

# Bruxelles en mouvements

Bimensuel édité par  
Inter-Environnement Bruxelles  
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles  
N°186 – 3 mai 2007



Portail et bâtiments de l'ancien état-major, construits pas J.J. Van Ysendyck.

## RECONVERSION DE L'ÉCOLE DES CADETS

# L'escale européenne de Laeken

*Dès 2009 et élargissement de l'Union européenne oblige,  
une école européenne verra le jour à Laeken.*

*Contrairement à ses trois prédécesseurs bruxellois,  
l'établissement n'ouvrira donc pas ses portes  
au Sud-Est de la capitale. Un atout pour  
la place Bockstael et les environs? A voir.*

Suite en page 2 ➔

### dans ce numéro

- P.6 > Les Boitsfortois donnent de la voix et le RER reste sans voie
- P.8 > Le vélo a le vent en poupe à Bruxelles
- P.10 > Semaine de la Mobilité 2007: appel à projets « La rue pour tous! »
- P.11 > Maillages bleu et vert: perspectives pour la Senne
- P.12 > Éditorial – Le retour des tours

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

# Reconversion de l'école des Cadets :

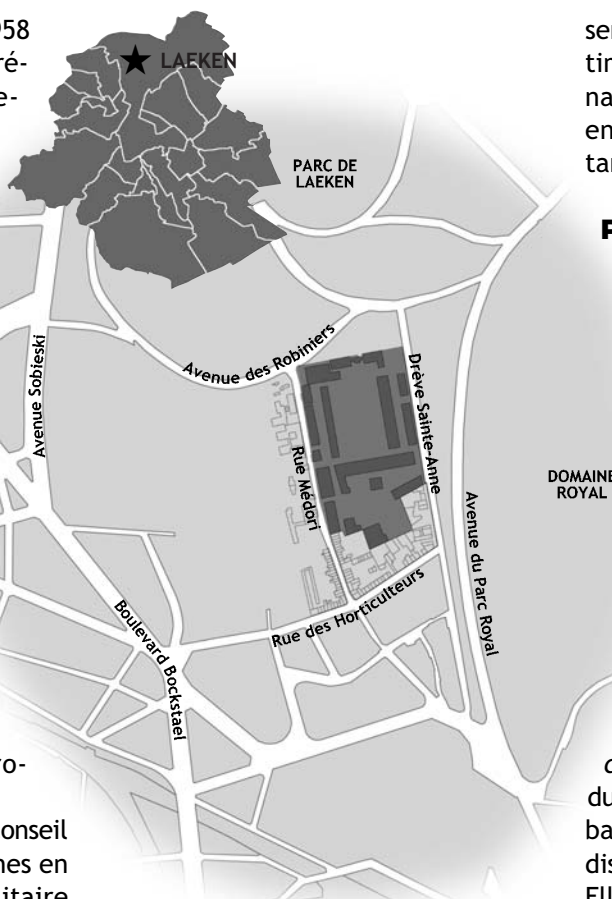
Quand l'école européenne de Laeken ouvrira ses portes en 2009, un demi siècle se sera déjà écoulé depuis que les premiers étudiants européens ont obtenu leur Baccalauréat européen. Deux ans auparavant, en 1957, les six États européens définissaient les statuts des écoles européennes à travers une Convention<sup>[1]</sup>.

Aujourd'hui, il existe treize écoles européennes, dont quatre en Belgique (trois à Bruxelles et une à Mol). La première école bruxelloise s'est installée en 1958 à la rue du Trône et occupe à présent le Château, ancienne demeure de la famille Devis, à l'avenue du Vert Chasseur à Uccle. Mol à son tour accueille l'Europe studieuse en 1960 et quatorze ans plus tard, Woluwe-Saint-Lambert en fit de même. Elles furent imitées par Ixelles en 1999 au boulevard du Triomphe. Vu la pression démographique européenne à Bruxelles, un nouvel établissement scolaire en terre belge est attendu avec impatience par l'Europe. Il s'installera à Laeken. En attendant sa mise en fonction en 2009, un site provisoire à Berkendael (Forest) accueillera les étudiants européens.

A Laeken, le site choisi par le Conseil Supérieur des Écoles Européennes en 2004 est l'ancienne école militaire des Cadets, abandonnée par le Ministère de la Défense Nationale. La localisation du lieu diffère de celui des écoles déjà implantées à Bruxelles. Comme le soulignait le professeur Van Parjis avant que le choix de Laeken ne soit entériné, placer la quatrième école à proximité des trois autres,



La grande cour. Son réaménagement devra intégrer des activités en harmonie avec le patrimoine.



« ce serait contribuer délibérément à faire de Bruxelles une ville toujours plus dualisée, avec un Sud-Est "européen" que l'augmentation constante du prix du logement épurerait peu à peu de la plupart de ses Belges et de ses immigrés »<sup>[2]</sup>.

Ce lieu de 50 000 mètres carrés pré-

sente des avantages évidents : des bâtiments existants utilisables moyennant rénovation, des espaces verts environnants et une enceinte existante.

