

Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°226 – 5 octobre 2009



Economie urbaine :
vert j'espère ?

LE CAPITALISME VERT EST-IL UNE BONNE AFFAIRE DU POINT DE VUE SOCIAL ?

EN BREF

L'économie de marché, productrice de richesses et utilisatrice de ressources, est en crise. Ce dossier ouvre le débat sur les implications sociales et environnementales du capitalisme y compris du capitalisme vert. L'analyse se penche aussi sur des logiques alternatives au système dominant dans les domaines de la planification des activités commerciales, de l'agriculture urbaine et de la mobilité douce.

Nous l'abordions dans un article précédent du BEM^[1], la promotion de l'économie de la fonctionnalité semble une piste intéressante pour répondre au défi environnemental. De même, l'alliance emploi-environnement, professée par les gouvernements fraîchement constitués, apparaît à la majorité comme une option vertueuse pour sortir de la crise. Mais qu'en est-il des conséquences sociales de ces pistes ?



L'ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ

Pour rappel, le principe de l'économie de la fonctionnalité est de substituer la prestation d'un service à la vente d'un bien. Le système de voiture partagée est l'un des exemples les plus connus de ce principe. A prestations sensiblement égales, une voiture Cambio remplace en moyenne trente voitures individuelles, réduisant d'autant la production automobile et sa consommation en ressources naturelles. Voilà une tendance qui doit faire froid dans le dos des actionnaires de l'industrie automobile et des 80 000 travailleurs employés en Belgique dans ce secteur.

C'est que l'économie de la fonctionnalité n'est pas forcément productrice de richesses, elle est par contre économe en ressources et augmente le taux d'utilisa-

tion de celles-ci. Mais peut-on penser que les nouvelles activités générées (assurances, entretiens, réparations, animation du réseau, augmentation de l'usage des transports en commun, moyens de locomotion doux de substitution...) compenseront les pertes d'emplois causées par la chute drastique de la production automobile ? Cette question en pose bien d'autres, qui donnent envie de disséquer un peu plus le système dans lequel nous baignons.

LES CYCLES NATURELS DU CAPITALISME ?

Selon Denis Stokkink^[2], économiste à l'ULB, on a pu constater, depuis le XIX^e siècle, une succession de cycles de croissance dans l'histoire économique, qui durent plus ou moins 25 ans. Nous serions pour l'instant dans un cycle de croissance qui a commencé aux alentours de 1990 et qui présente les caractéristiques économiques communes à tous les cycles de croissance : financiarisation de l'économie, internationalisation des échanges et augmentation de la productivité en même temps qu'une augmentation des inégalités sociales. Chaque cycle de croissance étant aussi lié à une innovation technologique : vapeur, électricité... Cette fois, ce sont les technologies de l'information et de la communication (TIC). Mais ce que dit D. Stokkink, c'est que ces cycles de croissance alternent avec des cycles de dépression qui durent également à peu près 25 ans. Entre ces cycles, il y a généralement des ruptures, des tensions économiques et sociales, des craquements qui prennent le plus souvent la forme de guerres...

Faut-il donner crédit au côté un peu déterministe de cette analyse qui décrit

Photo de couverture :
Mathieu Sonck

Ci-contre : dessin de Charb,
extrait de «Marx, mode d'emploi»,
Editions La Découverte, 2009.

[1] BEM n° 215-216, pp. 14-15.

[2] Interview parue dans *Esprit Libre*, Magazine de l'Université Libre de Bruxelles, Juin 2002.

les cycles capitalistes comme «naturels» ? Il ne nous appartient pas à ce stade de la réflexion de trancher. Mais pousser ce raisonnement à son terme voudrait dire qu'avant d'envisager le prochain cycle de croissance, peut-être permis par les nouvelles technologies du capitalisme vert, il faudrait passer par une phase de stagnation, voire de décroissance. Voilà une perspective qui confirmerait en tout cas notre intuition à propos des effets possibles sur le champ social de l'économie de la fonctionnalité.

LE CAPITALISME ET SES CONTRADICTIONS

D'autres spécialistes analysent l'histoire du capitalisme sous un angle différent. Chaque cycle long serait, selon eux, caractérisé par une combinaison particulière de «règles» sociales et institutionnelles, de conditions technologiques, etc. Le tout formant un «régime d'accumulation» modifiant les modalités sous lesquelles les capitaux en concurrence recherchent la maximisation du profit. Les contradictions fondamentales de l'économie capitaliste prendraient, dans chaque régime d'accumulation, une forme spécifique.

Au-delà de leurs diversités, les régimes d'accumulation d'avant la seconde guerre mondiale auraient par exemple tous été, en l'absence de mécanismes assurant une progression suffisante des salaires, caractérisés par une tendance structurelle aux crises de surproduction. Adopté sous la menace de troubles sociaux à la fin de la deuxième guerre mondiale, le régime de consommation de masse, basé sur une forte intervention régulatrice de l'Etat, qui améliore les conditions des ouvriers, crée la sécurité sociale et plus tard indexe les salaires, permet aux forces productives de consommer ce qu'elles produisent. Jusqu'à la fin des années soixante, la productivité augmente au même rythme que l'accumulation du capital dans les outils de production. Après, la machine se dérègle, elle n'arrive plus à empêcher durablement la chute des taux de profit liée à l'accumulation de plus en plus lourde d'équipements (et aux dépenses qu'elle engendre), sous la contrainte de la concurrence.

A partir des années 80, les profits se rétablissent, non par la relance de la productivité, mais par la modération salariale. Mais ceci ne conduit pas à une croissance suffisante des débouchés, malgré une

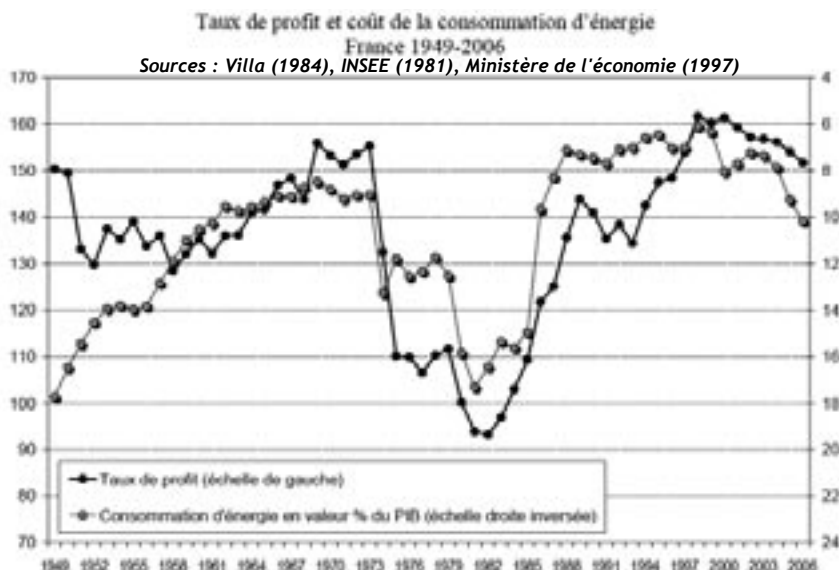


PIERRE MEYNAERT

large reprivatisation des marchés publics. Conséquence : la faiblesse des opportunités ouvertes à l'investissement productif conduit à une réorientation des profits vers l'investissement spéculatif, provoquant une forte montée du chômage. Laquelle, à son tour, permet d'amplifier les pressions sur les salaires.

