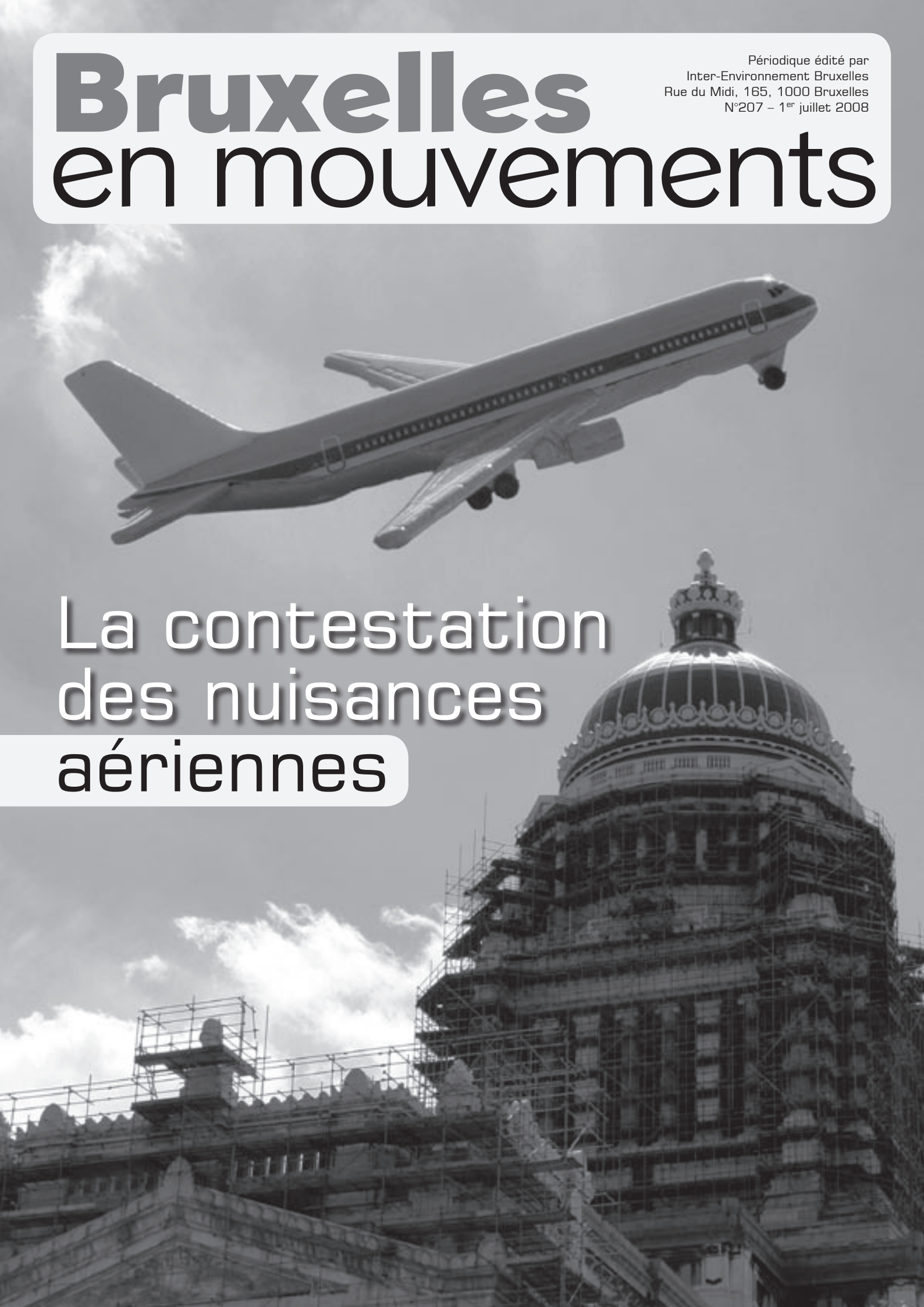
Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles
N°207 – 1er juillet 2008



La contestation des nuisances aériennes

en couverture

La contestation des nuisances aériennes à Bruxelles.
Photo : Philippe Meersseman.

dans ce numéro

DOSSIER

P.3 ▶ La contestation des nuisances aériennes à Bruxelles

P.7 ▶ Bruxelles-Capitale, une Région autonome ?

CARTE BLANCHE

P.9 ▶ Épave du Kalitta : circulez, y a rien à voir !

MOBILITÉ

P.10 ▶ Terminus Vanderkindere : suite mais pas fin !

URBANISME

P.11 ▶ Quand le vernis craque au Sablon

ENVIRONNEMENT

P.12 ▶ Réouverture de FMM-Bruxelles... avec du plomb dans l'aile ?

P.13 ▶ Quartiers Verts, la saison 2008 démarre

ÇA SE PASSE PRÈS DE CHEZ VOUS

P.14 ▶ L'Ecole n°5 de Molenbeek s'ouvre sur ses quartiers environnants

LIVRES

P.15 ▶ Musarder à la carte
A la découverte du patrimoine sculpté

ÉDITORIAL

P.16 ▶

AGENDA

P.16 ▶ Défi Trajets Courts
Moins de 5 km à parcourir ? A pied, à vélo ou en transports en commun !

Bruxelles en mouvements

Inter-Environnement Bruxelles publie toutes les 3 semaines *Bruxelles en mouvements*, un journal pour tous les Bruxellois concernés par leur cadre de vie. Il vous informe sur les actions des associations et des comités de quartier, analyse l'actualité et explique les projets qui transforment la ville. (Abonnement annuel — 16 numéros : 24€)

DÉCOUVREZ AUSSI :

La *Lettre électronique d'IEB*

Notre média électronique, diffusé gratuitement, *La Lettre d'IEB* cerne de façon directe et pratique les enjeux de la semaine à venir. Elle vous propose les enquêtes publiques, les actions et les événements où vous pouvez agir pour défendre votre ville. (Inscription gratuite)

L'*Inventaire hebdomadaire des enquêtes publiques*

IEB offre aussi aux abonnés à *Bruxelles en mouvements* : L'*Inventaire hebdomadaire des enquêtes publiques*. Grâce à cet outil, vous serez au courant chaque semaine des avis d'enquêtes publiques sur les projets en urbanisme et en environnement dans les 19 communes de la région. (Inscription gratuite pour les lecteurs de BeM)

Le site Internet www.ieb.be

Le site Internet des principales associations de défense de l'environnement urbain. Une fenêtre sur les activités d'IEB et de ses membres face aux enjeux qui touchent Bruxelles. Le site vous offre un aperçu des actions, publications et liens utiles pour suivre les grands dossiers d'actualité et participer à l'amélioration de la ville avec les habitants.

Pour tous renseignements
Inter-Environnement Bruxelles, rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles. Tél. : 02/223 01 01. Courriel : info@ieb.be

YVAN VANDENBERGH

Occupation de l'aéroport de Zaventem par les riverains pour protester contre les vols de nuit.

La contestation des nuisances aériennes à Bruxelles

Un aéroport aux portes de la ville

L'aéroport de Bruxelles[1], premier aéroport belge selon le trafic, est situé en Région flamande, au nord-est de la Région de Bruxelles-Capitale, à quelques kilomètres seulement de la ville dense. Il est enserré par l'agglomération morphologique, définie selon un critère de densité de 650 habitants/km^2 (figure 1).

Les installations dédiées aux passagers ont été complétées par une zone cargo (Brucargo) en 1980. En 1985, DHL y a implanté sa plate-forme européenne (« *hub* »), inaugurant ainsi les vols de nuit. De lourds travaux de modernisation et d'extension de capacité ont été menés durant les années 1990 et 2000. Compte tenu des montants investis (771 millions d'euros[2]), la localisation de l'aéroport a implicitement été confirmée.

Les deux pistes principales, parallèles, sont orientées vers Bruxelles dans la mesure où, à partir d'un certain seuil de vent, les décollages et atterrissages doivent faire face à celui-ci. Le vent soufflant majoritairement du secteur ouest/sud-ouest, les décollages sont donc principalement dirigés vers la capitale.

Une piste secondaire, orientée nord-sud, complète le dispositif. Elle est utilisée soit par fort vent de secteur nord ou sud, soit certains jours à condition que les vents soient jugés peu significatifs.

