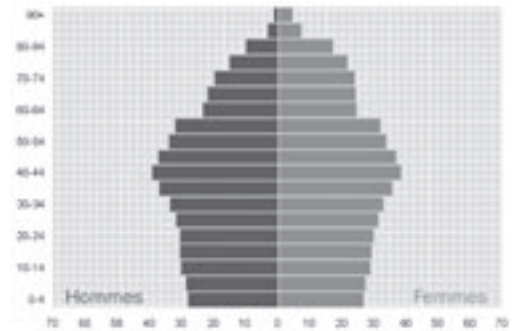
Pour la Ligue des Familles, une mesure quantifiable à cet égard est la proportion des élèves du primaire et du secondaire allant à l'école par leurs propres moyens (à pied, à vélo, en transports publics). Cette proportion est passée de 80% à 60%<sup>[2]</sup> en quelques dizaines d'années (à affiner bien sûr en fonction de la tranche d'âge). Une « *ville enfants admis* » devrait atteindre au moins 90% de déplacements scolaires autonomes.



Rue réservée aux jeux dans le quartier du Vieux Sainte-Anne à Auderghem.

## 2. Le jeu

Le jeu, activité favorite et essentielle pour l'enfant, lui permet de s'approprier son environnement, de l'explorer et le comprendre. « *Cette appropriation met en éveil toutes les ressources de l'enfant, sa sensibilité, son imagination, sa créativité, son autonomie. En expérimentant l'espace public, il partage la vie de la communauté, les échanges, les rencontres et les responsabilités. La rue peut donc être un lieu de vie où les enfants recueillent leurs premières informations. Pour rendre à la ville sa vocation de convivialité, il est urgent de considérer le "jeu" comme une fonction urbaine. Aménager l'environnement conçu*



La pyramide des âges en Belgique (à gauche) et en Région de 5 ans et pour 10000 habitants. Source : SPF Économie –

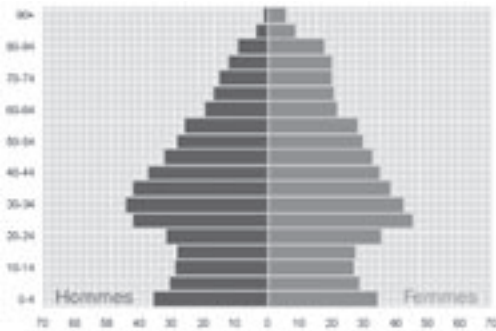
dans sa totalité comme étant aussi un espace de jeu et de rencontre, serait un défi à relever. »<sup>[3]</sup>

La Ligue des Familles constate que de moins en moins d'enfants jouent en rue et que même les (trop rares) plaines de jeu sont peu fréquentées. En cause, l'insécurité réelle ou ressentie due au trafic automobile et le manque de contrôle social. En effet, « *une enquête zurichoise indique que ce n'est pas la personnalité des parents ou la nature de leur relation avec l'enfant (hyperprotectrice ou non) qui détermine si les jeux dans la rue sont autorisés ou non. C'est bien la perception du danger dû à la circulation automobile qui est le facteur principal. L'étude révèle par ailleurs que les enfants qui peuvent utiliser la rue comme terrain de jeu jouent beaucoup plus longtemps et beaucoup "mieux" que ceux qui sont confinés à l'intérieur, voire dans un jardin, et qui ne peuvent sortir qu'accompagnés d'un adulte* »<sup>[4]</sup>.

« *Remarquons que dans des quartiers populaires habités en grande partie par des populations issues de l'immigration, on voit beaucoup de petits enfants jouer en rue sous la protection du contrôle social exercé par des jeunes plus âgés et par les adultes du voisinage. Ce n'était pas fort différent il y a 50 ans dans les quartiers bourgeois du sud d'Ixelles!* » explique Jacques Wilmart. Ici aussi la Ligue relève un indicateur simple : la proportion d'enfants que l'on voit régulièrement jouer en rue. A Bruxelles, on n'atteint pas les 10% chez les moins de 14 ans.

## 3. La santé

La pollution atmosphérique croissante (pics de pollution, particules fines,...) et le bruit nuisent à la santé de l'enfant. On constate ces dernières années une augmentation alarmante de problèmes respiratoi-



bruxelloise (à droite) en janvier 2006, par classes d'âge  
Direction générale Statistique et Information économique.

res. Au point que de nombreuses familles décident d'aller habiter « au vert », aggravant ainsi la pollution en ville par leur navette automobile.

Comme indicateur de ce phénomène, on pense bien sûr aux statistiques médicales. La pyramide des âges bruxelloise en est un autre.

« Une ville qui compte aussi peu de ménages avec jeunes enfants ne peut être une ville "enfants admis" », constate Jacques Wilmart.

Un autre point important est que, contrairement à ce que la majorité pourrait penser, « les enfants véhiculés en auto subissent des taux de pollution extrêmement élevés enregistrés dans l'habitable, lesquels dépassent les concentrations existantes dans l'air ambiant, où les polluants sont dilués dans une masse d'air beaucoup plus importante et qui se renouvelle beaucoup plus vite que dans une voiture. Les cyclistes et les piétons, même quand ils respirent un volume d'air plus important en raison de l'effort physique inhalent au total moins de polluants. De plus, leur meilleur état général de santé leur permettrait de mieux réagir aux effets de la pollution »<sup>[5]</sup>.

#### 4. La participation

Pour savoir ce qui convient aux enfants, il faut savoir les écouter. Créer des structures où ils peuvent s'exprimer, comme le conseil communal pour enfants. Non seulement les écouter, mais aussi tenir compte de leurs avis, les faire participer aux projets, les associer au suivi de la réalisation.

« La prise en compte de l'ensemble des besoins des enfants (jeux de défoulement, symboliques, de manipulation,..) passe par un aménagement concerté des espaces publics dans lesquels tous les usagers

(enfants, jeunes mais aussi adultes du quartier) soient partie prenante, puissent exprimer leurs attentes et comprendre l'ensemble des contraintes existantes. »

Comme exemple en terme de participation, La Ligue invite à parcourir le site de la ville italienne de Fano (Marches). L'idée porteuse est qu'une ville à la mesure des enfants est viable pour tous.

Au vu de ces quatre points, Bruxelles, qui souffre de décennies de détérioration de l'espace public due à la politique du « tout à la voiture », n'est visiblement pas une ville « enfants admis », résume la Ligue.

