

# Bruxelles en mouvements

Périodique édité par  
Inter-Environnement Bruxelles  
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles  
N°202 - 13 mars 2008



Le Canal  
Atouts  
et avenir

EN SUPPLÉMENT  
Le journal des  
maîtres-composteurs



## dans ce numéro

### DOSSIER

Le Canal : atouts et avenir

- P.3 ▶ Bruxelles et le Canal : un regard dans le rétro
- P.5 ▶ Le Canal ou le métabolisme urbain circulaire

### C'EST ARRIVÉ LOIN DE CHEZ VOUS

- P.9 ▶ Marseille va bon train : pas si sûr !

### ENVIRONNEMENT

- P.10 ▶ "Semaine sans pesticides"... à prolonger !
- P.11 ▶ Courrier de lecteur  
Pollution : annonce tardive  
▶ Inauguration de la STEP Nord

### MOBILITÉ

- P.12 ▶ Fumée blanche pour l'Agence régionale du stationnement
- P.13 ▶ Le transport public en débat à Uccle  
▶ L'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) fait peau neuve

### URBANISME

- P.14 ▶ La Cité pas top Modèle  
▶ Neder-Over-Heembeek : les habitants coordonnent leur action
- P.15 ▶ Gare de l'Ouest : la réflexion continue

### ÉDITORIAL

- P.16 ▶ Un Plan Climat prometteur de beaux jours

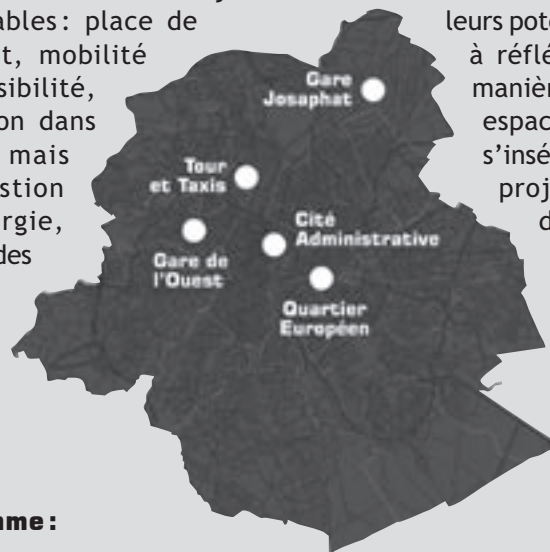
## conférences

### École urbaine de l'ARAU Cinq chantiers pour Bruxelles

L'ARAU a choisi de consacrer sa 39<sup>e</sup> École urbaine à cinq de ces morceaux de ville dont l'aménagement reste à achever. Ces territoires urbains concentrent des enjeux considérables : place de l'habitant, mobilité et accessibilité, intégration dans la ville mais aussi gestion de l'énergie, de l'eau, des

déchets, participation citoyenne, réalisation d'équipements au service de la ville...

L'École urbaine s'attachera à comprendre le fonctionnement de ces territoires, leurs potentialités et à réfléchir sur la manière dont ces espaces peuvent s'insérer dans un projet de ville dense, mixte et durable.



### Programme :

- **Lundi 17 mars : Quartier européen**  
Marie-Laure Roggemans (Déléguée de la Région de Bruxelles-Capitale au développement du quartier européen), Cédric Van Meerbeek (Direction de la planification – AATL) et Hugues Duchâteau (Administrateur délégué de STRATEC).
- **Mardi 18 mars : Tour et Taxis**  
Ariane Herman (Conseillère au cabinet de Charles Picqué), Benoît Moritz (Architecte-urbaniste) et Michel De Bièvre (Project T&T).
- **Mercredi 19 mars : Gare de l'Ouest**  
Bruno Clerbaux (Administrateur d'ACP Group – Auteur du projet) et Pierre Vanderstraeten (Urbaniste).
- **Jeudi 20 mars : Gare Josaphat**  
Bernard Clerfayt (Bourgmestre de Schaerbeek) et Bruno Clerbaux (Administrateur d'ACP Group).
- **Vendredi 21 mars : Cité administrative de l'État**  
Christian Ceux (Échevin de l'urbanisme de la Ville de Bruxelles) et Philippe Provost (Directeur de Brevast Belgique).

Du 17 au 21 mars 2008 de 19h45 à 22h30 à l'Espace du Marais, SleepWell, rue du Damier, 23, à 1000 Bruxelles. PAF : 4€/séance ou 16€/cycle (réductions pour les membres ARAU, étudiants et ayants droits sociaux). Infos : 02/219 33 45, [www.arau.org](http://www.arau.org).

# Le Canal : atouts et avenir



Gravure des bassins du canal et de l'Allée Verte au 18<sup>e</sup> siècle. © Archives de la Ville de Bruxelles.

## Bruxelles et le Canal : un regard dans le rétro

*Les modes d'intégration du Canal dans la ville sont régulièrement mis en question : faut-il renforcer sa vocation industrielle ? Développer sa contribution à une meilleure mobilité urbaine ? Accentuer son caractère d'espace de loisirs?... ou tout à la fois ? Un petit détour par l'histoire permet de prendre quelque hauteur sur ces débats.*

Lorsqu'il y a près de 550 ans, le premier coup de pioche fut donné au creusement du canal de Willebroeck, Bruxelles (40 000 habitants à l'époque) dépendait totalement de la Senne pour le transport par eau. La rivière, dont les innombrables méandres totalisaient plus de 100 km pour atteindre le Rupel, ne permettait de rejoindre Anvers qu'en 8 jours minimum. Onze ans plus tard, l'ouverture du Canal réduisit ces données respectivement à 30 km et un ou deux jours.

### Gordon bleu

En changeant radicalement l'échelle du temps des échanges avec Anvers, alors plaque tournante de l'économie de l'Europe septentrionale, le Canal fut l'un des éléments qui permit à Bruxelles d'affirmer sa centralité parmi les villes de nos régions. La construction de la voie d'eau était ardemment souhaitée par les classes marchandes bruxelloises qui cherchaient depuis plus d'un siècle à simplifier la liaison avec l'espace maritime, en dépit des oppositions

### en bref ...

*En se tournant vers le futur, quel avenir imaginer pour la zone du canal ? Ce dossier analyse le rôle de cette armature urbaine dans l'histoire de la ville.*

*Chloé Deligne, chercheuse FNRS à l'ULB, présente les 550 années qui ont construit le canal d'aujourd'hui.*

*Pierre Vanderstraeten, urbaniste, nous livre ses réflexions sur les atouts du canal et les projets qui peuvent s'y développer.*

### chrono

#### Quelques repères chronologiques

- 1561 : inauguration du canal de Bruxelles à Willebroeck.
- 1704 : création de l'Allée Verte.
- 1827-1839 : travaux du canal de Charleroi.
- 1878 : fondation du Cercle des Régates de Bruxelles (aviron).
- 1881 : fondation du « Cercle des Installations maritimes », regroupant des personnalités bruxelloises influentes, inquiètes du sort du canal devenu trop petit.
- 1895 : création de la « Société du Canal et des Installations maritimes », chargée d'exécuter les travaux d'élargissement et de création du port maritime.
- 1900-1922 : travaux d'approfondissement du canal et création du bassin Vergote.
- 1906 : fondation du Yacht Club de Bruxelles (voile).
- 1965-1987 : travaux d'élargissement de la voie d'eau à 55 mètres.
- 1974 : apogée du trafic de marchandises (en nb. de tonnes)
- 1996 : fêtes du centenaire du Port de Bruxelles
- ... 2011 : 550 ans du canal de Willebroeck...

des villes voisines (Malines, Vilvorde), qui craignaient une concurrence déloyale.