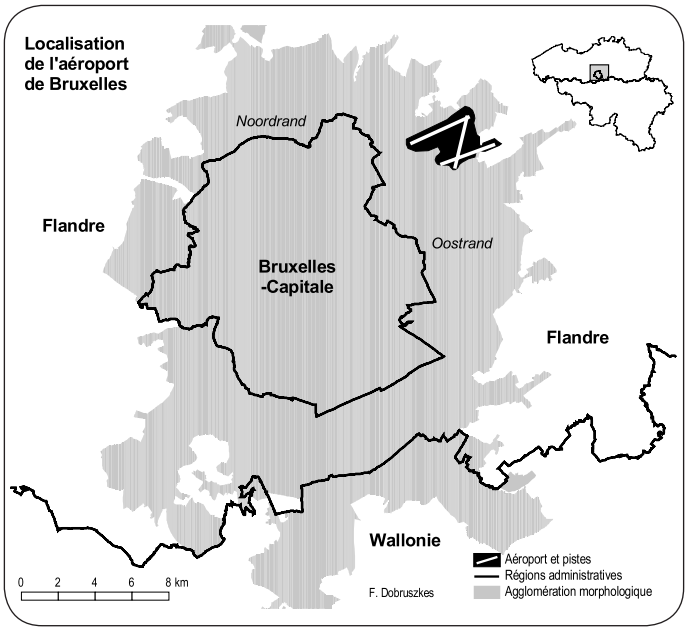


Figure 1. Brussels Airport et la ville.

en bref...

Les nuisances générées par l'aéroport de Bruxelles posent de graves problèmes environnementaux, de santé et de sécurité publique.
Face à ces nuisances aériennes, diverses formes de résistance ont émergé.
Le dossier présente la cartographie des actions de contestation contre ces nuisances.
Si l'impact des survols est bien réel sur le territoire de la ville, certaines routes aériennes n'entraînent pas de réaction de la part de la population survolée. D'où le constat que le statut social des citoyens concernés détermine leur capacité à se mobiliser. Cette analyse pose la question du droit d'expression de la population qui n'a pas accès aux modes de contestation (manifestations, plaintes, recours en justice) adéquats pour affronter les enjeux économiques et politiques des nuisances d'environnement.

[1] « *Brussels Airport* » sous sa forme commerciale. Anciennement Bruxelles-National, également souvent appelé « *aéroport de Zaventem* » du nom de l'une des communes qui l'accueille.
[2] Source : BIAC.

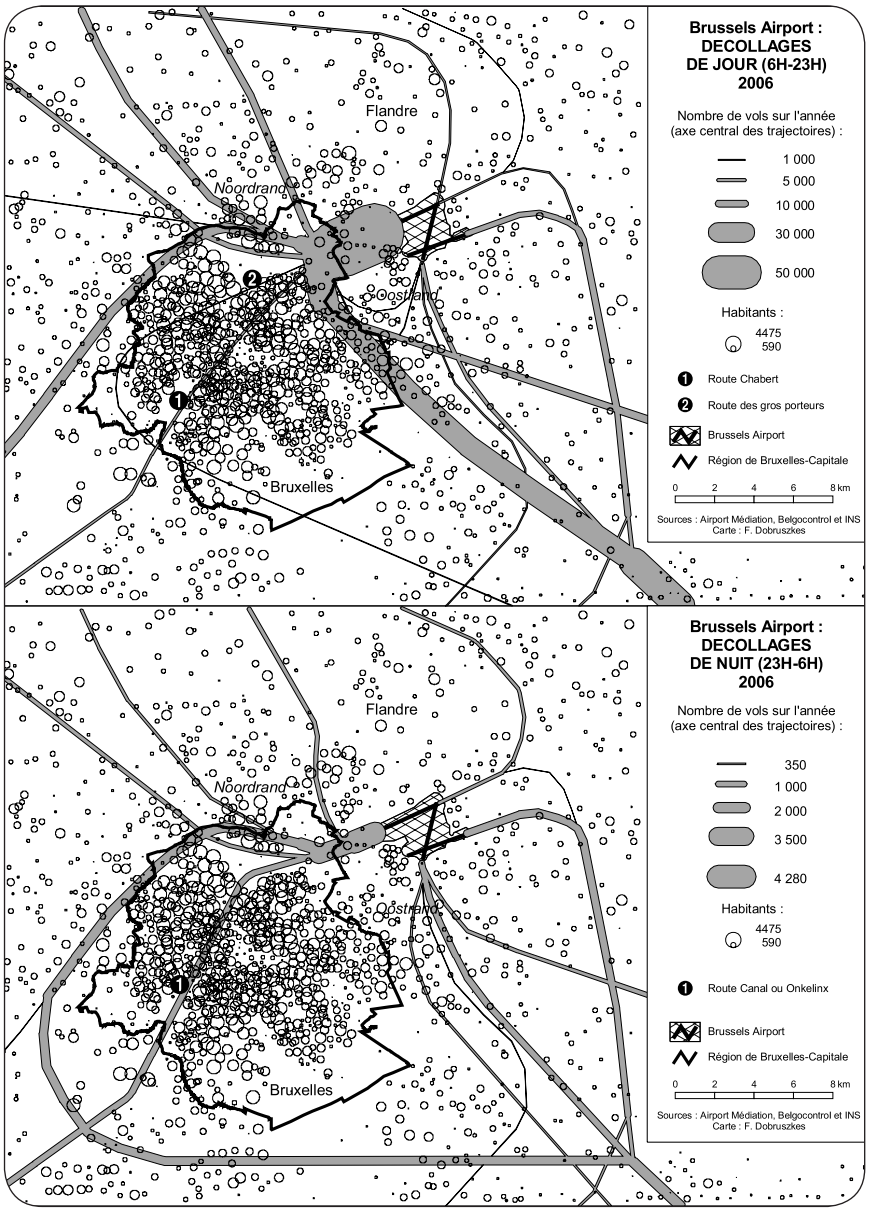


Figure 2. Trajectoire simplifiée des vols (décollages).

La proximité de l'aéroport par rapport à l'habitat entraîne un conflit assez classique entre l'aspiration des citoyens à vivre dans un environnement agréable et les multiples intérêts, en particulier économiques, liés au transport aérien. La place nous manque pour détailler ici les décisions politiques qui, depuis quelques décennies, conditionnent la géographie des routes aériennes et donc la vie des populations survolées [3]. Nous allons, par contre, nous focaliser sur la contestation citoyenne des nuisances aériennes en 2006, c'est-à-dire avant le déménagement d'une partie des activité de DHL vers Leipzig. Mais avant d'aborder cette question, voyons quelles sont les principales directions empruntées par les avions. Au décollage (figure 2), en « *journée* » (6h-23h), 45% des vols sont dirigés vers l'est de Bruxelles et de sa périphérie (Evere, Woluwe, Kraainem, etc.), et autant vers le nord/nord-ouest (Neder-Over-Heembeek, Grimbergen, Wemmel, etc.). Le solde survole les quartiers centraux densément peuplés (Schaerbeek, Pentagone, Molenbeek, etc.) (route « *Chabert* » le week-end et route des gros porteurs) et les quartiers sis au nord et à l'est de l'aéroport. La « *nuit* » (23h-6h), les avions qui décollent survolent l'Est (27%), le Nord (36%), le centre de Bruxelles avec la route « *Canal* » ou « *Onkelinx* » (14%) et les quartiers au nord et à l'est de l'aéroport (24%). Il faut en outre y ajouter les atterrissages, qui concernent pour l'essentiel les quartiers situés à l'est de l'aéroport (85%) et la périphérie orientale de Bruxelles (12%). Cela étant précisé, voyons comment s'organise la contestation des nuisances.

Une contestation surdéterminée socialement

Dans la région urbaine bruxelloise, la contestation des nuisances aériennes prend essentiellement trois formes : la constitution de comités de défense, les actions en justice et le dépôt de « *plaintes* » auprès de l'administration habilitée à les recevoir. L'examen de leur localisation prend tout son sens lorsqu'on la croise avec la structure sociale des quartiers concernés, opposant les quartiers favorisés — dans l'Est et le Sud de Bruxelles et de sa périphérie ainsi qu'en périphérie nord-ouest — aux quartiers populaires de l'axe du Canal.

Les comités de défense

Les comités de défense sont nombreux et couvrent des espaces variés (figure 3). Cette fragmentation géographique se double éventuellement d'une fragmentation linguistique entre Flamands et Francophones. Mais le plus marquant est sans aucun doute l'absence d'initiatives spécifiquement issues des quartiers ou communes populaires.