#### Quels outils face à ces constats ?

La première mesure à prendre, mais aussi la plus difficile pour les pouvoirs politiques en quête de voix, est de réduire la place octroyée à la voiture et de rééquilibrer les fonctions, usages et usagers de la rue. Cet objectif avait notamment été traduit via l'appel à projets « La rue pour tous » lancé par IEB et Bral dans le cadre de la semaine de la mobilité 2007.

Les plans de déplacements scolaires sont aussi un excellent outil pour sensibiliser les enfants et mettre en place d'autres modes de déplacement vers l'école comme des pédibus ou des vélobus, c'est-à-dire des rangs accompagnés à pied ou à vélo. Exemple : l'école Clair-Vivre à Evere qui,

#### Quels droits pour les enfants ?

« Quelle place fait-on aux jeux d'enfants dans la ville, comparée à celle octroyée au stationnement ou à la circulation ? Qu'en est-il des droits des enfants en matière de liberté de mouvement et d'accès à des lieux où développer une vie sociale et culturelle, des connaissances, un bien-être physique ? Y a-t-il un droit à la mobilité autonome pour les enfants face aux choix des adultes qui préfèrent se déplacer en voiture à tout prix?... »

Ainsi si l'on n'y prend pas garde, c'est aux parents que l'on fait le reproche, de façon culpabilisante et moralisatrice, de l'absence d'un accompagnant,

d'avoir permis un mode de déplacement réputé « inadéquat » ou de l'omission d'un équipement de protection. Par contre, on passe sous silence l'inconscience ou la « distraction » de la part de l'automobiliste, l'absence d'équipements cyclables satisfaisants ou de mesures de modération de vitesse. L'environnement est ce qu'il est, tant pis pour l'enfant... A suivre cette logique, tous les piétons devraient bientôt s'équiper d'un casque et tous les cyclistes d'une carrosserie... »

Extrait de « Villes d'enfants, villes d'avenir », communautés européennes, 2002, p. 9.



Ramassage scolaire à vélo organisé par l'association de parents de l'école Clair-Vivre à Evere.



grâce à son association de parents, propose aux élèves plusieurs circuits de ramassage à vélo<sup>[8]</sup>.

Actuellement les plans de déplacements scolaires ne touchent encore que peu d'écoles. Cette mesure devrait se généraliser. A l'étranger citons le programme anglais *Safe Routes to School*<sup>[9]</sup> dont un des aspects intéressants est la responsabilisation des élèves plus âgés vis-à-vis des plus jeunes, comme le propose également l'association Empreintes via son projet « *Génération tandem scolaire* »<sup>[10]</sup>.

Les zones de rencontres et les rues réservées aux jeux sont également des outils réglementaires à exploiter (voir le témoignage du comité de quartier Terdelt).

La mise en place de rues réservées au jeu est un moyen légal existant et pourtant sous-utilisé pour rendre la rue aux enfants. Vu l'enjeu, IEB et le Bral développeront cette année un projet de sensibilisation et d'encadrement à la mise en place de ce type de rue dans les quartiers. Un potentiel énorme existe, comme le constatait Alice Olbrechts du comité de quartier du Vieux Sainte-Anne à Auderghem lors de la semaine de la mobilité : « *Une fois la rue libérée de la circulation automobile, les enfants l'ont occupée spontanément. Je ne pensais pas qu'il y avait autant d'enfants qui habitaient notre rue!* » Si vous souhaitez plus d'informations pour créer ce genre de rue dans votre quartier, n'hésitez pas à nous contacter !

Le transport public a aussi un rôle important à jouer. Les planchers bas, les emplacements pour les poussettes ou la réappropriation du bus par le chauffeur vont dans le bon sens mais de nombreuses améliorations sont encore nécessaires comme le démontre l'étude de Michel Hubert (voir en page 8).

**Marie-Claire Schmitz**

## Le comité Terdelt enfants admis via

*Un village dans la ville où l'espace public serait un lieu de rencontre harmonieusement partagé entre tous ses usagers : enfants, piétons, cyclistes ou automobilistes... un rêve inaccessible à Bruxelles?*



Une rue étroite du quartier.

La cité-jardin Terdelt, à l'est de Schaerbeek, se développe de part et d'autre de l'avenue Foucart dont le square central sert de point de rencontre et duquel partent des rues courbes, à sens unique et étroites, décourageant ainsi la circulation de passage.

Le comité de quartier Terdelt, aujourd'hui constitué en asbl, mène depuis plusieurs années de nombreuses actions et réflexions en vue de protéger et d'améliorer la qualité de vie dans ce « *village* » qui a servi de test dans divers domaines, en étant notamment le premier à Schaerbeek à bénéficier de la zone 30 km/h ou à voir ses rues étroites équipées en SUL (sens unique limité) en faveur des cyclistes.

A côté des activités ludiques permettant aux enfants de se réapproprier temporairement l'espace public telles le jeu-promenade de l'été ou Halloween, le comité de quartier s'est toujours attaché à organiser des activités destinées à sensibiliser les enfants aux caractéristiques propres à l'environnement du quartier, aux problè-

[1] [www.liguesdesfamilles.be](http://www.liguesdesfamilles.be), [www.citoyenparent.be](http://www.citoyenparent.be).

[2] *Mobiel 2015*, état des lieux, p. 18.

[3] Fondation Roi Baudouin, « *Les enfants et la ville* », 1979 (!)

[4] « *Villes d'enfants, villes d'avenir* », communautés européennes, 2002, p. 17.

[5] « *Villes d'enfants, villes d'avenir* », communautés européennes, 2002, p. 15.

[6] Sophie Genelot, « *Territoire à vivre* », Éd. Milan, 1998, p. 101.

[7] Plus d'infos : [www.cittasostenibili.minori.it/guida2000/fano.htm](http://www.cittasostenibili.minori.it/guida2000/fano.htm)

[8] Plus d'infos : [www.clairvivre.be/rubrique.php?id\\_rubrique=9](http://www.clairvivre.be/rubrique.php?id_rubrique=9)

[9] Plus d'infos : <http://saferoutestostschools.org.uk>.

[10] Plus d'infos : [www.empreintesasbl.be](http://www.empreintesasbl.be).

# en action pour une ville la zone résidentielle



Le lieu de rencontre de la place Foucart, lors de la Semaine de la mobilité 2007.