En résumé : quelles que soient leurs formes, les contradictions subsistant au sein de chaque régime d'accumulation comprennent donc intrinsèquement, dès le départ, les germes repérables de sa future crise. Par contre, le passage à un nouveau régime d'accumulation dynamique supposerait une véritable rupture, une nouvelle trouvaille de l'histoire, si l'on peut dire, nullement automatique, dépendant entre autres de l'état des rapports de forces au sein de la société, et capable d'articuler de manière cohérente de nouvelles technologies et de nouveaux gisements de productivité avec des régulations adéquates. A défaut, les innovations technologiques seraient à elles seules bien incapables d'initier davan-

Une voiture Cambio remplace en moyenne trente voitures individuelles, réduisant d'autant la production automobile et sa consommation en ressources naturelles.



Depuis au moins un demi-siècle, l'expansion capitaliste a bénéficié d'une énergie à bas coût, et ce facteur a joué un rôle décisif dans la mise en place de toute une série de méthodes de production intensives qui ont servi de base aux gains de productivité. Avec un coût plus élevé de l'énergie, ces gains de productivité n'auraient pas forcément compensé l'alourdissement du capital comme ils ont pu le faire.

tage que de petites variations cycliques, comme récemment celle portée par les TIC (technologies de l'information et de la communication) par exemple.

ET LES TECHNOLOGIES VERTES, ALORS ?

Selon Michel Husson, statisticien et économiste français travaillant à l'Institut de recherches économiques et sociales, il est permis de douter fortement que le modèle du capitalisme vert imaginé aujourd'hui par différents gouvernements puisse constituer le socle d'un nouveau cycle de croissance longue. L'économiste avance notamment que l'intensité [de la consommation] énergétique ne pourra baisser que jusqu'au point où cette baisse constitue une menace pour le taux de profit, même si les objectifs environnementaux nécessiteraient d'aller au-delà (*voir graphique*). En d'autres termes, il n'est pas sûr que l'optimum du taux de profit corresponde à une économie d'énergie suffisante pour garantir

une réelle maîtrise de l'environnement. De plus, pour pérenniser un dispositif qui serait socialement juste, il faudrait postuler que les gains de productivité obtenus dans les technologies vertes compenseraient non seulement les coûts initiaux (la taxe verte et les investissements en équipements) mais permettraient aussi d'assurer une croissance correspondante des débouchés salariaux au détriment des rentes financières. Ce qui est très loin d'être démontré !

CONCLUSIONS

On remarquera à la lecture de ce dossier que l'on voit cohabiter dans la ville des logiques économiques qui ne sont pas réellement débattues sur la place publique. Aujourd'hui, une réalité de la politique économique, c'est de créer des centres commerciaux périphériques pourvoyeurs d'une part d'emplois peu qualifiés^[4] au détriment éventuel des impératifs environnementaux ou même sociaux. Demain, les pouvoirs publics sont prêts à parier toutes leurs billes sur le développement du capitalisme vert, qui mériterait au minimum une réflexion approfondie sur ses implications sociales. Le problème n'est pas simple, car les intérêts sont antinomiques. Heureusement des citoyens, localement^[5], s'organisent pour préparer l'après-pétrole, car si l'on peut se sentir dépourvu face à des mécanismes qui nous dépassent un peu, rien ne nous empêche, par nos pratiques quotidiennes, ici et maintenant, de couper quelques-uns des fils qui font de nous les marionnettes du capitalisme mondialisé...

MATHIEU SONCK

LES PHASES DU SCÉNARIO DU CAPITALISME VERT

Dans son article ^[3], Michel Husson explique le scénario du capitalisme vert :

1. une écotaxe (ou un système de permis d'émission, ce qui revient au même à ce degré de généralité) est mise en place ; cela revient à renchérir le prix relatif de l'énergie en tant qu'élément du capital constant (capital circulant) ;
2. en augmentant le coût de l'énergie, l'écotaxe rentabilise des méthodes de production plus économes en énergie qui permettent d'alléger l'impact sur le capital circulant ;
3. ces nouveaux processus requièrent éventuellement un surcroît de capital fixe couvert en tout ou partie par les recettes tirées de la taxe ;
4. la part des salaires (taux d'exploitation) peut également compenser l'évolution du taux de profit.

L'analyse de ce scénario fait clairement apparaître la part des salaires comme une variable probable d'ajustement du système. En d'autres termes, pour que le système maintienne son taux de profit, il faudra probablement continuer à comprimer les coûts liés aux salaires. Au détriment d'une croissance dynamique des marchés. Dans ces conditions, il n'est pas sûr que le solde net d'emploi soit positif.

[3] Michel Husson, Un capitalisme vert est-il possible ?, Editions Syllepse, collection « Contretemps » n° 1, janvier 2009.

[4] À condition que les emplois créés ne soient pas le résultat de la relocalisation de commerces de proximité ou d'autres centres commerciaux.

[5] Notamment via des initiatives comme « Villes en transition ».

LES EXTERNALITÉS URBAINES DES GRANDS PROJETS COMMERCIAUX

La question de la planification de l'activité commerciale à l'échelle métropolitaine oppose 2 modèles de développement urbain : celui de la ville mixte, diversifiée, compacte, constituante de l'espace public, que nous défendons, et celui de la ville zonée, spécialisée, enclavée, privatisée et discontinue, que nous réfutons.

Tout se passe comme si la taille des surfaces de vente et d'exposition, l'organisation logistique et technique et les stratégies de séduction des consommateurs produisaient une incompatibilité majeure avec la complexité des milieux urbains patiemment construite au cours de l'histoire des villes européennes.

Est-il inévitable que les changements d'échelle induits par le regroupement des enseignes et la dimension des magasins qui accroissent les possibilités de choix dénaturent à ce point ce qui fait la spécificité et l'attrait de l'économie urbaine, à savoir un système d'interdépendances multipliant les opportunités d'échanges prévisibles et imprévisibles pour un ensemble d'acteurs le plus large qui soit?

Ces effets de milieu, qualifiés d'économies externes d'agglomération ou externalités urbaines, supposent que soit pensé et mis en œuvre un ensemble d'interactions durables susceptible de maximiser les avantages de proximité.

La concentration géographique des commerces peut en effet en grande partie s'expliquer par ces effets externes, car l'acte d'acheter un produit ne peut être dissocié des achats d'autres produits et «*tout avoir sous la main*» reste un facteur de concentration puissant.

Ce sont les «*externalités positives de consommation*» entre produits d'un même magasin (l'effet «*caddie*»), entre produits de divers magasins (c'est le principe de la galerie commerçante) et entre consommateurs eux-mêmes (par effet d'imitation), qui rendent les centres commerciaux périphériques extrêmement attractifs. Cette force d'attraction «*centrifuge*» est encore renforcée par l'accroissement de l'espace consacré au loisir et à la restauration qu'on y trouve.