L'Union Belge Contre les Nuisances d'Avions (UBCNA-BUTV), fondée en 1991, est une initiative dont le centre de gravité se trouve plutôt dans les milieux libéraux francophones de l'Est de Bruxelles et de sa périphérie. Cette association est présidée par l'ancien bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre ce qui contribue à sa visibilité médiatique. Sa création, en 1991, est le fait de 23 membres-fondateurs qui pour la plupart habitent dans les quartiers favori-

[3] Voir Biot V. et Dobruszkes F. (2008), « *Territoire, groupes sociaux et (en)jeux de pouvoirs : l'exemple de la gestion publique des nuisances aériennes à Bruxelles* », communication orale et écrite au colloque *L'Espace politique : concepts et échelles* (disponible auprès de l'auteur).

sés de l'Est de Bruxelles et sa périphérie. Leur profession est révélatrice de leur capital social, économique ou culturel : quatre bourgmestres, cinq administrateurs de société, quatre juristes, un industriel, un économiste, etc. [4] La visibilité médiatique de l'association a contribué au projet de concentration des vols nocturnes sur la périphérie nord, décidé en 2002 mais abandonné avant sa mise en œuvre.

Bruxelles Air Libre annonce pour sa part défendre toute la Région bruxelloise. Sa ligne de conduite est l'interdiction totale des vols nocturnes à l'aéroport de Bruxelles, qualifié « *d'aéroport urbain* ». *A contrario*, Actie Noordrand ne défend que la périphérie nord, est unilingue flamand et se caractérise par des dérapages anti-francophones ou anti-bruxellois. Des liens avec l'extrême droite semblent exister [5].

Les autres comités sont géographiquement restreints (Kraainem, Steenokkerzeel, Kortenberg, etc.).

La capacité de structuration et de visibilité médiatique des populations issues des quartiers aisés est bien révélée également par le site web de l'association « *Wake Up Kraainem* », active en périphérie orientale, dans l'axe de la piste secondaire nord-sud. À la demande des associations de défense « *Wake Up Kraainem* » et « *AWACSS* », les communes de Kraainem et sa voisine Wezembeek-Oppem ont acquis un sonomètre. Celui-ci est relié à un site Internet qui affiche en temps réel les mesures de bruit des avions. Il suffit alors de cliquer sur un lien pour qu'un e-mail adressé au Service de Médiation pour l'Aéroport soit pré-rédigé, avec copie au Gouvernement fédéral [6].

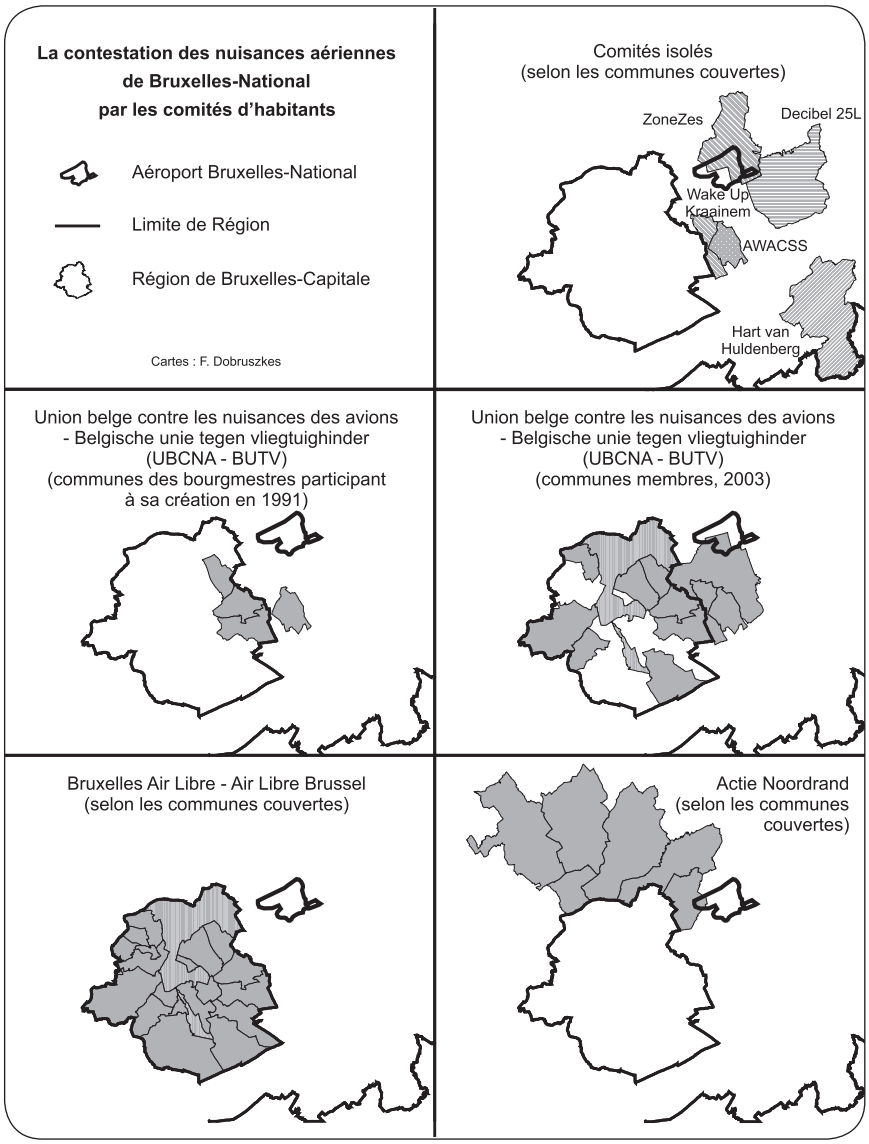


Figure 3. Les comités de défense.

Les actions en justice

Entre 2002 et 2007, 17 actions en justice ont été menées contre l'État belge, y compris les procédures de recours. Celles-ci sont essentiellement le fait de citoyens, au nombre de 3566 et éventuellement impliqués dans plusieurs procédures. Par ailleurs, des associations ou institutions publiques bruxelloises sont également à la base de quelques plaintes.

La cartographie du lieu de résidence des plaignants (rapportée au nombre de ménages) montre une géographie excluant les quartiers centraux populaires (figure 4). Les plaignants résident avant tout dans les périphéries favorisées. Le poids de la périphérie nord est plus important compte tenu d'une action qui a rassemblé, à elle seule, 3221 citoyens. Ce faisant, dans certains quartiers, il y a jusqu'à un ménage sur cinq qui est impliqué dans la contestation judiciaire des nuisances aériennes (sous réserve du comptage multiple de citoyens impliqués dans plusieurs actions), ce qui correspond à une structuration et l'existence de réseaux de citoyens assez spectaculaires.

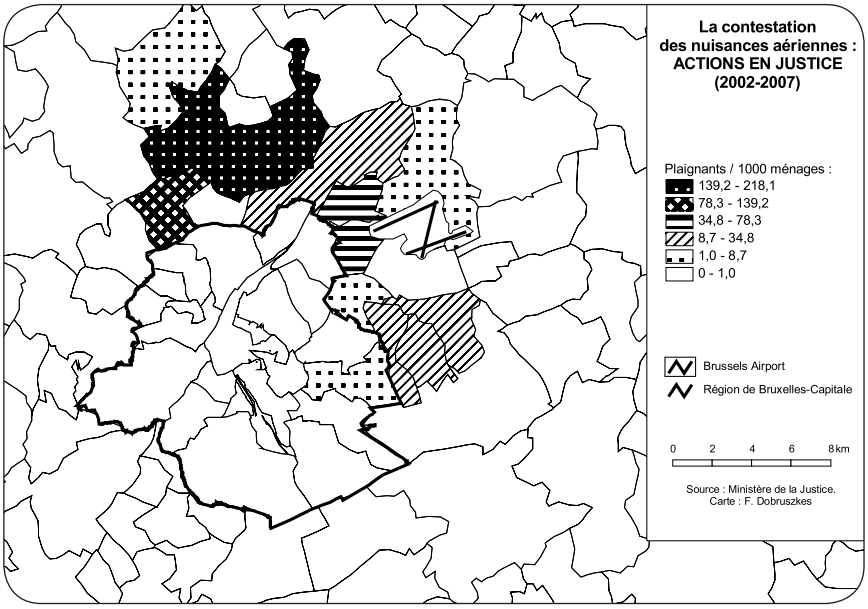
Par opposition, les citoyens bruxellois ne sont quasiment pas impliqués dans les actions en justice, si ce n'est partiellement à Woluwe-Saint-Pierre. A Bruxelles, la contestation en justice est surtout prise en charge par des associations (Bruxelles Air Libre) ou des pouvoirs publics (Région de Bruxelles-Capitale et commune de Woluwe-Saint-Pierre).

