

Pics d'ozone ce week-end

La Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE) signalait que des concentrations élevées en ozone dans l'air ont été observées samedi dans les réseaux de la qualité de l'air des trois régions. Le seuil de 180 microgrammes par m³ a été dépassé dans quatre stations. La plus élevée a été mesurée à Sint-Kruis-Winkel (198 µg/m³). (Belga)

L'HISTOIRE

Une discothèque antiraciste

Les jeunes allochtones qui se sentent victimes de discrimination après s'être vus refuser le droit d'entrer dans la discothèque Boccaccio, à Halen, pourront téléphoner à un numéro spécial. La police de la zone de Limbourg-ouest se rendra immédiatement sur place pour constater la situation. Ce nouveau système a été présenté lors de la réouverture officielle du dancing Benny Straeven, l'exploitant du Boccaccio, est le premier à se lancer dans ce genre de campagne antiracisme. (Belga)

LA PHRASE

“Les débats entre équipes chez Ecolo, je connais...”
EVELYNE HUYTEBROECK

La secrétaire fédérale d'Ecolo a déposé sa candidature pour être tête de liste à Bruxelles aux élections de juin 2004. Sa challenger sera Marie Nagy qui revendique non seulement la tête de liste, mais aussi un poste ministériel si Ecolo devait quitter les bancs de l'opposition. A ce propos, Evelyne Huytebrouck dit que le meilleur gouvernement pour Bruxelles serait une coalition PS-Ecolo-CDH (au "Soir", 20/9).

Mobilité

Bruxelles entre silence et bruits de fête

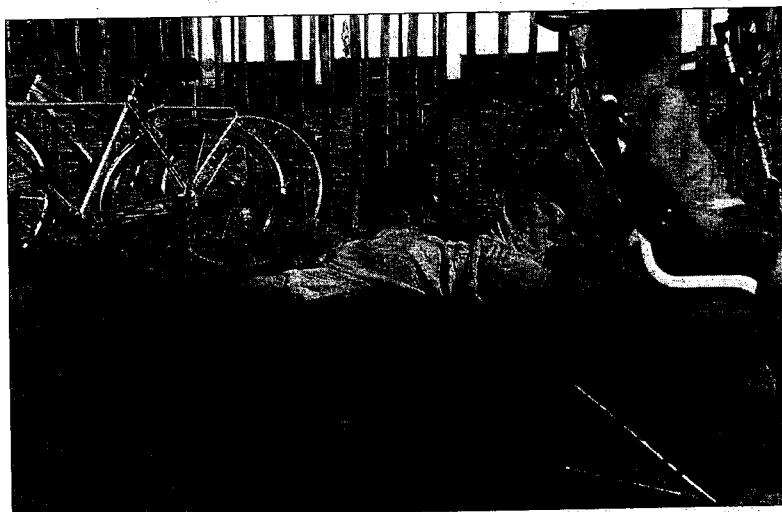
- La Journée sans voiture a constitué un vrai succès.
- Sous un soleil de feu, des milliers de piétons et de cyclistes se sont réappropriés la capitale.
- Pas toujours dans le respect du code de la route mais bien dans la bonne humeur.

Du crottin de cheval au milieu de la chaussée, rue du Lombard et boulevard Adolphe Max. Cela évoque quoi pour vous ? Une carte postale du début du siècle ?

C'est que vous n'étiez pas, dimanche, dans les rues de Bruxelles, comme des dizaines de milliers de piétons, de cyclistes, de "skateboarders" ou de "rollers", trop heureux de sillonnaient à leur guise une capitale déserte, ou presque, par les véhicules à moteur, l'espace d'une journée largement arrosée par un soleil de feu.

Le succès de l'opération a été immense cette année. Les occasions de faire la fête étaient, il est vrai, multiples puisque Bruxelles avait choisi le défi week-end pour mettre son patrimoine en valeur et que la place Poelaert avait pris, dimanche, des allures bucoliques.

La foule bon enfant a ré-



Des familles sages et des jeunes un peu fous, des originaux et des utopistes. Bruxelles riait au soleil dimanche.

pondu en masse. Les transports en commun (gratuits et dont la fréquence était, cette fois, celle d'un jour de semaine) ont été pris d'assaut, (ce qui a provoqué un peu de grogne chez les usagers) tout comme les terrasses des cafés. Le secteur Horace se dit hostile à la journée sans voiture. Certains restaurateurs auraient même fermé leurs portes dimanche. Les collègues qui ont pris le pari de rester

ouverts ne l'ont pas regretté apparemment.

Tôt le matin, avant l'heure fatidique, on croisait encore nombreux de voitures dont les propriétaires, incorrigibles, se hâtaient de ramener croissants et petits pains. Puis 9 heures ont sonné au clocher des églises de la capitale et ce fut le silence. Un silence qui avait quelque chose de délicieux et d'inquiétant à la fois, un peu comme dans cer-

tains films de science-fiction.

A cette heure-là, les forces de l'ordre, après avoir préparé leurs barrages, "dispatchaient", le plus souvent dans le calme et la bonne humeur, les automobilistes ralliant Bruxelles vers les parkings de dissuasion.

Calèches et chevaux

Au fil de la journée, les grands boulevards de la périphérie et les avenues du centre

se sont chargés d'une foule joyeuse mais pas toujours très respectueuse du code de la route. On en a vu des cyclistes brûler les feux rouges, rouler à gauche de la chaussée, dévaler les rampes des tunnels de la petite Ceinture, pourtant fermés à toute circulation. Il paraît que cela prouverait une envie irrépressible de se réapproprier la ville et dénoterait un besoin de se débarrasser des frustrations accumulées 364 jours par an.