Un panneau désignant la rue idéale (Semaine de la mobilité 2007).

mes de la mobilité, à la mixité sociale. L'idée de base: l'enfant peut agir sur le comportement de l'adulte par l'exemple citoyen... Il en est ainsi d'une partie des activités organisées avec le soutien d'IEB dans le cadre de la semaine de la mobilité. En voici quelques exemples:

- En 2005, «*Terdelt à 30 km/h*», soit l'organisation de contrôles de vitesse avec l'appui de la police locale et procès-verbaux factices dressés par les enfants de l'école 17.
- En 2006, entre autres, un concours de dessins d'enfants sur le thème «*Le lièvre et la tortue*» car mieux vaut partir à temps que de rouler trop vite.
- En 2007, «*La rue pour tous, tous en rue*», avec des centaines de dessins (en papier, tissus ou au sol) réalisés par des enfants pour illustrer la rue idéale à leur yeux, un relevé des nombreux panneaux de signalisation (in)utiles, un circuit ludique et éducatif (avec panneaux et feux de signalisation) en cuistax.

Le résultat de ces actions et d'une enquête écrite menée par le comité dans le quartier nous a conduit (sans jeu de mots) à penser qu'une rue «*enfants admis*» pourrait être une rue comprise dans une «*zone résidentielle*», soit une zone où la vitesse maximale serait réduite à 20 km/h, où les piétons pourraient utiliser toute la largeur de la voie publique, où les activités piétonnes et de séjour (la marche, les jeux d'enfants, etc.) auraient la priorité sur la circulation automobile et où l'espace public serait traité de plain-pied de façade à façade (ni bordures, ni trottoir).



Une rue sans voitures, un jour de brocante.

Deux parties du quartier répondant aux conditions légales de mise en œuvre d'une zone résidentielle ont été reprises à ce titre au plan communal de mobilité (PCM) approuvé par le conseil communal ce 5 mars 2008. Le comité de quartier devra rester actif en 2008 en veillant d'une part à ce que la phase 3 du PCM permette la réalisation effective des deux zones résidentielles dans un délai raisonnable (au regard du mauvais état des voiries et trottoirs..) et, d'autre part, en sensibilisant les membres et autres habitants du quartier à l'intérêt du projet et en les informant de l'évolution et des écueils de la procédure: priorités communales, enquête publique et surtout budgets... les enfants devront être patients!

**Olivier Xhonneux**  
Comité de quartier Terdelt

## L'arrivée d'un enfant : un moteur dans le changement de nos mobilités

*L'automobile est un passage obligé pour beaucoup de familles avec l'arrivée du premier enfant en raison de la complexification des chaînes de déplacements, du matériel de plus en plus volumineux à transporter et du confort souhaité pour l'enfant.*



### Sources

- Bertrand Montulet et Michel Hubert, « *Se déplacer avec des enfants à Bruxelles? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport* », consultable gratuitement en ligne sur [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be).
- Bertrand Montulet, Michel Hubert et Philippe Huynen, « *Être mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles* », Facultés universitaires Saint-Louis, 2007.

**P**our de jeunes parents, la maîtrise du temps de déplacement devient particulièrement importante que ce soit pour eux-mêmes ou pour le bien-être des enfants qui les accompagnent. L'estimation de la résistance des enfants et de leur fatigue sont des éléments essentiels intervenant tant dans le choix du mode de transport que dans le caractère envisageable des déplacements. Sans compter la fameuse question de l'insécurité (avant tout routière mais aussi physique : rackets, etc.) et de son vécu subjectif qui peuvent constituer un frein réel à l'usage autonome du vélo, de la marche mais aussi des transports en commun par les enfants.

Face au stress quotidien et à l'inquiétude de ce public, la voiture est souvent perçue comme un havre offrant souplesse des déplacements, sentiment de sécurité et d'autonomie, confort du trajet et facilité du transport des accessoires divers.

Comment dès lors rendre les mobilités douces plus accessibles et plus attractives pour ce public bouleversé dans ses pratiques?

Une partie de la solution touche à l'aménagement du territoire: il s'agit de renforcer la diversité fonctionnelle des pôles urbains pour permettre une meilleure synchronisation des activités, de redensifier et de lutter contre l'urbanisation diffuse mais aussi de revaloriser les temps et rythmes lents dans la dynamique sociale.

Une autre concerne l'amélioration de l'offre, notamment des transports en commun: améliorer l'accessibilité des stations de métro, des bus et des trams, mieux prendre en compte le confort des parents par la sécurisation des enfants lors des temps d'attente aux arrêts; favoriser les chaînes de déplacement en prévoyant des consignes et des haltes bébés aux points d'échanges modaux et intermodaux; améliorer la ponctualité et la fiabilité horaire du transport en commun pour cette population souvent pressée et stressée; assurer des formes ciblées d'encadrement adulte aux déplacements des enfants sur les lignes en collaboration avec les écoles et, enfin, insister sur le moment de répit que constitue le déplacement en transport en commun qui permet de privilégier le contact parent-enfant et de faire du temps de déplacement un temps vécu plutôt qu'un temps perdu...

Une autre question cruciale: comment « récupérer » cette clientèle lorsque les enfants auront grandi? Le travail réalisé dans le cadre des plans de déplacements scolaires peut jouer ici un rôle fondamental. Une autre piste serait d'offrir aux parents un abonnement lorsqu'ils se procurent le premier abonnement scolaire pour leurs enfants devenus plus grands.

Plus généralement, il s'agit pour les transports en commun de développer une « culture de service » afin de faciliter la ville, plutôt que d'attendre toujours plus de compétences de la part de l'usager pour maîtriser l'enchevêtrement des réseaux et s'adapter à l'offre.