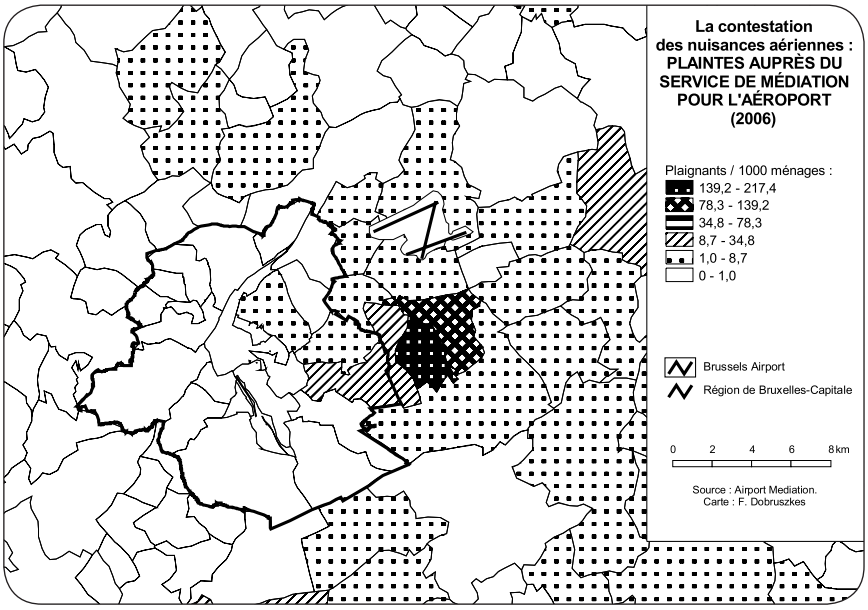
Cette répartition dans l'espace n'étonne guère si l'on se réfère à la structure sociale de la population et à la situation des

[4] Source : Annexes du *Moniteur Belge* du 30/7/1992.

[5] Il semblerait que ces liens dépassent la simple tentative de récupération politique du dossier par le parti d'extrême droite Vlaams Belang. On retrouve ainsi sur le site d'Actie Noordrand des communiqués de presse de ce parti ; des responsables de ce parti ont participé activement à diverses réunions du comité sans que les organisateurs en soient gênés ; des interpellations parlementaires ont été alimentées par le comité.

[6] Voir www.wakeupkraainem.be/sonometres.





En haut : figure 4. Lieu de résidence des plaignants par voie judiciaire (par code postal).
En bas : figure 5. Lieu de résidence des plaignants auprès du service de médiation (par code postal).

routes aériennes. Les quartiers bourgeois de Bruxelles *stricto sensu* sont surtout concernés par les vols de jour, les vols de nuit étant dirigés sur les périphéries nord et est et, complémentairement, sur le centre-ville, plus populaire. Bien qu'également survolés par des vols de jour (route Chabert), les habitants des quartiers centraux (Schaerbeek, Saint-Josse, Molenbeek, etc.) n'ont pas mené d'actions en justice, pas plus que ceux du nord de Bruxelles (Haren, Neder-Over-Heembeek) pourtant fortement survolés. Faut-il s'en étonner compte tenu de l'absence de comités de défense spécifiques et du plus faible capital économique et culturel des populations concernées, qui ont par ailleurs souvent bien d'autres soucis socio-économiques à résoudre ?

Les « plaintes » auprès du Service de Médiation

Un service de médiation a été instauré au sein du Ministère fédéral notamment en vue de recueillir les plaintes des citoyens (Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles). Par « *plainte* », il faut entendre le simple fait de signaler son mécontentement. Il s'agit donc d'une action bien plus légère qu'une procédure en justice. La quasi-totalité des plaintes sont reçues par e-mail. En 2006, pas moins de 478 077 plaintes sont arrivées par cette voie auprès du Service de Médiation. Celles-ci se répartissent en deux types :

- 38 085 plaintes (8 %) témoignant d'une démarche « *manuelle* », soit par e-mail spécialement rédigé à cette fin soit via le formulaire électronique du site web du Service de Médiation ;
- 439 992 plaintes (92 %) rédigées de manière semi-automatique par le site web de l'association « *Wake Up Kraainem* » évoqué plus haut.

Ces plaintes ont été déposées par seulement 3 394 personnes : 2 155 pour le système manuel et 1 239 pour le système semi-automatique, soit respectivement 18 et 355 plaintes par plaignant ! Leur lieu de résidence correspond à nouveau à une logique selon laquelle les quartiers centraux populaires sont sous-représentés, de même que les quartiers intermédiaires du nord de Bruxelles (figure 5), par opposition aux périphéries nord et est. Le poids de la périphérie orientale est ici plus marqué, compte tenu du nombre de plaintes introduites sur base du sonomètre implanté dans cet espace. Il faut aussi y voir le fait que les espaces concernés subissent une partie des décollages mais également des atterrissages. Dans Bruxelles, les plaignants, peu nombreux de manière générale, sont cantonnés à des communes de niveau social élevé ou intermédiaire (Woluwe-Saint-Pierre, Woluwe-Saint-Lambert, Schaerbeek [7]).

Réintroduire les rapports sociaux dans les questions environnementales

Il y aurait beaucoup d'autres choses à dire sur la question des nuisances aériennes, mais la place nous manque : la privatisation de l'aéroport (selon un contrat tenu secret, ce qui alimente les inquiétudes sur

[7] Pour Schaerbeek en particulier, il serait intéressant de disposer de donner plus fines permettant de distinguer les quartiers défavorisés des autres parties de la commune.

les garanties offertes au nouveau propriétaire privé), une analyse sociologique plus détaillée sur qui sont les individus prenant part à la contestation des nuisances, l'absence de mouvements de contestation émanant de certains quartiers, etc.

Il n'empêche que l'on peut écrire que *la contestation des nuisances aériennes concerne principalement les périphéries du nord et de l'est de Bruxelles et émane donc essentiellement de quartiers favorisés*. *A contrario*, en Région de Bruxelles-Capitale, la contestation citoyenne est faible et émane plutôt d'associations ou des pouvoirs publics. Faut-il voir dans cette moindre mobilisation bruxelloise le fait que les nuisances aériennes y sont moindres, en particulier la nuit? Ou le fait que les nouvelles routes aériennes survolant la capitale (route Chabert réactivée, route Onkelinx) concernent surtout des quartiers populaires dont les habitants ne disposent pas des « *ressources mobilisables*[8] » nécessaires (capital social et économique, réseaux politiques, etc.)? Ou que la non-acceptabilité du bruit est plus forte dans un quartier pavillonnaire périphérique où les résidants occupent des logements coûteux et supposés leur offrir une qualité de vie supérieure à la moyenne?

Ces différents facteurs jouent probablement conjointement et mériteraient certainement des analyses plus détaillées. Quoi qu'il en soit, nos résultats invitent à poser la question du contenu social des discours environnementaux et des associations de défense des habitants. Il nous semble que tant les recherches scientifiques que les discours politiques et les articles de presse traitant des questions environnementales considèrent trop souvent nos sociétés comme un tout homogène, balayant, consciemment ou non, toute idée de groupes sociaux. Ce faisant, l'adhésion au développement durable, à la défense du cadre de vie local, à des associations ou à des comités de défense apparaît comme interclassiste ou a-sociale.

[8] Voir Oberschall A. (1973), *Social conflict and social movements*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 371 p.

Bruxelles-Capitale, une Région autonome?

L'analyse des enjeux et des acteurs liés au développement de l'aéroport de Bruxelles ne peut-être menée ici, mais il est important de rappeler à quel point les rapports de force politiques sont à l'œuvre en résumant brièvement un épisode capital illustrant l'ingérence de pouvoirs extérieurs sur le fonctionnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le 9 mai 2006, le Conseil d'État reconnaît la constitutionnalité et la validité de l'Arrêté bruit adopté en 1999 par le gouvernement bruxellois. C'est aujourd'hui l'unique compétence (lutte contre le bruit) et instrument légal dont dispose la Région pour lutter contre le survol de Bruxelles. L'Arrêté a en conséquence été attaqué tant par la société gestionnaire de l'aéroport, dès 1999, que par le Ministre fédéral de la mobilité, en 2005.