Cependant, d'autres facteurs sont à



prendre en compte, qui déterminent également les schémas spatiaux des activités commerciales :

- ce qu'on pourrait appeler «*externalités sociales*» : la diffusion de biens et services culturels, les produits de luxe ou liés à la mode restent souvent associés à une localisation centrale. D'autres facteurs exogènes, comme la présence d'occupations sociales moins directement liées à l'activité économique (sport, divertissement, démarches administratives...) maintiennent, en Europe en tout cas, une forte attractivité des centres urbains. Les activités commerciales centrales exercent à leur tour un effet d'entraînement sur d'autres acteurs urbains, qui ne font pas nécessairement partie des grands groupes commerciaux. Cette valeur symbolique forte du «*centre*» devrait être maintenue, car le risque existe de voir ces activités délocalisées (par exemple, dans un cinéma multiplexe) ou même dématérialisées (grâce au «*home cinéma*»);

Superposer et associer commerces, logements, bureaux et équipements pour renforcer l'attractivité de la ville mixte.

• la hausse des coûts de déplacement des biens et des personnes (à la fois coût réel des carburants, de la plus grande distance à parcourir due à l'extension des villes et à la congestion routière, et coût d'opportunité pour l'automobiliste ou le chauffeur de camion immobilisé) pourrait induire une plus grande dissémination des lieux commerciaux. Ici aussi, une politique publique adaptée (à contre-courant de celle qui a dans le passé systématiquement facilité l'accès routier aux zones commerciales périphériques) pourrait profiter de cette tendance à la reconquête des villes en dépit de l'automobile.

Dans l'hypothèse de la nécessité d'un accroissement de l'offre commerciale bruxelloise liée aux perspectives de croissance démographique annoncées par le Bureau du plan, n'y aurait-il pas à saisir l'occasion de concevoir à partir d'une telle initiative économique un véritable projet de centre urbain qui s'inscrive dans et actualise la tradition de nos marchés, passages et galeries, renforçant les exter-

nalités sociales et la valeur symbolique forte du centre ?

Superposer et associer commerces, logements, bureaux et équipements, inscrire les nouveaux espaces de distribution et d'accès dans le prolongement direct des espaces publics préexistants et en faire des espaces publics accessibles à tous, à toute heure et disponibles à de multiples appropriations, profiter de la hausse des coûts de déplacement routiers et autoroutiers pour localiser le nouveau centre en fonction d'une ou de plusieurs stations de transport en commun constituent les ingrédients d'urbanité essentiels.

Les Galeries royales Saint-Hubert à Bruxelles, le passage Pommeraye à Nantes, les Rows à Chester, Potsdamer Platz Arcades à Berlin ou encore le futur Centre Pompidou à Metz démontrent combien l'architecture urbaine a pu se nourrir et s'inventer sur base des programmes commerciaux.

**NATHALIE VAN DROOGENBROECK
ET PIERRE VANDERSTRAETEN**

EMBRYON DE VILLE EN TRANSITION

Tour & Taxis et son site, sujets depuis des décennies à toutes les spéculations urbanistiques - de préférence mégalomaniaques - est paradoxalement un des terrains d'expérimentation bruxellois de l'initiative anglo-saxonne «Transition Towns».

DE LA FRICHE AU JARDIN D'EDEN

Traversons ensemble le pont et poussons la porte donnant sur une jeune fille en fleur qui ne demande qu'à s'épanouir et avoir une nombreuse progéniture pour assurer sa descendance. C'est au pont reliant le boulevard Emile Bockstael au boulevard du Jubilé que, derrière une petite porte métallique, se développe en toute simplicité un jardin collectif.

Initié il y a près de deux ans, sur un talus en friche, un travail titanesque a abouti à un résultat plus qu'intéressant. Exemple, aurait-on envie de dire, en regard de ce qui existe en région bruxelloise. Tout a démarré avec la rencontre de quelques mordus d'agriculture et des propriétaires du terrain inexploité pour obtenir l'autorisation d'usage de la surface. Les avantages sont collatéraux :

• Sécurisation du site : celui-ci est d'une

part entretenu et d'autre part sujet à une surveillance sociale.

• Embellissement du site : le propriétaire ainsi que les riverains voient un chancre se transformer en un petit jardin d'Eden.

• Production légumière et fruitière pour plusieurs ménages.

C'est ainsi que sont apparus une multitude de lopins de terre où les cultures, de préférence indigènes, sont communes, le tout, en gestion partagée avec un système de permanence à tour de rôle. Chacun est libre de s'impliquer comme il le désire et de planter ce qu'il souhaite, le tout en permaculture (culture s'accordant sur le rythme des saisons, sans usage de pesticide ou d'engrais chimiques).

Ainsi, sur un terrain initialement en friche, on arrive à cultiver des produits de consommation de haute qualité, dont l'empreinte écologique est quasi nulle et dont les vertus sont tant gustatives que sociales.



Une citerne d'eau de pluie permet l'arrosage du jardin où se développe notamment un pêcher.

C'est un peu tout ça, la philosophie de «*Transition Towns*» ou, dans la langue de Molière : «*Villes en Transition*».

QU'EST CE QUE «VILLES EN TRANSITION»

Mouvement citoyen apparu au Royaume Uni dans le Devon, «*Villes en Transition*» prône un changement des mentalités locales (relocaliser l'approvisionnement alimentaire, lutte contre les changements climatiques,...) en se projetant sur une période de 20 ans et en mettant en place des projets de vie alternatifs.

Point de départ de ce processus, la question suivante : que ferons-nous dans une société où il n'y aura plus de pétrole ?

De cette question découlent plusieurs thématiques, toutes répondant à leur manière à cette question et problématique. L'alimentation en est une. Ainsi, le retour à une agriculture urbaine locale (moins de transports), sans pesticides ni engrais synthétiques (puisque issus d'une industrie consommatrice d'énergie), améliorant la qualité de vie du quartier et créant des synergies entre les voisins, répond à cette question fondamentale.

La force du mouvement réside en ceci.

Transition Towns est :

— un grand terrain d'échange de pratiques au niveau mondial au travers des comptes-rendus des différentes expériences.

— un échange intergénérationnel où la volonté est double :

- s'approprier les savoirs d'antan en demandant aux personnes âgées ayant vécu convenablement dans une société moins énergivore comment elles s'organisaient.
- voir comment les enfants voient leur vie dans le futur et leur proposer des alternatives de jeux et de développement personnel moins dépendantes du pétrole (moins de plastique, d'énergie consommée, ...).

— un créateur de lien entre les habitants et les pouvoirs publics qui peuvent récupérer les idées issues des initiatives citoyennes pour les étendre à une échelle plus large.

La transition est en route, tant au niveau des changements climatiques que de la raréfaction des ressources pétrolières. Et vu le regain d'intérêt pour l'agriculture urbaine et ses potagers collectifs, il est possible de croire que Bruxelles cultivera et développera ce terrain prometteur.

ERWAN MARJO

Si vous êtes intéressé par la thématique, vous pouvez contacter «*Le début des Haricots*», une jeune association ayant déjà initié plusieurs projets de potagers collectifs en région bruxelloise.

www.haricots.org

DIOXYDE DE GAMBETTES : UN LIVREUR D'AIR PUR

Coup de projecteur sur Dioxyde de gambettes, GO₂ pour les intimes, une société de livraison à vélo qui fait ses premiers tours de roue à Bruxelles.