Projet à vocation commerciale, le canal de Willebroeck n'en eut pas moins des répercussions profondes sur l'urbanisation, la morphologie et la culture urbaines. Tout d'abord, il entraîna la naissance d'un nouveau quartier autour des nouveaux bassins et lieux de marché (quartier Sainte-Catherine et des quais). Ensuite, il fut progressivement approprié par les Bruxellois à des fins récréatives. Les classes sociales privilégiées se pressèrent pour établir leur domaine de plaisance en bordure de la voie d'eau, tandis que des particuliers y installaient cabarets et maisons de jeux. L'Allée Verte, la première artère bruxelloise conçue comme une promenade, vit le jour au début du 18<sup>e</sup> siècle. Aménagée sur la rive est entre la ville et le pont de Laeken, à l'ombre de ses grands tilleuls, elle servit à la déambulation des plus élégants que comptait Bruxelles. Le canal lui-même servit pendant plus de quatre siècles au transport quotidien de passagers entre Bruxelles et Anvers. Aux jours ordinaires dont profitaient baigneurs et rameurs, succédaient les jours de fêtes qui retentissaient des joutes nautiques et régates.

### Un canal, deux canaux,... des usines ?

La révolution industrielle, qui accoucha du canal de Charleroi en 1832, mit Bruxelles et le canal de Willebroeck en liaison

avec l'horizon charbonnier du sud du pays et donna le signal d'une industrialisation accrue des communes situées à l'ouest du Pentagone. En quelques années, les rives se couvrirent de nouvelles industries, avides de vastes espaces à prix abordable (qu'elles ne trouvaient plus au centre de la ville). Le canal vint ainsi doubler puis remplacer la Senne dans son rôle de sillon industriel.

La modernisation du canal au cours de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle permit à des bateaux aux tonnages de plus en plus grands d'atteindre Bruxelles et à la voie d'eau de garder une fonction importante dans le trafic des marchandises, en partie produites dans l'important bassin et sillon industriels bruxellois.

Les activités récréatives se maintinrent vaille que vaille au sud et au nord de la ville (aviron et voile).

En revanche, depuis les années 1970, marquées par la désindustrialisation massive de la Région et l'encouragement croissant du transport par route, le caractère industriel du canal s'est effacé et les volumes qui y transitent ont considérablement baissé (14,4 millions de tonnes en 1974 contre 7 millions aujourd'hui). L'effacement de l'industrie autorise le redéploiement d'activités récréatives dont on a déjà vu les prémices (excursions touristiques, Bruxelles-les-Bains).

**Chloé Deligne**

Chercheuse FNRS à l'ULB

## biblio

Pour ceux/celles qui veulent en savoir plus (bibliographie sommaire) :

- « *Bruxelles: un canal, des usines et des hommes* », Cahiers de la Fonderie, n°1, 1986.
- F. Boquet, J. Houssiau, Th. Symons, « *Se baigner à Bruxelles. Du temps des baignades au temps des loisirs* », *Historia Bruxellae*, n°6, 2005.
- Ch. Deligne, « *Bruxelles, sortie des eaux. Histoire des relations entre la ville et ses cours d'eau du Moyen Âge à nos jours* », *Historia Bruxellae*, n°7, 2005.
- Th. Demey, « *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier* », 1992, vol.1.
- « *Histoire du Cercle des Installations maritimes de Bruxelles* », publié à l'occasion du XL<sup>e</sup> anniversaire de la fondation du Cercle, 1881-1921, Bruxelles, Imprimerie Weissenbruch, 1922.



Le canal de Charleroi entre la Porte de Ninove et la Porte de Flandre en 1905 (à l'arrière, le Petit Château) © Archives de la Ville de Bruxelles.



Les entreprises du bassin Vergote, idéalement situées pour alimenter la ville en matériaux récupérés et à recycler dans la reconstruction de la ville.

## Le Canal ou le métabolisme urbain circulaire

*A l'heure où le nouveau contrat de gestion du Port de Bruxelles est en pleine gestation, Bruxelles en mouvements tient à rappeler que la zone du canal constitue une opportunité extraordinaire pour la transformation de Bruxelles en une ville durable.*

**P**our analyser les potentialités du canal, nous avons rencontré Pierre Vanderstraeten, urbaniste et enseignant à l'ISA Saint-Luc. Il nous livre ses réflexions sur le canal comme lieu d'écomobilité et d'intégration d'activités dans un schéma de ville durable.

### Le canal : un enjeu majeur

Malgré le regain d'intérêt pour la voie d'eau, bien des efforts seront nécessaires pour que le trafic bleu reprenne de l'importance par rapport au transport routier. Malheureusement, les signes donnés par le Port et ses principaux actionnaires, la Région et la Ville de Bruxelles ne sont guère encourageants : la primauté des transports par camion persiste encore quand on voit qu'à Tour et Taxis la SNCB a décidé de démonter ses voies ferrées qui pourtant permettaient une distribution très écologique du centre de la ville. Le Centre TIR n'offre ainsi aucune possibilité de transfert modal ni avec le canal ni avec la voie ferrée. Face à ces évolutions, l'intégration des différents modes de transport est un enjeu urbain essentiel et la voie d'eau est un atout déterminant.

### Une situation privilégiée

Bruxelles occupe une situation économique et commerciale privilégiée surtout grâce à ses canaux.

Bruxelles s'est développée grâce à l'existence du canal industrialo-portuaire qui a permis l'arrivée de bateaux de tonnages

très importants et l'échange de marchandises très diversifiées. Son classement est aujourd'hui très important au niveau européen.

Pierre Vanderstraeten souligne que « *Bruxelles s'est toujours située de façon avantageuse par rapport aux grands pôles, aux villes proches et importantes. Elle est devenue un maillon essentiel entre la production du bassin wallon et les exportations vers le nord et Anvers. Elle-même devient une ville industrielle de première importance grâce à la voie d'eau. Aujourd'hui, celle-ci permet de développer les liens commerciaux vers les pays du nord et de l'est de l'Europe* ».

Bruxelles fait partie du réseau des voies navigables le plus dense d'Europe. Le delta du nord avec ses nombreuses ramifications est le point de départ des villes du nord et de leur développement. Il est l'origine de l'armature urbaine du nord de l'Europe. Ce réseau de voies navigables a été renforcé par la suite par le réseau ferré, routier et aéroportuaire pour donner naissance à l'aire la plus urbanisée d'Europe.

