

Bruxelles en mouvements

Bimensuel édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles
N°178 – 21 décembre 2006



CLAUDE SCOTIER

À quelle mode rhabillera-t-on la chaussée d'Ixelles ?

Pour l'heure, la chaussée d'Ixelles n'a pas d'urbanité ni de plan de mobilité adapté à sa fonction spécifique. La voiture y reste reine. Pour prendre le pouls de cet espace complexe, Inter-Environnement Bruxelles est descendu dans la rue écouter les voix de ses usagers. Un processus de consultation ouvert, hors des rails institutionnels.

Suite en page 2 ➔

dans ce numéro

- P.4 > Un rapport pro-nucléaire aux arguments partisans
- P.7 > L'insécurité ne niche pas dans les arbres
- P.8 > Développer un réseau d'ambassadeurs de l'environnement à Bruxelles?
- P.10 > Bruxelles en mouvements, selon vous
- P.12 > Editorial – VW : l'investissement public doit soutenir l'économie durable

@ Plus d'infos:
www.ieb.be

À quelle mode rhabillera-t-on la

La chaussée d'Ixelles, et si on rêvait

Notre dernière édition a relayé le diagnostic réalisé par les usagers de la chaussée d'Ixelles qui expérimentent, tantôt au quotidien, tantôt de façon occasionnelle, les diverses fonctions de celle-ci. Habitants, chaland et autres passants, commerçants, automobilistes et usagers des transports en commun ont passé au crible les difficultés liées à l'aménagement actuel de la chaussée et à la circulation dense qu'elle subit.

Identifier les problèmes, c'est un premier pas, mais nos interlocuteurs ont été plus loin, venant vers nous avec des idées, des propositions, des rêves,... des « solutions ».

Des besoins récurrents et partagés

Nos interlocuteurs défendent tantôt le droit des habitants à vivre en toute tranquillité, tantôt celui du cycliste oublié ou encore celui du client pressé. Malgré cette diversification des profils, certaines demandes s'avèrent récurrentes.

Tous s'accordent pour souhaiter une réfection des trottoirs ainsi que leur élargissement, particulièrement dans le haut. « *Mon souhait en tant que piéton est de pouvoir disposer d'un espace piéton agréable avec une largeur suffisante permettant de passer avec une poussette.* » Le souhait d'un espace plus verdurisé et de lieux où se poser est bien présent. Les propositions fourmillent pour planter des arbres, aménager de petites aires de repos aux angles morts, redonner un coup de frais aux trottoirs et aux façades. « *Rien ne ponctue la montée de la place Flagey à la place Fernand Cocq: des bancs et des arbres pourraient être prévus à certains carrefours; les oreilles de trottoirs peuvent être utilisées pour y mettre de la verdure.* » La demande des piétons est aussi vivace en faveur d'une réglementation canalisant la multiplica-



Le caractère commerçant du haut de la chaussée a focalisé l'attention des participants sur la question épineuse des livraisons.



tion des poteaux et des dispositifs publicitaires sur le trottoir.

Le sens du sacrifice

La largeur de la chaussée est limitée. Impossible de pouvoir faire coexister de larges trottoirs, un site propre, un double sens de circulation, des zones de stationnement et de livraison. Choisir c'est renoncer!

Pour certains, le sens du sacrifice est clair: « *Pour ma part, je ne vois aucun inconvénient pour que ces aménagements se fassent grâce à une perte d'espace pour les automobilistes.* »

Si de nombreuses personnes se sont montrées favorables à des aménagements favorisant les transports en commun, elles n'en mesurent pas toujours les conséquences. Elles peuvent au même moment attaquer le sens unique et défendre le site propre. Est-ce compatible?

La campagne « *Non au sens unique* » a laissé des traces: les habitants hésitent à proposer l'idée d'initiative de crainte d'essuyer la critique et écrivent prudemment sur leur carton « *peut-être un sens unique?* ». Cependant, l'expérience du sens unique dans le bas de la chaussée a fait des adeptes: « *le sens unique a amélioré la vie du quartier et le 71 roule mieux* » même si « *le sens unique n'est pas respecté et les voitures préfèrent remonter par la rue Lesbroussart et encombrer la rue Van Elewijck* ».

Côté des commerçants, deux vitrines s'affrontent

Du côté des commerçants, deux vitrines s'affrontent: ceux pour qui la voiture forme le terreau du commerce et ceux qui, au contraire, exigent des lieux conviviaux, débarrassés des nui-

chaussée d'Ixelles ?



Que l'on prenne le problème par le haut ou par le bas, les habitants s'accordent pour dénoncer la confiscation de la chaussée par la voiture.

sances automobiles. Alors qu'Atrium Flagey⁽¹⁾ demande la remise en circulation à double sens du bas de la chaussée, Atrium Porte de Namur est favorable à une mise en sens unique de certaines artères: «un triangle formé par les chaussées d'Ixelles, de Wavre et la rue de la Paix permettrait de supprimer une bande de circulation et des espaces de stationnement au profit de trottoirs plus larges, de pistes cyclables et d'aménagements urbains de convivialité.»