LE VERT EST À LA MODE

L'amour de l'environnement se vend bien. On ne compte plus les entreprises dont le département marketing a repeint en vert la communication. Jusqu'à la schizophrénie. A en croire les réclames, acheter une nouvelle voiture ou aller au supermarché est l'acte écologiste ultime. Néanmoins, loin de l'alibi commercial, il existe de trop rares entrepreneurs qui placent le respect de l'environnement au cœur de leur activité dans le but d'accorder leur quotidien avec leurs principes de vie. Ceux-ci méritent qu'on leur fasse un peu de publicité, même dans le journal d'Inter-Environnement Bruxelles (qui, rappelons-le, compte l'asbl Respire parmi ses membres).

COPINAGE

Damien Lesca, jeune français amoureux de Bruxelles et de sa bicyclette, n'est pas du genre à baisser les bras face aux défis. Préoccupé par la dégradation de l'environnement et affolé de voir chaque jour plus de bagnoles partout et tout le temps, il a voulu aller plus loin que l'action individuelle. Il a créé, en 2009, une société de coursiers à vélo qui lui permet tant d'être fier de son travail que de générer une mutation positive de l'économie. Unique employé, il voit son carnet de commandes se gonfler à l'air pur et envisage une

croissance rapide. A la seule force de ses mollets, il livre tous les colis dans les 19 recoins de la capitale. Bien qu'économiquement concurrentielle et très rapide, GO₂ se démarque des autres sociétés de livraison par sa valeur humaine ajoutée. Elle propose en effet un service convivial et proche du citoyen qui offre une solution aux embouteillages incessants et dont la facture remise aux clients mentionne les kilos de dioxyde de carbone (CO₂, à ne pas confondre !) économisés grâce au biclou.

UN VIEUX MODÈLE À COPIER

Les livraisons à vélo n'ont rien d'une idée neuve. A Bruxelles même, quelques sociétés ont déjà vu le jour sans jamais réussir à se pérenniser. Parallèlement, d'autres sociétés ont ajouté des vélos à leur flotte classique de motos et de camionnettes, conscientes de leur avantage dans une rationalité strictement économique. A l'étranger, les exemples foisonnent. Au rang de pionniers et de modèles : les coursiers new-yorkais. Ils ont dû réagir aux embouteillages avant d'autres capitales et entretiennent leur popularité grâce à des vidéos diffusées sur internet qui impressionnent par la dextérité des livreurs à se faufiler dans le trafic à des vitesses bien inaccessibles aux voitures. Plus proche de nous : Copenhague, Amsterdam, Londres et de nombreuses villes françaises ont vu des coursiers à vélo prendre les rues d'assaut. Encouragés par l'intérêt croissant de la population et par la multiplication d'aménagements favorables aux vélos (SUL, pistes cyclables, bandes bus/vélo...), ils ont élargi leur flotte aux tricycles capables de porter de grosses quantités et aux vélos-taxis.

UNE PISTE À SUIVRE

Emportés par l'optimisme de Damien, gageons que la voie est dégagée et que nous verrons sur nos routes toujours plus de livreurs heureux et fiers de leur travail.

JÉRÔME MATAGNE



www.dioxyde-de-gambettes.com
02 787 61 82

GODIN : ON NE CHANGE PAS L'AFFECTATION D'UN SITE D'UN COUP DE CUILLÈRE À POÊLE !

On le sait, la zone qui borde le canal est l'objet de toutes les convoitises. Or tous les terrains qui la composent ne sont pas propriété publique, loin s'en faut. Il en est ainsi du site des anciennes poêleries Godin situé au pied du pont Van Praet et voisin du marché matinal et pour lequel le propriétaire, le groupe Mestdagh, envisage un avenir haut en consommation.



Visite organisée, cet été, par BruxellesFabriques et IEB dans le cadre du festival PleinOpenair du cinéma Nova.

Comme déjà évoqué dans le BEM n°217 ^[1], Mestdagh et son bras droit immobilier, Equilis, envisagent de réaliser sur le site des anciennes poêleries, environ 5 hectares, un centre de commerce et de loisirs de 50 000 m² assortis de 1 740 places de parking, soit un ratio d'une place de parking pour 28 m² ce qui correspond aux proportions rencontrées par les commerces périphériques. Pourtant, les promoteurs du projet ne manquent jamais de faire état de sa centralité urbaine. Mais outre cette aberration environnementale, le projet pose bien d'autres

questions dont la plus interpellante est sans doute celle du double gaspillage du patrimoine et d'un site d'intérêt régional stratégique.

L'ANCIEN SITE DES POÊLERIES SUR LE GRILL

Les poêleries Godin sont indubitablement un symbole unique d'une architecture industrielle préservée dans son ensemble, symbole rare du modèle de l'utopie coopérative du 19^e siècle. Le bâtiment le plus ancien, appelé l'Indiennerie et bordant la Senne, date de 1829. Certes, seul le Familistère est classé à l'heure

actuelle mais les corps de logement, sans les lieux d'activités qui leur étaient historiquement liés, perdront une grande partie de leur intérêt. Sans compter que l'aboutissement du projet verrait le Familistère écrasé par un mastodonte commercial de 300 m de long et atteignant jusqu'à 30 m de hauteur. L'hypothèse d'un classement de la totalité du site n'est pas du tout à écarter. La CRMS a d'ailleurs rendu, le 21 janvier 2009, un avis défavorable au projet : «*les lourdes conséquences du projet sur le plan urbanistique sont révélatrices de son inadéquation totale aux caractéristiques des*



Les anciens entrepôts abritent des activités de recyclage de pièces automobiles et assurent une centaine d'emplois.

lieux». Et de fait, le projet est non seulement controversé sous l'angle patrimonial mais également du point de vue urbanistique et économique.

UN CENTRE COMMERCIAL N'EST PAS UNE INDUSTRIE URBAINE

Le PRAS affecte clairement la zone à de l'industrie urbaine. Ce qui signifie qu'elle est susceptible d'accueillir du commerce de gros ou du grand commerce spécialisé^[2] mais pas plus de 2 000 m² de commerces complémentaires, c'est-à-dire du commerce adressé aux travailleurs occupant la zone (petite restauration, service bancaire, station-service...). Or le projet détourne l'esprit du PRAS et prévoit 12 000 m² de commerces complémentaires au motif qu'ils sont répartis sur six bâtiments. Véritable trompe l'œil puisque les six bâtiments font bien partie de la même entité urbanistique et architecturale et qu'il ne s'agit pas véritablement de commerces complémentaires au sens du PRAS mais d'une offre commerciale d'enseignes !

La commission de concertation ne s'y est d'ailleurs pas trompée puisque, dans son avis du 7 juillet, après

avoir effectué une consultation juridique, elle demande de limiter les commerces, hors grands commerces spécialisés, à 2 000 m² maximum pour l'ensemble du projet.