## Patrimoine et environnement négligés

Au niveau architectural, l'avis de la Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS) a attiré l'attention sur la partie haute du lieu qui abrite les bâtiments principaux de l'école militaire (notamment l'état-major). Elle a insisté sur la configuration, les panoramas et accès du lieu. Ainsi, « vu leur configuration particulière et exceptionnelle, le campus et le vaste espace public qui le dessert gagneraient à être traités comme un quartier de ville ». Mais à la lecture du dossier de demande de permis d'urbanisme, la CRMS regrette un façadisme dicté par l'urgence du projet. Elle s'inquiète aussi des modifications du bâtiment de l'état-major, modifications jugées « disproportionnées ». Enfin, tout en trouvant judicieuse l'implantation des nouveaux bâtiments, la CRMS voit dans les diverses propositions le travail non-concerté de plusieurs auteurs de projet. Logiquement, elle en appelle à plus de cohérence.

# l'escale européenne de Laeken

Si elle avait voulu commenter la performance énergétique des futurs bâtiments, la CRMS aurait également pu tiquer. Certes, le projet entend « viser aux économies d'énergie ». Après l'application de la directive européenne (!) sur lesdites performances, le contraire aurait été détonnant ! Mais la manière surprend : « des mesures passives plutôt que des dis-

positifs actifs tels que panneaux solaires, cellules photovoltaïques, pompes à chaleur, etc. » Et de fait, le projet réussit tellement bien la passivité de ces mesures qu'elles en sont inexistantes. On se contente d'isoler et le reste sera à l'avenant approximatif. L'environnement ne pourra donc pas compter sur la quatrième école européenne à Bruxelles pour

être épargné. Reste à voir, si dans les faits, le quartier de Bockstael subira le même sort...

**Olivier Bailly**

[1] Remplacée par une nouvelle Convention d'application depuis octobre 2002.

[2] « 4<sup>e</sup> école européenne : pas n'importe où ! », in *Le Soir*, Philippe van Parijs, professeur à l'UCL et parent à l'école européenne de Bruxelles III, 1 et 2 février 2003.

## Mauvais bulletin pour le projet "Mobilité"

*La nouvelle école européenne souhaite construire un parking souterrain de 199 emplacements et aménager un parking en surface pour 36 autocars scolaires. Est-ce justifiable?*



*Drève Sainte-Anne : l'entrée sera élargie pour accueillir le ballet des autocars de ramassage scolaire.*

Le site de la 4<sup>e</sup> école européenne a été choisi notamment pour sa bonne accessibilité routière mais aussi pour sa bonne desserte en matière de transport public. Le pôle multimodal de Bockstael, situé à 800 mètres de l'école, est desservi en métro, train, tram et bus. Des bus relient ce pôle à l'école, même si cette distance peut être facilement parcourue à pied (6 minutes de marche). Or cet aspect de la mobilité semble être oublié par les auteurs du projet qui n'envisage que l'automobile comme mode de déplacement. En effet, le projet prévoit la construction d'un parking souterrain de 199 places.

Pourquoi ce chiffre ? Parce qu'au niveau d'une demande de permis d'environnement, c'est la limite maximale pour laquelle une étude d'incidences n'est pas obligatoire mais seulement un rapport d'incidences, beaucoup plus succinct.

Pour Inter-Environnement Bruxelles, ce parking est trop grand et ne se justifie ni au niveau de sa nécessité ni au niveau réglementaire.

### Pas nécessaire

Dans son rapport, le demandeur prévoit que les 8/10<sup>e</sup> du personnel (enseignants et administratifs) se rendront au travail en voiture et envisage

son offre de stationnement en fonction. Cette estimation se base sur les données de l'école d'Ixelles qui ne dispose d'aucun plan de déplacements<sup>[1]</sup>. Or, le fait de bénéficier d'un emplacement de parking réservé sur son lieu de travail est un puissant incitant à l'utilisation de la voiture. Dans une optique de mobilité durable ce sont les autres modes de déplacements et leur intermodalité (train/métro + vélo/marche à pied, navettes Stib,...) qui doivent être plébiscités, *a fortiori* quand on se situe dans un cadre éducatif.

### Pas réglementaire

Pour justifier les 199 places, le demandeur fait appel à la dérogation prévue dans la circulaire 18<sup>[2]</sup> qui permet au fonctionnaire délégué ou au Collège des bourgmestres et échevins d'autoriser une augmentation d'emplacements allant jusqu'à 50% si l'entreprise peut justifier que son personnel est soumis à des horaires décalés par rapport aux heures de pointe des transports publics. Pour IEB cette dérogation est tout à fait injustifiée puisque d'une part les horaires de début et de fin de cours correspondent justement aux heures de pointe des transports publics et que d'autre part, si horaires décalés des enseignants il y a, c'est toujours en journée où les fréquences restent élevées (métro en heures creuses à Bockstael : toutes les 7 min 30).

## Reconversion de l'école des Cadets : l'escale européenne de

Les emplacements de parking prévus pour les 36 autocars scolaires semblent également surestimés car ce mode de transport ne se justifie que pour le niveau maternel et primaire. Les autocars entreraient sur le site par la drève Sainte-Anne et en ressortiraient par la rue Médori pour rejoindre l'avenue des Robiniers. Ils ne devraient donc pas circuler dans le quartier résidentiel avoisinant placé en zone 30. La zone 30 devrait par ailleurs être étendue à la rue Médori et à la drève Sainte-Anne comme prévu au Plan Régional de Développement (alors que le dossier du demandeur présente cette dernière comme une voie principale!).