### Caractéristiques urbaines du canal

Dans ses différentes sections, le canal offre des profils et des potentiels de développement différents. Les différents tronçons du canal portent la marque de l'histoire. Au nord, la voie d'eau connaît un développement plus précoce et plus intense en lien avec la mer. Au sud, les aménagements sont plus tardifs et l'essor



Pierre Vanderstraeten, urbaniste et enseignant à l'ISA Saint-Luc.

*On a trop souvent considéré, le canal comme une barrière dans la ville, une limite. Le canal est surtout un élément structurant, qui a développé de très nombreuses activités et s'il manque parfois de possibilités de franchissement dans certains de ses tronçons, je ne le perçois pas comme une barrière. Il y a énormément de vis-à-vis qui font qu'on peut parler de toute une partie de la ville de part et d'autre du canal. Le canal n'est pas une barrière qui arrête. C'est un lien en soi avec un potentiel énorme. C'est une partie intégrante du tissu urbain.*

Pierre Vanderstraeten

industriel plus court. Il en résulte des gabarits et des équipements portuaires différents.

« D'après les catégories européennes, précise P. Vanderstraeten, le gabarit du canal de Willebroeck est un gabarit très important de classe Vlb pouvant accueillir des bateaux de mer. Le canal de Charleroi, en classe IV, est limité à un tonnage maximum de 1350 T. Les tronçons centraux, les bassins Béco et Vergote, font la transition; leur largeur, leurs quais, la raquette de retournement du bassin Vergote offrent un grand potentiel pour les activités de transbordement. Dès lors, on a une très grande différence de classes et de capacité et donc de développement d'activités, associées à ces tronçons. »

Pour P. Vanderstraeten, le développement urbain autour du canal est à penser et à projeter en fonction de ces caractéristiques liées à la navigation, en fonc-

activités récréatives et en lien avec les quartiers de Neder-Over-Heembeek devrait être réalisé. Pour Pierre Vanderstraeten, « de nombreuses villes démontrent qu'il est possible de combiner ces activités. A Paris, l'intégration de cette activité de services portuaires et le côté récréatif et culturel est bien conçu. Ainsi, dans le port de Nanterre, l'aménagement d'un quai en jardin public a été rendu compatible avec l'activité de transbordement des biens par la construction d'une bande souterraine transporteuse sous le jardin ».

Autour des bassins du centre, à Béco en particulier une dynamique s'installe (Bruxelles-plage, le développement de T&T, la liaison avec le Quartier nord). Au bassin Vergote, il reste à trouver des projets pour mieux organiser la distribution des services pour la ville.

Entre la place Saintelette et le pont de Cureghem tout un travail d'aménagement des quais et de nouvelles liaisons, sous forme de passerelles voire de ponts, doit être mené et qui ira de pair avec le travail de rénovation qui est en cours sur les boulevards entre Saintelette et la Porte de Ninove entre Molenbeek et Bruxelles.

« Je pense qu'il faudrait poursuivre dans ces quartiers le développement d'activités diversifiées productrices d'une forte activation des quais. Mais c'est aussi la relation avec le métro qui explique cette dynamique et cette vision globale. Même si la Porte de Ninove a des difficultés à redémarrer, il s'agit d'un lieu tout à fait stratégique, où il manque une organisation claire de l'intermodalité écomobile. »

Dans la partie sud, une dominante récréative peut l'emporter par rapport aux parties nord du canal. Par exemple à Anderlecht, une vision ambitieuse devrait permettre de concevoir un grand parc du canal, qui suppose le développement du transport en commun pour favoriser l'attractivité à l'échelle régionale. Ce parc devrait intégrer l'installation de petites plateformes portuaires et de quais de service pour les quartiers. Autour des bassins de Batelage et de Biestebroek, l'habitat pourrait trouver davantage sa place puisque la proximité du canal offre des opportunités magnifiques pour le logement. Les alentours de l'écluse d'Anderlecht ont en outre une vocation environnementale et pédagogique avec la présence de la Senne à ciel ouvert. Cet endroit est stratégique



Les berges du canal aux abords de l'écluse d'Anderlecht offrent la possibilité de créer un parc récréatif et pédagogique, à proximité de la Senne coulant à ciel ouvert.

tion des équipements et des activités de services pour la ville. « Pour que le canal assume son caractère urbain, il faut être attentif à établir les meilleures relations possibles avec les quartiers environnants et la ville. »

La mixité des fonctions est donc intéressante même dans les parties les plus industrielles qu'il faut relier aux quartiers de la ville.

L'enjeu du développement portuaire à Bruxelles est de réussir l'arbitrage entre le développement économique, les aspirations sociales et le développement de la ville en général.

### Profil des tronçons

Chaque tronçon du canal présente des enjeux particuliers pour l'avenir de Bruxelles. A l'avant-port qui occupe environ 25% des 14 km du canal dans sa traversée de Bruxelles, un arbitrage entre des activités portuaires dominantes et quelques

pour le départ des croisières en bateau et des promenades à vélo.

### L'atout de l'intermodalité

L'avenir de la zone du canal repose sur le développement de nombreuses opportunités.

D'abord, le canal permet de relier des activités compatibles entre elles. Dans ce sens, le Port cherche à intégrer la place portuaire dans le tissu urbain. Pour ce faire, il offre des concessions aux entreprises qui utilisent la voie d'eau et qui cherchent des terrains pour leurs activités économiques et commerciales.

Le développement du commerce dans les régions urbaines retrouve de l'intérêt pour les voies navigables. Aux Pays-Bas, le grand commerce urbain réinvestit les quais et réutilise la desserte par voie d'eau au moyen de bateaux petits et maniables (350 tonnes et 39 m de long).

La voie d'eau possède des avantages sur d'autres modes de transport. L'assemblage d'un convoi de marchandises par train est plus contraignant que le transport par péniche. Celle-ci présente une souplesse d'usage à un coût externe très faible (2 fois moindre que celui du chemin de fer et 4 à 5 fois moins important que le coût du camion).

Le canal possède l'avantage d'être le lieu d'intermodalité le plus écologique. Initiative récente, une grande plateforme d'échange quadrimodale a été mise en exploitation par le Port et la SNCB dans l'avant-port. Elle réunit le trafic ferroviaire, routier, fluvial et maritime.

Pour P. Vanderstraeten, « il faut éviter à tout prix que les marchandises qui seraient acheminées par camion au centre des villes ne fassent qu'y transiter pour repartir ensuite vers d'autres villes et pays. Puisque la connexion eau-rail est la combinaison optimale pour réduire la charge sur l'environnement, qu'il s'agisse du rail interurbain ou urbain, il faut inventer et mettre en œuvre un système de modes de transports intégrés à la ville comme les tram-fret ou cargo-trams ou encore les métros-marchandises. Il faut veiller à ce que qu'on puisse développer

une chaîne écomobile la plus complète possible et surtout privilégier l'acheminement de marchandises qui concernent d'abord le marché urbain. A ce moment-là, on diminue effectivement les déplacements et les nuisances générées par le transport routier ».