**Claire Scohier  
et Michel Hubert**



## Style atome



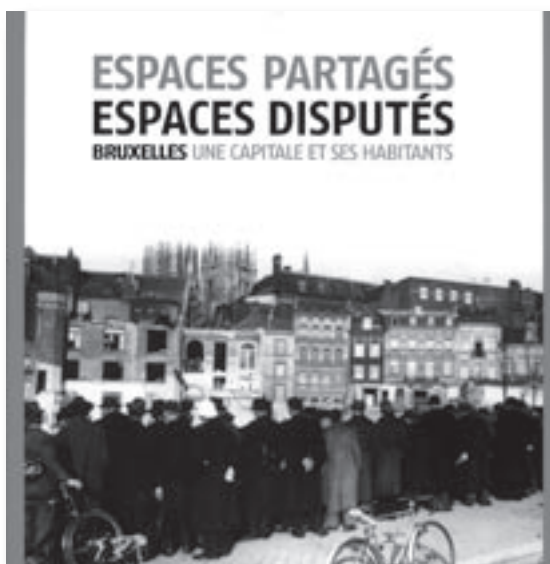
**V**ulgaire décor, déconnecté de toute réalité constructive? Vocabulaire de décorateur servant de maquillage modernisant? Le style ludique du modernisme des années 50 va choquer les modernistes sobres et les architectes contemporains. En effet, les créations sont trop fantaisistes au goût de ses détracteurs. Pour les plus bienveillants, il a le mérite de recourir à certaines trouvailles des maîtres de l'architecture moderne: les auvents audacieux, les pilotis, la polychromie, les fresques, les céramiques abstraites. Les auteurs constatent: «*D'une puissante plasticité ou franchement anecdotiques, ses exemples sont toujours expressifs, rythmés et colorés, comme autant de notes joyeuses ponctuant les artères de la ville.*» L'ouvrage répertorie près de 220 immeubles dont la plupart ont traversé le temps sans fâcher leur entourage. Cet inventaire montre que les petits immeubles conçus dans ce

style éphémère ont bien résisté et offrent un intérêt renouvelé dans les quartiers où ils sont bien intégrés. L'autre versant de l'architecture des années 50 et 60, apparaît aussi dans le livre mais dans sa fragilité. Les équipements culturels de l'époque tels les cinémas ont souvent disparus, les mastodontes ont mal vieilli et se sont vu relookés et reconstruits pour manque de performances et certains vices comme la présence d'amiante. Mais la construction en ordre dispersé, le mépris du contexte ou l'association tunnels-viaducs aura aussi laissé des traces moins souriantes dans la mémoire des habitants.

**A.M.**

«*Bruxelles '50 '60, Architecture moderne au temps de l'Expo 58*», Caroline Berckmans et Pierre Bernard, Editions Aparté, 2007, 232 pages + cartes.

## Espaces partagés – Espaces disputés



**C**e catalogue de l'exposition «*Bruxelles, une capitale et ses habitants*» ouvre de nombreuses fenêtres sur l'évolution de Bruxelles: des gravures de 1558, aux vues contemporaines, en passant par l'avant-projet d'extension des faubourgs de Victor Besme (1860). L'appoint d'un DVD permet aussi de comparer des vues aériennes de 1953 avec la situation actuelle vue par satellite.

Cet ouvrage a le mérite de ne pas escamoter le passé et de l'associer au devenir de la ville. Non sans un regard critique. L'analyse éclaire les principales étapes de l'urbanisation de Bruxelles (histoire du logement social, évolution du réseau de transports, urbanisme léopoldien, grands chantiers urbains, étapes de l'internationalisation de

Bruxelles). La genèse d'une capitale moderne a des contreparties: les bouleversements dus à la Jonction, la croissance agitée de l'après-guerre, le processus de la ville éclatée et la fuite des habitants. Les enjeux sont mis au jour par l'action des protagonistes de cette urbanisation. Les questions d'actualité sont posées: gestion de la ville, autonomie régionale et internationalisation. Un ouvrage utile pour évaluer les atouts et défis de la ville de demain.

**A.M.**

«*Espaces partagés – Espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants*», Christian Dessouroux (CIRHIBRU-ULB), 154 pages, édité dans le cadre de l'exposition «*Bruxelles, une capitale et ses habitants*» (exposition prolongée jusqu'au 23 avril 2008, accessible gratuitement tous les jours de 10 à 18 heures aux Halles Saint-Géry).

# Bureaux : géographie de la vacance

*Une collaboration transversale entre la SDRB et l'AATL précise les vides et les pleins dans les bureaux à Bruxelles.*

**D**eux services administratifs de la Région de Bruxelles-Capitale se sont associés pour analyser plus en détail l'évolution du marché immobilier de bureaux. L'Observatoire des bureaux, intégré à la Direction de la Planification de l'administration régionale, dresse depuis plusieurs années le bilan des permis délivrés chaque année concernant les bureaux et vérifie également les permis de ce type qui sont effectivement mis en œuvre. Inventimmo, service administratif qui fait partie de la SDRB, est spécialisé depuis 23 ans dans le relevé des locaux industriels vacants et vient d'étendre ses compétences à tout le parc immobilier professionnel.

Dans le cadre de cette coopération, les deux services ont créé une base de données commune confrontant l'ensemble des immeubles et superficies destinés à l'usage administratif dans la région aux surfaces qui y sont disponibles (à vendre ou à louer). Complémentairement donc, l'Observatoire cerne, dans ses bilans annuels des permis octroyés, l'évolution du stock existant tandis qu'Inventimmo comptabilise l'inoccupation. Ce travail comparatif permet de saisir les tendances dans ce marché immobilier spécifique et de donner des indications sur la pertinence des nouvelles surfaces de bureaux à autoriser.

## Situation des différents quartiers de la région

A l'échelle régionale, le taux global d'inoccupation atteint 9,8%. Mais les taux de vacance se distribuent très différemment selon les différentes zones de la région. Le centralisé<sup>[1]</sup> qui regroupe 73% du stock de bureaux compte 8,8% (808 000 m<sup>2</sup>) de vacance. Le décentralisé qui héberge



Stock de bureaux existant et vacance par quartier.

27% du parc de bureaux existants compte 12,7% de surfaces vacantes (431 000 m<sup>2</sup>).

Chaque quartier a sa spécificité. Dans le Central Business District, le Pentagone a le taux le plus faible de la région (5,6% soit 144 000 m<sup>2</sup>). L'examen qualitatif du numéro 21 de l'*Observatoire des bureaux – Vacance* précise que la moitié des surfaces inoccupées dans le Quartier Européen (190 000 m<sup>2</sup> soit 10,9% de l'inoccupation régionale) ont été construites ou rénovées récemment car elles sont louées à des prix fort élevés (>200 euros/m<sup>2</sup>/an). Ce constat met en lumière la précipitation qui a présidé à la construction de nouvelles surfaces excédentaires.