Du fait de la validité confirmée de l'Arrêté bruit, la Région de Bruxelles-Capitale est en droit de réclamer des astreintes au gouvernement fédéral pour chaque infraction à sa législation. A ce jour, le gouvernement bruxellois ne l'a pas fait. En effet, dès que cette possibilité est apparue (en 2005), Yves Leterme, alors ministre-président de la Région flamande a déclaré que les membres de son parti, le CD&V (parti social chrétien flamand), se retireraient du gouvernement bruxellois si celui-ci réclamait les astreintes au Gouvernement fédéral. Mme Grouwels, membre CD&V du gouvernement bruxellois, le suivait et affirmait que la décision de réclamer des astreintes ne pouvait être prise qu'à l'unanimité du gouvernement bruxellois (et qu'elle s'y opposait), ce que contestait Mme E. Huytebroeck, Ministre bruxelloise de l'environnement.

Cet ultimatum de la part d'un élu régional flamand est un moment charnière du fonctionnement possible du modèle belge, et en particulier bruxellois, ou plutôt de son possible dysfonctionnement. Il s'agit clairement d'une ingérence extérieure qui peut mettre en péril le fonctionnement même de la Région. Le ministre-président bruxellois, M. Ch. Picqué, accordait d'ailleurs les jours suivants un entretien au journal *Le Soir*, dans lequel il soulignait la gravité de ce qui s'était passé: certains membres du gouvernement bruxellois pouvaient devenir des instruments de blocage dans l'intérêt du gouvernement d'une autre Région[1]. La question majeure était bien celle de la loyauté vis-à-vis de l'institution.

Valérie Biot
chercheur à l'ULB-IGEAT
vbiot@ulb.ac.be

[1] *Le Soir* du 5/11/2005.

Or, comme l'écrit J.-L. Fabiani (2001), « *il faut dire que les responsables des mouvements environnementalistes ont très souvent occulté la question de leur origine et de leur localisation sociales, et qu'ils ont très fortement contribué à faire assimiler toute recherche d'information sur les caractéristiques socio-démographiques des militants à une opération de police, voire à une tentative de disqualification idéologique* » [9]. Notre propos n'est pas ici de discréditer la contestation existante des nuisances aériennes ni de stigmatiser les populations favorisées. La contestation des nuisances aériennes est évidemment légitime et bien compréhensible. Il faut cependant garder à l'esprit que celle-ci est géographiquement et socialement incomplète. Il faut donc insister sur le fait que *la géographie de la contestation et de la structuration des citoyens n'est pas le strict reflet de la géographie des nuisances subies*. Ce constat est important et invite également à réfléchir au contenu social des discussions et débats publics qui ont lieu, par exemple, à l'occasion des commissions de concertation et autres réunions publiques Dans un autre registre, à l'occasion de tel ou tel projet visant à améliorer ou développer les transports publics, n'entend-on pas souvent les automobilistes protester alors que la masse des usagers des transports collectifs est absente des débats, donc inaudible? Que le public issu des milieux populaires apparaisse dans le débat est un critère déterminant pour que les revendications de tous les citoyens aient du sens.

Frédéric Dobruszkes
maître de conférences à l'ULB-IGEAT
fdobrusz@ulb.ac.be

[9] Fabiani J.-L. (2001), « *L'amour de la nature* », in M. Boyer et al. (coord.), *L'environnement, question sociale, dix ans de recherches pour le Ministère de l'Environnement*, Paris, Odile Jacob, p. 29-37.

Le point de vue d'IEB

Le droit d'accès à la justice en matière d'environnement est loin d'être ouvert à chaque citoyen. Les nuisances d'avions constituent un chapitre significatif de cette problématique.

SEBASTIEN FRANÇOIS

Bruxelles Air Libre, IEB et des personnes physiques interjetaient appel le 14 décembre 2005 pour la cessation du survol des zones densément peuplées et les nuisances sonores.

Mais ce chapitre est révélateur des obstacles qui empêchent les habitants de se faire entendre. Ce droit est pourtant établi par la Convention internationale d'Aarhus, signée par l'Etat fédéral et les Régions. La législation, opérationnelle dans le domaine, est la loi du 12 janvier 1993 sur l'action en cessation en matière d'environnement. Dans les faits, il subsiste un certain nombre d'obstacles: les restrictions au droit de porter plainte, les procédures très longues et les frais prohibitifs pour les plaignants.

La protection contre les nuisances aériennes illustre les difficultés que rencontrent les citoyens pour se faire entendre. L'accès à la justice suppose une maîtrise technique des dossiers et des procédures juridiques. La formation des citoyens à ces compétences est longue et la jurisprudence est lente à se constituer. La structuration de mouvements de citoyens est un processus qui doit ainsi s'inscrire dans la durée.

Différentes actions en justice illustrent ces difficultés. En 2001, Bruxelles Air Libre et IEB, accompagnant des habitants de Bruxelles, assignaient l'Etat belge et BIAC en justice pour les préjudices causés par les survols par rapport aux habitations, à la santé et à la sécurité de ces habitants.

Déboutés par le Tribunal de première Instance, les plaignants ont interjeté appel. Même si la Cour d'Appel a estimé que les préjudices n'étaient pas établis, pour la première fois elle a reconnu que les actions en cessation face à des nuisances sonores étaient recevables.

Depuis, la stratégie de l'association Bruxelles Air Libre se fonde sur le droit constitutionnel à un environnement sain, sur la notion de trouble de voisinage et sur la prise en compte du principe de précaution pour demander la cessation du survol des zones densément peuplées.

Almos Mihaly

Épave du Kalitta : circulez, y a rien à voir !

Ce 25 mai on a frôlé la catastrophe à l'aéroport de Zaventem. Un Boeing 747 cargo de la compagnie américaine Kalitta Air a raté son décollage et s'est brisé en bout de piste.

THIERRY PREUSSER

Aucune victime n'est à déplorer, ni parmi les cinq membres de l'équipage ni au sol ; cependant, vu la proximité des habitations, de la voie ferrée et de la route, on est passé très près du drame. D'autant plus près, que la Région de Bruxelles-Capitale ne dispose toujours pas de plan catastrophe en cas de crash aérien sur son territoire !

Les associations de personnes survolées, qui militent depuis des années pour limiter les nuisances et la pollution générée par l'aéroport, ont cru que cet accident servirait d'avertissement sérieux et qu'enfin, les gestionnaires de ce dossier allaient prendre en compte la sécurité et la tranquillité des riverains. Elles ont espéré que leurs demandes de limiter le développement de cet aéroport urbain, d'en bannir les vieux avions bruyants et dangereux, de programmer la délocalisation des activités cargo et de définir les trajectoires en fonction de la densité démographique des zones survolées allaient finalement être entendues.

Hélas, il n'en a rien été. Au contraire, la piste 02/20 étant hors d'usage, lorsque le vent s'est mis à souffler du secteur nord/nord-est le soir du crash et dans les jours qui ont suivi, les responsables ont choisi d'utiliser les pistes 07 à l'atterrissage. Les avions ont atterri en traversant la Région bruxelloise de part en part à partir de l'ouest. Pour la toute première fois, cette procédure a même été utilisée la nuit, au mépris de la sécurité des habitants de la capitale. La piste utilisée, la 07 gauche, n'est pas équipée en système de guidance automatique (ILS). Les pilotes doivent s'y poser à vue et avec l'assistance d'un système radar. Les autorités ont choisi de ne pas tenir compte des risques : tout, plutôt que de fermer temporairement l'aéroport. Et elles n'ont même pas pris la peine d'avertir les habitants des communes concernées.

Le mutisme est également l'attitude adoptée face aux questions quant à la nature du chargement de l'avion accidenté — du « *courrier* » diplomatique américain — gardé dans les jours qui ont suivi le crash par des forces de sécurité américaines. Ces circonstances rappellent le drame du B-747 d'El Al qui s'était écrasé en 1992 sur un immeuble amstellodamois avec à son bord une cargaison militaire secrète : le 25 mai nous avons eu beaucoup de chance. Si les responsables politiques persistent à gérer ce dossier de manière aussi peu responsable et sans aucune transparence, ils doivent garder à l'esprit qu'ils n'auront peut-être pas toujours autant de chance...

Véronique de Potter
Présidente
Bruxelles Air Libre Brussel

Bruxelles Air Libre

L'asbl *Bruxelles Air Libre Brussel* est composée de citoyens décidés à défendre les droits et la qualité de la vie des habitants des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale contre les risques et nuisances causés par le trafic aérien. L'association est indépendante de tout parti politique et de toutes société liée au trafic aérien.