### Métabolisme urbain circulaire

Liées à la vocation industrielle du canal, les activités de transformation prennent un jour nouveau à partir du moment où l'on considère l'avenir de nos systèmes économiques dans l'ère de l'après-pétrole qui a commencé et qui générera une relocalisation de la production matérielle.

Les activités de transformation retrouveront à nouveau davantage leur place dans la ville à condition de veiller aux prescriptions environnementales. Le canal doit devenir un vecteur d'échanges majeur pour les matériaux et les déchets issus de



Une avancée pour l'intermodalité dans l'avant-port : le terminal de conteneurs est une plateforme d'échange quadrimodale.

la récupération et destinés au recyclage. Il doit devenir l'armature centrale de toute cette part de l'économie de la ville, dans la mesure où le secteur de la construction va être amené à développer de plus en plus cette filière de la récupération et du recyclage.

Cette économie urbaine fonctionnera suivant un métabolisme plus circulaire où les déchets de construction, qui sont considérables à Bruxelles, alimenteront le marché urbain pour la reconstruction. Installé dans l'aire restreinte de la région, c'est l'ensemble du secteur de la récupération et du recyclage qui devrait trouver une place privilégiée autour du canal (services de production d'énergie décentralisés, déchetteries, centrales de cogénération...). La souplesse d'usage des bateaux soutiendrait ces nombreux échanges. Cette perspective peut donner lieu

### Un scénario d'urbanisation pour la Porte de Ninove

La porte de Ninove pourrait redevenir ce lieu d'échange et de porte de ville qu'elle a été mais selon les modalités d'aujourd'hui. En termes de programmation urbaine, ce lieu est stratégique pour développer l'intermodalité écomobile. Ce scénario propose une gamme de moyens et d'opportunités très étendue. La porte de Ninove serait ce lieu d'échange entre des bateaux-bus de part et d'autre de l'écluse, des transports en commun, tram en site propre sur les boulevards, tram-train en provenance de la gare de l'Ouest et bus et minibus de quartiers, des stations de voitures partagées et de taxis, des parkings pour les vélos à louer, des parcours et des lieux attrayants d'attente et de rendez-vous pour les piétons...

Pierre Vanderstraeten



PHILIPPE MEESSEMAN

*Emplacement du futur BILC (Brussels International Logistics Center) dont l'efficacité est hypothéquée par sa fonction monomodale (trafic routier) et son manque de liaison avec la voie d'eau et le chemin de fer.*

*Le débat autour du centre TIR est exemplatif. L'extension du centre routier conduit à perpétuer une plateforme camions-camions/camionnettes. Pour le Port, il s'agit d'un lieu très central pour distribuer la ville. Les camions de gros tonnage doivent cependant arriver jusque-là et donc traverser de nombreuses zones et quartiers du nord-ouest de Bruxelles. De manière optimale, on devrait pouvoir développer une politique d'implantation de quelques centres de distribution urbaine (CDU suivant l'expression française), des entrepôts urbains, tout autour de la ville, connectés au réseau principal des voies ferrées et navigables. Et à partir de là, distribuer les marchandises dans la ville avec les modes les plus respectueux et les plus adaptés à l'environnement urbain.*

**Pierre Vanderstraeten**

au développement des infrastructures et des techniques dont les villes ont besoin aujourd'hui en termes de durabilité.

### **La planification stratégique du territoire du canal**

Il est assez significatif de voir que le canal a fait l'objet du premier plan de développement stratégique pour Bruxelles. L'étude pour le schéma directeur du canal a démarré en 1989. Intégrée ensuite dans le PRD, elle manifestait clairement la volonté du premier gouvernement régional (Ch. Picqué – J.-L. Thys) de développer la zone du canal. Mais la planification stratégique en était à ses débuts à l'époque. L'expérience a montré depuis qu'il faut assortir les plans stratégiques de moyens budgétaires et d'un calendrier précis pour que l'outil devienne vraiment opérationnel.

Pour élaborer un programme cohérent qui intègre le canal et ses activités à la ville, il faut réfléchir en termes de méta-

bolisme urbain, d'écomobilité, d'économie de la récupération et du recyclage, et de mixité des fonctions en retenant l'importance de l'habitat, de la récréation et des équipements. C'est un ensemble très vaste qui nécessite une vision holistique de la ville.

Ce type de programme dépend de la qualité de la gouvernance. *« Outre le fait qu'il faut mobiliser des partenaires privés, je pense qu'il faudrait mettre en place un service régional transversal, par exemple, au sein de l'agence d'urbanisme proposée dans le PDI. Ce service interdisciplinaire serait chargé de l'élaboration d'un cadre stratégique qui permettrait d'arbitrer les différentes activités. Le canal est une infrastructure qui polarise une multiplicité d'intérêts. Il importe donc de mettre en place une bonne gestion transversale en intégrant l'ensemble des aspirations et des possibilités pour développer les meilleurs projets. Anticipation, transversalité, interdisciplinarité, participation : le territoire du canal vaut bien à lui seul un service régional proactif. »*

**Dossier réalisé par Almos Mihaly à partir d'un entretien avec Pierre Vanderstraeten**

## **IEB demande la suspension des discussions à propos du contrat de gestion en gestation**

**À** l'heure où le gouvernement bruxellois promeut collégalement la mise sur pied d'un ambitieux Plan Climat qui devrait faire de Bruxelles la capitale européenne de l'excellence environnementale, il nous paraît tout à fait prématuré d'approuver un contrat de gestion qui entretiendrait un certain mystère sur les chiffres. Dans sa communication externe, le Port annonce une répartition de marchandises transportées en 2007 de 16 millions de tonnes par la route, 7,4 millions de tonnes par la voie d'eau et 0,3 millions de tonnes par le rail, soit un rapport 68/31/1. Le nouveau contrat de gestion annoncerait lui un rapport 76/22/2 en 2007. Quel est le bon chiffre? Que penser de la promesse du Port de passer à l'horizon 2012 à une

proportion de 70/25/5? A ce rythme, la part du transport par la voie d'eau passerait bientôt à portion congrue!

Nous demandons un moratoire sur le contrat de gestion jusqu'à ce que les chiffres annoncés par le Port dans le nouveau contrat de gestion soient vérifiés par un organisme indépendant. Et d'attendre que les objectifs du Plan Climat soient eux-mêmes chiffrés et connus. Nul doute que l'un des enseignements de la large concertation entamée par le gouvernement dans ce cadre sera qu'une redéfinition des obligations du Port de Bruxelles est nécessaire pour faire de la zone du canal un élément majeur de la future excellence environnementale de la Région de Bruxelles-Capitale.

**Mathieu Sonck**

## Marseille va bon train : pas si sûr !



La rue de la République vidée de ses habitants populaires mais prêtes à accueillir un tram flambant neuf

**L'arrivée du TGV a sonné pour Marseille l'heure des opérations immobilières et des mutations sociales. Un processus peu convaincant.**

**M**arseille est une ville aux imaginaires multiples, des dockers du port à la partie de pétanque pagnolesque en passant par le monde mafieux. Sans doute parce qu'elle s'est construite à travers les âges avec un métissage intense de populations et un visage frondeur face aux velléités d'annexion et de centralisation. Aujourd'hui Marseille, la rebelle, comme Bruxelles et tant d'autres villes, doit faire face aux appétits des promoteurs attirés par la gare TGV et le visage encore non normalisé de la cité.