UN CENTRE COMMERCIAL N'EST PAS UN GAGE D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

De nombreux projets commerciaux d'envergure en région bruxelloise et dans ses zones limitrophes sont soit en cours de réalisation, soit à l'état de projet. Or le contexte ambiant laisse dubitatif. Lors du dernier séminaire de Laurence de Hemptinne en mars 2009, Patrick Tacq de CB Richard Ellis, spécialisé en retail, trouvait tout à fait incongrue l'idée de vouloir construire un centre commercial dans le nord de la région. Selon la revue *Negocio*, spécialiste de la question, de nombreux projets de centres commerciaux risquent de rester dans les cartons. Le Schéma de développement commercial^[3], dont certains ministres se prévalent pour justifier la nécessité d'un centre commercial dans le nord de la région, ne dit pas autre chose : «L'installation d'un pôle

d'attractivité régional ou national dans cette zone serait difficile». C'est pourquoi il invite à renforcer l'attractivité du commerce existant : les pôles Miroir (Jette), De Wand et Marie-Christine (Laeken), lesquels risquent au contraire de périlcliter si le centre commercial prend place. Les mêmes doutes ressortent du cahier des charges du projet puisqu'il y est demandé, d'une part, d'analyser les effets négatifs que pourrait avoir ce projet sur les pôles commerciaux précités et, d'autre part, d'envisager la reconversion du site en cas d'échec du projet en zone d'habitation, de bureaux et d'équipements.

Le Schéma met, en outre, un coup d'arrêt au fantasme du chaland qui parcourt des kilomètres pour se rendre dans un centre commercial, la proximité restant un facteur primordial d'attractivité. Ainsi 89% des Bruxellois ne fréquentent quasi jamais les pôles commerciaux en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Et de mettre en exergue l'importance, pour la vitalité des pôles commerciaux, de la proximité d'habitations, de lieux de travail, d'écoles et l'accessibilité

en transport en commun, paramètres aucunement rencontrés par le site du Canal.

D'AUTRES AMBITIONS POUR LA ZONE CANAL

Le Master Plan 2015 sur le Port de Bruxelles réalisé par la Cooparch prévoyait pour cet endroit une intensification des fonctions existantes et non leur conversion en activité commerciale de retail. L'étude souligne que la zone du marché matinal est un pôle économique régional important et une des seules parties du domaine portuaire qui ait potentiellement accès au transport ferroviaire. Jusqu'il y a peu, le Centre Européen de Fruits et Légumes était d'ailleurs encore livré par ce mode de transport. Développer du TGV marchandise à cet endroit n'est pas absurde et permettrait de briser le cercle vicieux qui veut qu'à chaque augmentation du volume d'activités économiques corresponde une augmentation proportionnelle des transports routiers. Or il est évident, et le nombre de places de parking et de zones de livraison prévues dans le projet ne nous contredira pas, que le centre commercial s'alimentera essentiellement d'un mode de transport haut en carbone.

Pour le Master Plan, cette zone est idéale pour envisager des activités de recyclage (de ferrailles, de voitures, d'électroménagers, d'ordinateurs), à l'exemple du Port de Rotterdam, activités qui ont, en outre, pour avantages de créer de l'emploi peu qualifié répondant, d'une part, aux besoins des Bruxellois et, d'autre part, à l'alliance Emploi-Environnement et à l'organisation d'une filière de réemploi dans un Eco-Pôle prévues dans l'Accord de gouvernement. L'avis de la commission de concertation demande d'ailleurs au chargé d'étude d'analyser une alternative prévoyant le maintien d'au moins 6 090 m² d'activités productives sur le site. La préservation du patrimoine de Godin se marierait très bien avec le maintien d'une activité productive telle que voulue par le PRAS et par la Région.

Il est, en outre, impensable que l'affectation d'un tel site, même



LAURENT TENZER

Le site Godin est une des plus anciennes implantations industrielles de la région bruxelloise. Pour la valeur historique et patrimoniale, une alternative doit être recherchée afin de permettre la réutilisation totale des bâtiments sans les détruire.

s'il appartient au privé, soit pensée en déconnection des autres projets d'envergure qui sont envisagés à court ou à moyen terme : la zone de Schaerbeek-Formation, Tour et Taxis, le BILC, le développement des rives du canal, etc. La balle est dans le camp du comité d'accompagnement chargé d'assurer le suivi de l'élaboration de l'étude d'incidence. L'avis de la commission de concertation fournit des pistes mais celle-ci laisse une grande marge de manœuvre au demandeur qui pourrait très bien revoir tout simplement ses nombres de mètres carrés de surface commerciale sans remise en question globale de son ovni urbain. A l'heure où la

SDRB se plaint amèrement de voir fondre, comme neige au soleil, les zones d'activité productive, il serait regrettable de laisser se poursuivre ce gaspillage sans frein.

CLAIRE SCOHIER

[1] «Just under the sky», BEM n°217, p. 5.

[2] En vertu du PRAS, le grand commerce spécialisé est défini comme le commerce de superficie supérieure ou égale à 500 m² et dont l'activité consiste en la fourniture de services ou la vente de biens meubles qui relèvent d'un secteur spécialisé à l'exclusion du secteur alimentaire.

[3] Le Schéma de développement commercial pour la Région de Bruxelles-Capitale bien que clôturé en 2008 et servant d'argumentaire aux politiques défendant la nécessité d'un centre commercial dans le nord de la Région n'a été diffusé qu'à partir de juin 2009.

PLEIN FEU SUR LES POÊLIERIES GODIN



BRUXELLESFABRIQUES

Si vous souhaitez en savoir plus sur ce site, vous pouvez consulter les sources suivantes : E. David, «Just under the sky», *Bruxelles en mouvements*, n° 217, p. 5.

IEB a réalisé un dossier sur son site englobant des communiqués de presse et l'avis de la commission de concertation :

<http://www.ieb.be/dossiers-ieb/poeleries-godin/>

BruxellesFabriques a élaboré un blog abordant l'histoire du site et sa valeur patrimoniale : <http://godinlaeken.blogspot.com/>

Plus Tôt te Laat et IEB ont réalisé un court métrage avec une interview de Guido Vanderhulst et des occupants du site visible sur : <http://www.ieb.be/article/1963/>

ENTRÉE DE VILLE À REYERS... UN VRAI CHANGEMENT ?

La zone occupée par la RTBF et la VRT et ses alentours ont bénéficié récemment d'une vaste étude, la Région bruxelloise y ayant identifié un important potentiel de développement. C'est tout un pan de la ville qui va être réaménagé et la mobilité sera une des pierres angulaires de la métamorphose attendue.



THIERRY NUYEN

L'E40 telle que vous pouvez la voir aujourd'hui depuis Reyers.

Sous l'appellation de «Zone Levier 12», le projet couvre les quartiers courant de l'avenue Marcel Thiry à la chaussée de Louvain, englobant l'autoroute E40, le pôle médias, quelques industries et de nombreuses habitations. Un des objectifs est d'homogénéiser les fonctions et activités qui se sont développées sans aucune cohésion d'ensemble. Le BEM reviendra avec précision sur le futur de l'ensemble de cette zone, aujourd'hui nous nous limiterons à l'aspect mobilité.