Par contre, la zone du Quartier Louise qui présente le taux de vacance le plus élevé du CBD (11,4%) se caractérise par une plus grande vétusté des bâtiments administratifs et des surfaces à louer moins chères; l'arrêt des investissements en nouveaux projets dans ce quartier montre une régulation du marché qui devrait théoriquement se faire sentir ailleurs alors que ce n'est pas le cas.

Il apparaît que le centre se porte mieux que le décentralisé, qui lui-même connaît une vacance moins élevée que la périphérie (Zaventem, Diegem). En période de moins bonne

conjoncture économique, la disponibilité en bureaux devient plus forte (et les prix moins élevés) à mesure qu'on s'éloigne des lieux de décision.

Dans sa présentation de l'étude, le Ministre-président Charles Picqué, soulignait que « *Les conditions d'accessibilité d'une zone sont donc déterminantes pour assurer le succès d'un complexe de bureaux. Le PRD faisait déjà mention de cet impératif et de la nécessité de concentrer les activités administratives à proximité des pôles multi-modaux* ».

En conclusion, l'étude montre que la disponibilité actuelle est suffisante pour accueillir la demande dans les bureaux existants ou actuellement en projet, sans qu'il faille précipiter une urbanisation des terrains encore en friche.

**Almos Mihaly**

(1) Central Business District : les quartiers centraux comprennent le Centre (Pentagone), les quartiers Nord, Européen, Louise et Midi.

## Contacts

- Alain Doornaert (Inventimmo) : ad@inventimmo.be
- Michel De Beule (Direction de la Planification) : mdebeule@mrbc.irisnet.be

# 1<sup>er</sup> forum du Ministère de la crise du logement

*Le Forum de la Crise du Logement tenu le 16 février a connu un grand succès. Il a rassemblé un réseau de plus de 200 sympathisants, militants et associations venus des trois régions du pays pour échanger leurs expériences, trouver des solutions pratiques et définir des actions visant à combattre la crise du logement.*

**C**e rassemblement constitue une première à l'échelle du pays et jette peut-être les bases d'un mouvement national de lutte pour le droit à l'habitat. C'est en tout cas l'intention des associations organisatrices de l'événement (RBDH, 123 Logements, Solidarités Nouvelles, Bij ons, Bonnevie, Samenlevingsopbouw, FEBUL,...) rassemblées en Ministère de la crise du logement.

Souvenez-vous, le Ministère de la crise du logement était né en mai 2007 pour soutenir l'occupation directe du cloître du Gésu. Il avait ensuite organisé plusieurs débats/rencontres au 123 rue Royale dans un immeuble de la Région Wallonne où une soixan-



CATHERINE ANTOINE - SAMENLEVINGSOPBOUW

taine de mal-logés développent un projet d'habitat solidaire original. C'est d'ailleurs à nouveau dans les nombreux espaces communs de cet immeuble que le Ministère a décidé d'organiser son forum.

Le forum a permis plusieurs formes d'échanges enrichissants entre participants tout au long de la journée avant de se terminer en soirée par un repas, des projections de documentaires et un concert. Ainsi, en matinée, une douzaine d'associations ont tenu un stand d'information pendant qu'une dizaine d'autres présentaient en petits groupes leurs actions parmi lesquelles les Français du DAL (Droit au logement), à l'initiative du 1<sup>er</sup> Ministère de la crise du logement à Paris, ou un représentant du collectif hollandais de recherche sur la spéculation SPOK (Spekulatie Onderzoekskollektief).

L'après-midi, alors qu'un petit groupe de participants effectuait une visite guidée de Bruxelles sur le thème de la crise du logement, les autres participants se sont divisés en 5 ateliers de travail. Ces ateliers portaient sur les thèmes suivants: l'habitat collectif solidaire, le logement par l'occupation d'immeubles vides, le logement des sans-papiers, les nouvelles formes de mobilisations en

faveur du droit au logement et les formes d'actions créatives contre la crise du logement. Le choix de ces thèmes reflète bien la volonté du Ministère de stimuler des actions qui concrétisent matériellement le droit au logement des plus démunis et/ou constituent une interpellation originale de la société et du monde politique.

L'assemblée plénière de clôture a ensuite permis de rassembler les nombreuses idées créatives qui se sont dégagées des ateliers quant à la forme future à donner au Ministère de la crise du logement et aux actions qu'il pourrait entreprendre. Pour donner suite à cette première initiative encourageante et élaborer plus en avant un agenda d'action, un nouveau rendez-vous a déjà été fixé dès le 15 mars aux nombreux participants. A suivre.

**Thomas Dawance**



CATHERINE ANTOINE - SAMENLEVINGSOPBOUW



## L'Expo 58, une mobilité pour et par les élites !

*Ce vendredi 7 mars, l'ULB organisait une journée d'étude consacrée aux élites dans la ville. Un des thèmes: l'organisation de la mobilité. A l'heure où un plan de développement international pour Bruxelles frappe à notre porte, Michel Hubert nous propose un petit retour à l'Exposition universelle de 1958 pour comprendre quels sont les moteurs qui façonnent la ville, au profit de qui et de quelle image.*



**P**our beaucoup, l'Expo 58 c'est l'Atomium et un événement phare qui a marqué la ville de son sceau. Ils ne croient pas si bien dire. L'Expo 58 a tellement marqué l'image de la ville qu'elle en porte toujours les stigmates.

En effet, pour Michel Hubert, l'Expo 58 constituera un catalyseur déterminant de la politique du « tout-à-l'automobile »: « Alors qu'il fallut cinquante ans de tergiversations pour finaliser la jonction ferroviaire Nord-Midi, à peine trois années furent nécessaires pour métamorphoser les boulevards de petite ceinture (construction de plusieurs tunnels et réaménagement des voiries en surface), aménager ou réaménager une partie

*des boulevards extérieurs, construire la première partie du ring (entre les autoroutes d'Ostende et d'Anvers), reprofiler de nombreuses voies radiales (à commencer par le boulevard Léopold II et son viaduc) et aménager des voies d'accès à l'Expo. »*

L'Exposition universelle de 1958, signe incontestable d'une révolution urbaine à l'œuvre, sera le fer de lance d'infrastructures routières qui stimuleront pour les décennies à venir l'usage de l'automobile. Aujourd'hui, le taux de motorisation est nettement plus élevé en région bruxelloise qu'à Londres ou à Paris.