### Quand Haussmann fait flop

Bref retour en arrière. En 1860, pour répondre aux instincts bourgeois et à la volonté de marquer la ville du sceau de Paris, une avenue haussmannienne brisant la colline et séparant le vieux Port du port industriel est construite. On l'appellera la rue de la République. Vingt mille personnes expulsées, des quartiers arasés... mais, comme au boulevard Anspach à Bruxelles, les

acheteurs ne se bousculent pas. La ville rachète les logements pour en faire des habitations à bon marché qui seront, jusqu'il y a peu, occupées par une population bigarrée ne brillant pas par la hauteur de son revenu.

### Le déclin du port et la montée du TGV

Les années 1980 annoncent le déclin du port. Marseille, ville d'un million d'habitants, comme Bruxelles, continue de faire face à un exode urbain intense. Fin des années 1990, la ville connaît un regain d'intérêt : son exotisme combinée à l'arrivée du TGV en 2001 en font une destination de plus en plus prisée. Certains n'hésitent pas à dire que Marseille va devenir la banlieue résidentielle des Parisiens aisés. Des flots de touristes et d'acquéreurs potentiels débarquent dans la ville encore marquée par un centre urbain populaire et des quartiers à l'identité profondément ancrée. Pour doper la ville, le pouvoir en place crée Euroméditerranée, le concept-clé du *city marketing*. Puisqu'il n'y a pas d'élite à l'intérieur, on va l'attirer de l'extérieur. La rue de la République, dans un état de délabrement profond, est rénovée. On chasse ses habitants peu argentés, on installe une ligne de tram en site propre, une banque tous

les dix mètres et le tour est joué. Pendant ce temps-là, le quartier Nord qui englobe 80% des logements sociaux de Marseille n'est toujours pas desservi par les transports en commun.

### Quand le plan lumière sombre

« L'espace se trouve peu à peu occupé par la culture et le tourisme, le centre devient une zone commerciale d'un genre particulier, consacrée au divertissement des classes moyennes, pour qui restaurants, bars branchés et expositions balisent un parcours sans aspérité. »<sup>[1]</sup> Pour M. Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille, l'objectif est limpide : « On a besoin de gens qui créent de la richesse. Il faut nous débarrasser de la moitié des habitants de la ville. Le cœur de la ville mérite autre chose. » Mais malgré un appartement témoin alléchant, les appartements ne se vendent pas. Prix : 3 000 à 4 000 euros le m<sup>2</sup>. Le public cible boude Marseille et lui préfère Aubagne, Aix ou la Ciotat.

Histoire à méditer en lisant le Plan de développement international devant le chantier du Quartier Midi.

**Claire Scohier**

[1] A. Dell'Umbria, *Histoire universelle de Marseille. De l'an mil à l'an deux mille*, Marseille, Agone, 2006.

## et à bruxelles...

### Faut-il rêver à la Coupe de football de 2018 ?

L'un des projets phare du PDI est de doter Bruxelles d'un stade de football digne d'accueillir la Coupe du monde de 2018. Que risque-t-on ? En 2003, Marseille posait sa candidature pour l'America's Cup de 2007. Pour répondre aux exigences, la ville fit construire un avant-port de plaisance, concéda l'Hôtel-Dieu à une multinationale de l'hôtellerie de luxe, des sommes colossales furent ôtées au chantier du tram et aux équipements sociaux. La candidature de Marseille fut recalée.

## “Semaine sans pesticides”... à prolonger !



*Cette campagne lancée par la Région wallonne du 20 au 30 mars 2008 a pour but de sensibiliser les citoyens aux dangers des pesticides et de les inciter à adopter des méthodes alternatives. Et si on s'associait à cette campagne en Région bruxelloise?*

Il est en effet urgent que tous prennent conscience des risques pour la santé et pour l'environnement que présentent les insecticides, fongicides, herbicides et autres pesticides.

Enervés par les moustiques, les poux, les puces du chien ou les limaces et les « mauvaises herbes » du jardin, d'aucuns cèdent à la facilité et achètent un super produit annoncé rapide et efficace? Oui, tellement efficace que les effets atteignent parfois l'utilisateur lui-même, ses enfants ou la faune et la flore des alentours!

### **Les pesticides tuent, par définition**

Il ne faut pas l'oublier. Ils sont rarement spécifiques et les relevés d'accidents et d'effets négatifs sont édifiants.

Leur usage s'est tellement répandu depuis une soixantaine d'années, qu'on les retrouve dans l'air, l'eau de

pluie, les eaux de surface et souterraines, les mers, les sols, la flore et la faune sauvages... et les humains!

Dans les régions agricoles de cultures intensives, on relève régulièrement des intoxications et une **raréfaction de la faune sauvage**. Oiseaux, papillons, libellules, abeilles, hérissons, chauves-souris,... sont victimes des épandages; certaines espèces disparaissent alors qu'elles jouent le rôle clé d'insecticide naturel ou de pollinisateur. Un exemple inquiétant de ces effets est le dépeuplement des ruchers et le comportement perturbé des abeilles dans les régions où sont utilisés les insecticides à base d'imidaclopride et de fipronil.

Les **accidents humains** sont particulièrement fréquents dans les pays du tiers monde, où la législation est plus laxiste, comme par exemple dans les exploitations de coton ou de fleurs destinées à l'exportation (et qui aboutissent sur les marchés des

pays du Nord, chargées en résidus de pesticides!).

### **Dans les aliments...**

Nous inhalons des pesticides... et nous en avalons avec les aliments. Les denrées alimentaires contiennent en effet des résidus de pesticides, même parfois en quantité dépassant les normes admises par la législation européenne! Le phénomène semble s'aggraver: le pourcentage de fruits et légumes dépassant les normes a augmenté ces dernières années; il est passé de 3,3% en 1998 à 5,5% en 2003.

### **Et dans nos maisons**

Les pesticides sont également présents dans l'air intérieur de nos maisons. Ils proviennent des pulvérisations visant les mouches, moustiques, fourmis, pucerons... et aussi des substances qui imprègnent le collier du chien ou du chat, la literie, les coussins, moquettes, tentures,... Ces substances sont progressivement relâchées dans l'air ambiant et nous les absorbons à longueur d'année. Il ne faut dès lors pas s'étonner de céphalées persistantes, de phénomènes allergiques, de toux chroniques, de difficultés respiratoires, ou autres symptômes.

**La solution :  
non aux pesticides,  
oui aux méthodes alternatives**

Au jardin, attirons les prédateurs naturels des « pestes » par des aménagements adéquats : haie variée pour les oiseaux, cache pour le hérisson, mare pour les libellules et les batraciens, ... Favorisons le désherbage manuel ou thermique ou l'épandage de mulch pour nous débarrasser des herbes indésirables. Au potager, pratiquons le mode de culture biologique.