L'asbl demande que l'aéroport de Zaventem soit géré comme un aéroport urbain. Elle demande l'interdiction de survol de toute zone intensément peuplée et la fin des vols de nuit. Elle milite pour que le trafic aérien à l'aéroport de Zaventem se limite au transport de passagers de jour à destination des villes européennes distantes de plus de 600 km, à l'exclusion de toute fonction de hub. L'association exige que le préjudice subi par des victimes de survols intensifs soit indemnisé.

Contact : Bruxelles Air Libre Brussel, info@bruairlibre.be, www.bruairlibre.be.

Terminus Vanderkindere : suite mais pas fin !

Le rejet de la demande de terminus à la place Vanderkindere[1] laisse prévoir un déplacement des lieux de correspondances des trams 3, 23 et 24 au rond-point Churchill à court terme et à moyen terme (2012) à la station Albert. En attendant, les usagers devront se contenter d'aménagements peu satisfaisants pour leurs correspondances.

Pour Bernard Jouret, président de l'ACQU, cette décision de la Commission apparaît judicieuse, car cette politique de ruptures de charge à Uccle (pas seulement, hélas, pour la ligne 23 !), au nom du principe de la rentabilité économique, est préjudiciable à un service de qualité aux habitants de Bruxelles et d'Uccle en particulier. La Commission de concertation a été sensible aux arguments développés par le Comité de quartier Longchamp-Messidor et de nombreux intervenants. Une majorité indiscutable d'habitants souhaitaient que la ligne 23, une des principales lignes de transport public à Bruxelles, ne s'arrête pas au bout de l'avenue W. Churchill jouxtant la place Vanderkindere, mais continue son trajet jusqu'à l'importante station de la gare du Midi.

La décision du gouvernement

Suite à cet avis, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale considère que la meilleure option à terme pour gérer les correspondances entre les 23/24 et le 3, préfigurant en cela l'évolution future vers le métro, consiste à **équiper la station souterraine Albert** des terminus et dispositifs d'intermodalité nécessaires. Il demande à son Ministre de la Mobilité de lancer les études complémentaires à cette fin.

Dans l'intervalle, les correspondances/terminus entre le 3 et 23/24 seront organisées à Churchill (à partir du 30 juin), celles entre les 23/24 et les 92/4 seront organisées à Vanderkindere.

Des aménagements supplémentaires seront installés avant le 1er septembre au rond point Churchill afin d'améliorer la qualité des échanges.

PHILIPPE MEERSSEMAN

L'exiguité des quais à l'arrêt Vanderkindere.

L'avis d'IEB

Lors de la séance de la Commission de concertation, IEB s'était prononcé favorablement au projet

• vu la nécessité de l'élargissement des quais afin d'assurer l'accessibilité, le confort et la sécurité de tous les usagers ;

• vu la nécessité d'un réseau de tram performant pour Uccle, le métro ne se justifiant pas au vu de la densité ;

• vu l'impact global de ce projet sur le réseau.

IEB demandait en plus que les traversées piétonnes place Vanderkindere soient sécurisées et améliorées afin de faciliter les correspondances.

IEB regrettait le manque d'ambition du projet de réaménagement de l'avenue qui ne réduisait pas l'emprise de la voiture sur l'espace public : le projet maintient les 2 bandes de circulation automobile et ne prévoit pas de pistes cyclables.

Et maintenant ?

En attendant les études et les travaux à la station Albert, les usagers devront dans les années à venir se contenter de l'étroitesse et de l'inconfort des quais actuels à Vanderkindere (correspondances 23/24 et 92/4). Les usagers auront, dans un premier temps, tout perdu puisqu'ils auront et la rupture de charge et de mauvaises conditions d'intermodalité.

Marie-Claire Schmitz

(1) La Commission de concertation d'Uccle en sa séance du 12 mars 2008 a émis un « ***Avis défavorable*** *en ce qui concerne les aménagements physiques liés au terminus projeté de la « place Vanderkindere » (création des quais de double longueur, local d'exploitation,...)...* ***Avis favorable*** *en ce qui concerne la rénovation des plantations d'alignement et le renouvellement de l'éclairage public* ».

Quand le vernis craque au Sablon

Cris, hurlements, propos éructés, agressivité, mépris, arrogance, voilà en quelques termes l'ambiance dans laquelle se sont déroulées les premières réunions de concertation avec les habitants, commerçants et usagers de la place du Grand Sablon.

Le Salon de l'auto bientôt transféré au Sablon?

Ces rencontres, animées par l'association Periferia spécialisée dans la conception et l'organisation de processus participatifs, ont pour but de consulter les différents acteurs, habitants et usagers des lieux. Ce travail de concertation préalable servira à récolter et à formuler collectivement les attentes et les recommandations à inscrire dans le cahier des charges de l'appel à projet, qui sera lancé dans un avenir proche, en vue d'un réaménagement de la place.

Cette démarche participative a été planifiée par l'Echevin de l'urbanisme et des travaux publics de la Ville de Bruxelles, dans le but clairement avoué de libérer la place du Grand Sablon des voitures stationnées, ceci afin de rendre l'espace public plus agréable et mettre en valeur le patrimoine historique. Les rencontres proposées se situent donc bien en amont de l'étape de conception.

Participation à haut risque

Les réunions qui se sont déroulées depuis avril ont malheureusement été le théâtre d'un spectacle affligeant. Les commerçants, présents en nombre, ont hurlé avant même le commencement des explications qu'on ne toucherait pas à LEURS parkings.

Certains individus, impossibles à gérer, ont monopolisé l'espace de parole par des propos et des attitudes d'une violence extrême.

Une personne s'est quand même énervée. Bravant la masse, elle a exprimé son dégoût face à des propos qualifiés à juste titre de *« fascistes »*. La répartie fut spontanée, claire comme un coup de fusil : *« oui, nous sommes fascistes et fiers de l'être »*. Sans commentaire.

Mais ces comportements posent question : comment réaliser un processus participatif quand une minorité de personnes imposent leur point de vue tout simplement parce qu'elles ont les cordes vocales bien huilées et le verbe hargneux ?

Comment accepter que des Mandarins auto-proclamés s'approprient ainsi tout un débat déclarant haut et fort que seuls les habitants et commerçants du Sablon ont droit de parole et ce avec des propos si agressifs et déplacés ? Comment ne pas s'inquiéter de l'attitude des personnes présentes qui pour la plupart n'ont osé prendre la parole qu'en dehors de la salle, ou plus discrètement encore via Internet, pour formuler que, quand même, l'idée d'enlever les parkings pourrait être une heureuse initiative.

A l'heure actuelle le processus participatif est simplement retardé et les réunions publiques suspendues. Cependant le travail de concertation a tout de même permis une belle récolte d'informations qui va nourrir la réflexion pour la réalisation de ce projet. Les habitants et usagers du Sablon seront à nouveau sollicités durant les mois d'été, en espérant que le calme, la dignité et la tempérance seront également au rendez-vous.

Isabelle Hochart

La réunion du 24 juin est annulée. Pour plus d'infos : www.periferia.be/sablon.php.

Réouverture de FMM-Bruxelles... avec du plomb dans l'aile ?

Suite à l'épisode « pollution au mercure » qui a affecté la région fin janvier 2008, l'activité d'incinération de la Fonderie et Manufacture de Métaux (FMM) avait été suspendue par ordre de l'IBGE. Depuis juin, les fours ont redémarré. Où en sommes-nous ?

PHILIPPE MEERSSEMAN

En janvier 2008, un pic de pollution au mercure s'abattait sur Bruxelles. La population inquiète tentait, en vain, d'être informée de la situation et des risques qu'elle encourait.

Pouvait-on encore manger les légumes du jardin ? L'exposition à la pollution pouvait-elle provoquer des troubles de santé ? Quelle était l'origine de cette pollution ?

Il a fallu une semaine à l'IBGE pour confondre le responsable de cet accident et exiger l'arrêt de son activité de fonte de batteries. Pendant ce temps, la population n'obtenait toujours pas de réponses à ses questionnements et se tourna vers IEB et le BRAL pour les soutenir dans leurs démarches d'éclaircissement de la situation.

Après plusieurs rencontres avec les responsables de Bruxelles-Environnement (IBGE) et du cabinet de la Ministre Huytebroeck, la mise au point suivante a pu être effectuée.

Des modifications ont été exigées par l'IBGE afin de mettre l'entreprise aux normes IPPC — norme qui impose les meilleures technologies et des valeurs d'émissions associées.