La politique du transport fut confiée, dès le départ, aux ingénieurs de l'administration des routes qui privi-

légiaient le souci de fluidité du trafic. Et l'orateur de rappeler qu'un arrêté de 1969 octroyait une prime aux ingénieurs en fonction du volume des travaux réalisés. Cette prime fut fort heureusement supprimée en 1989. Mais le mal était fait et les transports en commun étaient devenus les parents pauvres de cette politique.

Seul le réseau de métro aura la cote pour privilégier la liaison entre les gares et le quartier des bureaux, favorisant plus le déplacement des navetteurs que les déplacements des populations bruxelloises.

Et l'orateur de conclure qu'aujourd'hui, « l'élite » (urbanistes, architectes, paysagistes) tente de limiter les stigmates créés hier en enterrant les voitures comme à Flagey, à l'avenue de la Toison d'Or ou à Arts-Loi. Elle défend aussi un RER permettant à l'élite périurbaine d'accélérer son flux quotidien vers la ré-

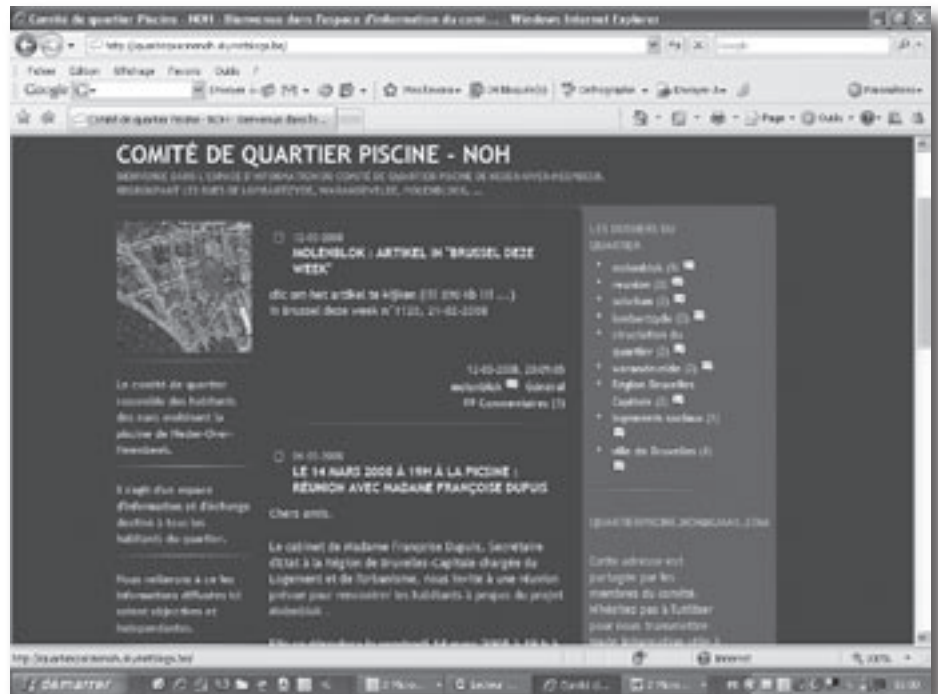
gion bruxelloise. Quant au Plan de Développement International, il nous propose un stade de football pour la coupe du monde 2018 lequel justifierait la création d'une nouvelle ligne de métro, infrastructure lourde et coûteuse qui pourrait être largement compensée par des lignes de tram en surface, démantelées lors des « belles » années de l'Expo. Mais l'élite, paraîtrait-il, marque sa préférence pour le monstre souterrain.

**Claire Scohier**

*Pour en savoir plus sur le programme de recherche « Les élites dans la ville » qui réunit géographes, historiens et sociologues, consulter le site : [www.ulb.ac.be/arc/elites/](http://www.ulb.ac.be/arc/elites/)*

# Les nouvelles technologies : outils d'organisation des groupes autonomes ?

*Un groupe d'habitants de Neder-Over-Heembeek lance un blog pour diversifier ses modes de communication. Rencontre avec les initiateurs du projet.*



Nombreux sont ceux qui dénoncent les changements dans le comportement collectif induits par les nouvelles technologies de l'information et de la communication : surabondance de désinformation, développement de relations virtuelles, règne spectaculaire de la marchandise, ... Malgré ces aspects, il nous semble opportun de décrire les potentialités d'un tel instrument.

Utilisé à des fins organisationnelles par les groupes urbains, Internet peut faciliter l'établissement de réseaux d'action. C'est dans ce sens que nous nous réjouissons de voir utiliser l'informatique dans les pratiques émergentes des comités d'habitants. Dans cette perspective, Pierre Hargot, Laurent Finet et Didier Boulaert lancent leur blog durant le mois de février 2008<sup>[1]</sup>. Un blog est une page Internet interactive qui se caractérise par sa simplicité d'édition, une éventuelle gratuité (conditionnée par la publicité) ou accessibilité financière et qui est régulièrement mise à jour par ceux qui l'ont créé. On pourrait comparer cela à un petit journal virtuel dans

lequel chacun met les informations qu'il souhaite.

L'idée avancée par Pierre Hargot, membre du « Comité de quartier Piscine » de Neder-Over-Heembeek, est assez simple, le blog est « un outil de communication ». Il a pour but « de mettre à la disposition du plus grand nombre, des informations complètes qui sinon seraient trop coûteuses ». Nous pouvons donc trouver sur cette page web, toutes les informations essentielles à l'action collective et individuelle des riverains : le calendrier des prochaines réunions d'habitants, les rapports des réunions précédentes, des liens Internet vers des sites utiles (exemple, celui permettant de s'inscrire pour être entendu par la commission de concertation), des articles de presse et des documents nécessaires à l'analyse des projets urbanistiques à venir dans le quartier.

Centrée autour d'un enjeu bien spécifique qui est la construction de logements au Molenblok, la page Internet a des ambitions plus larges que ce seul projet : elle est destinée à tous les habitants du quartier. Pierre Hargot nous dit qu'ils ne veulent pas

« être les seuls détenteurs de l'information » et espèrent que d'autres comités commenceront « à s'occuper de blogs ailleurs ». Si plusieurs blogs étaient créés à Neder-Over-Heembeek, chaque comité garderait « la maîtrise de son outil » de manière à « garder son identité ». En revanche, un Blog fédérateur pourrait être créé pour l'ensemble des comités du quartier.