Dans la maison, interdisons l'entrée des insectes par des moustiquaires, ne laissons pas traîner de la nourriture ou des déchets, ...

Un tel comportement sera bénéfique pour notre santé et celle de nos enfants, du chat et du chien et de la flore et de la faune sauvage du jardin.

Donc ne nous limitons pas à la semaine du 20 au 30 mars, adoptons définitivement ce comportement.

**Betty Beys-L'hoest**  
Pesticides Action Network  
Belgium asbl  
Illustration : Raymond Beys

**Contact**  
PAN Belgium asbl,  
bdecupere@hotmail.com

**agenda**

**Inauguration  
de la STEP Nord**

Après 10 ans d'attente, la station d'épuration Nord sera inaugurée par la Région lors de la Journée Mondiale de l'Eau, le dimanche 22 mars 2008.

A cette occasion, la station ouvrira ses portes au grand public. Des navettes en bateau sont prévues depuis le quai Béco où des associations proposeront diverses activités.

Pour plus d'informations sur le programme de la journée, contactez Delphine Termolle au 02/548 39 47 ou à l'adresse delphine.termolle@ieb.be.



Décelée le 23 janvier, la pollution au mercure a été localisée dans une entreprise de recyclage de déchets chimiques, rue Paepsem à Anderlecht. Un accident qui incite à trouver des filières de retraitement plus sécurisées.

**courrier de lecteur**

**Pollution : annonce tardive**

**U**ne nouvelle fois, une pollution grave – au mercure – sur Bruxelles n'a été communiquée à la population que 48 heures après sa détection !

Mercredi matin, les techniciens de l'environnement constatent que la norme tolérée pour la proportion de nanogrammes au mètre cube d'air (de 2 à 6) a été dépassée... mais on ne sait pas de combien, vu que les appareils ne sont pas étalonnés pour une proportion supérieure à la norme tolérée.

Alors, que fait-on ? On étalonne les nouveaux appareils, pouvant enregistrer jusqu'à 1000 nag/m<sup>3</sup>. Et on enquête pour trouver le pollueur ? Et la population ? On la prévient vendredi. Elle apprendra alors que cette pollution a vraisemblablement atteint ou dépassé les 2000 nag/m<sup>3</sup> (alors que le seuil critique fixé par l'Organisation mondiale de la santé est de 1000 nag/m<sup>3</sup>). Et l'on conseille la prudence au bon peuple. Après 48 heures ! On peut dire que c'est toujours la même chose. On annonce les pics d'ozone quand ils ont quasiment disparu. Et en même temps on

annonce qu'il en résultera un certain accroissement de la mortalité dans les mois à venir.

De quoi réjouir tout le monde. De quoi se demander si la protection de l'environnement ne devrait pas s'étendre également à la population ! Et s'il ne serait pas normal de mettre celle-ci en garde au premier signe. Et lorsque les conditions météorologiques sont telles qu'on peut craindre une inversion de la température, tout en prévenant la population, interdire carrément la circulation automobile dans le périmètre urbain... Ah ! mais ça...

**Rachel Herszkowicz**  
Schaerbeek

Ce 28 février, un groupe de travail constitué de riverains de l'usine FMM a été réuni par IEB et le Bral.

L'incident n'est pas clos. Si vous êtes intéressé à rejoindre ce groupe, contactez Delphine Termolle, delphine.termolle@ieb.be, 02/548 39 47.



## Le transport pu

*De nombreux habitants et usagers des transports publics ont répondu présents à la conférence-débat organisée par l'Association des Comités de Quartiers Ucclois (ACQU) sur le thème du transport public. La restructuration du réseau, les projets futurs, ... ont suscité de nombreuses questions et réactions. Petit aperçu.*

### Fumée blanche pour l'Agence régionale du stationnement

*Depuis le temps que ce dossier stationnait, on ne l'attendait plus. Et pourtant, ce 23 janvier 2008, la Conférence des bourgmestres des 19 communes bruxelloises a enfin approuvé le principe de la création d'une agence bruxelloise de stationnement, étape cruciale d'une gestion plus intégrée du trafic automobile en Région bruxelloise.*

**E**n effet, on ne le dira jamais assez, la politique de stationnement est un levier fondamental pour réduire la pression automobile en centre urbain.

La politique éclatée menée par les 19 communes en la matière constitue depuis longtemps un frein à toute avancée déterminante. Les réticences des communes face à la mainmise de la Région dans ce domaine venaient surtout de leur crainte de perdre une importante ressource financière. En 2007, ces recettes se chiffraient à 14 millions d'euros pour l'ensemble des communes dont plus de la moitié, il est vrai, rien que pour la Ville de Bruxelles. C'est pourquoi l'accord prévoit, contrairement à la volonté initiale de la Région, que les communes continuent à percevoir les recettes et à choisir leur mode de perception mais 10% de celles-ci seront

versées à la Région pour financer le fonctionnement de l'agence.

L'agence régionale aura pour mission d'harmoniser, sur l'ensemble du territoire bruxellois, les mécanismes et procédures de stationnement réglementé mis en place par les communes. Les règles générales fixées au niveau régional concerneront notamment l'harmonisation des cartes de riverain et des tarifs. Mais est-ce que le plan politique régional de stationnement pourra fixer le nombre maximal de places de stationnement admissibles ? Ce qui est sûr c'est que les communes ont obtenu le pouvoir de définir elles-mêmes les différents types de zones. A suivre... le projet d'ordonnance devra être soumis au Parlement bruxellois dans les prochains mois.

**Claire Scohier**

**L'**orateur de cette soirée, Jean-Michel Mary, délégué de la Stib aux relations avec les pouvoirs locaux, a expliqué les enjeux actuels et futurs auxquels est confrontée l'entreprise de transport public et plus particulièrement les effets qui en découlent sur Uccle.

### Une restructuration qui ne fait pas que des heureux

La restructuration en cours du réseau tram-bus provoque dans cette commune de nombreuses réactions. Certaines sont positives, comme celles concernant la nouvelle ligne 4 ou le nouvel itinéraire du bus 41 à contresens dans le bois de la Cambre qui permet de gagner 5 minutes par trajet. D'autres réactions sont négatives quant à la suppression du tram 18 entre le Dieweg et Forest, la limitation du 38 au square des Héros, la fréquence du 92 vers le centre-ville,...

Comme la commune de Forest qui aurait souhaité des « liaisons d'or » plutôt que de recevoir le « tram d'or »<sup>[1]</sup>, les habitants ne comprennent pas les correspondances supplémentaires imposées par la restructuration du réseau et donc la perte de liaisons directes avec le centre, notamment à l'avenir avec le 55. Pour la Stib, ces modifications sont nécessaires pour assurer plus de régularité ou de vitesse commerciale (Vicom)<sup>[2]</sup>. Lors-

## Public en débat à Uccle

que les lignes sont en voirie avec le flux automobile, aucune régularité n'est possible car le temps du trajet varie énormément en fonction des embouteillages. Et lorsque les lignes se rejoignent dans la jonction Nord-Midi, la situation devient ingérable.