En conclusion, IEB regrette dans ce projet l'absence d'une politique de



Le bus qui a son arrêt devant l'école des Cadets sera-t-il utilisé par les enfants des nouveaux fonctionnaires européens?

mobilité durable.

Ce projet enclenche une spirale des déplacements scolaires: de plus en plus de parents conduisent leurs enfants en voiture à l'école (ici l'entrée de l'école se fait par l'axe le plus fréquenté), les abords de l'école sont

de plus en plus insécurisés (double file, stationnement sur le passage piéton,... même si une zone de «*dépose minute*» est prévue mais située au fond du parking souterrain!) ce qui incite les parents à conduire davantage leurs enfants en voiture... On avait dit un projet éducatif en lien avec son quartier?

**Marie-Claire Schmitz**

[1] L'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant oblige à partir du 1<sup>er</sup> juillet

2004 tout organisme de droit public ou privé occupant plus de 200 personnes sur un même site à établir un plan de déplacements d'entreprise (PDE) afin de promouvoir une gestion durable des déplacements.

[2] C'est le RRU qui est maintenant d'application mais comme la demande a été introduite avant janvier 2007, elle se réfère à la circulaire 18.

### Ecole ou forteresse ?

**R**éservé aux gosses d'Eurocrates. Bruxellois s'abstenir». Un tel panneau placé à chaque entrée d'école européenne est imaginaire et pourtant, il reste solidement accroché au clou de la réalité. La présence des enfants des fonctionnaires européens dans les écoles européennes (EE) s'explique, à en croire le dépliant de l'une d'entre elles, par la volonté d'«*enseigner dans la langue maternelle à des élèves originaires de différents pays et leur inculquer les valeurs culturelles de leur pays d'origine dans une perspective européenne*»<sup>[1]</sup>. L'école de Laeken ne fera pas exception à cet apartheid éducatif puisque le Conseil Supérieur des EE du 25 et 26 avril 2006 a décidé de «*poursuivre une politique restrictive à l'égard des élèves dont les parents n'appartiennent pas au personnel des institutions de l'UE*»<sup>[2]</sup>.

Afin de ne laisser aucun doute sur

la forteresse qui s'installe à Laeken, le rapport d'incidences sur l'environnement pour la 4<sup>e</sup> école européenne précise que «*l'impact sur le petit commerce local est quasiment nul*». <sup>[3]</sup> Et d'annoncer en point 8.11 *l'être humain (!)*: «*la présence sur le site d'un poste de contrôle à front de la drève Sainte-Anne, occupé par des vigiles se relayant 24h/24 et 365 jours par an*». <sup>[4]</sup>

Tant pour les écoliers bruxellois que les voisins laekenois, l'école européenne constituera donc une forteresse imprenable. Pourtant, dans une Europe où l'on chante les louanges de la mobilité accrue, des diplômes reconnus internationalement, la justification des discriminations des écoles européennes semble d'un autre âge. Si chacun doit apprendre dans sa langue d'origine, ne peut-il en être de même pour enfant d'ouvriers hongrois, portugais ou polonais, qui tablent également sur

une immigration provisoire? L'enseignement européen est de qualité, l'usage des langues y est privilégié et l'histoire européenne y est valorisée. Plutôt que de vivre ce modèle d'éducation comme la propriété de vingt mille étudiants (sur une population de 492 millions d'habitants), ne serait-il pas temps d'en faire un enseignement pour tous? A moins que sur la table du projet européen ne soit déjà placé le carton «*réserve*», évidemment...

**Olivier Bailly**

[1] «*L'école européenne de Bruxelles 1*», dépliant de l'école européenne Bruxelles 1, janvier 2005.

[2] Informations sur le site du vice-président de la Commission européenne, Siim Kallas, [http://ec.europa.eu/commission\\_barroso/kallas/european\\_schools\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/commission_barroso/kallas/european_schools_fr.htm)

[3] Demande de permis d'environnement, École Européenne Bruxelles IV, Annexe 14 à la demande de permis d'environnement, cadre XVII, rapport d'incidences sur l'environnement, novembre 2006.] Ibidem.

## Laeken

## Une école en partage ou du savoir en caserne ?

*Les habitants des environs de l'école européenne pourraient bénéficier des infrastructures sportives et culturelles qui seront aménagées sur le site. Audacieuse perspective qui serait un bel exemple de partage et d'ouverture... à l'image de l'Europe de demain.*

Le quartier du vieux Laeken subit bien des bouleversements depuis 20 ans. D'abord l'exode des classes moyennes vers la périphérie, puis le déclin commercial de la rue Marie-Christine et du boulevard Bockstael, la paupérisation et la dégradation de son image.

En 1993, la naissance du comité de quartier Marie-Christine/Reine/Stéphanie rassemble commerçants et habitants qui décident de s'investir pour une meilleure qualité de vie dans le quartier. De nombreuses initiatives voient le jour pour préserver le patrimoine, améliorer la propreté et la convivialité. L'action positive du comité de quartier a été renforcée par les politiques publiques via les Contrats de Quartiers qui ont instauré de nouvelles dynamiques sociales, culturelles et économiques. Laeken tente de redorer son blason terni.