Le souci légitime de cohérence avec le réaménagement des voiries régionales longeant les quartiers voisins sera certainement pris en compte du fait que le bureau d'études, Buur-Strateg, chargé de la Zone Levier 12, est également responsable des futurs aménagements de toute la moyenne ceinture (du Bois de la Cambre au pont Van Praet y compris le nœud que constitue la place Meiser). En outre, c'est la même équipe qui a élaboré les bases du plan Iris 2. Rappelons que ce plan, pas encore voté, encourage une

diminution de la pression automobile, l'usage des transports publics et la protection des quartiers résidentiels. La philosophie qui va être appliquée au niveau de Schaerbeek, Evere et de Woluwe-Saint-Lambert est appelée à s'étendre sur tout le territoire régional. Pour peu que les responsables politiques exécutent leurs propres plans !

MOINS DE VOITURES ?

L'intention affichée consiste à «rendre Bruxelles à ses habitants». En matière de mobilité, cela revient à rééquilibrer l'espace en faveur des modes doux et à diminuer quelque peu l'emprise automobile. A cette porte majeure de la ville, la tâche est d'envergure. Le point phare est la réduction de l'autoroute E40, rabotée de moitié. Les douze bandes seront ramenées à six et les voiries entrantes en fin d'autoroute limitées à trois : une vers Meiser, une vers Schuman et une vers Montgomery. L'idée est que, sur cette portion, l'autoroute est surdimensionnée puisqu'elle com-

porte plus de bandes qu'en amont et qu'elle aiguille ensuite la circulation vers les inévitables goulets d'étranglement que sont les carrefours et les ronds-points. Il convient ainsi de ramener cette autoroute au statut de boulevard urbain, à l'instar des moyenne et petite ceintures. Mais, le bureau d'études insiste sur le fait qu'il ne s'agit que de dimensionner correctement la voirie : diminuer le nombre de bandes, pas le nombre de véhicules. Cette réduction est donc, au niveau de la mobilité, une fausse bonne idée puisqu'elle ne va pas dans le sens du PRD et est en contradiction avec les objectifs du plan Iris 2 qui prévoit de réduire de 16% le trafic. D'après le bureau d'études, le principal bénéfice de cette réduction est, outre la rationalité, de permettre de créer des espaces verts en lieu et place des voies effacées. Espaces verts dédiés aux nouveaux logements et bureaux créés dans la zone. A cet effet, l'infographie du bureau d'études montre des gens pique-niquant sur une bande d'herbe longeant un boulevard, heureuse perspective...

PROTÉGER LES QUARTIERS ?

Pour limiter le trafic de transit dans les quartiers, la sortie de l'E40 vers le carrefour Diamant sera supprimée. Par contre, une sortie/entrée sera réaménagée comme accès principal au pôle économique Reyers depuis la E40 : celle de l'avenue de Mars. En ce qui concerne les nouvelles entrées et sorties proposées, autant celles de Mars nous semblent acceptables, autant celle de Grosjean vers la ville risque d'avoir des répercussions sur les artères locales que sont Grosjean, Constellations, Pléiades et chemin des Deux Maisons déjà fort sollicitées



L'E40 telle qu'imaginée par BUUR - STRATEC

aujourd'hui. Ces deux dernières le seront d'autant plus lorsque l'urbanisation du Val d'Or sera finalisée. Nous sommes par conséquent opposés à cette entrée Grosjean.

Par ailleurs, il n'est pas proposé de changement vers Montgomery en matière de capacité au vu de la saturation existante avant et après ce square ; ce qui nous semble logique. Mais, à l'inverse, il est envisagé de créer un tunnel à Meiser pour les transports publics, voire un second pour les voitures. Ces deux dernières propositions augmenteront la capacité automobile et donc le volume des voitures qui percoleront dans les voiries au-delà de Meiser. Les voiries adjacentes (chaussée de Louvain, Rogier, Cambier, Général Wahis) vont-elles avoir la capacité nécessaire

d'absorber ce flux supplémentaire ? Rappelons également qu'il est prévu de réduire le boulevard Général Wahis à deux bandes de circulation plus une voirie latérale à caractère local. Pourquoi donc ce qui est proposé à Montgomery n'est-il pas repris à Meiser ?

PLUS DE PLACE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS ?

Une attention particulière sera bien évidemment portée aux usagers faibles. Les aménagements cyclables seront multipliés et l'espace actuellement clos de la RTBF devrait s'ouvrir aux piétons. La diminution programmée de la voiture individuelle ne saurait être défendue sans un soutien fort aux transports en commun. Depuis quelques années, la Stib est confrontée à des embouteillages

constants qui ruinent ses efforts de rapidité. L'étude propose donc la création d'un RER bus (géré par De Lijn) qui utilisera une des bandes de l'autoroute actuelle, avec peu d'arrêts. Un itinéraire certes rapide, mais qui offre une qualité de desserte toute relative. Quand elles existent, les autres propositions sont légères. Et si le tram 94 arrivera à terme au CORA, le bus 45 qui permet la liaison entre Woluwe-Saint-Lambert et Evere sera supprimé ; on ne peut pas dire que ce soit positif.

PEU DE CHANGEMENTS À ESPÉRER

A l'analyse du projet d'aménagement, il est inquiétant, d'une part, que le bureau d'études estime que la situation des transports en commun ne sera pas meilleure en 2015 qu'actuellement, sans émettre des propositions fortes en la matière. D'autre part, il est inquiétant qu'on ne constate pas de mesures volontaires drastiques pour réduire le trafic afin d'atteindre les objectifs du PRD : moins 20 % de trafic. Nous qui nous étions plaints de la faiblesse des promesses du plan Iris 2, ne pouvons qu'être davantage déçus par leur première transposition dans un plan d'aménagement de zone levier. Et le pire est à craindre puisque, au final, les parties les plus courageuses d'un projet sont souvent abandonnées en chemin.

**BERNARD DEVILLERS POUR
WOLU-INTER-QUARTIERS
ET JÉRÔME MATAGNE**

LIVINGSTONES : UN PPP^[1] PILOTÉ PAR L'ASSOCIATIF

Face à la crise du logement qui sévit depuis plusieurs années déjà à Bruxelles, et face aussi à la saturation totale du secteur du logement social, les initiatives pour augmenter le parc de logements accessibles aux ménages à revenus modestes se multiplient.

C'est dans cette mouvance qu'est née «LivingStones», une coopérative ayant pour vocation de créer du logement qui

sera ensuite mis en gestion auprès d'Agences Immobilières Sociales (AIS). Et ça fonctionne, puisque «LivingStones» vient d'inaugurer ses trois pre-

miers logements à Schaerbeek.

UNE INITIATIVE ASSOCIATIVE

«LivingStones» est une initiative

[1] Partenariat Public Privé.



Situé à l'angle de la chaussée d'Helmet et de la rue Waelhem, le nouvel immeuble construit par LivingStones participe également à la revalorisation du quartier en rendant la perspective sur ces deux rues plus agréable.

lancée par trois AIS («Baita», «IRIS» et «Quartiers») qui gèrent ensemble un parc de plus de 400 logements. Les AIS ont pour mission de base de socialiser une partie du parc immobilier privé en servant d'intermédiaires entre propriétaires et locataires. Elles ne sont donc pas propriétaires des logements qu'elles gèrent, ce qui est source à la fois d'instabilité pour leur parc de logements (il faut renégocier les biens à chaque fin de contrat) et un obstacle pour accroître leur offre sans l'intervention d'un propriétaire privé.