### Quand Vicom rime avec rupture de charges<sup>[3]</sup>

En termes de temps de parcours, la Stib estime que, si le temps de déplacement en transport public ne dépasse pas d'un tiers le temps de déplacement en voiture, alors la Stib reste concurrentielle par rapport à la voiture. Cependant, pour les habitants, au-delà de la notion de vitesse commerciale, ce sont plutôt les ruptures de charges systématiques et les correspondances difficiles (nécessitant parfois des traversées avec plusieurs feux) qui sont problématiques. S'y ajoute le manque de bonnes fréquences en soirée de semaine qui interdit tout cinéma ou spectacle en centre-ville, créant de *nouveaux pauvres culturels* selon l'expression d'une habitante.

Concilier fréquence et régularité sans ruptures de charges semble donc difficile pour la Stib quand le transport public n'a pas la priorité sur le

flux automobile et qu'il n'est pas en site propre.

### Le métro : la solution ?

La Stib estime que pour absorber la forte augmentation de sa fréquentation (+60% en 7 ans), elle doit renforcer son ossature de métro et développer une ligne au nord vers Schaerbeek et une autre au sud vers Uccle.



### Plutôt des trams efficaces en surface

Inter-Environnement Bruxelles ne partage pas ce point de vue. Développer le transport public en surface reste la voie à suivre: un transport public en site propre, ayant la priorité aux feux et qui exige une réduction de la place accordée à l'automobile pour se développer, réduction que le métro n'offre pas!

A cette condition, on peut obtenir en surface un service de transport public efficace, régulier, qui répond à la demande grâce à sa fréquence et au matériel roulant et qui ainsi développe une ville durable.

### Marie-Claire Schmitz

[1] Cette distinction remise par le comité consultatif des usagers de la Stib s'adresse à une instance qui, par sa collaboration, a permis de faire progresser le réseau

tram. En 2007, c'est la commune de Forest qui a été primée pour sa bonne coopération dans la réalisation des travaux avenue Van Volxem et chaussée de Bruxelles pour la mise en site propre du tram.

[2] Cette vitesse commerciale, traduite dans le programme Vicom vise à atteindre une régularité dans la vitesse de déplacement soit  $\pm 20$  km/h pour le tram.

[3] Les ruptures de charges sont le fait de devoir prendre une ou des correspondances pour effectuer un trajet continu.

## L'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) fait peau neuve

**D**urant les années 2006-2007, l'AED avait fait l'objet d'une importante restructuration. Il

était temps dès lors d'assortir cette mutation interne d'un changement d'enveloppe externe. L'AED change



de nom et reformate son site. On parlera désormais de Bruxelles Mobilité, dénomination assortie d'un

nouveau logo. Pour les pouvoirs publics il représente une route bordée d'arbres, IEB préfère y voir un pied.

Pour saisir toutes les implications de cette mue, visitez le site: [www.bruxellesmobilité.irisnet.be](http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be).

## La Cité pas top Modèle



*A la veille de ses 50 ans, la Cité Modèle s'offre un mini lifting. Rénovations de logements, extensions et nouvelles constructions sur ce site qui se présentait à l'époque de sa réalisation comme une nouvelle expérience urbanistique.*

### Une ville dans la ville

Construire une cité idéale, telle était la volonté du collège d'architectes désignés par le Foyer Laekenois à la veille de l'Expo 58. C'était l'occasion rêvée pour le gouvernement (initiateur du projet) de montrer au monde entier de quoi Bruxelles était capable. Pour la petite histoire, durant l'exposition universelle, seule la maquette a pu être présentée au monde entier, la mise en œuvre du projet ayant pris beaucoup trop de retard.

A l'origine, l'idée est donc de cons-

truire un ensemble où tout est prévu pour le bien-être, la quiétude et le loisir des futurs locataires.

Admirablement situés, à la limite de la frontière régionale, les 1000 logements sont organisés de manière à bénéficier d'un maximum de lumière, dans des bâtiments dont certains sont construits sur pilotis. Les différentes fonctions prévues sont bien réparties sur l'espace public, comme par exemple des circulations piétonnes et motorisées séparées, mais aussi des lieux de divertissement, d'étude, de sport, des maisons unifamiliales et un centre commercial.

### De 1958 à 2008

L'objectif des travaux d'aujourd'hui est d'abord la rénovation et la mise aux normes de certaines habitations mais aussi l'adaptation de l'offre de logements aux demandes actuelles (moins de studios et davantage d'appartements de 2 chambres et pour familles nombreuses). Enfin l'extension de deux bâtiments existants et la

construction de nouveaux immeubles vont produire 69 logements supplémentaires.

Seulement, tous les éléments prévus au départ pour la quiétude, le bien-être et la culture des habitants n'ont jamais été ou n'ont que très partiellement été réalisés et ne sont toujours pas au programme.

La Cité Modèle, même si elle est reconnue comme une des mieux réussies et des plus sûres cités de logements, reste orpheline de ce qui fait la ville: la rencontre et la convivialité de ses habitants. A propos, qu'est donc devenue la fontaine cubiste qui figurait sur la maquette présentée au monde entier?

**Isabelle Hochart**

*Le Foyer Laekenois a fait appel à un collège d'architectes renommés (R. Braem, V. Coolens du groupe L'Equerre, R. Panis, du Groupe Structure, J. van Doosselaere).*

*Remerciements à Martine Codemus (Laeken Découverte) pour ses précieuses informations.*

## Neder-Over-Heembeek

L'annonce de la construction de 700 nouveaux logements pose la question de l'impact d'un nombre important de nouveaux habitants sur Neder-Over-Heembeek. Les habitants actuels s'inquiètent de ne voir aucune mesure pour assurer l'arrivée de ces nouveaux habitants dans de bonnes conditions.

Une première réunion en octobre avait été l'occasion pour les Heembeekois d'exprimer leur incompréhension et leurs craintes face aux effets négatifs que peut avoir l'arrivée de nouveaux habitants sans une évalua-

## Gare de l'Ouest : la réflexion continue

*Le projet de schéma directeur « Gare de l'Ouest » avance bon train, mais pas à la vitesse du citadin.*

Le 30 janvier dernier, le bureau d'étude A.C.P. Group a présenté le projet de schéma directeur pour le site de la Gare de l'Ouest.

Cette réunion fut suivie d'une seconde rencontre une semaine plus tard, organisée à la demande de riverains. Réunion réservée aux habitants soucieux de réfléchir collectivement aux propositions émises.

Les habitants ont formulé deux types de remarques.

Les premières concernent le processus « *participatif* » et portent spécialement sur la présentation du projet jugée trop technique : la projection de plans sur grand écran n'étant pas parlante, les habitants ont exprimé leur regret de ne pas avoir accès à de l'information compréhensible par chacun, comme une maquette.

Des ateliers consultatifs, organisés par IEB, ont eu lieu pendant deux ans. Les habitants qui y ont participé ont le sentiment que leurs demandes n'ont pas été intégrées au projet de schéma directeur.



Les secondes remarques concernaient le contenu du projet.