Un phénomène nouveau s'installe alors dans le quartier : les nombreuses friches industrielles attirent de nouveaux habitants. Entrepôts, usines, ateliers ont ainsi été transformés en lofts dans les rues proches du canal, amenant une population nouvelle, plus aisée mais qui ne va pas forcément s'intégrer dans le tissu social présent. Il y a comme un parfum de gentrification dans l'air...

L'arrivée de la future école européenne est bien accueillie, malgré les désagréments liés à l'intensification du



*Drève Sainte-Anne. La proximité de l'école européenne laisse espérer aux riverains un accès aux équipements collectifs.*

trafic routier. La perspective de voir s'installer une population d'Eurocrates inquiète moins que la présence des habitants des lofts. Il est probable que ce seront les « nouveaux Européens » ceux des derniers pays entrant dans l'Union, tout droit venus des pays de l'Est, avec des moyens modestes. Ceux-là ne feront pas forcément grimper le prix des loyers et s'adapteront très vite dans le paysage laekenois. Jean-Louis Smeyers, du comité de Quartier Marie-Christine se demande comment cette école établira des rapports harmonieux avec le voisinage : « *Le site sera sous haute surveillance, c'est bien mais il ne faudrait pas que cela devienne un ghetto! Les élèves auront à disposition des infrastructures sportives, une bibliothèque, une salle polyvalente. Les jeunes du quartier, eux, n'ont pas de salle de sport digne de ce nom à proximité. C'est une formidable opportunité. Salle de sport, bibliothèques pourraient être accessibles aux habitants. Ces lieux ne seront pas fréquentés durant les vacances scolaires, d'autres enfants pourraient alors en profiter. C'est également une revendication forte de la Coordination Sociale Locale. Et puis ce serait un geste citoyen de la part de l'Europe qui se doit de donner l'exemple* ».

Une école européenne ouverte sur un quartier, ouverte sur le monde qui l'entoure, serait un beau projet pédagogique. Le partage des cultures ne s'arrête pas aux limites de nos institutions européennes si fermées sur elles-mêmes. Remplaçons durant les congés scolaires les vigiles par des animateurs sportifs et culturels, ouvrons les portes des savoirs qui enseignent le partage, la tolérance et l'acceptation de l'autre dans le respect de sa différence, gommons les dualités. Un vrai projet européen au cœur de l'Europe, ce serait idiot de passer à côté.

**Isabelle Hochart**

### Dernière minute

La Commission de concertation qui s'était réunie le 3 avril a rendu un avis favorable sous réserve de :

- 4 conditions qui concernent une meilleure préservation du patrimoine existant ;
- une limitation du nombre d'emplacements de parking à 163 emplacements couverts (au lieu de 199) ;
- la réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise.

# Les Boitsfortois donnent de la voix et le RER

*Alors que depuis un mois, le débat sur le calendrier et les responsabilités dans la mise en place du projet RER bat son plein, le Collège de Watermael-Boitsfort, soutenu massivement par les habitants de la commune, rend un avis défavorable sur la demande de permis introduite par la SNCB en vue de la mise à 4 voies de la ligne ferroviaire L161. Faut-il les en blâmer ?*

**L**e dossier du RER à Boitsfort est sans nul doute emblématique de la difficulté de procéder à l'arbitrage entre l'intérêt collectif et individuel. Il révèle aussi l'importance de la mise en place de procédures de participation et de concertation pour les aménagements d'une certaine ampleur bousculant le quotidien des uns au nom d'enjeux plus globaux dont la pertinence et la transparence laissent parfois à désirer.

Impossible ici de retracer les différents aspects du projet qui touchent tant à l'emprise sur l'espace par l'augmentation des voies (qui passent de deux à quatre) qu'au réaménagement des deux haltes : Watermael et Boitsfort, le tout s'accompagnant de nuisances générées tantôt par un long chantier tantôt par l'exploitation, dans un futur plus ou moins proche, d'un réseau ferroviaire intensifié.

Dans cette affaire qui a démarré en 2003 (voir le calendrier ci-contre), il est indubitable que la réaction des habitants soutenus par la commune, a permis l'amélioration du projet et sa meilleure insertion dans le tissu vert et habité de Boitsfort. La commune n'a pas ménagé sa peine (nombreuses soirées d'informations, accès à l'information via le site internet, distribution de toutes-boîtes,...) et la SNCB semblent avoir fait preuve d'une certaine bienveillance.

On peut d'ailleurs se demander si tous les Bruxellois auront droit aux mêmes égards dans la suite du chantier RER ? Ainsi, rue du Progrès à Schaerbeek, dans la zone dite du Quadrilatère, les habitants attendent toujours de savoir à quelle sauce ils seront mangés ! On ne parle plus ici



*Les alentours de la gare de Watermael seront entièrement réaménagés.*

d'expropriation de fonds de jardins ou de diminution de la luminosité pour certaines habitations, mais bien de l'expropriation d'une trentaine d'habitations concernant environ 120 ménages représentant la plupart du temps une population démunie et à bas revenus qui risquent de rencontrer les pires difficultés à se reloger dans le contexte actuel de la crise du logement !