En se regroupant pour créer une coopérative, elles pourront désormais créer leurs propres logements et sans doute mieux les adapter aux besoins de leur public cible.

UN MONTAGE ORIGINAL

Afin de trouver les fonds nécessaires au lancement de leur coopérative, les trois partenaires à l'origine de «LivingStones» se sont alliés à des investisseurs privés sensibles aux questions sociales : la scl «ARCO-PAR», l'asbl «Netwerk Vlaanderen» et la scl «Hefboom».

Les projets mis sur pied bénéficient de fonds tantôt publics, tantôt privés. Rien de nouveau en somme, sauf que l'originalité de la démarche réside

ici dans le fait que c'est le secteur associatif qui est aux commandes. Par ailleurs, chaque projet immobilier doit trouver son équilibre financier, ce qui oblige la coopérative à utiliser toutes les pistes de financement qui s'offrent à elle et à faire preuve de créativité.

DEUX PREMIERS PROJETS

Un premier projet de 3 logements vient donc d'être finalisé à la chaussée d'Helmet. Il s'agit d'un bâtiment neuf construit sur un terrain mis à disposition par la commune de Schaerbeek et qui a par ailleurs bénéficié du soutien du volet logement de la «Politique des Grandes Villes». L'ensemble offre un appartement de 3 chambres accessible aux personnes à mobilité réduite et deux appartements de 4 chambres, le tout pour un prix de revient de 1 250 euros/m² toiture verte comprise.

Un deuxième projet est également en cours à Saint-Gilles cette fois (rue du Danemark). Il s'agit d'un projet en deux parties : d'une part la rénovation de 3 appartements pour lesquels «LivingStones» utilise les primes à la rénovation offertes par la Région de Bruxelles-Capitale et d'autre part la construction de 6 appartements neufs sur un terrain racheté à bas

prix à la commune de Saint-Gilles via le volet 2 des contrats de quartiers (création de logements pour ménages à bas et moyens revenus). Afin d'obtenir l'équilibre financier, la coopérative devra néanmoins vendre 4 des 9 appartements, les autres étant mis en gestion auprès d'une des AIS membres.

UNE APPROCHE DE TERRAIN QUI PAÏE

A peine 4 ans après sa création, «LivingStones» voit donc son premier projet aboutir. La parfaite complémentarité dans laquelle s'inscrivent ses actions illustre sa maîtrise du terrain. La coopérative a décidé d'agir là où les politiques publiques font défaut. Il s'agit certainement là d'une des clés de son succès.

THIERRY KUYKEN

Pour plus d'informations :

www.livingstones.be

www.fedais.be

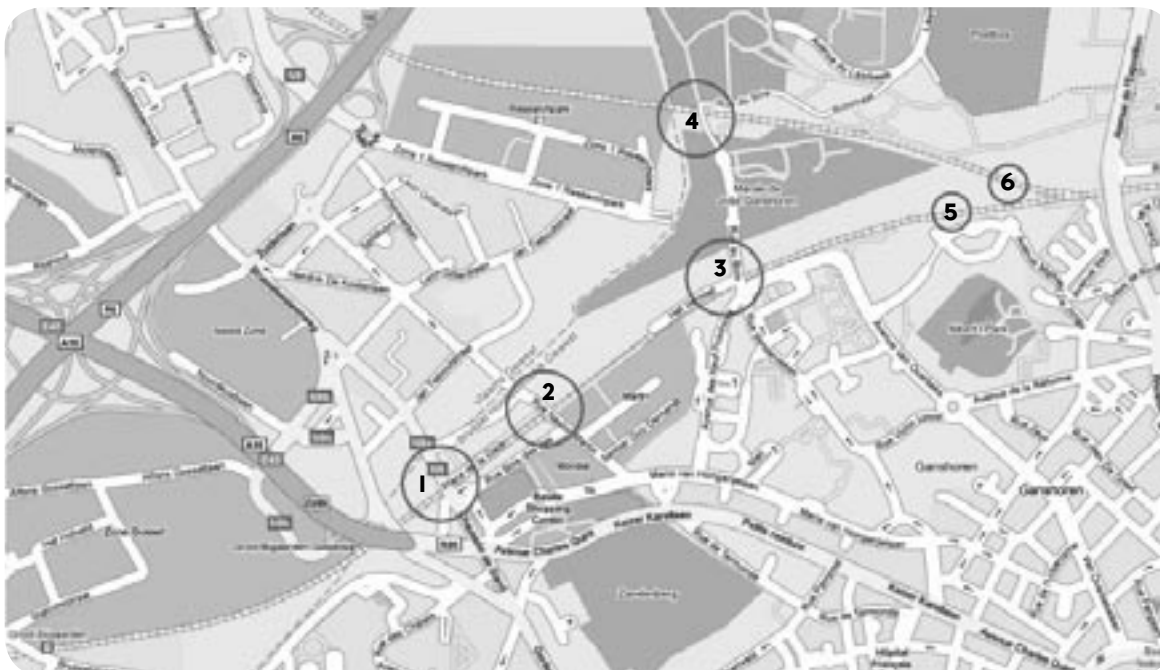
www.quartiers.irisnet.be/content/content.asp?ref=101

www.politiquedesgrandesvilles.be/fr/what/programme/index.aspx

NOUVEAUX PASSAGES POUR LE NORD-OUEST

Dans le cadre de sa politique visant à supprimer les passages à niveau, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a introduit une demande de permis d'urbanisme pour l'aménagement de six traversées de voies à Jette, Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe.

Le projet de cahier des charges pour l'étude d'incidences, soumis à l'enquête publique au cours de la première quinzaine de septembre, a fait l'objet d'une soirée d'information au cours de laquelle Infrabel a mis l'accent sur son souci de préserver les zones naturelles protégées. Qu'en est-il ?



Six passages à niveau à supprimer pour améliorer la sécurité de leurs abords : 1) Chaussée de Gand 2) Rue Nestor Martin 3) Rue Vanderveken 4) Rue au Bois 5) Avenue des Quatre-vingts hêtres 6) Petite rue Sainte-Anne.

UN SITE DE TRÈS GRAND INTÉRÊT BIOLOGIQUE

Au début des années 1970, un projet d'autoroute urbaine entre le Ring et la grande ceinture de Bruxelles (boulevard de Smet de Naeyer à Jette) se concrétise en région flamande par la création de la Pontbeeklaan sur la commune de Zellik (Asse). Heureusement, la mobilisation continue des associations locales appuyées par certaines autorités responsables, a permis de préserver le site du marais de Ganshoren, directement menacé. Outre le classement de la majorité des terrains concernés et la création d'une réserve naturelle régionale, ces espaces naturels constituent désormais avec le Parc Régional Roi Baudouin à Jette, une Zone Spéciale de Conservation du réseau européen de sites protégés Natura 2000, connue sous le nom de « Vallée du Molenbeek ». A son très grand intérêt scientifique et paysager s'est ajouté ces dernières années un intérêt social évident par

le passage à proximité immédiate de la Promenade verte régionale et sa traversée par un sentier de Grande Randonnée (GR).