Stationnement versus livraison

Certains revendiquent plus de parkings, voire leur gratuité «au moins pour le premier quart d'heure, comme à la Chasse», tandis que d'autres prônent une solution plus radicale: la suppression du stationnement une fois pour toutes. L'espace ainsi gagné pouvant être «recyclé en zones de livraison, en pistes cyclables ou en trottoirs élargis». Quoi qu'il en soit, le parking Tulipe devrait être mieux indiqué et des horaires de livraison sont réclamés de toutes parts. «Les zones de livraison doivent être réfléchies en fonction non seulement



des besoins des commerçants mais aussi d'une vision de la ville agréable pour ses habitants et utilisateurs: limitation des livraisons à certaines heures, utilisation de véhicules plus petits,...

Les pistes cyclables

Les cyclistes sont peu nombreux à fréquenter la chaussée considérée comme inamicale: «Lorsque j'utilise mon vélo, circuler sur cette chaussée est pénible et me donne un sentiment d'insécurité. Mon souhait étant qu'on réalise évidemment une piste cyclable

clairement identifiée et identifiable. De plus, il manque cruellement de rangement pour vélo.» Et concernant la coexistence avec les bus: «Domage que le sens unique soit limité au bus et pas autorisé au vélo.»

Et les transports en commun dans tout cela ?

Si une minorité trouve que «la chaussée est trop réservée au bus», la plupart des voix considèrent qu'«il faut garder les transports en commun et supprimer au maximum la voiture», par exemple, via l'instauration d'un site propre. Toutefois, tant pour les piétons que pour les utilisateurs des transports publics «une autre alternative plus verte devrait être étudiée: le tram? le bus électrique?». Beaucoup souhaitent une amélioration de la fréquence: «Il faudrait un tram toutes les 5 minutes entre la Porte de Namur et Flagey.»

Trouver l'équilibre

Il faut rééquilibrer et rendre habitable la chaussée, mener une vraie politique de l'espace public pour la coexistence de ses diverses fonctions. Rêver un projet en concertation avec les habitants, les associations de commerçants c'est entrouvrir la garde-robe. Maintenant il appartient aux autorités responsables de poser les bons choix dans l'habillement de la chaussée.

En 2004, un projet de piétonnier intermittent avait été imaginé par l'échevin de la mobilité de la commune mais celui-ci n'avait pas récolté un franc succès auprès des commerçants ni des habitants périphériques qui craignaient l'engorgement de leur voirie.

Si la route est encore longue pour que la chaussée respire à nouveau, les énergies sont en marche et la Région prête à prendre le relais.

Claire Scohier

(1) Atrium est une agence régionale visant à dynamiser les différents noyaux commerçants au travers de ses antennes locales.

Un rapport pro-nucléaire aux arguments

Les associations environnementales dénoncent l'aveuglement sélectif de la Commission D'Haeseleer - Energie 2030 dans son analyse des coûts du nucléaire.

Un parti pris

Le président de la Commission «*Energie 2030*», William d'Haeseleer, a rendu publiques les conclusions du rapport préliminaire de cette Commission sur le futur énergétique de la Belgique.

Les associations d'environnement se félicitent de la mise en exergue de la nécessité d'accorder la priorité aux économies d'énergie. Elles s'étonnent par contre de l'importance démesurée accordée dans cette étude au nucléaire alors qu'il représente moins de 10% de la consommation finale d'énergie dans notre pays; elles émettent de sérieux doutes quant à la pertinence de nombreuses hypothèses considérées. Les coûts du nucléaire apparaissent ainsi très largement sous-estimés.

Au vu du profil de la majorité des membres de la Commission, les associations redoutent que ces considérations favorables à l'atome aient fait l'objet de choix délibérés visant à avantager cette technologie.

En sous-estimant systématiquement les coûts du nucléaire et en posant de nombreuses hypothèses pour le moins discutables, la Commission D'Haeseleer arrive à la conclusion que la décision actuelle de sortie de la Belgique du nucléaire (actée par une loi de 2003) doit être reconsidérée afin



Le 25 octobre 2006, une trentaine de militants de Greenpeace ont investi le site de la centrale nucléaire de Tihange pour dénoncer le vieillissement des réacteurs nucléaires belges et les problèmes de sécurité qui en découlent.

de limiter la hausse des coûts de production de l'électricité.

Les scénarios permettant d'aboutir à cette conclusion apparaissent toutefois totalement déconnectés de la réalité.

Une sous-évaluation des coûts

En partant du principe d'un prolongement de la durée de vie des centrales, la Commission reporte après 2030 (l'horizon de l'étude) l'un des principaux coûts de la filière nucléaire, à savoir le démantèlement des réacteurs.