Dans son avis du 3 avril 2007 sur la demande de permis de la SNCB, le Collège a considéré que le projet, qui a déjà subi de sérieuses adaptations suite au recours de la commune, réalisait « l'arbitrage entre le souhait d'exproprier un minimum et celui de trouver un traitement esthétique et paysager le plus adapté ». Il reconnaît également que le projet prévoit « un traitement de qualité dans les matériaux et les volumes construits ». Et à la limite, il n'est pas demandeur de la surenchère d'aménagements dont la SNCB a sau-



*Un mur anti-bruit est prévu le long des voies de chemin de fer, au pied des immeubles de l'avenue van Becelaere.*

poudré (poudre aux yeux ?) son projet.

Reste que de trop nombreuses inquiétudes et incertitudes planent encore sur la mise en œuvre de ce projet gigantesque, lesquelles ont conduit le Collège, appuyé des habitants, à marquer son refus. Cependant la commune a laissé la porte ouverte : elle serait prête à remettre un avis favorable si certaines mesures essentiellement liées aux nuisances acoustiques et vibratoires étaient adoptées dont notamment la finalisation de



# R reste sans voie



PHILIPPE MEERSEMAN

*Le pont du Bien-Faire: la commission de concertation souhaite que la petite maison de droite soit démolie pour préserver la lumière des habitations.*



PHILIPPE MEERSEMAN

*Le pont de l'Élan sera lui aussi reconstruit avec un mur anti-bruit.*

la convention spécifique entre la Région et la SNCB chargée d'établir les normes à respecter en la matière. La commune souhaite également la constitution d'une caution financière afin de garantir la remise en

état des lieux. Ces exigences ne semblent pas démesurées et devraient, pour la plupart d'entre elles, rencontrer l'agrément du demandeur et de la Région. IEB regrette toutefois certaines demandes de la commune telles que l'augmentation du nombre d'emplacements (de 30 à 50 places de parking) à la gare de Watermael (ne serait-il pas plus judicieux d'introduire un emplacement Cambio à cet endroit?) et la construction de garages rue du Bien-Faire. Par contre, IEB appuie avec insistance la demande de la commune pour que la Région prenne les mesures d'accompagnement adéquates à la mise en œuvre réussie du RER et évite ainsi la fuite des habitants vers la périphérie<sup>[1]</sup>.

Le flou qui règne sur le projet RER, le manque d'engagement ferme de la SNCB à son égard<sup>[2]</sup>, les retards apportés au calendrier<sup>[3]</sup>, le manque de concertation entre les différentes parties prenantes, sont autant d'éléments qui pourrissent ce dossier et qui rendent d'autant plus légitimes les craintes des habitants qui voient leur intérêt sacrifié sur l'autel d'un projet fantôme. Il est temps que la Région prenne les mesures nécessaires pour affermir les engagements de la SNCB et assurer la mise en place des fameuses mesures d'accompagnement dont on parle beaucoup mais qui ne connaissent que peu d'avancées concrètes.

On l'a déjà dit et seriné sur tous les tons: oui au RER mais pas à n'importe quel prix! Si la Région ou la SNCB continuent à faire avaler des couleuvres aux Bruxellois, c'est le rêve d'une mobilité durable qui s'éloignera une fois de plus en tuant dans l'œuf les bonnes volontés à l'œuvre vers la construction d'un intérêt collectif et d'une ville durable.

IEB demande à la Région qu'elle mette en œuvre les mesures d'accompagnement visant à réduire la pénétration automobile en ville, qu'elle exhorte le fédéral

et la SNCB à l'adoption d'un plan d'implantation du RER améliorant la desserte intra-bruxelloise et à la mise en place d'une concertation permanente avec les opérateurs du réseau ferroviaire ainsi qu'à la présentation rapide d'un éventail de mesures indispensables à la réduction des nuisances pour les riverains.

**Claire Scohier**

[1] L'étude de STRATEC de 2003 démontre que le RER est susceptible de drainer entre 19000 et 25000 ménages hors de la région bruxelloise.

[2] Le 13 février 2007, le patron sortant de la Direction des voyageurs de la SNCB, Leo Pardon, affirmait sans ambages que la construction du RER n'était pas une priorité pour la SNCB et que cette mission s'inscrivait davantage dans les attributions de la STIB.

[3] Pour rappel, le 19 mars, Luc Lallemand, patron d'Infrabel (le gestionnaire des infrastructures ferroviaires), annonçait aux parlementaires bruxellois que le RER ne serait pas opérationnel avant 2016.

## Calendrier de la saga du RER à Boitsfort

- Le 10/12/2003, la Commission de concertation rend un avis défavorable sur le certificat d'urbanisme.
- Le 16/06/2004, le fonctionnaire délégué délivre le certificat d'urbanisme.
- En décembre 2004, la commune de Watermael-Boitsfort introduit un recours contre le certificat.
- Le 30/06/2005, la Région confirme le certificat moyennant diverses adaptations.
- Le 15/11/2006, la SNCB dépose sa demande de permis.
- Le 29/03/2007, l'avis de Commission de concertation est favorable sous conditions. Cependant, l'avis du Collège est défavorable (il est accessible sur le site de la commune de Watermael-Boitsfort: [www.watermael-boitsfort.be/Site/SiteWbFc/reravisCollege.pdf](http://www.watermael-boitsfort.be/Site/SiteWbFc/reravisCollege.pdf)).