UNE ROUTE DE PÉNÉTRATION DANS LA ZONE NATURA 2000

Si les aménagements proposés par Infrabel prévoient de maintenir la Promenade verte en créant des passerelles cyclo-piétonnes au-dessus des 2 lignes de chemin de fer, l'itinéraire du GR serait décalé pour emprunter un tunnel à construire à hauteur de l'avenue Van Overbeke et destiné à remplacer l'actuel passage à niveau de la rue Vanderveken, avec pour principal point noir la pénétration d'une voirie dans la Zone Natura 2000. Un tel précédent serait lourd de menaces pour le maintien de son intégrité déjà menacée par des projets de réalisation prochaine d'un zoning industriel dans la continuité de la vallée.

Par ailleurs, la suppression du passage à niveau de la petite rue Sainte-Anne, près du croisement des 2 voies ferrées, à la limite entre Jette et Ganshoren, mettrait fin à un itinéraire de promenade qui désenclave le marais de Ganshoren en le mettant en communication avec le Parc Roi Baudouin.

La Commission de l'Environnement de Bruxelles-Ouest (CEBO asbl) demande que toutes les solutions alternatives, notamment l'adaptation de l'actuelle avenue des 9 Provinces qui longe le site du marais de Ganshoren, soient examinées avant de donner le feu vert à une mesure allant clairement à l'encontre des objectifs de préservation d'une Zone Natura 2000.

JEAN ROMMES
CEBO ASBL

Rédacteur en chef: Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Delfairière, Jacqueline Glissen, Isabelle Hochart, François Huyken, Olivia Lemmens, Catherine Maréchal, Erwan Marjo, Jérôme Matagne, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Hélène Quoidbach, Dalila Riffi, Claire Scholier, Mathieu Sonck, Delphine Termolle, Roland Vande Poel.
Imprimeur: 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 d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.

BELGIQUE - BELGIË
PP
1000 BRUXELLES
17148
BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
P 302402

Bruxelles en mouvements

Périodicité: paraît toutes les trois semaines (5-25 octobre 2009). Ne paraît pas en juillet-août.



Bruxelles en mouvements est édité par Inter-Environnement Bruxelles, asbl. Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de Bruxelles. Organisme d'Éducation Permanente reconnu par le Ministère de la Communauté française. Membre de l'ARSC. Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles. Tél.: 02/893-09-09. E-mail: info@ieb.be
Éditeur responsable: Gwenaël Bréès, rue des Champs Élysées, 91, 1050 Bruxelles.



LE FOND DE L'AIR EST ROUGE

Ce film fleuve (quatre heures dans sa version originale!) de Chris Marker, sorti en 1978 sur les ruines de la rupture du front commun de la gauche en France, retrace les dix ans d'histoire autour de mai 68, dix ans de lutte et d'espoirs que le réalisateur commente, lapidaire:

«Les appareils politiques traditionnels ont déjà commencé de sécréter les anticorps qui leur permettront de survivre à la plus grande menace qu'ils aient rencontrée sur leur chemin. Et, comme la boule de bowling de Boris Karloff dans Scarface qui abat encore des quilles sur sa lancée alors que la main qui l'a jetée est déjà morte, toutes ces énergies et ces espoirs accumulés dans la période montante du Mouvement aboutiront à l'éclatante et vaine parade de 1968, à Paris, à Prague, à Mexico, ailleurs...»

Le monde traverse depuis quelques temps une crise systémique sans précédent, planétaire, produit des contradictions même du capitalisme. Au plus fort de la crise, il y a moins d'un an, le fond de l'air semblait à nouveau rougeoyer. On assista, incrédules, à la nationalisation de fait de certaines banques et, oh stupeur, à un retournement de veste d'une série de fervents supporters

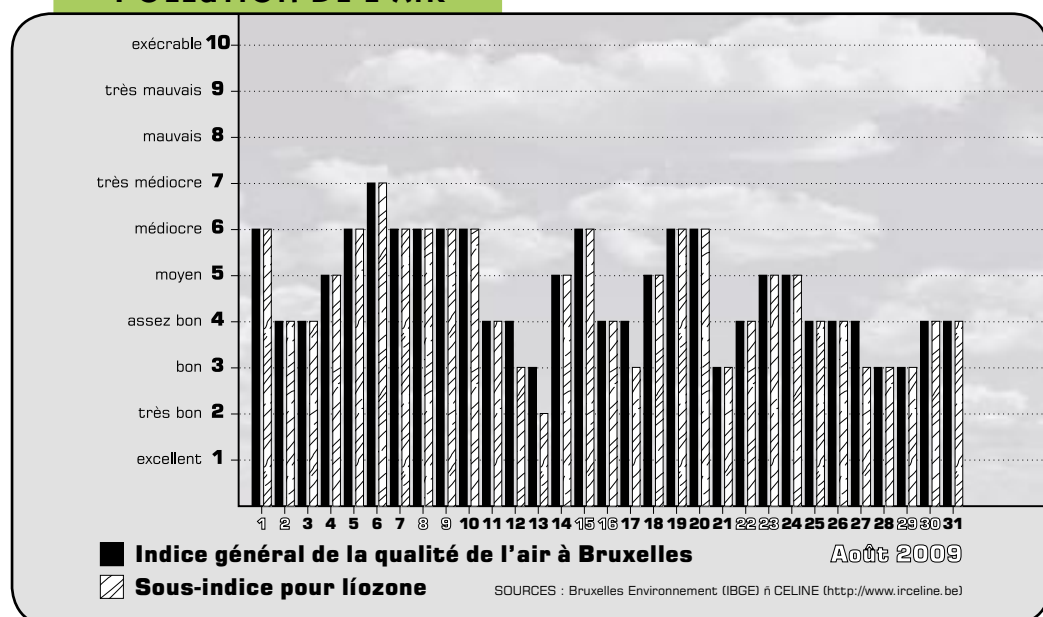
d'un système néolibéral tout à coup devenu infréquentable.

Malheureusement, tout porte à croire que la croissance économique soit pour la majorité un horizon indépassable. Les récentes quintes de toux répétées du système économique ont provoqué dans l'indifférence générale un déficit abyssal des budgets publics. L'histoire se répète et confirme nos intuitions: pour le système capitaliste, le meilleur partenariat public-privé qui vaille est bien celui qui privatise les bénéfices et socialise les pertes!

Les mécanismes même de la solidarité étant fondés sur une inéquitable redistribution des richesses produites, sans croissance économique, les premières victimes des restrictions budgétaires à venir seront à coup sûr les populations les plus précarisées, en grand nombre à Bruxelles. La croissance économique est donc nécessaire. Dont acte. Et puisque la crise économique se double de la crise climatique: la solution est là, devant nos yeux: le fond de l'air est désormais vert! Pour beaucoup, il alimentera la nouvelle croissance. Jusqu'à la prochaine crise?

MATHIEU SONCK

POLLUTION DE L'AIR



Quel air avons-nous respiré à Bruxelles en août 2009? Chaque mois, nous publions un relevé de la qualité de l'air à Bruxelles, d'après les données du laboratoire de Bruxelles Environnement (IBGE).
Plus d'infos: Cellule Interrégionale de l'Environnement, www.irceline.be