De même, la Commission estime curieusement qu'aucun investissement supplémentaire ne devra être réalisé pour l'entretien des réacteurs actuels. Une telle hypothèse est non seulement irréaliste pour des réacteurs qui devraient être exploités soixante ans alors que leur durée de vie initialement prévue était de

Portrait de la Commission «*Energie 2030*»

Une Commission, nommée «*Commission Energie 2030*»^[1], a été mise sur pied fin 2005 à l'initiative du ministre Verwilghen afin de guider la politique énergétique belge à long terme (2030). Cette Commission – également nommée «*Commission D'Haeseleer*», du nom de son président – est composée d'experts belges et étrangers.

Dès la mise en place de ladite Commission, les associations environnementales ont émis des doutes quant à son indépendance. Son rapport préliminaire, publié ce 17 novembre, ne fait malheureusement que confirmer ces craintes.

Les associations environnementales ont réalisé un dossier dressant le «*portrait*» des principaux membres de la Commission. Le tableau est édifiant :

- le président (W. D'Haeseleer), le vice-président (P. Klees), ainsi que la majorité des membres permanents de la Commission sont d'ardents défenseurs du nucléaire;
- l'institut de recherches (l'*Energie-Instituut* de la KUL) dirigé par le président D'Haeseleer est en partie financé par Electrabel, Tractebel et la SPE, soit les principaux acteurs du nucléaire en Belgique;
- quatre des six membres perma-

partisans

trois décennies, mais, de plus, elle est inquiétante sur le plan de la sécurité.

Enfin, si la Commission tient compte de l'augmentation des prix des combustibles fossiles, elle « oublie » de considérer l'évolution des prix de l'uranium. L'OCDE estime pourtant qu'un doublement du prix de ce combustible induit une augmentation du coût de production d'électricité nucléaire de 10%. Or, les prix de l'uranium ont été multipliés par huit en six ans...

Par ailleurs, la Commission D'Haeseleer envisage la construction d'un nouveau réacteur et en évalue le coût à 3 milliards d'euros. Cette estimation apparaît pour le moins optimiste si l'on sait qu'un projet similaire développé actuellement en Finlande, et confronté d'ailleurs à de nombreux problèmes, devrait se solder par une facture de 5,2 milliards... (Il est à noter au passage que la Commission



Le 30^e anniversaire du réacteur de Tihange 1 était pour Greenpeace l'occasion de répéter que le nucléaire civil pose plus de problèmes qu'il n'en résout.

nents de la Commission 2030 ont (ou ont eu) des liens financiers avec l'industrie nucléaire.

Un tel constat pose d'autant plus question que de nombreux membres se sont déjà ouvertement déclarés favorables à cette technologie. Le document reprenant le portrait des principaux membres de la Commission est disponible sur Internet : <http://www.greenpeace.org/raw/content/belgium/fr/press/reports/commission2030Energie.pdf>

[1] <http://www.ce2030.be>



LE NUCLÉAIRE,
CE SONT CEUX
QUI Y ONT
VRAIMENT
TOUCHÉ
QUI EN
PARLENT
LE
MIEUX!

se montre nettement moins optimiste lorsqu'il s'agit des coûts de production d'électricité renouvelable qu'elle surévalue systématiquement, conduisant ainsi à une sous-estimation de leur potentiel de développement).

On peut en outre s'interroger sur l'emplacement de cette nouvelle centrale, compte tenu des besoins en eau et des distances de sécurité impliqués par une telle installation.

La Commission motive son option pro-nucléaire par le fait que le contexte a fortement évolué depuis la loi de sortie du nucléaire de 2003, particulièrement en ce qui concerne la hausse des prix pétroliers et la prise de conscience croissante en matière de changements climatiques. Rien n'est moins vrai⁽¹⁾.

Il est d'autre part étonnant de constater que la Commission reste muette au sujet des nouveaux investissements récemment réalisés en Belgique dans les installations de production d'électricité non-nucléaire.

De nombreux projets ont en effet été mis en œuvre ou sont aujourd'hui en construction. En 2010, soit cinq ans avant la date prévue pour la fermeture des trois premiers réacteurs, la production d'électricité de ces nouvelles installations permettra de

(1) Il n'y a en effet rien de nouveau. La Convention des Nations Unies sur le climat fut adoptée en 1992 et l'on savait déjà que des réductions drastiques d'émissions seraient nécessaires à terme. Les premiers rapports faisant état de préoccupations concernant le caractère limité des ressources fossiles ont eux aussi été publiés il y a très longtemps déjà. Il est donc fallacieux de rouvrir le débat sur la sortie du nucléaire en Belgique sur base d'un changement de contexte concernant ces deux problématiques.

compenser ces premières mises à l'arrêt. Et les fermetures suivantes n'interviendront pas avant 2022, soit dans un laps de temps suffisant pour mettre en place les politiques énergétiques nécessaires. Du point de vue de la sécurité d'approvisionnement, revenir sur la décision de sortie du nucléaire ne se justifie pas non plus.