Le politique a déclaré vouloir utiliser le site pour relier les deux parties de Molenbeek. Chose qui ne sera pas réalisée car les aménagements proposés maintiennent la coupure par la traversée du site par les voies de chemin de fer, les murs anti-bruit de part et d'autre, les immeubles construits à front de rue, (...).

Les habitants en sont venus à l'hypothèse

que pour réparer le *no man's land* entre les deux rives de Molenbeek, il fallait créer de la centralité. Celle-ci serait recherchée en privilégiant les équipements plutôt que le logement. Ecole supérieure, maternité, maison médicale, entreprises, ... sont autant de pistes avancées.

A suivre dans nos prochains numéros...

**Pierre Meynaert**

## k : les habitants coordonnent leur action

tion préalable de la capacité d'accueil de Neder-Over-Heembeek. Rapidement, plusieurs habitants ont contacté IEB pour organiser une nouvelle réunion avec pour objectif d'aider les habitants et les comités d'habitants à définir une position commune de revendication.

Lors de la deuxième réunion, tenue le 23 janvier, IEB et le Bral ont présenté les résultats du sondage par questionnaire qu'ils avaient soumis aux participants à première réunion. Ce questionnaire concernait les besoins actuels et futurs en mobilité,

équipements collectifs et espaces verts... L'analyse des questionnaires complétés par une centaine d'habitants a permis de présenter un premier bilan de la situation existante. Celle-ci met en évidence un certain nombre de problématiques liées entre autres à l'enclavement de NOH : congestion automobile, emplacements de parking insuffisants, manque d'infrastructures sécurisées pour les cyclistes et les piétons, desserte et correspondance insuffisantes des transports en commun, capacité d'accueil des crèches et des écoles insuffisante,

équipements culturels et de loisirs insuffisants, commerces en mauvais état... Loin d'être exhaustive, cette analyse a néanmoins renforcé chez les habitants la volonté d'entamer un débat dans le quartier et de coordonner leurs actions. La construction de nouveaux logements ne doit pas simplement répondre à un objectif politique mais surtout améliorer la qualité de vie d'un plus grand nombre d'habitants en établissant des conditions d'urbanisation optimales.

**Olivia Lemmens**



Rédacteur en chef: Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Delfairière, 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€. Etranger: 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.

## Un Plan Climat prometteur de beaux jours

Le 15 février dernier, le gouvernement bruxellois, sous l'impulsion de la Ministre Huytebroeck, annonçait son intention de mettre sur pied d'ici la fin de l'année un ambitieux Plan Climat. Nouveauté: une concertation se fera préalablement à la constitution de ce Plan. Cet espace de discussion rassemble les partenaires sociaux et des ONG environnementales, dont IEB.

Si l'on peut se réjouir de l'initiative du gouvernement sur le fond comme sur la forme, on peut regretter que ce Plan vienne si tard dans la législature. Lorsque le Plan sera adopté, il restera 9 mois au gouvernement pour agir. Autant dire que ce n'est pas gagné. On peut aussi s'interroger sur l'articulation de ce Plan avec l'ensemble des plans et actions existantes. A la lumière du Plan Climat, le Plan de développement international (PDI), le Contrat pour l'économie et l'emploi, le Plan Logement, les schémas directeurs, le nouveau contrat de gestion du Port, devraient être revus ou redynamisés pour certains, enterrés pour d'autres.

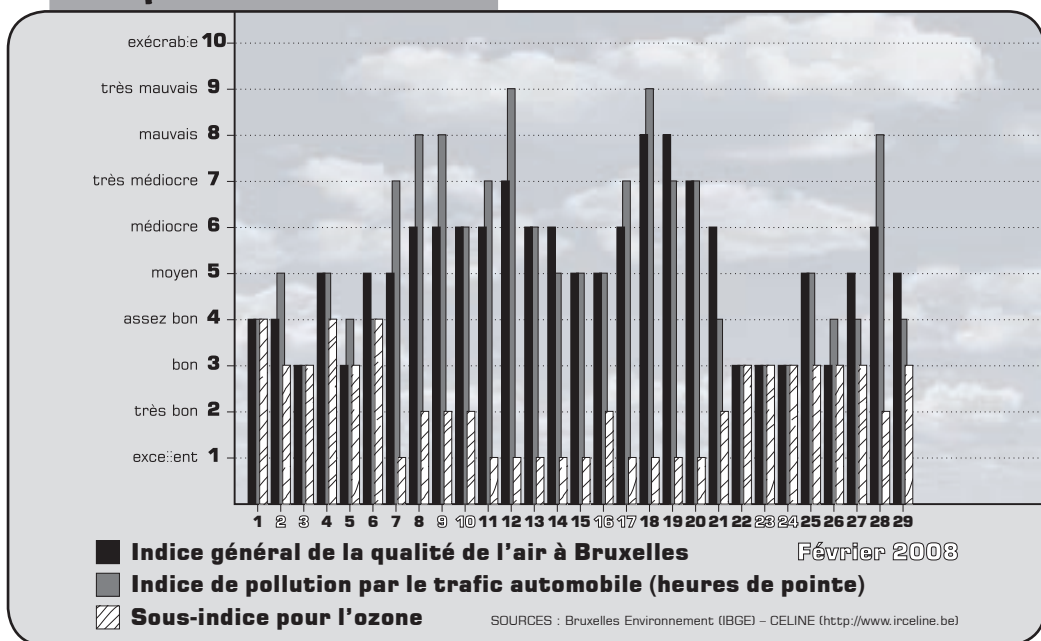
Car quel est l'enjeu? Faire de Bruxelles une ville d'excellence en matière environnementale. Sans rentrer dans la sacralisation du « benchmarking » salvateur du PDI, ça

veut dire faire au minimum aussi bien que nos voisins. Londres annonce un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 60% d'ici 2025. Voilà qui nous donne une idée des ambitions de nos voisins.

Comment faire pour y parvenir? Voici quelques suggestions: imposer la norme basse énergie à tous les bâtiments du Plan Logement, imposer dans le schéma directeur du Quartier européen l'objectif « zéro carbone » – c'est bien d'appliquer à la Commission européenne son propre discours –, imposer au Port de Bruxelles un véritable objectif de transfert modal conséquent du transport routier vers le transport fluvial et ferroviaire (pour l'instant 14 millions de tonnes qui transitent par le port arrivent par la route, contre 7 millions par la voie d'eau) et donc abandonner le projet du BILC à Tour et Taxis, miser sur le développement des activités économiques non polluantes, avant tout au service de la ville et donc plus difficilement délocalisables. Et *last but not least*: instaurer dès maintenant le péage urbain aux portes de la Région. Les idées ne manquent pas. Elles sont même réalistes. Et si ce Plan Climat devenait le moteur de transformation de notre ville? Chiche?

**Mathieu Sonck**  
 Secrétaire général

## pollution de l'air



Quel air avons-nous respiré à Bruxelles en février 2008? Chaque mois, nous publions un relevé de la qualité de l'air à Bruxelles, d'après les données du laboratoire de Bruxelles Environnement (IBGE). Plus d'infos: Cellule Interrégionale de l'Environnement, [www.ircline.be](http://www.ircline.be)