Un monitoring[1] de la concentration est exigé pour pouvoir agir au plus vite — non seulement pour le mercure mais également pour d'autres substances dangereuses — en cas d'accident.

FMM a proposé un plan d'action qui a été accepté par l'administration. La mise en conformité par rapport à ce plan, permet le redémarrage.

Au niveau de la pollution du sol, plusieurs prélèvements ont été effectués dans les zones d'habitat (y compris les potagers) et industrielle environnantes. Aucun dépassement des normes imposées par la Région bruxelloise n'a été détecté. A noter que les normes belges sont parmi les plus strictes en comparaison aux autres États membres.

En conclusion, on peut croire qu'il y a eu plus de peur que de mal et que, les incidences de l'épisode mercure étant limitées, cela aura surtout permis de renforcer la vigilance par rapport à cette entreprise polluante.

Néanmoins, une question essentielle reste posée.

Quand on voit les risques encourus par les populations et l'environnement en cas de négligences ou d'accidents, notamment avec des métaux lourds, on prend conscience de la dangerosité de ce type d'activités. Ne devraient-elles pas cesser purement et simplement ? Trop de vies et d'écosystèmes ont déjà été dévastés suite à une contamination au mercure, au plomb ou encore au cadmium.

L'accident FMM du début de l'année ne peut pas se reproduire ! IEB demande au gouvernement de tirer au plus vite les enseignements des trop nombreux événements funestes du passé et de veiller à ce qu'ils ne se reproduisent jamais, quitte à remettre en question la place d'industries lourdes et dangereuses telle que FMM dans un contexte urbain.

Erwan Marjo

[1] Suivi et enregistrement d'une série de paramètres tels que la concentration de certains polluants présents dans les émissions,...

Quartiers Verts : la saison 2008 démarre

Vous débordez d'idées pour que le monde végétal règne dans votre rue ou même votre quartier? Vous souhaitez y voir germer un projet éco-citoyen dans la convivialité? « Quartiers Verts » peut vous aider.

VALÉRIE BRIXHE

L'initiative, qui se veut le point de départ d'une conscientisation écologique et d'une dynamique de quartier, soutient les comités de quartier ou tout autre groupement d'habitants désireux de verduriser façades, balcons ou petits lopins de terre « *abandonnés* ».

Le projet, outre son aspect d'éducation permanente à l'environnement, peut être également le prétexte à des activités d'entraide, des activités culturelles ou festives entre habitants : repas entre voisins, bourses aux plantes, fêtes de quartiers lors des plantations...

A vos mains vertes, prêts... plantez !

Pour le 15 octobre 2008, nous attendons vos candidatures. Vous avez donc tout l'été pour entraîner vos voisins dans l'aventure et préparer un dossier vivace.

Soutenus par les représentants du Ministère de l'Environnement et Bruxelles Environnement (IBGE), les projets retenus reçoivent entre 200 et 4000€ en fonction de l'ampleur de la réalisation prévue.

Pour mettre tous les tournesols de votre côté, n'hésitez pas à être inventif et **original**, à jouer avec la **diversité** des plantes. Mais attention, pas d'espèces exotiques ! La priorité sera donnée aux espèces indigènes, sauvages. Celles qui invitent oiseaux, chauve-souris, abeilles, papillons et autres petits animaux à s'établir en milieu urbain. Bref celles qui présentent un réel **intérêt** « ***nature*** ».

Plus on est de fous plus on rit, n'hésitez pas à **faire participer** un maximum de voisins. Cela permet de se répartir les tâches, d'échanger les idées et le savoir-faire mais surtout de stimuler les contacts entre voisins.

Enfin, n'hésitez pas non plus à développer les **partenariats**. Principalement avec votre administration communale mais pensez également aux écoles, commerces et entreprises de quartiers ou autres partenaires privés.

De votre petite graine d'idée à la germination de votre projet, Inter-Environnement Bruxelles sera là pour vous conseiller.

La saison 2007

Les onze projets sélectionnés ont pris racine tant dans des quartiers très minéraux tel que le quartier Nord à Bruxelles ou encore le quartier Saint-Antoine à Forest, que dans des quartiers plus verdoyants comme l'avenue Georges Eekhoud à Schaerbeek ou la rue de Middelbourg à Watermael-Boitsfort.

Mais le défi pour les habitants porteurs des projets *Quartiers Verts* reste le même pour tous : revaloriser l'espace public pour sensibiliser jeunes et moins jeunes au respect de leur lieu de vie, leur donner envie de l'occuper sans l'endommager et les encourager à s'investir pour l'embellir au travers d'actions et d'attitudes initiées via un projet collectif.

Delphine Termolle

La brochure *Quartiers Verts* est disponible sur demande par téléphone au 02/2230101 ou par courriel à l'adresse delphine.termolle@ieb.be.

Date de remise des projets : **15 octobre 2008**.

L'Ecole n°5 de Molenbeek s'ouvre sur ses quartiers environnants

Le Chouette Journal, un journal pour permettre aux enfants de comprendre leur quartier et d'y agir !

Les enfants en visite autour du chantier du projet «Gare de l'Ouest».

Depuis cinq années, un «*journal populaire de quartier*» se fait l'écho, à l'école communale n°5 de Molenbeek — dit la «*Chouette École*» — des événements qui rythment la vie du quartier. Hakema El Hoffadi, animatrice de la Ligue de l'enseignement, a en effet pris à cœur d'ouvrir l'école à ses quartiers proches. Cela donne une série de reportages, de rencontres collectives et d'interviews menés par des classes, sous des rubriques telles que «*Vie de quartier*» ou «*Il était une fois la Gare de l'Ouest*».

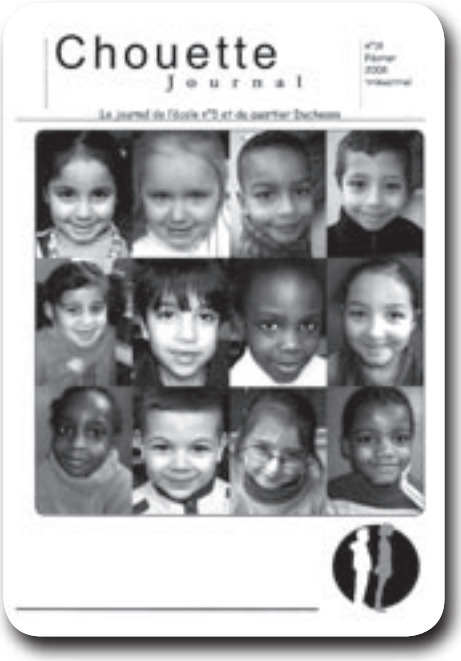
Découvrir les projets

Il n'est pas inutile de rappeler le contexte historique de cette commune centrale. L'environnement de la place de la Duchesse, tout comme les quartiers du Canal, portent les marques de l'histoire ouvrière et industrielle de la commune, naguère dénommée «*petit Manchester*». Le logement y est souvent vétuste, une certaine grisaille architecturale et un climat social pas toujours facile en ressortent (délinquance, vandalisme et incivilité n'y sont pas rares). Or la commune s'est lancée, depuis une douzaine d'années, dans des programmes de rénovation et revitalisation : les fameux «*contrats de quartiers*» principalement, auxquels s'ajoute un vaste projet de rénovation et de développement d'une «*zone d'intérêt régional*» (une ZIR) à la Gare de l'Ouest. A priori les enfants ne sont pas concernés par ces types de projet urbain. Étant donné leur ampleur, leur technicité ou simplement... du fait qu'ils ne leur sont pas adressés.

Eh bien non ! Les classes des 5e et 6e année primaire s'impliquent activement dans la découverte de ces projets. Les enfants sont très fiers de leur rôle et le prennent au sérieux ! Ainsi, au cours de cette année scolaire, ce sont pas moins de septante jeunes de 10 à 12 ans qui s'impliquent au sein de leur classe à découvrir ce que sont ces contrats ainsi que le projet Gare de l'Ouest, à visiter les chantiers, rencontrer les architectes et en faire retour dans l'école, à travers plusieurs articles et interviews, agrémentés de photographies.

Le Journal : un trait d'union

Les buts visés ? Le *Chouette Journal* (depuis 2002) se veut un organe de diffusion des informations de la vie dans l'école et au quartier. Informer, donc, pour mettre en lumière que,



OLIVIER BONNY

entre ces deux mondes, il n'y a pas un vide, mais un espace d'échange entre habitants, commerçants, PME et le milieu scolaire. L'école est souvent perçue comme effacée face à son inscription territoriale.