Un débat indispensable

Pour les associations environne-

mentales, un débat sur l'avenir de l'approvisionnement énergétique de la Belgique est indispensable. Il doit être mené sur base d'informations et d'arguments rationnels. Force est de constater que le rapport de la Commission D'Haeseleer, visiblement partielle et n'ayant laissé qu'une liberté de travail restreinte au Bureau fédéral du Plan, ne répond pas à cette condition essentielle.

Ce constat est d'ailleurs conforté à

la lecture des conclusions d'autres études en la matière, comme par exemple celle commandée par le Ministre fédéral de l'Environnement Bruno Tobback au Bureau fédéral du Plan et récemment rendue publique ou encore le scénario énergétique réalisé par le centre allemand d'Aérospatiale à la demande de Greenpeace.

D'après les documents de Greenpeace, IEW et BBL

Des coûts sous-estimés

Investissements oubliés

Pour les réacteurs à Tihange 2 et 3, ainsi que Doel 3 et 4, l'hypothèse retenue est que la prolongation de la durée de vie n'implique... aucun investissement supplémentaire. Cette hypothèse est particulièrement préoccupante en termes de sécurité. Les générateurs de vapeur, par exemple, doivent être remplacés régulièrement à cause des dégâts dus à la corrosion et à l'érosion, ainsi qu'un amincissement des parois des tubes (ce qui représente chaque fois un investissement d'une centaine de millions d'euros).

Coût du démantèlement évacué

De plus, l'option nucléaire est favorisée par le fait qu'un des coûts les plus importants de cette technologie soit laissé « hors-jeu ». En prolongeant la durée de vie des centrales de 20 ans, leur démantèlement ne débiterait qu'après 2030. Aucun coût de démantèlement n'est encouru avant 2030, ce qui avantage bien entendu fortement le dernier scénario « pro-nucléaire ». Ce surcoût doit être pris en compte. Des provisions sont actuellement constituées (et répercutées sur le prix de l'électricité) pour le déman-



tèlement des centrales, mais celles-ci ne seront vraisemblablement pas suffisantes pour couvrir l'entièreté des coûts.

Une nouvelle centrale? Où???

Même si le rapport préliminaire de la Commission n'y fait pas explicitement référence, l'option nucléaire est également basée sur la construction d'une nouvelle unité de 1700 MW. Aucune indication n'est donnée quant à la localisation de celle-ci. On peut en effet se demander sur quel emplacement pourrait se concrétiser un tel projet. Les capacités de refroidissement de centrales par les cours d'eau sont entièrement exploitées dans notre pays et seul un refroidissement au moyen d'eau de mer, en établissant ce réacteur sur la côte, semble physiquement envisageable. On doute toutefois que l'idée récolte beaucoup de

soutien auprès des autorités locales...

Quel financement?

Le coût envisagé pour la construction de cette nouvelle centrale (3,06 milliards d'euros) est en outre artificiellement bas. La Commission se base sur le réacteur EPR actuellement en construction en Finlande.

En outre, si l'évolution du prix du gaz, du pétrole et du charbon est prise en compte, l'évolution du prix du combustible nucléaire, l'uranium 235, suite à son épuisement prévisible, semble ne pas avoir été prise en considération. Or, le prix de l'uranium a été multiplié par huit en six ans et, selon l'OCDE, en cas de doublement du prix de l'uranium, le coût de production de l'électricité nucléaire augmente de 10%.

La combinaison de l'ensemble de ces facteurs (pas d'investissement supplémentaire pris en compte pour une prolongation de la durée de vie des centrales, coûts de construction d'une nouvelle centrale sous-évalués, augmentation du prix de l'uranium pas prise en compte et coût du démantèlement au-delà de l'année de référence de l'étude) donne une image tronquée de l'énergie nucléaire au niveau financier.

L'insécurité ne niche pas dans les arbres

Le site des logements sociaux «Les Villas» à Ganshoren menacé de massacre à la tronçonneuse. Happy end pour les arbres en commission de concertation. Remake à prévoir.

Dans le cadre des accords de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, le Service Fédéral Mobilité et Transport a été chargé des travaux de réaménagements des abords des logements sociaux «Les Villas» à Ganshoren.

La première phase de ce projet soumis à l'enquête publique en novembre a reçu un avis défavorable en Commission de concertation. En cause, un trop grand nombre d'arbres sacrifiés et un entretien coûteux.

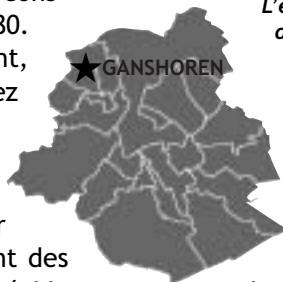
Les nouveaux aménagements concernent les abords des bâtiments situés entre les avenues Peereboom et Van Overbeke dans ce grand ensemble où se côtoient de nombreux immeubles construits dans les années 80.

Le site est verdoyant, arboré à souhait et assez bien entretenu. Deux terrains de foot, un terrain de basket et des aires de jeux pour les plus jeunes offrent des espaces de détente agréables.