PHILIPPE MEERSEMAN

*Au niveau de la gare de Boitsfort, la ligne 161 sera entièrement couverte.*

# Le vélo a le vent en poupe à Bruxelles

«4 fois plus de vélos qu'il y a 10 ans à Bruxelles». «Le vélo va sauver la planète, la sécu et la mobilité». Intox des associations de cyclistes? Non: infos du très sérieux journal L'Écho et du très médiatique JT français de TF1, début avril.



De plus en plus de Bruxellois expérimentent les avantages du vélo tous les jours.

La Belgique bat tous les records de température. La sécu croule sous les maux dus à la sédentarité et à la pollution. Les Bruxellois étouffent dans la pollution et stressent dans les embouteillages. La SNCB nous annonce un RER au mieux dans 10 ans. Il est urgent de réagir!

## A vélo, on dépasse les autos

De plus en plus de Bruxellois (4%) expérimentent les avantages du vélo

### Règles de conduite urbaine à vélo

- avoir un vélo en ordre : freinage efficace, pneus neufs et bien gonflés, éclairage réglementaire.
- choisir son itinéraire en consultant la Carte Cyclable de Bruxelles (1€ à la Maison des Cyclistes ou téléchargeable sur [velo.irisnet.be](http://velo.irisnet.be))
- se rendre le plus visible et le plus prévisible possible, notamment en osant occuper sa place, en portant sur soi des bandes fluo et en indiquant clairement ses changements de direction.

tous les jours. Surtout depuis la flambée du prix du pétrole, la prise de conscience des dérèglements climatiques et depuis que la Région, sous «l'impulsion» de son ministre de la mobilité Pascal Smet, met les bouchées doubles pour se doter d'aménagements cyclables décentes. Les très chics agents de la Communauté Européenne l'ont déjà compris : ils ont été 15 000 l'an passé à emprunter leur vélo de service pour se rendre en journée à leurs rendez-vous. A bicyclette (devant Paulette), on tient la forme, mais, en plus, on arrive à l'heure!

### (Ré)Agir individuellement

Avant chaque déplacement de moins de 5 kilomètres (65% des trajets à Bruxelles), il est désormais utile de se demander : y a-t-il une alternative? Transports publics? Taxi? Carsharing (système de voitures partagées)? Vélo? Le plus efficace est de combiner, d'être «multimodal»: le tram pour aller au spectacle, le taxi pour revenir. Le vélo pour aller jusque la gare ou la station de métro. Ou mieux encore le vélo pliable qu'on peut prendre facilement dans un train (sans supplément), dans un bus, dans le coffre

d'une voiture... Tout le temps qu'on ne passe pas au volant, on le gagne pour lire, côtoyer des gens, voir la ville... et faire des économies. Et contribuer à améliorer la qualité de l'air, à diminuer le trafic et l'insécurité routière!

### Rayon d'action

Enfourcher une petite reine pour ses déplacements urbains suppose toutefois qu'on range ses a priori : il fait mauvais, c'est dangereux, on transpire, ça monte. Ces idées toutes faites ne résistent heureusement pas longtemps à l'expérience, pour autant qu'on ait assimilé quelques règles de conduite. On est alors tout surpris de se déplacer aussi librement, de dépasser autant de voitures, de faire fi des travaux, des camions poubelles, des manifs, des autos en double file... et de ne plus devoir chercher une place de stationnement. Un parking vélo (il y en a de plus en plus) ou à défaut un bon piquet, un solide cadenas en U qu'on fixe attentivement au cadre, et hop. La place Albert, Simonis ou la Gare du Nord sont à deux kilomètres de chez vous ou de votre entreprise? À vélo, c'est dix minutes!

### Se remettre en selle à Bruxelles? Accompagné!

Les aides et les occasions pour se mettre en selle ne manquent pas. Le Gracq organise chaque premier samedi du mois une vélo-école pour débutants au Cinquantenaire (inscription: Julio Sanchez au 02/502 61 30). Les débutants peuvent également être accompagnés par des cyclistes quotidiens sur leurs premiers trajets, par exemple pour se rendre à leur travail: il leur suffit de s'inscrire sur [www.bikepooling.be](http://www.bikepooling.be). Pour s'essayer au vélo, on peut aussi profiter de Dring Dring. Ou participer à un tour guidé de Pro Velo. Ou demander une formation en entreprise (infos : 02/502 73 55 ou [www.provelo.be](http://www.provelo.be)). Alors, plus d'excuse pour ne pas regoûter aux plaisirs du vélo!

**Jean-Luc Legrand**  
Pro Velo



En 2006, 4000 élèves de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> primaire ont fait leur tour à vélo en petits groupes encadrés par leurs professeurs.



#### **BicyCity** dimanche 6 mai

A l'appel des associations cyclistes Gracq et Fietsersbond, des dizaines de milliers de cyclistes de Flandre et de Wallonie déferleront sur Bruxelles via l'E411 et l'A12!

Partant à midi de Meise et Jezus Eik, ils emprunteront les grands axes pour rejoindre la petite ceinture, en faire le tour complet, et terminer à Dring Dring au Cinquantenaire vers 15h.