Dressé sur nos pédals le matin, au volant de notre voiture l'après-midi (oh, quelles regards noirs nous ont parfois été jetés par les promeneurs trop jaloux de leurs priviléges d'un jour), nous avons vu des cavaliers boulevard Léopold II, une calèche au rond-point Montgomery, dont la fontaine s'est transformée en piscine, un jeune homme monté sur un âne gris place Madou, des scouts marchant en chantant sur toute la largeur de l'avenue de Tervuren, des policiers placides plâtrant avec des jeunes au look punk au milieu de la place De Brouckère, le boulevard de l'Empereur, la rue Royale, le boulevard du Souverain, l'avenue Louise et tant d'autres artères si pleines de fureur en semaine, s'offrir avec une grâce qu'on ne leur connaît pas aux escapades dominicales d'un peuple heureux.

Jean-Claude Matgen

ÉPINGLÉ

Ça continue ce lundi

Près d'un millier de villes, pour l'essentiel européennes, participent ce lundi à la 6^e journée "En ville sans ma voiture", permettant ainsi à l'opération de toucher 98 millions d'habitants, selon les organisateurs. La journée sans voiture est née en 1998 en France à l'initiative de l'ancienne ministre de l'Environnement Dominique Voynet et a fait rapidement tache d'huile en Europe.

Quasiment tous les pays européens participent à l'opération (à l'exception notable de la Russie), en fermant une partie significative de leur centre ville à la circulation automobile.

La Journée sans voiture, destinée à sensibiliser les citoyens à la pollution, prend un écho particulier après l'été caniculaire en Europe, marqué par une succession sans précédent de pics d'ozone.

En France, un large périmètre central de Paris sera fermé à la circulation, donnant l'occasion de mesurer l'impact en terme de pollution. Parmi les grandes villes françaises, Lyon, Lille, Rennes et Strasbourg participent également à l'opération.

Cette année, le 22 septembre tombe un lundi, jour de forte circulation, ce qui a refroidi les ardeurs des participants, moins nombreux que l'an dernier (1.353 villes dans le monde en 2002).

En Europe, l'Espagne est fidèle au rendez-vous avec plus de 200 villes participantes, devant l'Autriche (une centaine) l'Allemagne (80) et la France (72). En dehors de l'Europe, Buenos Aires, Montréal, Taipei participent à l'opération. Le Brésil aligne une dizaine de villes, mais ni Brasilia ni Rio.

Rappelons qu'en Wallonie, six villes se sont associées à cet événement. Il s'agit de Liège, Arlon, La Louvière, Mons, Mouscron et Ottignies, auxquelles vient s'ajouter la petite cité hennuyère de Saint-Ghislain. En Flandre, les villes d'Anvers, Bruges, Courtrai, Gand, Louvain, Malines, Menin, Ostende et Zeebrugge sont concernées. (J.-C.M.) (avec Belga)

Quelle sécurité routière voulons-nous ?

► Politiques du nord et du sud continuent à diverger sur les mesures à prendre.

Sur les antennes des chaînes de télévisions belges, les débats dominicaux ont souvent tourné autour de la mobilité, thème d'actualité. Peu de révélations dans le concert de prises de positions plutôt prévisibles. Les uns estiment nécessaire et urgent de revoir la place de la voiture dans le trafic urbain, en accordant plus d'attention aux cyclistes et aux usagers faibles en général mais aussi en jouant sur l'offre en matière de transports en commun, les autres défendent le principe de liberté au nom duquel tout citoyen a le droit de choisir le mode de déplacement qui lui convient, au risque de polluer son environnement et quitter à subir chaque jour des heures d'embouteillage.

En matière de sécurité routière, aussi, chacun a sa religion.

Pour les uns, le député MR Philippe Monfils par exemple, il est inutile de limiter la vitesse à 30 km/h en agglomération et à 70 km/h sur les nationales, comme l'a suggéré récemment le ministre fédéral de la Mobilité, Bert Anciaux (Spirit). Il vaudrait mieux assurer le respect des limitations actuelles et s'en tenir à des règles réalistes. Pour les autres, comme le secrétaire d'Etat bruxellois à la Mobilité, Pascal Smet (SP.A), tout doit être mis en œuvre pour réduire le nombre de morts et pour dissuader les gens d'utiliser leur voiture pour un oui, ou pour un non. Au passage,

M. Smet se montre favorable à une régionalisation de la Sécurité routière, des lors que les règles de base seraient uniformes et les amendes égales au sud et au nord pour les mêmes infractions. Il justifie son choix par des "différences géographiques"

entre le nord et le sud du pays.

Les politiques francophones réunis à "Controverse" (RTL-TV) autour de la même table que M. Smet ne veulent pas d'une telle régionalisation, porte ouverte à toutes sortes d'autres exigences flamandes. José Darras, ministre régional wallon de la Mobilité, rappelle qu'une nouvelle loi sur la sécurité routière existe et qu'elle n'attend que ses arrêtés d'application. "Songez à régionaliser avant même l'entrée en vigueur de cette loi est sans fondement", conclut en substance M. Darras.

Pour en revenir au 30 km/h en agglomération on notera la courbe rentrante de Bert Anciaux qui, sur le plateau de "De Zevende Dag" (VRT), a expliqué que son intention est d'appliquer cette règle dans les zones proches des écoles (c'est déjà souvent le cas aujourd'hui) et dans les zones densément habitées, mais pas ailleurs.

J.-C.M.