Mais la plupart des modules de jeux ne sont plus aux normes, certains sont carrément vétustes voire dangereux. Les réaménagements prévoient entre autres la mise en conformité des diverses zones de jeux d'enfants,



L'enquête publique a déclenché une mobilisation des habitants pour leur cadre de vie.



l'installation d'un Agora Space, la création d'une zone de jeux près d'une crèche, l'amélioration de l'accessibilité autour des immeubles pour les services de secours ainsi que pour les camions de déménagements.

Jusque là c'est un projet pavé de bonnes intentions. Mais les habitants et les membres de la Commission de concertation se sont unanimement opposés à l'abattage de nombreux arbres

prévu dans les plans. L'argument en a fait sursauter plus d'un: moins il y aura d'arbres plus il y aura de visibilité et donc plus de sécurité. Avec ce type de raisonnement il faut tout de suite raser la Forêt de Soignes!

La sacro-sainte sécurité est un argument qui n'a pas fait le poids et c'est tant mieux. Les habitants admettent que bien sûr il y a quelques actes d'incivilité et de vandalisme, mais que globalement la cohabitation avec les jeunes du quartier

se passe bien et qu'il vaudrait mieux repenser la disposition de l'éclairage par exemple, mieux réfléchir la disposition des espaces de détente, favoriser la cohésion sociale, semer les graines de la citoyenneté, pas décapiter les arbres. C'est gagné pour cette fois et le Service Fédéral Mobilité et Transport devra revenir avec un projet amélioré.

Isabelle Hochart

Développer un réseau d'ambassadeurs de

La sensibilisation aux comportements favorables à l'environnement est l'apanage des actions publiques et associatives. Mais de nouvelles expériences, de citoyen à citoyen, ouvrent des pistes basées sur le témoignage par le vécu. Examen des objectifs et des méthodes pour garantir l'efficacité d'une approche basée sur la conviction et le bénévolat.

Encourager un changement de comportement... durablement ?

De nombreuses approches de sensibilisation tentent d'encourager un changement de comportement. Or, peu d'entre elles s'interrogent réellement sur la persistance de ces comportements. Souvent aussi les campagnes de sensibilisation manquent de budget pour réellement évaluer leur impact sur le changement de comportement à long terme.

La théorie de l'autodétermination est une théorie qui justement s'intéresse au comportement durable et cela en analysant les motivations sous-jacentes à un comportement. Différentes motivations peuvent mener à un comportement mais seules les motivations qui encouragent l'autodétermination mènent à un comportement durable. Un comportement sera d'autant plus durable que la personne trouve un intérêt personnel pour l'accomplir. Mais comment encourager des comportements qui ne sont pas intrinsèquement intéressants ?

L'une de principales raisons pour agir repose sur l'appréciation des comportements par autrui ou des personnes qu'on estime : un groupe auquel on voudrait appartenir, la famille, ... Le sentiment de lien, d'appartenance, de partage d'objectifs répond au besoin psychologique d'appartenance



sociale. Un deuxième facteur est le sentiment de compétence. Des informations spécifiques, un feed-back positif, un objectif ambitieux mais accessible vont faciliter l'intériorisation. Le troisième facteur est l'autonomie. Plus le contexte social encourage l'autonomie de la personne plus le comportement sera autodéterminé.

Le citoyen, comme acteur de sensibilisation

Pour encourager un comportement durable, les acteurs de la sensibilisation à l'environnement, doivent veiller à satisfaire les 3 besoins psychologiques de base de l'individu, c'est-à-dire les besoins d'autonomie, de compétence et d'appartenance sociale.

L'adoption de certains comportements n'est pas aussi simple qu'il y paraît : trier ses déchets, manger bio, composter, ou troquer sa voiture pour un vélo. Tous ces gestes environnementaux nécessitent de changer ses habitudes, ce qui requiert un effort. Une habitude se forge au cours de l'enfance et de l'adolescence, l'habitude est quelque chose qui devient mécanique, inconscient et confortable. Changer ses habitudes est quelque chose d'inconfortable qui prend du temps et qui est progressif. Pour encourager cela il faut donc travailler sur le long terme et fournir

une information la plus précise possible. C'est pourquoi nous préconisons le développement de structures locales plus à même de répondre aux besoins psychologiques de base.

Différents acteurs ont un rôle à jouer et leur action est complémentaire. On pense souvent aux pouvoirs publics, aux associations et aux médias. Toutefois nous souhaitons mettre l'accent sur un acteur souvent négligé mais qui a un rôle majeur à jouer au

L'autodétermination

Selon Deci et Ryan, les auteurs de la théorie de l'autodétermination, les êtres humains sont, depuis leur naissance, curieux, actifs et prêts à apprendre. On naît avec un besoin de se sentir compétent et autodéterminé dans sa relation avec l'environnement. L'autodétermination est le besoin de l'individu de se percevoir comme étant la cause principale de son comportement.

l'environnement à Bruxelles ?