#### **Dring Dring** dimanche 6 mai

Au Cinquantenaire, côté Schuman, de 12h à 20h, les familles bruxelloises viennent découvrir les derniers vélos, les nouveaux accessoires, acheter ou vendre un vélo d'occasion, faire un vélo-tour guidé, recevoir des conseils pour rouler en ville en sécurité, faire contrôler son vélo ou le graver contre le vol, etc. Un parcours d'habileté sera aussi proposé aux enfants, et des leçons de vélo-école pourront être données aux jeunes et aux... moins jeunes.



#### **Dring Dring** du 7 au 11 mai

Du lundi au vendredi, chaque jour 3 rendez-vous proposés sur les circuits balisés.

- De 7h à 9h : petit déjeuner cycliste gratuit.
- En matinée : sortie des écoliers de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> primaire.
- A midi : départ de la balade communale à midi devant chaque maison communale, pique-nique convivial dans un parc, retour avant 14h. Les groupes d'entreprises peuvent se joindre au peloton.

Infos : [www.dringdring.be](http://www.dringdring.be) ou 02/517 17 64.



## SEMAINE DE LA MOBILITÉ 2007 : APPEL À PROJETS

## « La rue pour tous ! »

Inter-Environnement Bruxelles et le Bral, avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale, lancent un appel à projets dans le cadre de la Semaine de la Mobilité 2007, qui se déroulera du 16 au 22 septembre. Chaque année, cette semaine est l'occasion de remettre en question nos modes de déplacement...



**P**ar cette initiative, IEB et le Bral invitent les comités de quartiers, réseaux d'habitants, groupements de jeunesse, maisons de quartier, associations,... à mener des actions autour du thème « La rue pour tous ! » durant la semaine de la mobilité 2007. Comme l'année dernière, 12 500 € sont à répartir entre les projets sélectionnés. En 2006, ce montant a financé 11 projets qui se sont déroulés lors de la semaine de la mobilité dans différentes communes bruxelloises. Le thème des projets était la mobilité piétonne ou « Comment prendre son pied à Bruxelles? ».

**Thème 2007**

IEB et le Bral soutiendront et stimuleront des projets qui rendent la rue à ses habitants et à ses usagers. En effet, la qualité de vie en ville passe par un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers et pas uniquement les automobilistes. La pression automobile nuit à la qualité de l'air, produit du bruit, mange de l'espace qui pourrait être dédié à autre chose mais aussi affaiblit les liens de voisinage et de quartier... Les activités subsidiées sensibiliseront les habitants et les acteurs politiques locaux à soutenir et à développer des projets qui vont dans le sens d'un meilleur partage de l'espace public entre tous ses usagers.



Lors de la semaine de la mobilité 2006 axée sur les piétons, le comité de quartier du Coin du Balai à Watermael-Boitsfort a balisé le quartier de centaines de traces de pas menant au point d'embarquement « Comobil » afin d'encourager l'entraide et la convivialité entre piétons et conducteurs du quartier.

De nombreuses actions symboliques ou activités sont possibles comme par exemple :

- simuler une mise en zone 30 de votre quartier ou si c'est déjà le cas, insister sur son respect ;
- créer une rue réservée au jeu ou instaurer une rue comme zone de rencontre ;
- attirer l'attention sur le trafic de transit dans votre quartier ;

- mener une réflexion sur la rue idéale ;
- organiser un débat sur ce thème ;
- faire un relevé des points noirs de votre quartier où certains usagers sont exclus ;
- remplacer un emplacement de parking voiture par un emplacement pour les vélos ;
- simuler un élargissement des trottoirs ou marquer une piste cyclable ;

...

Adéquation au thème, développement de partenariats, participation et mobilité durable constitueront les critères de sélection.

**Marie-Claire Schmitz**

**Aspects pratiques**

Les projets doivent être adressés à Inter-Environnement Bruxelles, à l'attention de Marie-Claire Schmitz, au plus tard le 31 mai 2007. Plus d'infos, texte de présentation et formulaire d'inscription au 02/223 01 01, marieclaire.schmitz@ieb.be ou sur [www.ieb.be](http://www.ieb.be).

## Maillages bleu et vert : perspectives pour la Senne

**L**e 15 mai prochain se tiendra le 6<sup>e</sup> « *Mardi de la Senne* » organisé par Inter-Environnement Bruxelles et la Coordination Senne. L'activité portera sur « *Les maillages bleu et vert : réalité et perspectives* ».

Le programme se déroulera comme suit :

- **16 h** : accueil à l'écluse d'Anderlecht.
- **16 h 30 à 18 h** : promenade guidée le long de la Senne et du canal à Anderlecht pour découvrir :
  - Le déversoir d'Aa et son rôle de protection contre les inondations.
  - La qualité de l'eau de la Senne et du canal.
  - Les perspectives de mise en valeur de ce dernier coin de nature où la Senne coule encore à ciel ouvert en région bruxelloise.
  - L'histoire industrielle de la zone.
- **18 h 15** : petite restauration au Cercle des Régates d'Anderlecht (à proximité du CERIA).



PHILIPPE MEERSEMAN

- **19 h à 21 h 30** : soirée-débat animée par M. Frank Vermoesen et M. Renaud Bocquet de Bruxelles Environnement – IBGE, en présence de Madame Huytebroeck, Ministre chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau.