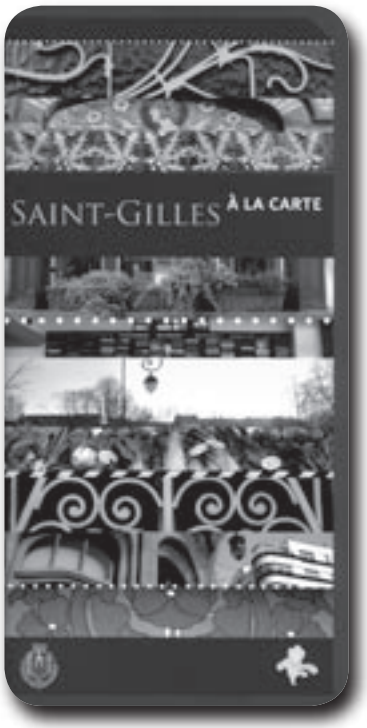
Le Journal, imprimé à 1 000 exemplaires, est donc diffusé aussi dans le quartier, lors du marché hebdomadaire, sur les comptoirs des petits commerces,... Ce faisant, il donne aux jeunes la possibilité de prendre la parole sur le devenir de leur environnement, d'avoir une prise sur lui. Plus concrètement, cela se vit dans des activités comme la rencontre de l'architecte responsable pour le contrat de quartier «*Heyvaert*», par exemple, l'ouverture des colonnes du Journal à la responsable de la participation pour la commune ou, encore, la visite d'un commerçant (assortie d'une interview) présent sur la place de la Duchesse. Les liens avec les acteurs communaux chargés de ces projets sont fréquents, les partenariats se tissent, se pérennisent.

Le secret du *Chouette Journal*? Son inscription dans le temps, année après année. Pour la plus grande satisfaction des jeunes! En effet, en les observant en visite ou en interview, avec beaucoup de sérieux, on réalise qu'ils ont pleinement conscience de prendre place dans l'espace public. Une façon concrète et durable de prouver, d'une part, que dans ces quartiers, il n'y a pas de fatalité et que, d'autre part, on ne peut se passer réellement des idées et de l'énergie des plus jeunes.

Olivier Bonny
Coordinateur
Hakema El Hoffadi
Animatrice

Musarder à la carte

Revisiter les lieux côtoyés tous les jours et apprendre à les regarder avec un œil nouveau, tel est l'ambition de la collection «*A la carte*» éditée par la Direction des Monuments et des Sites.



Ce n'est pas exhaustif mais le contenu de ces cartes-promenades présente les lieux les plus significatifs du développement urbanistique de la commune concernée. Un itinéraire, basé sur un thème ou un quartier, relie et explique les éléments les plus représentatifs du patrimoine.

Dernier volet: un questionnaire-jeu pour mieux fixer les enseignements de cette promenade.

Un jeu de cartes à garder en poche si vous habitez ou visitez: Saint-Josse, Molenbeek, Saint-Gilles, Etterbeek, Ixelles et Woluwe-Saint-Pierre.

Les cartes-promenades sont disponibles dans chaque commune concernée ainsi qu'aux Halles Saint-Géry et sont téléchargeables sur le site www.monument.irisnet.be.

A.M.

A la découverte du patrimoine sculpté

Invitation à une balade à vélo à travers toute la commune, l'itinéraire du patrimoine sculptural de Woluwe-Saint-Lambert présente ces petits monuments qui décorent maisons, espaces publics et espaces verts. Ce guide permet aussi de découvrir les liens entre la décoration et l'urbanisation, les pérégrinations de certaines sculptures et aussi le contexte de leur installation. La recherche de ces sculptures vous fait ouvrir les yeux sur des éléments aussi différents que des bas-reliefs nichés sur des façades ou des œuvres monumentales ancrées de façon immuable. Trois de heures de parcours à vélo ou la simple lecture du guide vous feront aussi découvrir les artistes qui ont laissé ces œuvres et qui ont souvent des liens avec la commune.

A.M.

«Le patrimoine sculptural de Woluwe-Saint-Lambert», postface de Lucien Kroll, auteurs et éditeurs responsables: Geneviève Vermoelen et Bernard Ide. Contacts: 0477/899364 et 02/735 03 65, 48 pages.

La clé du printemps, c'est la fiscalité...

À l'issue de la première phase de large concertation du Printemps de l'environnement [1], il faut constater que la recherche de consensus avec des acteurs aux intérêts sectoriels dans des matières aussi complexes que la mobilité, l'énergie, la politique des produits ou la biodiversité n'a abouti qu'à de fades mesures de consensus. Les enjeux à long terme sont systématiquement ignorés par le monde économique, consacrant la posture classique de la FEB : *« D'accord si cela ne coûte rien aux entreprises... »*

Reste maintenant au politique à prendre ses responsabilités et à œuvrer pour la collectivité, à qui cela coûte et qui ne s'y oppose pas forcément, heureusement. Car la population ne comprendra pas si le gouvernement se contente d'entériner les timides consensus issus de la phase de concertation ! Les enjeux sont importants. Ils concernent notamment les compétences du nouveau secrétaire d'État à la fiscalité verte Bernard Clerfayt. Un Bruxellois qui s'est publiquement prononcé il y a quelques mois pour l'instauration d'un péage urbain aux limites de la Région. Gageons qu'il sera aussi volontaire pour axer sa réforme fiscale sur deux axes à notre sens incontournables : la subordination de toute réforme à un objectif de lutte contre le réchauffement climatique (en supprimant les avantages offerts aux possesseurs d'une voiture de société, par exemple) et en guise de compensation à la suppression de l'avantage fiscal fait aux utilisateurs d'une voiture de société, le transfert de la charge sur le revenu du travail vers les revenus du capital.

Mathieu Sonck
Secrétaire général

[1] Initié par le Ministre fédéral du Climat et de l'Energie, Paul Magnette, le Printemps de l'environnement a rassemblé les acteurs des secteurs public, privé et associatif pour rechercher des accords engageant différents niveaux de pouvoirs dans les matières environnementales.

agenda

DÉFIS TRAJETS COURTS

Moins de 5 km à parcourir ? A pied, à vélo ou en transports en commun !

IEB et le Bral vous lancent un défi : du 16 septembre au 16 octobre 2008, améliorez la qualité de l'air, rendez la ville plus conviviale, ayez la forme et faites des économies tout en vous amusant !

Participer est très simple

Un groupe de personnes au sein de votre association, de votre club, de votre lieu de travail ou de votre comité désigne un Capitaine et forme une équipe qui s'engage à délaisser au maximum la voiture durant la période du défi.

Durant la campagne, les participants comptabiliseront leurs kilomètres parcourus sans voiture sur le site Internet www.trajetscourts.be qui donnera les statistiques de chaque participant afin de pouvoir comparer les efforts et entretenir sa motivation.

De beaux cadeaux

A la fin de la campagne, nous comptabiliserons les totaux de CO_2, de NO_2 et de particules fines économisés, les calories brûlées ainsi que l'argent épargné. Evidemment, vous serez récompensés : des cadeaux utiles pour vous encourager et de beaux prix pour les plus méritants.

N'attendez plus : formez une équipe et contactez IEB ou inscrivez-vous sur le site Internet www.trajetscourts.be.

Bruxelles en mouvements

Bruxelles en mouvements (bi-mensuel) est édité par Inter-Environnement Bruxelles, asbl. Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de-Bruxelles. Organisme d'Éducation Permanente reconnu par le Ministère de la Communauté-française. Membre de l'ARSC. Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles. Tél.-: 02/223-01-01. Fax-: 02/223-12-96. E-mail-: info@ieb.be
Editeur responsable-: Jacqueline Gilissen, place des Bienfaiteurs, 5, 1030 Bruxelles.

BELGIQUE - BELGIË
P.P.
1000 BRUXELLES
1/148
BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
P 302402

Rédacteur en chef : Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Delfairière, Isabelle Essers, Jacqueline Gilissen, Isabelle Hochart, François Hubert, Thierry Kuyken, Olivia Lemmens, Catherine Maréchal, Erwan Marjo, Jérôme Matagne, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Dalila Riffi, Marie-Claire Schmitz, Claire Scohier, Mathieu Sonck, Delphine Termolle et Roland Vande Poel.
Imprimerie : Auspert & Cie sprl.

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

Coût de l'abonnement annuel au 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.