CATHERINE MARECHAL



CATHERINE MARECHAL



CATHERINE MARECHAL



CATHERINE MARECHAL



CATHERINE MARECHAL

niveau local. Nous pensons tout simplement au citoyen. Celui-ci peut communiquer de manière plus personnelle et répondre directement à nos interrogations. Il ne communique pas au nom d'une institution mais peut témoigner de son expérience et exposer les avantages et les inconvénients du changement de comportement. Il utilise un langage plus accessible et surtout il est quelqu'un auquel on peut s'identifier car il vit

comme nous. Plus les points communs avec le public-cible sont nombreux, plus facile sera l'identification. Faire appel à des citoyens de différentes catégories sociales, de groupes ethno-culturels différents permet de toucher un public plus large.

L'exemple des maîtres-composteurs

Plusieurs organisations ont bien compris l'atout des bénévoles-relais et

font appel à ces citoyens volontaires pour faire passer leur message. Est bénévole toute personne non salariée qui exerce, en dehors du temps professionnel et familial et sans aucune contrainte sociale, une action dirigée vers autrui ou la communauté. Le bénévolat est une démarche personnelle d'engagement, d'adhésion et de participation à un projet ou à une cause.

Depuis 7 ans il existe un réseau de maîtres-composteurs à Bruxelles. Une centaine de citoyens-bénévoles sont motivés pour partager leur expérience en matière de compostage avec leurs concitoyens. Leur action s'est montrée réellement efficace. Mais alors pourquoi s'arrêter au compostage? De nombreux experts s'accordent pour dire que le meilleur argument pour convaincre c'est le vécu. Qui d'autre qu'un citoyen peut mieux sensibiliser un autre citoyen? De nombreux citoyens bruxellois disposent d'une expérience en matière d'autres thématiques environnementales telles l'alimentation durable, la gestion rationnelle de l'eau ou de l'énergie, l'utilisation de voitures partagées,... N'y a-t-il pas un potentiel à Bruxelles pour développer un réseau d'ambassadeurs de l'environnement? Ne serait-ce pas une grande perte d'énergie « humaine » que de ne pas valoriser toutes ces expériences?

Céline Van der Eecken

La théorie de l'autodétermination va distinguer la motivation intrinsèque de la motivation extrinsèque selon que le comportement adopté est réalisé pour l'activité elle-même ou pour une conséquence de l'activité.

Lorsqu'un individu agit en fonction d'une pression externe (exemples: contrôle radar, attente d'une récompense, sentiment de culpabilité,...) il est probable qu'une fois

cette pression absente la personne arrêtera son comportement. Pour induire le comportement il faudra donc continuer à exercer une pression.

Par contre si le comportement attendu acquiert une pertinence personnelle pour la personne, que celle-ci éprouve du plaisir pour le comportement et que c'est elle-même qui a décidé d'agir, le comportement sera intériorisé et durable.

Bruxelles en mouvements, selon vous

Fin octobre, votre revue «*Bruxelles en mouvements*» lançait un sondage pour connaître ses lecteurs et leur niveau de satisfaction.

Premier constat: alors que le délai de retour demandé était court, 59 réponses, soit près de 5% du lectorat total ont renvoyé avant le 8 novembre le questionnaire. Une petite dizaine est arrivée après la date butoir.

Onze personnes ont répondu via le questionnaire en ligne, 9 ont utilisé le fax, 39 le courrier.

Parmi les enseignements, deux types d'informations peuvent être tirées: au niveau du type de lectorat et au niveau de la revue en elle-même (fond et forme).

Le lecteur

Premier constat, le public est âgé. La moyenne d'âge est de 59,4 ans... En août 1983, 80% des lecteurs de *Ville et Habitant*, l'ancêtre du BeM, se situaient dans la catégorie des 20 à 50 ans. En mars 1996, 65% avaient moins de 50 ans et 50% étaient âgés entre 30 et 50 ans. Indiscutablement, le lectorat vieillit.

Pourtant et depuis dix ans, le BeM a connu plusieurs formules (dont la couleur et la mensualité), mais sans pour autant s'attirer de manière significative un nouveau public. L'explication se trouverait-elle moins dans l'outil que dans son encadrement? Une dimension de la revue a en tout cas rarement été explorée: sa promotion. Aussi et dans les prochains mois, IEB mettra en place divers outils permettant à *Bruxelles en mouvements* de rencontrer un nouveau public.

Ensuite, et toujours selon l'enquête de 2006, le lectorat n'est pas forcément membre d'une association. L'approche du BeM s'inscrirait donc plus dans une démarche individuelle de citoyen que dans l'appartenance à une association. Cette donnée reflète



l'évolution de l'engagement en ville ces deux dernières décennies.

Enfin, la plupart des personnes interrogées vivent dans des quartiers aisés, pratiquent ou ont pratiqué des professions dites libérales ou intellectuelles. Ces diverses informations font du lecteur du BeM une personne engagée dans le combat urbain et évoluant dans un contexte socio-économique privilégié.