Vous pouvez participer à l'entièreté du programme ou uniquement à la soirée-débat mais l'inscription est obligatoire. Inscription auprès de Delphine Termolle au 02/223 01 01 ou [delphine.termolle@ieb.be](mailto:delphine.termolle@ieb.be). Frais de participation : 5€.

### visites guidées

#### Le Bus bavard

Bruxelles à s'en lécher les babines ! Mmm...  
Le 13 mai à 14h 30.  
Infos : [www.busbavard.be](http://www.busbavard.be),  
02/673 18 35.

#### Laeken découverte

Léopold II urbaniste, promoteur et propriétaire à Laeken.  
Le 13 mai à 14h 15.  
Infos : 0479/3977 15 ou  
[www.laekendecouverte.be](http://www.laekendecouverte.be),

### promenades nature

#### Le Parc Royal de Bruxelles

Pour le cinquantième anniversaire des Cercles naturalistes de Belgique, un rallye pédestre est prévu au départ du Parc Royal. Rendez-vous le 13 mai, à

partir de 10 h, à proximité du métro Parc où un questionnaire d'observation portant sur l'histoire et la nature vous sera remis. La dernière remise des questionnaires est prévue à 13 h.  
Infos : [www.cercles-naturalistes.be](http://www.cercles-naturalistes.be),  
[christian.paquet@freebel.net](mailto:christian.paquet@freebel.net)  
ou 02/660 96 71.

#### Le Moeraske

Biodiversité du Moeraske. Inventaires de faune et de flore. Le 13 mai à 10h.  
Infos : [www.cebe.be](http://www.cebe.be),  
02/242 50 43.

### nature

#### Le Moeraske

Journée de gestion. Le 12 mai à partir de 9 h 30.  
Infos : [www.cebe.be](http://www.cebe.be),  
02/242 50 43.

### stages

#### Environnement et Nature

L'inventaire des stages d'été du Réseau IDée est disponible gratuitement dès à présent ! Un répertoire de plus de cent stages francophones spécifiques à la Nature et l'Environnement. Consacrés à la créativité, l'équitation, l'archéologie, l'alimentation, l'eau, la vie à la ferme, la gestion de site, les randonnées, l'ornithologie... ils sont proposés par différents organismes belges et destinés aux enfants et aux jeunes.  
Disponible sur simple demande au Réseau IDée, au 02/286 95 70, à l'adresse [info@reseau-idee.be](mailto:info@reseau-idee.be) et téléchargeable sur [www.reseau-idee.be](http://www.reseau-idee.be)

### vélo

#### Formation Vélo Traffic

Le 12 mai, de 14 à 17h 30, au Cinquantenaire (côté Métro Mérode).  
Infos : [www.gracq.org](http://www.gracq.org),  
02/502 61 30.

#### Appel aux associations membres

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



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

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

Coût de l'abonnement annuel au bimensuel Bruxelles en mouvements (23 numéros): 22 €. 34€ avec facture. 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.

## Le retour des tours

Récemment, la presse a repercuté les propos de promoteurs et de politiques main dans la main sur l'intérêt de construire à nouveau des tours dans la région. En deux mots, celles-ci feraient revenir les ménages à revenus moyens dans la région.

Les prix nets annoncés étaient de 150 000 euros pour un appartement une chambre et 230 000 à 250 000 euros pour un appartement trois chambres. Plus les frais cela va sans le dire.

Les politiques qui relaient de telles idées n'ont pas le sens des réalités bruxelloises autrement dit une connaissance des salaires réels. Et à ce prix-là, il est probable que les

ménages dits moyens ont d'autres envies que d'aller vivre dans un clapier de vingt étages. Et les yeux des dix-neuf échevins des finances qui comptaient déjà leurs centimes additionnels de perdre de leurs éclats.

Donner le goût de vivre en ville, c'est assurer l'accès au logement, locatif ou acquisitif, offrir une école proche de qualité et garantir des déplacements rapides et peu coûteux. C'est un peu plus complexe que de déclarer qu'on va reconstruire des tours de logements à Bruxelles.

**Anne France Rihoux**  
Secrétaire Générale

## agenda



Lithographie spécialement dessinée par Luc Schuiten à l'occasion de l'exposition Utopia.



### expo Utopia, de l'Atlantide aux cités du futur

Quelle ville imaginer pour un autre demain? De tous temps, des philosophes, artistes, écrivains ont rêvé une ville

meilleure, un « idéal de ville ». Ces utopies sont d'abord nées en littérature avant de prendre des formes plus concrètes sous le crayon des architectes. L'exposition vous invite à un voyage au cœur des cités dessinées à travers le temps,

dans l'espoir de transformer les modalités de vivre-ensemble. Ce fabuleux voyage en utopie posera enfin cette passionnante question: De quel type de société nouvelle peut-on encore rêver? L'espoir est porté par les travaux étonnants d'architectes contemporains, abordant notamment la question écologique. Parmi ceux-ci, Luc Schuiten, qui y présentera son concept original d'« archiborescence ». L'exposition s'offre à la découverte à travers un module de visites guidées, complété par un cycle d'activités pédagogiques (8-22 ans) reprenant notamment la thématique de la sensibilisation aux enjeux du développement durable. Jusqu'au 28 octobre, au Mundaneum, rue de Nimy, 76 à Mons. Infos: 065/315343, www.mundaneum.be