Les nouvelles technologies peuvent donc être utilisées au profit des groupes pour diffuser l'information plus largement, mais ne peuvent s'imposer comme unique mode de communication. En effet, ce que certains appellent la fracture numérique ou l'inégalité d'accès aux technologies informatiques doit être prise en considération. Pour compenser cette fracture, il importe que des relais soient organisés dans les quartiers par les voies « traditionnelles » : affichage, toutes-boîtes, bouche à oreille, ...

**Pierre Meynaert**  
à partir d'un entretien avec  
Pierre Hargot

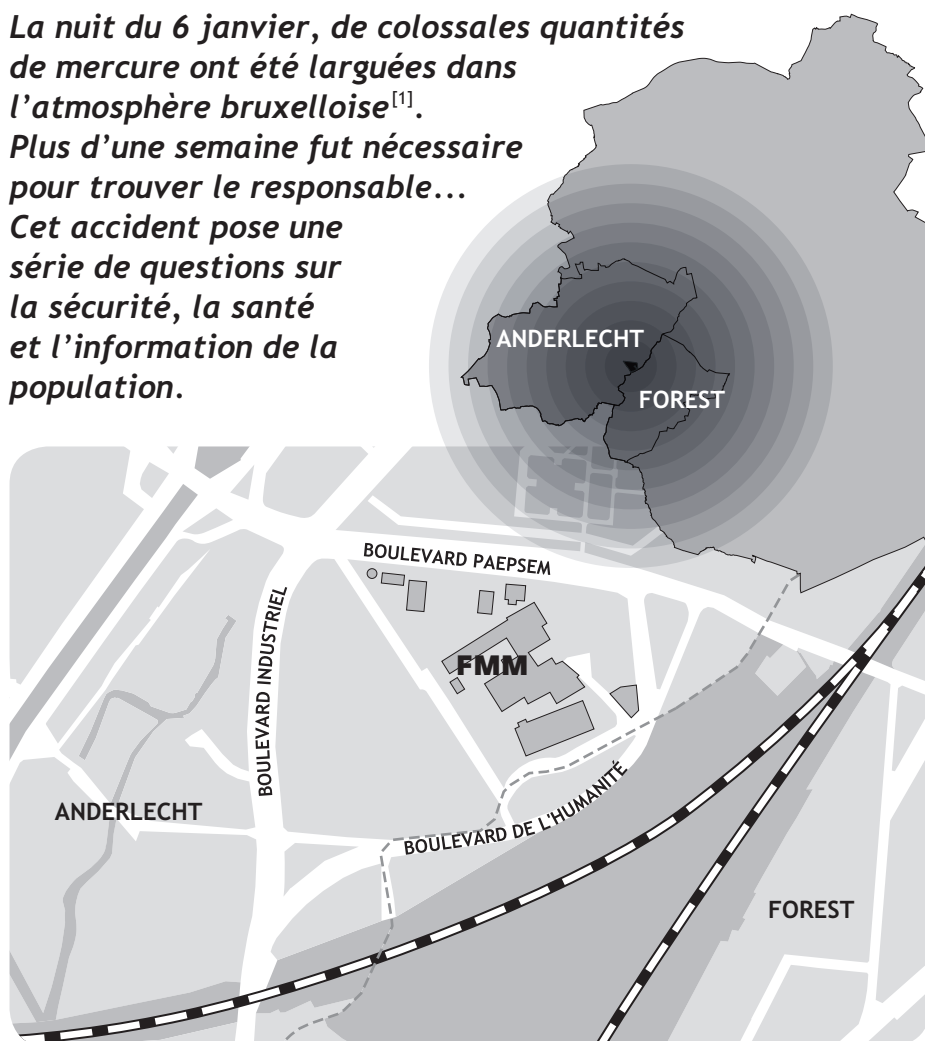
[1] Voir <http://quartierpiscinenoh.skynetblogs.be>.

# Pollution au mercure... lourde d'inconséquences

La nuit du 6 janvier, de colossales quantités de mercure ont été larguées dans l'atmosphère bruxelloise<sup>[1]</sup>.

Plus d'une semaine fut nécessaire pour trouver le responsable...

Cet accident pose une série de questions sur la sécurité, la santé et l'information de la population.



L'enquête de Bruxelles Environnement a conduit vers une entreprise qui était déjà connue des autorités par de nombreuses plaintes déjà formulées à son encontre. On peut se demander si la firme a respecté son permis et pourquoi un tel flou autour de ce dossier? Il est temps que la Région fasse la lumière sur l'affaire et détermine si la population est en danger. Surtout, qu'elle détermine si cet épisode de pollution n'est pas que la face visible d'un iceberg dissimulant une situation beaucoup plus grave.

## Information inexistante du public

Suite à cette annonce pour le moins inquiétante, de nombreux Bruxellois ont souhaité avoir plus d'informations quant aux risques qu'ils encouraient.

L'ingestion de mercure ne représentant pas un risque important, aucune mesure n'a été prise concernant les dépôts atmosphériques, notamment sur les produits du jardin. Et pourtant, il est urgent d'interdire la consommation des fruits et légumes cultivés dans les terres proches de la source de pollution au mercure. D'une part parce que ce polluant s'accumule dans le corps, mais surtout parce qu'il y a de fortes présomptions que ce ne soit pas le seul risque encouru par la population.

## Flou artistique autour de cet accident nébuleux

Depuis plusieurs années, les riverains et les entreprises voisines de FMM se plaignent d'odeurs suspectes, du transit de camions non-étanches qui laissent s'écouler les liquides de

batteries,... Malgré cela, aucun résultat d'études de sol faites par la Région ou par la firme incriminée n'a été révélé alors que le permis d'environnement de FMM indique qu'une analyse annuelle doit avoir lieu.

Comment se fait-il que rien n'ait été montré au public pour le rassurer. Et surtout, comment expliquer qu'une étude privée, réalisée dans les laboratoires de Gembloux, indique que les environs directs du site présentent des valeurs largement supérieures aux normes prescrites pour la présence d'une série de polluants tels que le plomb et le cadmium, deux éléments entrant dans la composition des batteries?

## Danger pour la population, urgence de faire le point

Devant les résultats inquiétants de cette pré-étude, il semble urgent d'organiser des recherches plus poussées tant au niveau environnemental que sanitaire pour déterminer la dangerosité de la situation: des analyses sanguines sur les populations à risques (l'école située à deux pas de là, les riverains les plus proches, les travailleurs), une étude de reconnaissance de l'état du sol (cadmium, plomb, mercure,...) pour confirmer ou infirmer l'étude de Gembloux ainsi qu'une transparence totale sur l'enquête en cours sont demandées.

## Place des industries dangereuses dans un tissu urbain

Il est dommage qu'il faille un accident dont les conséquences ne sont pas encore mesurées ni mesurables pour attirer l'attention sur la place des industries dangereuses en milieu urbain. Comment peut-on accepter que des activités d'un autre âge et aussi polluantes que des centres de recyclage de déchets dangereux puissent s'installer à proximité de zones densément peuplées. Il est temps que la Région interdise purement et simplement l'installation d'activités dan-



ce

gereuses qui ne sont pas directement au service de la Région et n'apportent aucun bénéfice local.

**Que nous réserve l'avenir ?**

Il est maintenant urgent que la lumière soit faite sur la situation, tant en ce qui concerne l'accident au mercure que les présomptions de pollutions des sols au cadmium et au plomb. Il importe aussi que les impacts sur la santé soient connus.

**Erwan Marjo**

[1] Des concentrations atteignant 996 nanogrammes/m<sup>3</sup> d'air alors que les concentrations normales se situent entre 1 à 2 nanogrammes/m<sup>3</sup>. L'OMS tolère une concentration moyenne annuelle de 1000 nanogrammes.



L'entreprise de recyclage de batteries FMM à Anderlecht, responsable de la pollution.

## Appel à projets Quartiers durables 2008-2009 : je mets mon quartier au vert

**Un vent nouveau pour votre quartier**

« **Q**uartiers durables » : ce concept évoque avant tout quelques nouveaux quartiers en bordure de ville, à Freiburg, Malmö ou Londres (BedZED) pour ne citer que les plus connus, conçus comme des modèles d'éco-construction, de convivialité, de mobilité.

Et nos quartiers anciens à Bruxelles? Ne présentent-ils pas toutes les qualités pour devenir des quartiers durables?

Les villes bénéficient d'énormes atouts qui n'attendent que d'être développés : un tissu urbain dense, un habitat groupé entre mitoyens qui limite les pertes de chaleur, tous les services, commerces et équipements à proximité, un bon réseau de transports en commun, des pistes cyclables, des parcs et lieux publics où se retrouver, une offre culturelle exemplaire, un réseau associatif dense...

Aujourd'hui, le défi est entre les



mais des habitants mais aussi de tous les occupants et usagers des quartiers bruxellois. C'est à leur attention que Bruxelles Environnement lance un appel à projets le 18 mars 2008 : les

acteurs des quartiers sont invités à se grouper, réfléchir ensemble, monter un projet pour améliorer leur quartier tout en réduisant son impact sur l'environnement.

Une demi-douzaine de projets seront retenus, après sélection par un jury.

Dès l'automne, les quartiers sélectionnés bénéficieront d'un suivi personnalisé : des conférences, visites ou ateliers pratiques seront organisés dans le quartier avec l'aide d'un animateur ; des projets collectifs pourront être subsidiés. Ce projet participatif s'exprimera aussi par un journal de quartier durable.

**Comment participer ?**

Le formulaire de candidature et modalités de l'appel à projets sont disponibles auprès de Bruxelles Environnement. Date limite d'introduction des candidatures : 30 juin 2008. Pour plus d'informations : [www.bruxellesenvironnement.be](http://www.bruxellesenvironnement.be), 02/775 75 75.



Bruxelles en mouvements (bi-mensuel) 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. Tel.: 02/723-01-01. Fax: 02/723-12-96. 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 Delfrairie, Isabelle Essers, Jacqueline Gilissen, Isabelle Hochart, Thierry Kuyken, Olivia Lemmens, Catherine Maréchal, Erwan Marjo, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Dalila Riffi, Marie-Claire Schmitz, Claire Scohier, Mathieu Sonck, Delphine Termolle et Roland Vande Poel. Imprimerie: Aupsert & 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.

## PDI ou un autre développement de Bruxelles ?

Ce mardi 11 mars, le conseil associatif d'IEB se réunissait pour un débat autour du Plan de Développement International. Ce débat fut d'une grande qualité. Et nous ne pouvons que nous réjouir du fait que les participants n'aient pas seulement émis leur avis (souvent critique) mais également des suggestions sur ce que pourrait être un vrai plan pour les Bruxellois.

La dynamique lancée à la fin de l'année dernière lors d'une première rencontre au cœur du quartier du Midi est donc plus que jamais d'actualité. A court terme, les comités membres d'IEB se mettront d'accord sur une méthode de travail, puis viendra le temps des propositions pour un autre développement de Bruxelles.

La méthode de travail vers laquelle nous pourrions nous diriger serait de proposer

quelques axes de réflexion prioritaires pour l'avenir de Bruxelles. Et partant de textes martyrs, initiatives individuelles ou collectives, d'inviter les comités et associations membres d'IEB à se réunir localement pour les discuter, les amender, voire faire une contre-proposition.

Le moyen de communication le plus adapté pour ce dispositif serait une liste de diffusion par courriel. Et pour éviter la fracture numérique, nous pourrions nous rencontrer physiquement sur une base bimestrielle, par exemple, pour faire le point sur l'avancement des travaux.

Reste à nous donner un objectif dans le temps. Les élections 2009 pourraient être une belle opportunité pour faire entendre la voix des habitants!

**Mathieu Sonck**  
 Secrétaire général

## agenda

### Le mini-salon des quartiers durables à Watermael-Boitsfort



Constituée de citoyens sensibilisés au développement durable, l'association «Ecoquartiers de Watermael-Boitsfort» organise les 12 et 13 avril prochains un mini-salon s'intitulant «Nos quartiers durables». L'association désire mettre en valeur auprès du public les initiatives locales existantes et à venir dans le cadre d'un développement durable de la commune.

Les comités de quartiers y disposeront d'un stand commun et un point central rassemblera toutes les initiatives existantes (projets, coordonnées etc.) afin de partager les expériences, créer des liens et des synergies en vue de développer plus efficacement des projets concrets.

Des conférences aborderont le samedi de 14 à 18h et le dimanche 11 à 17h les diverses dimensions du développement durable: énergies renouvelables, certification PEB, biodiversité, etc. A la Maison Haute, place Gilson à Watermael-Boitsfort.

Infos: [www.nosquartiersdurables.be](http://www.nosquartiersdurables.be)