Le BeM

Au niveau du fond, près de la moitié de l'échantillon est assidu et lit l'entièreté du BeM. Et le taux de satisfaction est important: sur les 59 personnes interrogées, 55 se déclarent satisfaites (48) ou totalement satisfaites (7) du contenu qu'elles découvrent deux fois par mois dans leur revue bruxelloise. Ce rythme de publication, tout comme le tarif appliqué rencontrent aussi une forte adhésion. Les lecteurs ne jugent pas utile de modifier la forme du BeM,

mais à choisir, ils opteraient plutôt pour plus de photos que pour la couleur ou une autre mise en page.

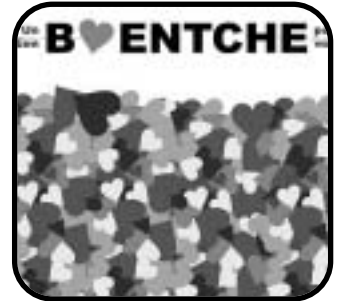
Au niveau du fond, les piliers d'IEB sont confirmés: l'intérêt pour le patrimoine et l'urbanisme sont marqués. Deux autres thématiques émergent: la mobilité et l'environnement. Cette dernière a pourtant été très présente en 2006 puisque pas moins de neuf dossiers s'y rapportent. A l'inverse, la culture et l'économie ne sont pas plébiscitées par le lectorat.

Quant à la mission assignée à la revue, les lecteurs voient en *Bruxelles en mouvements* un lieu d'analyse des enjeux bruxellois, plutôt régionaux que locaux d'ailleurs. Mais paradoxale de lecteur, si ce public demande des sujets plus analytiques, plus pointus, ses premières lectures restent... les papiers de leur quartier.

Fort de ces enseignements, la revue se renouvellera en 2007, sans pour autant perdre ses acquis.

La rédaction

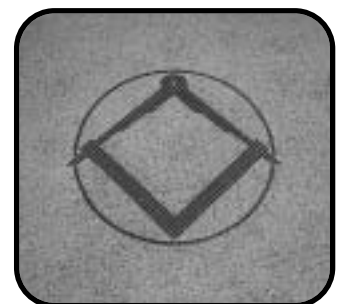
agenda



▲ expos

Patrimoine

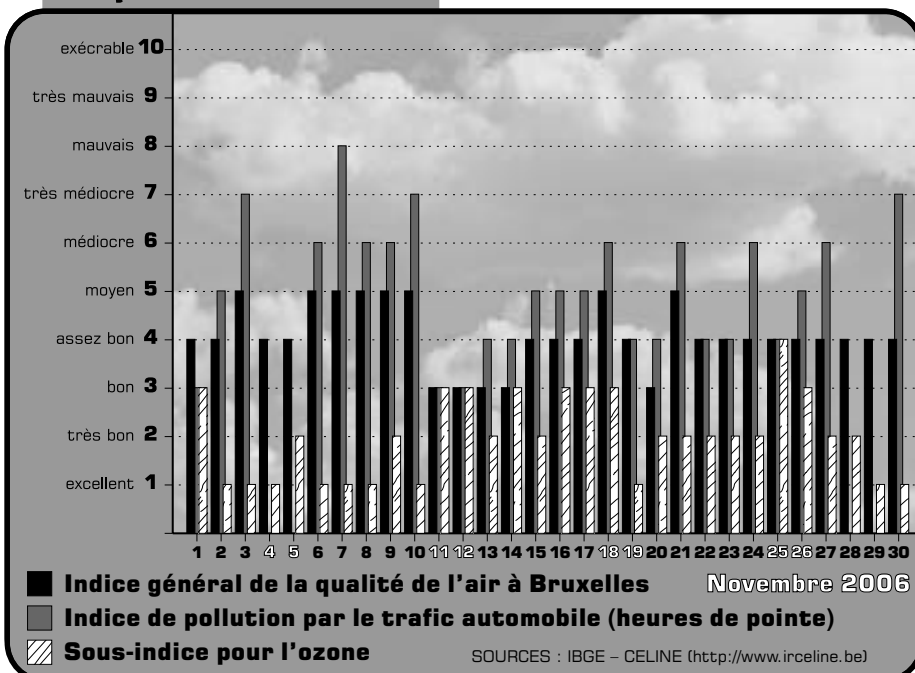
Expositions « *Sous un toit. Appartements bruxellois de l'entre-deux-guerres* » et « *Un boentche pour le patrimoine* ». jusqu'au 4 mars 2007, aux Halles Saint-Géry, 1000 Bruxelles.



▲ **Architectures maçonniques**

L'exposition des Archives d'Architecture Moderne vous invite à un voyage à travers l'architecture maçonnique. Jusqu'au 1^{er} avril 2007, au Musée d'Architecture – La Loge, rue de l'Ermitage, 86, à 1050 Ixelles. Infos: info@aam.be, www.aam.be ou 02/6422462.

pollution de l'air



Quel air avons-nous respiré à Bruxelles en novembre 2006? Chaque mois, d'après les données du laboratoire de Bruxelles Environnement (IBGE), nous publions un relevé de la qualité de l'air à Bruxelles. Plus d'infos: Cellule Interrégionale de l'Environnement, www.irceline.be

Appel aux associations membres

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

BELGIQUE - BELGIE
PP
1000 BRUXELLES
1/148
BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
P 302402

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@teb.be

Éditeur responsable : Jacqueline Gilissen, rue des Patriotes, 3, 1000 Bruxelles.

VW : l'investissement public doit soutenir l'économie durable

En avril 2005, les Ministres Picqué et Cerexhe jouaient des coudes pour l'inauguration de l'*Automotive Park*, le parc fournisseur de VW dans lequel les pouvoirs publics investissaient 35 millions d'euros^[1]. Le 11 janvier 2006, Le Premier Ministre Verhofstadt ouvrait le Salon de l'Automobile constatant que le secteur automobile profitait des mesures récentes : la réduction des charges sur le travail, la réduction de l'impôt des sociétés et surtout la réduction des charges sur le travail de nuit et en équipes : « Ces efforts, mais surtout les efforts et la productivité des implantations belges, ont assuré un avenir au secteur de l'automobile dans notre pays. Opel tourne à plein régime. Volvo a enregistré une forte augmentation au niveau de l'emploi. Volkswagen est occupé à construire un nouvel Automotive Park. (...) Si je me penche sur la tendance des résultats, le secteur de l'automobile ne peut qu'aller mieux en 2006. »^[2]

Entre-temps, le *Financial Times* avait prédit en juillet 2005 la fermeture du site VW. Ceci aurait dû amener la Région et les autres pouvoirs à quelques mesures de prudence et de réserves face aux demandes de la multinationale. Effort considérable pour récupérer les terrains de la STIB et de la SNCB pour y construire l'*Automotive Park* (avec de multiples avantages et dérogations), tracé du boulevard de la II^e Armée britannique remodelé selon des besoins de la multinationale, existence d'un pôle *Automotive* dans un centre de référence destiné à accroître le niveau de formation des travailleurs bruxellois, délivrance accéléré des permis d'environnement et d'urbanisme, baisse de 75% des charges d'urbanisme de la Commune de Forest (d'un million à 250 000 euros)^[3].

Le moment est opportun pour repenser le partenariat public-privé et

questionner ce modèle post-industriel. Quel sera l'avenir du terrain de l'*Automotive Park*? VW est propriétaire de son terrain et à terme de celui de l'*Automotive Park*. Soit plus de 40 hectares au total dans une région qui réclame des terrains pour développer des projets économiques. VW, comme Renault jadis, devrait céder pour un franc symbolique ces terrains et bâtiments. Ils reviendraient dans l'escarcelle de la Région pour services rendus, et pourquoi pas créer un pôle d'activités plus en phase avec les intérêts sociaux et les leviers économiques de la Région.

Une Région même désargentée doit soutenir l'esprit d'entreprise, la volonté de créer et d'innover, mais doit-elle venir en aide à des multinationales comme VW, (dont le bénéfice net au deuxième trimestre 2006 s'élevait à 859 millions d'euros^[4], soit plus d'un tiers du budget de l'année 2006 de la Région). Ne serait-il pas plus intéressant de s'attacher à des entreprises de plus petite taille, ancrées dans la ville et peu enclines à jouer dans la cour des délocalisations?

Si les premiers à payer la note présentée par VW sont bien les ouvriers, les seconds sont tous les Bruxellois. Parce que les aides économiques accordées par la Région s'envolent en fumée et parce que le chômage des peu qualifiés reste très important. Inter-Environnement Bruxelles demande au Gouvernement de la Région et à la Commune de Forest de préparer l'avenir en orientant les aides régionales vers un développement économique durable.

Anne-France Rihoux

[1] Le Soir, 23 novembre 2006.

[2] Discours d'inauguration du Salon de l'Auto en 2006.

[3] RTL Info, 18 novembre 2006, <http://www.rtl.be/page/rtlinfo/articles/socioeconomiearticle/228.aspx?articleid=66384>

[4] Agence Reuter repris par Libération, 27 juillet 2006.

Rédacteur en chef : Almos Mihaly, avec la collaboration de Olivier Bailly, Raymond Boudru, Anne Delfraire, François Dewez, Sarah Duray, Isabelle Essers, Sébastien François, Jacqueline Gilissen, Isabelle Hochart, Catherine Maréchal, Philippe Meersman, Dalila Riffi, Marie-Claire Schmitz, Claire Scohier, Delphine Termolle, Anne-France Rihoux, Roland Vande Poel et Sabine Vanderlinden. Imprimerie : Auspert & Cie sprl.

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

Coût de l'abonnement annuel au bimensuel Bruxelles en mouvements (23 numéros) : 22 €.

34 € avec facture. Etranger : 32 €. Abonnement de soutien : 52 €.

Mensuellement par domiciliation : 1,75 €. Prix au numéro : 1,25 € (inclut les frais de port).

Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles.